



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL  
EESTI MEREAKADEEMIA  
MERENDUSKESKUS

Mike Tammoja

**Rahvusvahelise kaubanduskoja tarneklauslite  
Incoterms 2000, Incoterms 2010 ja Incoterms  
2020 võrdlus**

Lõputöö

Juhendaja: Yrjö Saarinen

Tallinn 2021

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Mike Tammoja

21.05.2021

Üliõpilase kood: 166017VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: miketammoja@gmail.com

Juhendaja Yrjö Saarinen

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees: DBT AS-i BCT Terminali tootmisdirektor, Marko Jürjoja

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

# Sisukord

Lühendite loetelu .....	5
Annotatsioon.....	6
Sissejuhatus .....	8
1 International Chamber of Commerce-ICC (Rahvusvaheline Kaubanduskoda) .....	10
1.1 Rahvusvahelise Kaubanduskoja tegevusalad.....	10
1.2 Rahvusvahelise Kaubanduskoja ajalugu.....	13
2 Incoterms reeglid .....	14
2.1 Incoterms ajalugu ja sisu.....	15
2.2 <i>Incoterms</i> kui õigusallikas .....	16
2.3 Müügileping.....	17
2.4 CISG ja Incoterms seos.....	19
2.5 Incoterms riski definitsioon .....	20
2.6 Tarneklauslid .....	21
3 Tarneklauslite võrdlus .....	23
3.1 EXW .....	23
3.2 FCA.....	24
3.3 CPT .....	25
3.4 FAS .....	26
3.5 FOB.....	27
3.6 CIP .....	27
3.7 CFR.....	29
3.8 CIF .....	29
3.9 DAT .....	30
3.10 DAP .....	32
3.11 DDP .....	33
3.12 Muudatused Incoterms 2000 ja 2010 vahel .....	34
3.13 Muudatused Incoterms 2010 ja 2020 vahel .....	35
3.14 Muudatused arvuliselt.....	37
3.15 Kaotatud tarneklauslid DAF, DES, DDU, DEQ.....	38
3.16 Incoterms 2020 kulude jagunemise punkt (A9/B9).....	39
Kokkuvõte .....	40
Võõrkeelne lühikokkuvõte .....	42

Viidatud allikad .....	44
Lisa 1 .....	47

## Lühendite loetelu

**BoL** - *Bill of lading* (konnossement)

**CFR**- *Cost and Freight* (Hind ja prahiraha)

**CIF**- *Cost, Insurance and Freight* (Hind, kindlustus ja prahiraha)

**CIP**- *Carriage and Insurance Paid To* (Vedu ja kindlustus makstud kuni)

**CISG**- *United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods* (ÜRO konventsioon kaupade rahvusvahelise ostu-müügi lepingute kohta)

**CPT**- *Carriage Paid To* (Vedu makstud kuni)

**DAF** -*Delivered At Frontier* (Tarnitud piiril)

**DAP**- *Delivered At Place* (Tarnitud koha peal)

**DAT**- *Delivered At Terminal* (Tarnitud Terminalis)

**DDP**- *Delivered Duty Paid* (Tarnitud, toll tasutud)

**DDU** - *Delivered Duty Unpaid* (Tarnitud, toll tasumata)

**DEQ** – *Delivered Ex Quay* (Tarnitud kailt)

**DES** - *Delivered Ex Ship* (Tarnitud laevalt)

**EXW**- *EX Works* (Hangitud tehasest)

**FAS**- *Free Alongside Ship* (Franko laeva kõrval)

**FCA**- *Free Carrier* (Franko vedaja)

**FOB**- *Free On Board* (Franko laeva parda)

**ICC** - *International Chamber of Commerce* (Rahvusvaheline Kaubanduskoda)

**Incoterms**- *International trade terms* (Rahvusvahelised kaubandusklauslid)

**UN (ÜRO)** – *United Nations* (Ühinenud Rahvaste Organisatsioon)

**WTO** - *World Trade Organization* (Maaailma Kaubandusorganisatsioon)

## Annotatsioon

Selles lõputöös uuritakse muudatusi, mis on toimunud Incoterms väljaannetes 2000, 2010 ja 2020. Võrreldakse antud väljaannete klauslite EXW, FCA, FAS, FOB, CPT, CIP, CFR, CIF, DAT, DAP ja DDP sisu ning tuuakse välja muudatused, mis on ilmnenu võrdluse käigus. Muudatused on leitud klauslite sisu analüüsidest ning kasutades erinevaid artikleid ja koolituse materjale. Klauslite sisu uurimiseks kasutatakse Rahvusvahelise Kaubanduskoja poolt välja antud reeglite kogu Incoterms, mida uuendatakse iga 10 aasta tagant, et ajaga kaasas käia. Leidud muudatused on pandud tabelitesse, et neid paremini välja tuua.

Lõputöö sisu on jaotatud kahte osasse: teoreetiline ja praktiline. Teoreetiline osa koosneb kahest eri osast. Esimeses osas on kirjeldatud Rahvusvahelise Kaubanduskoja olemust ning teises osas kirjutatakse Incotermsi olemusest. Praktilises osas on leitud erinevused, mis on ilmnenu Incotermsi 2000, 2010 ja 2020 väljaannetes.

Teoreetilise poole Rahvusvahelise Kaubanduskoja osas on kirjutatud selle algus aastatest, kui „Rahukaupmehed“ peale Esimest Maailmasõda Pariisis kohtusid ning otsustasid kaubanduse elavdamiseks luua Rahvusvahelise Kaubanduskoja. Pariisist sai ka kohaks, kus praeguseni paikneb Rahvusvahelise Kaubanduskoja peakorter. Lõputöös on kirjutatud tegevusaladest, millega Rahvusvaheline Kaubanduskoda tegeleb ning nende tegevusvaldkondade sisust. Nendeks valdkondadeks on arbitraaž, maksustamine, ärendus, pangandus, intellektuaalne omand.

Teoreetilise poole teises osas kirjeldatakse Incotermsi olemust. Selles osas on kirjutatud Incotermsi ajaloost. On kirjutatud, miks Incoterms loodi ja kuidas reeglite kogu alguse sai. Incotermsi paremaks aru saamiseks on lahti seletatud selle ülesehitus, millistest punktidest see koosneb ja nende tähendusest. Töö autor on kirjutanud Incotermsi õiguslikust olemusest. Incoterms on globaalselt kasutatav ning sellega seoses puutub see kokku mitmete teiste õigusallikatega. Selle tõttu on lõputöös kirjutatud välja Incotermsi seos Viini konventsiooniga, müügilepinguga ja rahvusvahelise veosekindlustuse klauslitega. Kuna riskil on Incoterms klauslite puhul suur tähtsus, peab teadma, millisest punktist läheb üle müüjalt ostjale, selleks on töös kirjutatud Incotermsi riski definitsioon. Incoterms viimases reeglite kogus on 11 klauslit. Töös on need välja toodud ning need lühidalt lahti seletatud.

Lõputöö teises ehk praktilises pooles on tekste analüüsidest välja toodud muutused, mis esinevad eri aastatel Incoterms versioonide tarneklauslite vahel. Muudatused on eri klauslite vahel eraldi peatükkidena välja toodud. Muudatused on lisatud tabelitesse, et neid paremini kirjeldada. Klauslite võrdlemiseks kasutatakse Incoterms 2000-, Incoterms 2010-, ja Incoterms 2020 Rahvusvahelise Kaubanduskoja ICC siseriiklike ja rahvusvaheliste kaubandustingimuste kasutusreeglite raamatuid. Lisaks sellele analüüsidest erinevaid artikleid ja koolituse materjale.

## Sissejuhatus

Rahvusvaheline transport on üha rohkem tähtsamal kohal ja eriti tänapäeval, kus kaubandus muutub aina enam globaalsemaks. Selle näiteks võib tuua 2019. aasta rahvusvahelise kaubanduse ekspordi mahu, mis oli 19 triljonit USA dollarit, mis on 311 korda suurem kui see oli aastal 1950 (Statista, 2021). Selleks, et rahvusvaheline kaubandus toimuks sujuvalt, on Rahvusvaheline Kaubanduskoda andnud välja rahvusvahelise kaubanduse reeglilikku Incoterms. Incoterms reeglilikku on välja antud alates aastast 1936 (Ramberg, 2008).

Maailm on pidevalt muutumas ja sellega muutuvad ka rahvusvahelise kaubanduse nõuded ja kohustused. Selleks, et ajaga kaasas püsida annab Rahvusvaheline Kaubanduskogu iga teatud ajajooksul välja kaasajastatud Incoterms reeglite kogu. Viimased kolm Incoterms reeglite kogu on ilmunud aastatel 2000, 2010 ja 2020. Igas uues välja andes on toodud muudatusi. Muudatused on tehtud, et üha kiiremini muutuv maailmas ajaga kaasas käia. Muudatused on erinevad. Mõnda klauslit pole muudetud või on lisatud soovitusi, millises olukorras klauslit kasutada või mitte kasutada. Aastate jooksul on toimunud ka suuremaid muutusi, näiteks on osa klausleid ära kaotatud ning need asendatud teistega. Lisaks kõigil on toimunud muutusi sisulisel baasil. On ka näha muutusi väljanägemise kohta.

Lõputöö eesmärk on tuua välja muudatusi ja neid rõhutada, mis on ilmnunud Incoterms 2000, Incoterms 2010 ja Incoterms 2020 reeglite kogudes. Nende muudatuste leidmiseks, on kasutatud Incoterms 2000, Incoterms 2010 ja Incoterms 2020 reeglite kogu. Muudatused Incoterms 2000, 2010 ja 2020 vahel on leitud klauslite võrdluse tulemusele. Lisaks on muudatused leitud artiklite analüüsimise kaudu ning loetud koolituste kaudu.

Esimestes peatükkides on kirjutatud Rahvusvahelisest Kaubanduskojast. Rahvusvahelise Kaubanduskoja kohta on välja toodud selle ajalugu, mis algas peale Esimest Maailmasõda, mil „Rahukaupmehed“ otsustasid asutada Rahvusvahelise Kaubanduskoja. Lõputöös on kirjutatud tegevusaladest, millega Rahvusvaheline Kaubanduskoda tegeleb.

Antud lõputöös kirjeldatakse Incoterms reeglite kogu sisu ja selle ülesehitust. Lõputöös on väljatoodud Incotermsi seos Viini konventsiooniga, rahvusvahelise veosekindlustuse ja müügilepinguga. Lisaks on kirjutatud Incoterms klauslitest, ajaloost ning Incotermsist kui õigusallikana. Peatükina on välja kirjutatud Incotermsi riski definitsioon, sest see omab suurt



tähtsust tarnimise punkti määramisel, mis lihtsustab omakorda aitab müüjal ja ostjal valida õige tarnimise klausel.

Lõputöös taheti võrrelda, kas muudatused on toonud muutuseid tarneklauslite kasutuses. Autori päringule saada andmeid Rahvusvaheliselt Kaubanduskojalt ei vastatud. Sammuti autori praktika koht ettevõttes Omniva ei võimaldanud pakkuda soovitud andmeid.

# **1 International Chamber of Commerce-ICC (Rahvusvaheline Kaubanduskoda)**

*International Chamber of Commerce* on eesti keelde tõlgituna Rahvusvaheline Kaubanduskoda. Rahvusvaheline kaubanduskoda reguleerib väliskaubandus tehinguid kui ka sisekaubanduslike tehinguid. Rahvusvahelise Kaubanduskoja koduleheküljelt leiab nende kolm peamist tegevust, milleks on reeglite kehtestamine, vaidluste lahendamine ja poliitika kinnistamine. Rahvusvahelise Kaubanduskoja ajalugu ulatub aastani 1919, mil see asutati Antlantic Citys. Praegu asub Rahvusvahelise Kaubanduskoja peakontor asub Prantsusmaal, Pariisis. (*International Chamber of Commerce*, 2021) Rahvusvahelise Kaubanduskoja missiooniks on edendada avatud rahvusvahelist tegevust kaubanduses ja investeerimises ning aidata ettevõtetel täita erinevate riikide nõudeid ja kasutada ära võimalusi üha enam globaliseerunud majanduses (ICC, 2016). Kaubanduskoja esimeheks on hetkel endine Mastercardi tegevjuht Ajay Banga. Ajay Banga valiti Rahvusvahelise Kaubanduskoja esimeheks aastal 2020, enne seda oli ta 2 aastat Rahvusvahelise Kaubanduskoja esimene aseesimees. (International Chamber of Commerce, 2020)

Rahvusvahelise Kaubanduskoja liikmete arv on 7000. Liikmeteks on erinevate riikide ettevõtted ja äriühendused. Rahvusvaheline Kaubanduskoda koondab enam kui 130 erinevast riigist pärit ettevõtteid ja äriühendusi. Rahvusvahelist Kaubanduskoda juhib esimees ja aseesimees, kes valitakse ametisse kaheks aastaks Rahvusvahelise Kaubanduskoja Maailma Nõukogu poolt, mille liikmeskond koosneb Rahvusvahelise Kaubanduskoja rahvuskomitee delegaatidest. Alates aastast 1919 kuni aastani 2006 on Rahvusvahelise Kaubanduskojal kokku olnud 44 esimest, nendest 27 on olnud Euroopast, 10 on Ameerikast, 4 Aasiast, 2 Lähis-idast ja 1 Brasiiliast. (Kelly, lk. 264)

## **1.1 Rahvusvahelise Kaubanduskoja tegevusalad**

Rahvusvahelise Kaubanduskoja ülesanne on aidata ettevõtetel täita ja aru saada nõuetest, mis kaasnevad rahvusvahelise kaubandusega. Rahvusvahelisel Kaubanduskojal on kolm peamist tegevust: reeglite kehtestamine, vaidluste lahendamine ja poliitika kinnistamine. Rahvusvahelise Kaubanduskoja liikmesettevõtted ja ühingud tegelevad rahvusvahelise äri. Selleks, et rahvusvahelist äri hõlbustada, koostab Rahvusvaheline Kaubanduskoda eeskirju, mis reguleerivad

piiriülest äritegevust. Rahvusvahelise Kaubanduskoja reeglid on vabatahtlikuid kuid neid järgitakse tuhandetes tehingutes igapäev ja on osa rahvusvahelises kaubanduses. Rahvusvaheline Kaubanduskoda pakub arbitraažkohut, mis on üks juhtivaimaid arbitraažasutuseid maailmas. Rahvusvaheline Kaubanduskoda on loonud ülemaailmse kaubanduskodade võrgustiku, mis aitab eri riikide kaubanduskodade suhtlust parandada ja kergemaks muuta. Rahvusvahelise Kaubanduskoja liikmeteks valitud juhid ja eksperdid loovad ettevõtluse standardeid nii kaubanduses ja investeerimispoliitikas kui ka elulistes teistes küsimustes, aidates sellega standardiseerida üha globaliseerivat ühiskonda. Valdkonnad, millega Rahvusvahelises Kaubanduskojas tegeletakse on finants teenused, tehnoloogia, telekommunikatsioon, turunduseetika, keskkond, transport, konkurentsioigus ja intellektuaalomand. (Pagnetti, 1031)

### **Äriõigus ja tavad**

Rahvusvahelise Kaubanduskoja ülesanne on edendada piiriülest kaubandust ja investeringuid ning aidata ettevõtteid globaliseerimise väljakutsetega. Selleks, et ühildada ettevõtete kaubandus tavasid on Rahvusvaheline Kaubanduskoda loonud rahvusvaheliste reeglite kogumi Incoterms. Incotermsi eesmärk on koondada kokku kõige sagedamini kasutatavaid kaubandusklausleid, aidates sellega vähendada arusaamatusi välistehingutes. Sellega saab vältida klauslite erinevat tõlgendamist eri riikides ja vähendada segadusi. Erinevad välistehingute pooled ei ole sageli kursis erinevate riikide kaubanduse tavadega, mis tekitab arusaamatusi, kohtuvaidlusi, millega kaasneb aja ja raha raiskamine. Probleemide lahendamiseks loodi aastal 1936 rahvusvaheliste kaubandustingimuste tõlgendamise reeglite kogum, mida tuntakse kui „*Incoterms 1936*“. Hiljem tehti muudatusi ja täiendusi aastatel 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 ja 2000, et viia reeglid kooskõlla rahvusvahelise kaubanduse tavadega. (Pagnetti, 1031-1032) Lisaks on ICC poolt loodud „*Incoterms 2010*“ ja „*Incoterms 2020*“.

### **Intellektuaalne omand**

Intellektuaalne omand tähendab inimese õigust omada inim loometöö tulemustele tööstuse, teaduse, kirjanduse ja kunsti valdkondades. Isikul, kellele kuuluvad sellised omandi õigused, on see immateriaalne vara ning ta saab välistada tema intellektuaalse omandi kasutamise teiste isikute poolt. (Intellektuaalne omand — Advokaadibüroo Concordia, 2021)

Rahvusvahelise Kaubanduskoja eesmärk on edendada tõhusat intellektuaalomandit süsteemi rahvusvahelise kaubanduse toetuseks, julgustada - investeringud loominguks ja innovatsiooni ning hõlbustada jätkusuutlikku majandusarengut. Lisaks sellele välja anda aruanne spetsiaalsete, kus käsitletakse intellektuaalomandi õiguste jurisdiktsioonide üle maailm aidata riike, kes loovad intellektuaalomandi õigusi käsitlevad kohtuid/jurisdiktsioone. (*Programme of action*, 2016)

### **Pangandus**

Rahvusvahelise Kaubanduskoja eesmärgiks on luua ülemaailmne foorum ja reeglite väljatöötamine pankadele kogu maailmas, pöörates erilist tähelepanu rahvusvahelise kaubanduse rahastamise kohta. Uurida võimalusi arendada mittetraditsiooniliste institutsionaalseid investeringuid kaubanduse rahastamises, seda võimalusel reeglite või suuniste loomise kaudu. (*Ibid*)

### **Maksustamine**

Rahvusvahelise Kaubanduskoja eesmärk on edendada läbipaistvat ja mittediskrimineerivat kohtlemist välisinvesteringutest ja tuludest, mis välistab maksutakistused piiriülesele kaubandusele ja investeringutele. Töötada välja vastutustundliku maksustamise põhimõtted nii ettevõtetele kui ka maksuametitel anda juhiseid ettevõtte poliitika / koodeksi kohta. Tagada ettevõtete sisendit kaudsete maksude globaalse ettevõtluse vaatenurgast, sealhulgas käibemaksuga seotud küsimused. (*Ibid*)

### **Arbitraaž (vahekoht)**

Arbitraaž on menetlus, mille käigus vaidlus esitatakse poolte kokkuleppel ühele või mitmele vahekohtunikule, kes teevad vaidluses siduva otsuse. Vahekohtu valimisel valivad pooled kohtusse pöördumise asemel eraviisilise vaidluste lahendamise menetluse. (*What is Arbitration?*, 2021)

Rahvusvaheline Kaubanduskoda on loonud eraldi seisva osakonna, et aidata leida lahendusi vaidlustele, mis võivad rahvusvahelises äris tekkida. Selleks osakonnaks on Rahvusvahelise

Kaubanduskoja Rahvusvaheline Arbitraaž. Arbitraaž ise vaidlusi ei lahenda vaid haldab vaidluste lahendamist vahekohtu kaudu. (*Arbitration Rules - ICC - International Chamber of Commerce*, 2021)

## **1.2 Rahvusvahelise Kaubanduskoja ajalugu**

Rahvusvahelise Kaubanduskoja ajalugu ulatub aastani 1919. Aastal 1919 peale I Maailmasõda kohtusid, mitmed liitlasvägede ärimed, Atlantic Citys, et arutada alalise rahvusvahelise äriorganisatsiooni loomist, mis võiks suuta aidata taaskäivitada enne I Maailmasõda eratööstuses rahuaja olukorda maailma tööstuses ja kaubanduses. Ärimed leppisid kokku, et kohtuvad järgneval aastal Pariisis uuesti, ideega luua Rahvusvahelise Kaubanduskoda. (Ridgeway, 1959)

1920. aastal Pariisis kohtunud ärimed ja pankurid otsustasid luua uue organisatsiooni, mis oleks püsiva iseloomuga ja seoks omavahel kogu maailma äri ja majandusjõud. Rahvusvahelisest Kaubanduskojast pidi saama koht, kus ärimed saaksid küsida teavet kõigi välisriikide äri-, finants- ja majandustingimuste kohta. Organisatsiooni algne eesmärk, mille seadsid ärijuhid ja pankurid, oli vabakaubanduse toetamine. Rahvusvahelise Kaubanduskoja liikmed hakkasid end kutsuma kui “Rahukaupmehed” ja kehtestasid Rahvusvahelise Kaubanduskoja moto: “maailmarahu maailmaturunduse kaudu”. (*Ibid*, 1959)

## 2 Incoterms reeglid

Incoterms on välja töötatud Rahvusvahelise Kaubanduskoja poolt, et hõlbustada rahvusvahelist kaubandust ja tõlgendada kaubandustingimusi, mida müügilepingu pooled saaksid kasutada. (Manaadiar, 2008)

Incoterms reeglid on Rahvusvahelise Kaubanduskoja poolt välja töötatud siseriiklike ja rahvusvaheliste kaubandustingimuste kasutusreeglid. (Incoterms 2010) Incoterms reeglid pakuvad konkreetseid juhiseid isikutele, kes osalevad igapäevaselt ülemaailmse kaubanduse impordis ja ekspordis. Incotermsi eesmärk on pakkuda rahvusvaheliste reeglite kogumit, mis sisaldab väliskaubanduslepingutes kasutatavate peamiste mõistete tõlgendamise. (Coetzee, 2010) Incoterms reeglid aitavad selgitada müüja ja ostja kohustusi, mis on seotud kauba kohaletoimetamisega, näitavad riski üleandmise kohta, kulude jagunemist, transpordi ja kindlustusdokumentide hankimist, lisaks kes peab tegelema tolliformaalsustega, kauba pakendamise ja märgistamisega. (Coetzee, 2013)

Aastast 2000 jagunevad Incotermsi kaubandustingimused nelja kategooriasse:

- E-kategooria: ostja saab kauba enda käsutusse müüja territooriumil;
- F-kategooria: ostja vastutab peamise rahvusvahelise veo maksumuse ja riski eest;
- C-kategooria: müüja maksab peamise rahvusvahelise veo eest, kuid ei kannu sellega seotud riske;
- D-kategooria: müüja kannab kõik kulud ja riskid kuni sihtriigi tarnepunktini. (Malfliet, 2011)

Incotermsi 2010 sisuliselt enam ei jagata klausleid nelja erinevasse klauslite kategooriatesse. Incoterms 2010 jaotab tarneklauslid vastavalt transpordiviisile. Alates Incoterms 2010 jagunevad tarneklauslid kaheks: klauslid, mis sobivad iga transpordi viisiga ja klauslid, mis on mõeldud merel ja siseveekogudel transpordiks. (Incoterms 2010)

1920-ndatel uuris Rahvusvaheline Kaubanduskoda kõige enam kasutatavate kaubandusterminite kohta, selle uuringu tulemused avaldati aastal 1923. Esimeses uuringus keskenduti kuuetele enim levinud kaubandusterminile, mida uuriti 13 eri riigis. Sellele uuringule järgnes teine uuring aastal 1928, kus laiendati vaatlusalala 30 riigi kaubandusterminite tõlgendamisele. Tulemused näitasid, et

eri riikides tõlgendati termineid erinevalt, mille tulemusena otsustati ühtne reeglistik kaubandusterminite jaoks ning 1936. aastal loodi esimene *Incoterms*. (Ramberg, 2008)

## 2.1 Incoterms ajalugu ja sisu

Esimene Incotermsi versioon anti välja 1936, kuid läbi ajaloo on Rahvusvaheline Kaubanduskoda seda kooskõlas jooksva kaubanduspraktikaga. Sellepärast üritab Rahvusvaheline Kaubanduskoda välja anda uue Incoterms versiooni iga 10 aasta tagant. 1936. aastal ilmunud versioon sisaldas 9 erinevat tarneterminit. Seda uuendati 1953 ning täiendati aastatel 1967 ja 1976. 1980. aastal välja antud Incoterms sisaldas 14 tarneklauslit. 1990 aastal välja antud versiooni sisaldas 13 tarneklauslit. Aastatel 2000 ja 2010 anti välja vastavalt nendele aastatele kehtivad Incoterms tarneklauslid. „Incoterms 2020“ on seni kõige uuem Rahvusvahelise Kaubanduskoja poolt välja antud kaubandusterminite kogu. (Incoterms 2010)

Incoterms reeglitekogu sisaldab alates 2010. aastast 11 tarneklauslit, enne seda oli Incoterms 2000- es oli neid 12. aastate jooksul on äravõetud 2 tarneklauslit, nendeks on DEQ ja DES. Incoterms kogu võib jagada kaheks osa mis annab lihtsa ülevaate klauslitest ja teine osa kus on välja toodud kõik kohustused. Reeglite kogu ülesehitus on selline, kus kõige pealt tutvustatakse iga reegli sisu, kus asub riski ülemineku koht (mis on ka näidatud skemaatiliselt), milliste transpordi viisidega võib antud klauslit kasutada, kes peab tegelema tolliformaalsustega. Teises osas on üksik asjalikult kirjeldatud kohustusi, See on omakorda jagatud kaheks müüja (A) ja ostja (B) kohustusteks. Need on jagatud kümneks punktiks. (*Ibid* 2010)

A1 ja B1- Näitavad vastavalt müüja ja ostja üldkohustusi. Nendes punktides on kirjas, et müüja peab vastavalt lepingule tarnima kauba ja ostja peab lepingust lähtuvalt selle eest tasuma.

A2 ja B2- Selles punktis on toodud kohustused seoses litsentsidega, ametlike lubadega, turvaklaarimisega ja muud formaalsused. Näiteks, nendes punktides on toodud, millised kohustused on osapooltel tolli- ja turvaformaalsuste täitmise ning sellega kaasnevate kulude ja riski kandmise osas.

A3 ja B3- Punktides on toodud kohustused seoses veo- ja kindlustuslepingutega. Näitab millisel osapoolel on kohustus sõlmida veo- ja kindlustuslepingud.

A4 ja B4- Punktid annavad kohustused müüjale tarne ja ostjale tarne vastuvõtu kohta. Punktides on ära toodud kohad kus toimub tarne, millal see toimub ja kuidas see teostatakse.

A5 ja B5- Seavad osapooltele kohustused seoses riski üleminekuga. Nendes punktides on kirjas, millisel hetkel toimub riski üleminek ühelt osapoolelt teisele. Seda võib pidada Incotermsi üheks tähtsaimaks punktiks.

A6 ja B6- Selles punktis on kirjeldatud vastavalt müüja ja ostja kulusid. Punktides kirjeldatakse kulude jaotamist. Kirjeldatakse, kuld peab tasuma müüja ja millised ostja. Tavaliselt on kulu ülemineku kohaks riski ülemineku koht. Aasta 2020 Incoterms reeglite kogus asub kulude jagunemise punkt uues kohas. Kulude jagunemise kohta on loodud uus punkt ja selleks on punktid A9 ja B9.

A7 ja B7- Punktid näitavad kohustusi seoses teatistega. Tehakse selgeks kohustused seoses üksteisele saadetavatele teatistega. Seda on näiteks vaja kauba üleandmisel.

A8 ja B8- Punktides antakse müüjale kohustused seoses tarnedokumentidega ja ostjale seoses tarne tõendamise. Annavad müüjale kohustuse väljastada tarnetõend või veodokument ja ostjale kohustuse aktsepteerida nõuetekohaselt antud tarnetõendit.

A9 ja B9- Annavad müüjale kohustused seoses kauba kontrollimisega, pakkimisega ja markeerimisega. Ostjale on kohustused seoses kauba inspekteerimisega.

A10 ja B10- Punktides on toodud kohustused seoses teabeabi ja sellega seotud kuludega. Näitavad ära, millised on kohustused abi andmisega tolli- ja turvaformaalsuste täitmiseks tarvis minevate lisadokumentide hankimisel ja sellega seotud kulude ja riski kandmist.

## **2.2 Incoterms kui õigusallikas**

Incoterms on rahvusvaheline õigusallikas, mis koondab endas olulist osa rahvusvahelise kaubanduse tehingutavadest. Incoterms klassifitseerub kui tavanorm. Incotermsiga pole tegemist rahvusvaheline konventsioon, mida ei pea ratifitseerima, et riigid saaksid sellega ühineda.



Incoterms Rahvusvahelise Kaubanduskoja egiidi all koostatud rahvusvaheliste kaubandusklauslite kogu. Incoterms on rahvusvaheline õigusallikas, fakultatiivne vorm. Incoterms on dispositiivse iseloomuga, see tähendab, et puudub kohustus kohustust tarnetingimusi rangelt jälgida. Tarneklauslite üksiksätteid on dispositiivsed, lepingu osapooltel võimalus nende tingimuste osas lepingus teisiti kokku leppida. Järelikult võivad pooled, kes on võtnud Incotermsi mingi tarneklausli antud lepingus kasutusele, teha selle klausli dispositiivsete üksiksätete osas muudatusi, mis vastavad antud lepingu konkreetsetele tingimustele. (Raamat)

### 2.3 Müügileping

Müügilepingu, müügileping, müük, et või müügilepingu on juriidiline leping ostmiseks vara, mille ostja müüjalt jaoks kokku lepitud väärtus rahas. Müügilepinguga kohustub müüja andma ostjale üle asja ning tegema võimalikuks omandi ülemineku ostjale, ostja aga kohustub müüjale tasuma asja ostuhinna rahas ja võtma asja vastu (Eesti Kaubanduskoda).

Rahvusvahelise kaubanduse professor Guillerom Jimenez on öelnud: „Ekspordi tehing on lepingute sümfoonia, kus dirigendiks on müügileping”. Müügilepingu keerukust selgitab allolev joonis. Joonis 1. on näha, et tehingu keskmes asub müügileping ehk "lepingute sümfoonia dirigent" mida üleval toodud tsitaat piltlikult väidab. Pooled sõlmivad müügilepingu ekspordi-imporditehingusse astudes. Tihti on selles osalised ka vahendajad. Nii võib müügilepingule eelneeda, sellega kaasneeda või selles sisalduda vahendusleping (1), vt. Joonis 1. (Tammemägi, 2015)

Kaup on vaja kohale tuua. Selleks sõlmitakse speditiooni- ehk ekspedeerimisleping (2). Kumb pooltest, ostja või müüja, selle sõlmib, selgub müügilepingust. Ekspedeerida ehk speditöör on traditsiooniliselt pakkunud (vahendanud) kauba kättetoimetamise teenust, kuid moodsad ekspedeerijad pakuvad klientidele logistilisi lahendusi. (*Ibid*)

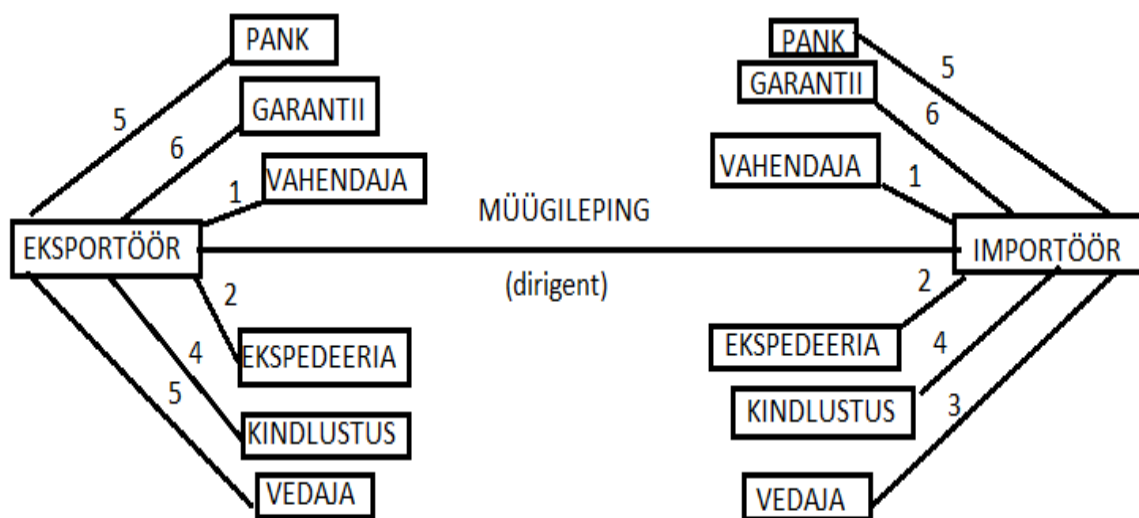
Kui ekspedeerimislepingut ei sõlmita, või see ei haara veoteenust, siis sõlmitakse,, veoleping (3). Veolepingu detailid, aga ka see, kes peab selle sõlmima, määrab "dirigent ehk müügileping. (*Ibid*)

Müügilepingust selgub, kas müüjal lasub kohustus veose kindlustamiseks ostja kasuks (CIF- või CIP-lepingu puhul). Samuti selgub müügilepingust, kus läheb müüja ja kus algab ostja vastutus kauba eest ehk, millal lasub poolel kauba kindlustamise vajadus (4). (*Ibid*)

Suhted pangaga on samuti lepingusuhted, kuid millist arveldusvormi kasutatakse ja kumb poolest pangaga lepingu suhtesse astub, selgub jällegi müügilepingust. Näiteks, kui maksevormiks on avatud arve, saab ostja müüjalt kaubadokumendid ja -arve ning annab pangale (5) korralduse teha ülekanne müüja kasuks. See on lepingu(võla)suhe ostja ja panga vahel ning pooled on sõlminud arvelduslepingu. (*Ibid*)

Tihti on väliskaubandustehingute puhul kasutusel ka täiendavad garantiid. Näiteks, makse-, täite- või avansi tagasimakse garantii (6), mis selgub müügilepingust. Milline nendest, seda ütleb „dirigent“ ehk müügileping. ühe eksporditehingu raames tuleb sõlmida veel teisigi kaasnevaid lepinguid ehk all- lepinguid. Toodud näidetest piisab, et väita: eduka väliskaubandustehingu tagatis on hästi koostatud müügileping, milles pooled on osanud ette näha kõiki tehingust kohtuvaid all-lepinguid ning fikseerinud nende olulised tingimused. (*Ibid*)

Incoterms ei ole müügileping ega kindlustusleping, kaubanduse finantseerimise leping ega transpordileping. Neil kõigil on teatud mõju ja Incotermis mõjutab neid mingil määral ning seetõttu peavad rahvusvahelise kaubanduse osalejad olema teadlikud. Incoterms ise pole müügileping vaid aitab inimestel müügilepingut lihtsamaks teha. Incoterms annab müügilepingus osapooltele kohustused, näitab ära riski ülemineku kohad ja näida ära kulude jagunemise. Incoterms ei ole kohustuslik, kuid on hea tööriist, mis aitab müügilepingu mugavaks teha. Incotermis lisamiseks müügilepingusse piisab ainult kolmest tähest. Incoterms on mugav viis hõlmata paljusid punkte ühe fraasiga. (Trade finance global, 2019)



Joonis 1. Väliskaubandustehing — lepingute sümfoonia. (Tammemägi, 2015) Autori koostatud.

## 2.4 CISG ja Incoterms seos

Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni konventsioon kaupade rahvusvahelise ostu-müügi lepingute kohta (CISG), on tuntud ka Viini konventsiooni näl. Viini konventsioon võeti vastu aastal 1980 Viinis ning jõustus aastal 1988. CISG eesmärk on pakkuda ühtset regulatsiooni rahvusvaheliste müügilepingute jaoks. Müügileping on rahvusvahelise kaubanduse alustala kõikides riikides, sõltumata õiguslikest traditsioonides või majandusarengu tasemest. Selletõttu peetakse Viini konventsiooni üheks peamiseks rahvusvahelise kaubandusõiguse konventsiooniks. Viini konventsioon reguleerib ettevõtete vahelisi kaupade rahvusvaheliste müügi lepinguid, välja arvatud kui müük toimub tarbijale. Viini konventsiooni kohaldatakse osapooltele lepingutes, kelle tegevuskoht asub eri riikides.(UNCITRAL)

Peamised CISG ja INCOTERMS koostoime valdkonnad on kohaletoiemetamine ja riski üleandmine . Incoterms ei asenda CISG sätteid tarnimise ja riski ülekandmise kohta täielikult vaid

täiendab neid. Konventsiooni ja Incoterms riski reeglitel on mitu sarnasust, mis vähendavad vastastiku mõju. Mõlema puhul tähendab risk kauba või kaupade mis tahes juhuslikku kaotamist või kahjustamist, mis on põhjustatud lepingupoole tegevusest või tegematajätmisest. Lisaks mõlemad seovad riski ülekandmist kauba füüsilise üleandmisega. Vaatamata sarnasustele ei ole CISG reeglid teatud juhtudel nii detailsed kui Incoterms reeglid. On olukordi kus Incoterms reeglid kalduvad CISG reeglitest eemale või täiendab neid. Selliseks näiteks on FOB tarneklausel, kus on täpsustatud, et risk kandub üle, kui kaup on laeva pardal, millel on detailsem tähendus, kui lihtsalt kauba üleandmine vedajale. Incoterm ja CISG täiendavad üksteist, mõlemad pakuvad õigusraamistikku, mille ülesandeks on hõlbustada rahvusvahelist müüki. Reeglite koostöö tugevdab rahvusvahelise müügi regulatsiooni. (Coetzee, 2013)

## **2.5 Incoterms riski definitsioon**

Incoterms katab ainult hinnariski, mis tähendab, kas ostja peab või müüja peavad katma kulud juhusliku kauba kaotamise või juhusliku kauba vigastamise eest. Incoterms ei reguleeri lepingu rikkumist või lepingu mittetäitmist muudel põhjustel. Incoterms defineerib riski kui kauba või kaupade, mis tahes juhuslikku kaotamist või kahjustamist, mis on põhjustatud lepingupoole tegevusest või tegematajätmisest. Reeglid katavad ka riske, mis on seotud kui kauba juhusliku füüsilise kadumisega või kauba kahjustamisega, mille eest kumbki osapool ei vastuta, nt vääramatü jõu poolt tekitatud kahju või kahjust, mis on põhjustatud kolmandate isikute tegudest või tegematajätmisest. (Stapleton)

Riski üleandmist reguleeritakse Incoterms artiklites A5 ja B5. Artiklid näevad ette, et iga Incotermsi klausli kasutamisel, läheb risk üle ostjale kui kauba tarnimise hetkel. Kauba tarnimise hetk on määratletud artiklites A4 ja B4 need reguleerivad, millal annab müüja kauba üle ostjale ja millal võtab ostja kauba üle. Kauba tarne koht on vastavalt klauslitele erinev, see tähendab, et ka riski üleandmise koht varieerub eri klauslites. (Stapleton) Tarneklauslites on ka ette näidatud, et kauba riski üleminek võib toimuda ilma, et kaubatarne oleks toimunud. See juhtub sellisel juhul, kui ostja ei võta kaubatarne vastu, nii nagu oli lepingus kirjas, või ei teata müüjat, kuidas tarne toimub, mis on vajalik kaubatarneks. Sellistel puhkudel läheb risk ostjale alatest hetkest, mil kauba tarnimiseks ettenähtud aeg on möödunud. (Incoterms 2010)

## 2.6 Tarneklauslid

**EXW (*EX Works*)**- Müüja tarnimiskohustus loetakse täidetuks, kui müüja annab kauba ostja käsutusse müüja territooriumil (tehased, tehas, ladu jne), laadimata, ekspordiks tühendamata.

**FCA (*Free Carrier*)**- Kaup loetakse tarnituks kui müüja laeb kauba transpordivahendisse, mille on ostja taganud.

**FAS (*Free Alongside Ship*)**- Kaup on tarnitud, kui see on toodud lastimissadamasse ostja poolt määratud laeva kõrvale. Ostja korraldab peamise rahvusvahelise transpordi.

**FOB (*Free On Board*)**- Kaup on tarnitud, kui see on lastimissadamas ostjapoolt määratud laeva pardal. Ostja korraldab peamise rahvusvahelise transpordi.

**CPT (*Carriage Paid To*)**- Kättetoimetamine ja seega riski üleandmine toimub lähtekohas, kui müüja annab kauba üle vedajale, kes on sõlminud transpordi kokkulepitud sihtkohta. Vedu toimub müüja arvel, kuid ostja vastutusel.

**CIP (*Carriage and Insurance Paid To*)**- See termin sarnaneb CPT-le, kuid määrab müüjale lisakohustuse veokindlustuse hankimiseks, mis peab kehtima vähemalt kauba jõudmiseni kokkulepitud sihtkohta.

**CFR (*Cost and Freight*)**- Kättetoimetamine ja riski üleandmine toimub lähtesadamas, kui müüja paneb kauba laeva pardale (nagu FOB-is). Merevedu on müüja arvel, kuid see toimub ostja riskiga.

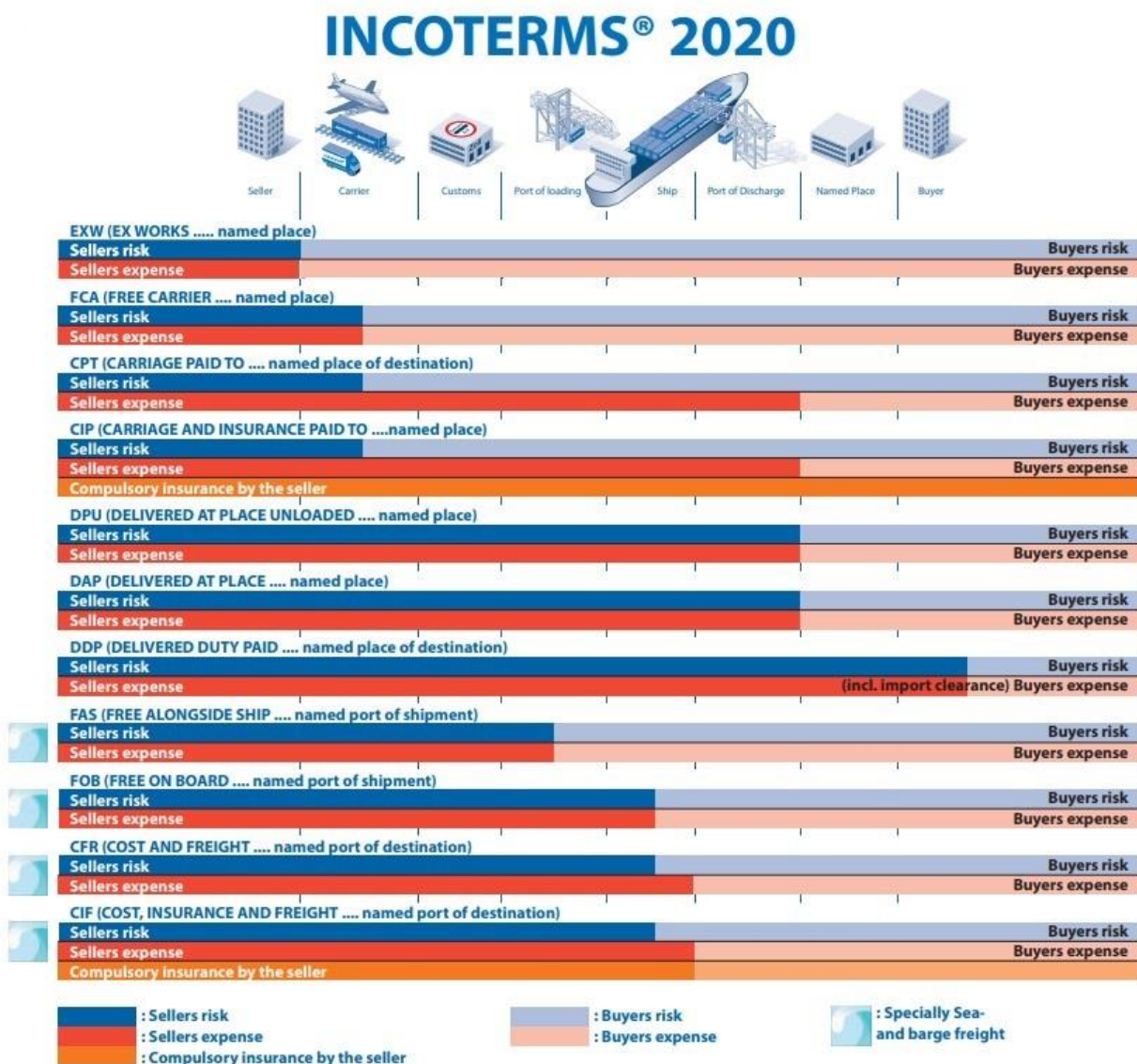
**CIF (*Cost, Insurance and Freight*)**- See termin on sarnaneb CFR-iga, kuid paneb müüjale lisakohustuse veokindlustuse hankimiseks, ostja huve arvestades.

**DAT (*Delivered At Terminal*)**- Müüja on kauba kohale toimetanud siis, kui ta annab kauba ostja käsutusse, maha laaditud transpordivahendist, mis on toimetatud terminalis kokkulepitud sadamas või sihtkohas.

**DAP (*Delivered At Place*)**- Müüja on kauba tarninud, kui kaup antakse ostja käsutusse

kokkulepitud sihtkohas mahalaadimiseks valmis transpordivahendil. Imporditollimaksud ja formaalsused viib läbi ostja.

**DDP (Delivered Duty Paid)**- DDP on sisuliselt sama mis DAP, kuid müüjal on lisaks kohustus täita kõik tolliformaalsused ja tasuda kõik impordil makstavad tollimaksud, maksud ja muud maksud koos käibemaksuga.



Joonis 2. Incoterms 2020 transpordi korraldamise kohustus, maksmine ja risk. (<https://www.maritimecyprus.com/2020/02/27/shipping-and-transport-introducing-incoterms-2020/>)

### 3 Tarneklauslite võrdlus

Selles peatükis on kirjutatud välja muututest, mis on toimunud eri aastatel ilmunud Incoterms väljaannetes. Muutused on leitud Incoterms 2000, Incoterms 2010 ja Incoterms 2020

Peatükis tuuakse välja igas tarneklauslis toimunud muudatused. Leitud muudatused on pandud tabelisse nende paremaks visualiseerimiseks. Diagrammina on kirjeldatud muudatusi arvuliselt. Diagrammid on muudatuste kohta Incoterms 2000 ja Incoterms 2010 vahel ning Incoterms 2010 ja Incoterms 2020 vahel.

#### 3.1 EXW

Muutused Incoterms 2000 ja Incoterms 2010 vahel. 2010 suunab kasutajad rahvusvahelises kaubanduses kasutama asjakohesemat tarneklauslit FCA. 2000 reeglite kogu mitte kasutada EXW klauslit rahvusvahelises kaubanduses kui ostja ei ole võimeline täitmaks ekspordiformaalsusi. Suunatakse eelistama FCA eeldusel, et müüja on nõus oma kulu ja riisikol laadima.(Incoterms 2010)

2010 Incoterms on oluliseks punktiks määrata võimalikult täpne tarnepunkt. Kui täpset tarnepunkti ei ole võimalik määrata on müüjal eesõigus valida tarnepunkt määratud koha piires.(Incoterms 2010)

Tabel 1. Muudatused klauslis EXW.

Incoterms 2000 → Incoterms 2010	Incoterms 2010 → Incoterms 2020
<ul style="list-style-type: none"><li>• Lisatud soovitus kasutada rahvusvahelistel vedudel klauslit FCA.</li><li>• Tuleb määrata võimalikult täpne tarnepunkt.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Muutusi ei ole.</li></ul>

## 3.2 FCA

Incoterms 2000 FCA kasutades peab müüja tarnima ekspordi formaalsused läbinud kaubad ostja poolt nimetaud kohta. Incoterms 2010 ütleb, et müüja tarnib kauba ostja poolt nimetatud vedajale või mõnele muule isikule oma territooriumil või mujal. Ning Incoterms 2010 soovitakse osapooltel määrata nii täpne tarnepunkt kui võimaluks, sest selles punktis läheb risk üle müüjalt ostjale. Kui tarne kohaks on müüja territoorium, siis peaks kasutama nimetatud tarnekohana selle koha aadressi. Kui aga müüja ja ostja kavatsevad kauba tarnida mujal, siis tuleb neil määrata selle tarne asukoht. Juhul, kui on vaja võib müüja vormistada eksport tolliformaalsused, kuid müüjal pole kohustust vormistada import tolliformaalsused.

Incoterms 2020 võrreldes Incoterms 2010 on lisatud võimalus müüjal soovi korral küsida vedajalt laevakonossementi enne kui kaup on laevale laaditud. See pole kohustuslik vaid lisati klauslisse valikuna. See lisa võimaldab klauslit paremini kasutada laevatranspordiga. Punkt aitab müüjaid kui neil on vaja konossementi akreditiivi. Kui pooled on lepingus nii kokku leppinud, peab ostja andma oma vedajale korralduse väljastada müüjale konossementi. Vedaja võib ostja taotlusega mitte nõustuda. Tuleb arvestades, et vedaja annab välja konossementi ning tal on õigus seda väljastada alles siis, kui kaup on laeva pardal. Kui vedaja väljastab veokirja müüjale ostja kulul ja vastutusel, peab müüja selle sama dokumendi ka väljastama ostjale, kes vajab kauba kättesaamiseks konossementi. vedajalt. See valikuline punkt muutub tarbetuks, kui pooled on kokku leppinud, et müüja esitab ostjale veokirja, kus on lihtsalt kirjas, et kaup on saadetiseks vastu võetud, mitte et see oleks laevale saadetud. (Tammemägi, 2015)

FCA klauslile on Incoterms 2020 lisatud, et müüja või ostja võivad oma transpordivahenditega vedu korraldada. Incoterms 2010 klauslites eeldati, et kogu ulatuses veab kauba müüjalt ostjale kolmas osapool ehk vedaja. 2020 Incotermsi arutelude käigus ilmnis olukordi, kus kaupa vedades müüjalt ostjale polnud vaja tellida veoteenust kolmandalt osapoolelt. Leiti, et miski ei takista ostjal FCA klauslit kasutades kaupa oma transpordivahendiga kohale tuua. Incoterms 2020 FCA klauslis on see välja toodud, et veolepingu sõlmides võib kauba transportimiseks kasutada oma transpordivahendeid. (Incoterms 2020)



Tabel 2. Muudatused klauslis FCA.

Incoterms 2000 → Incoterms 2010	Incoterms 2010 → Incoterms 2020
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lisatud soovitus, määratakse võimalikult täpne tarnepunkt (aadress).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Võimalik teha märgi konossementi enne kauba laadimist pardale.</li> <li>• Lisatud, et müüja võib kauba oma transpordivahendiga tarnida.</li> </ul>

### 3.3 CPT

Võrreldes Incoterms 2000 ja 2010 on käsiraamatus muudetud klauslite järjestust. Varem järgne FCA klauslile FOB klausel ja koos moodustasid need tarneklauslid F klauslite rühma. Seejärel tulid C rühma tarneklauslid CFR ja CIF. Need tarneklauslid olid kõrvuti sest olid mõeldud ainult laevatranspordi viisi kasutamiseks. Kuid Incoterms 2010 klauslid koondatud eraldi klassi. (Tammemägi, 2015)

CPT puhul võrreldes Incoterms 2000 ja Incoterms 2010 olulisi muudatusi pole. Incoterms 2010 hoiatatakse, et tarne toimub veo alguse, mitte nimetatud sihtkohas. Käsiraamatus ei ole nõutud vaid soovitatud näidata ära tarnekoht. Pööratakse suurt rõhku sellele, et ostja ja müüja märgiksid ostu-müügilepingusse täpse sihtkoha (aadressi) nimetatud sihtkoha piires. Incoterms 2010 räägitakse kahest tähtsast kriitilisest punktist, sest riski üleminek ja kulude üleminek toimuvad erinevates kohtades. Soovitatakse määratleda lepingus täpsed kohad tarnele, koht kus toimub riski üleminek müüjalt ostjale, ja nimetatud sihtkoht, milleni on müüjal kohustus sõlmida veoleping. Kui kauba sihtkohani jõudmiseks kasutatakse mitut vedajat ja kaup on üleantud esimesele vedajale, kohas, mille on valinud müüja ja selle ei ole ostjal kontrolli. Juhul, kui müüja ja ostja tahavad, et riski üleminek toimuks hiljem (kas sadamas või lennujaamas, peavad nad selle fikseerima lepingus). (Tammemägi, 2015)

Tabel 3. Muudatused klauslis CPT.

Incoterms 2000 → Incoterms 2010	Incoterms 2010 → Incoterms 2020
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soovitus määrata võimalikult täpne tarnekoht.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muudatusi ei ole.</li> </ul>

### 3.4 FAS

FAS on tarneklausel, mille puhul on toimub tarne kauba paigutamisega laeva parda kõrvale. See tähendab, kui kaup on paigutatud laeva kõrvale, läheb kaubaga seotud risk üle müüjalt ostjale. Muudatused on seotud tarneklausli vale kasutamiseviisiga. Incoterms 2010 on lisatud, et osapooled määraksid võimalikult täpse laadimispunkt tarnekoha piires, sellele punktini on kõik riskid ja kulud müüja kanda. On lisatud merevedude edasimüümise, mis tähendab müüja müüb juba varem tarnitud kauba ärasaatmiseks sihtkohta. FAS klauslites on täpsustatud, et see ei sobi konteiner vedude puhul, sest konteiner vedude puhul antakse kaup üle terminalis, mitte laeva kõrval nagu on määratletud klauslis. Soovitakse kasutada konteiner vedude puhul tarneklauslit FAS. (Incoterms 2010)

Tabel 4. Muudatused klauslis FAS.

Incoterms 2000 → Incoterms 2010	Incoterms 2010 → Incoterms 2020
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lisatud edasimüümise punkt.</li> <li>• Lisatud määrata võimalikult täpne laadimispunkt tarnekoha piires.</li> <li>• Täpsustatud, et ei sobi konteinerite vedamiseks.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muudatusi ei ole.</li> </ul>

### 3.5 FOB

Võrreldes Incoterms 2000 ja Incoterms 2010 FOB on tarneklauslis tehtud tähtis muudatus. Tarneklauslis on muudetud kriitilinepunkt ehk kohta, kus lähevad risk ja kulu üle müüjalt ostjale. Muudatuseks on eelnenud tarnepunkt, milleks oli kui kaup on ületanud laeva reelingu nimetatud lastimis sadamas. Incoterms 2010 on tarnepunktiks laeva pardal, mis tähendab, et kauba risk ja kulu läheb üle müüjalt ostjale kui kaup on asetatud laeva pardale. On lisatud merevedude edasimüümise, mis tähendab müüja müüb juba varem tarnitud kauba ärasaatmiseks sihtkohta. FOB klauslites on täpsustatud, et see ei sobi konteiner vedude puhul, sest konteinervedude puhul antakse kaup üle terminalis, mitte laeva kõrval nagu on määratletud klauslis. Soovitakse kasutada konteiner vedude puhul tarneklauslit FOB. (Incoterms 2010)

Tabel 5. Muudatused klauslis FOB.

Incoterms 2000 → Incoterms 2010	Incoterms 2010 → Incoterms 2020
<ul style="list-style-type: none"><li>• Tarnimise punkti muutus reelingu ületamiselt kauba pardale paigutamisega.</li><li>• Soovitus mitte kasutada konteinervedudel.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Muudatusi ei ole.</li></ul>

### 3.6 CIP

CIP puhul võrreldes Incoterms 2000 ja Incoterms 2010 olulisi muudatusi pole. Incoterms 2010 hoiatatakse, et tarne toimub veo alguse, mitte nimetatud sihtkohas. Käsiraamatus ei ole nõutud vaid soovitatud näidata ära tarnekoht. Pööratakse suurt rõhku sellele, et ostja ja müüja märgiksid ostu-müügilepingusse täpse sihtkoha (aadressi) nimetatud sihtkoha piires. Incoterms 2010 räägitakse kahest tähtsast kriitilisest punktist, sest riski üleminek ja kulude üleminek toimuvad erinevates kohtades. Soovitatakse määratleda lepingus täpsed kohad tarnele, koht kus toimub riski üleminek müüjalt ostjale, ja nimetatud sihtkoht, milleni on müüjal kohustus sõlmida veoleping. Kui kauba sihtkohani jõudmiseks kasutatakse mitut vedajat ja kaup on üleantud esimesele vedaja, kohas, mille on valinud müüja ja selle ei ole ostjal kontrolli. Juhul, kui müüja ja ostja tahavad, et

riski üleminek toimuks hiljem (kas sadamas või lennujaamas, peavad nad selle fikseerima lepingus. (Tammemägi, 2015)

CIP klausli alusel peab müüja sõlmima kindlustuslepingu ostja kauba kaotsimineku ja kahjustumise riskis suhtes alates sellest, kui tarnepunktist kuni sihtkohani. Tuleb arvestada, et mõned sihtriigid nõuavad, kindlustuskaitse ostmist sihtriigis. Sellisel juhul suunab Incoterms 2020 kasutama ostmisel ja müümisel klauslit CPT. (Incoterms 2020)

Incoterms 2010 võrreldes 2020 on lisatud kohustus kindlustuslepingule, mille peab müüja sõlmima. Incoterms 2020 CIP klausel nõuab, et müüja peab hankima ulatusliku kindlustuskaitse, mis vastab rahvusvahelise veosekindlustuse klauslile A või sarnastele tingimustele. Ei tohi kasutada rahvusvahelise veosekindlustuse klauslit C, mis vastab piiramatule kattele. Pooltel on võimalus leppida kokku madalama kindlustuskaitse sõlmimises. (*Ibid*, 2020)

Veosekindlustuse klausel A kindlustus pakub rahalist hüvitust kauba kaotusele või kahjule. Kindlustus katab kõik riskid mis on seotud füüsilise kaotusega või kahjustamisega. On teatud riskid, mille puhul ei pakuta hüvitist. Näiteks sõjaga seotud riskid, lisaks ka kahjustused mis on seotud streikijate, terroristide ja rahutustega. (INSTITUTE CARGO CLAUSES (A), 2009)

Tabel 6. Muudatused klauslis CIP.

Incoterms 2000 → Incoterms 2010	Incoterms 2010 → Incoterms 2020
<ul style="list-style-type: none"><li>• Lisatud soovitus määrata võimalikult täpne sihtkoht.</li><li>• Lisatud soovitus määrata võimalikult täpne tarnekoht.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lisatud kindlustuslepingu sõlmimise tingimus. Tuleb kasutada veokindlustuse klauslit A.</li></ul>

### 3.7 CFR

Võrreldes Incoterms 2000 ja Incoterms 2010 CFR on tarneklauslis tehtud tähtis muudatus. Tarneklauslis on muudetud kriitilinepunkt ehk kohta, kus lähevad risk ja kulu üle müüjalt ostjale. Muudatuseks on eelnenud tarnepunkt, milleks oli kui kaup on ületanud laeva reelingu nimetatud lastimis sadamas. Incoterms 2010 on tarnepunktiks laeva pardal, mis tähendab, et kauba risk ja kulu läheb üle müüjalt ostjale kui kaup on paigutatud laeva pardale. On lisatud merevedude edasimüümise, mis tähendab müüja müüb juba varem tarnitud kauba ärasaatmiseks sihtkohta.

Tabel 7. Muudatused klauslis CFR.

Incoterms 2000 → Incoterms 2010	Incoterms 2010 → Incoterms 2020
<ul style="list-style-type: none"><li>• Tarnimise punkti muutus reelingu ületamiselt kauba pardale paigutatud.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Muudatusi ei ole.</li></ul>

### 3.8 CIF

CIF klausli alusel peab müüa sõlmima kindlustuslepingu ostja kauba kaotsimineku ja kahjustumise riskis suhtes alates sellest, kui tarnepunktist kuni sihtkohani. Tuleb arvestada, et mõned sihtriigid nõuavad, kindlustuskaitse ostmist sihtriigis. Sellisel juhul suunab Incoterms 2020 kasutama ostmisel ja müümisel klauslit CFR. (Incoterms 2020)

Incoterms 2010 võrreldes 2020 on lisatud alammäär kindlustuslepingule, mida võib müüja sõlmida. Incoterms 2020 CIF klausel nõuab, et müüja peab hankima kindlustuskaitse, mis vastab rahvusvahelise veosekindlustuse klauslile C või sarnasele. Ei soovitata kasutada laiemat kattelist rahvusvahelise veosekindlustuse klauslit A. Pooled on võimalus leppida kokku kõrgema kindlustuskaitse sõlmimises. (*Ibid*, 2020)

Veosekindlustuse klausel C kindlustus pakub rahalist hüvitust kauba kaotusele või kahjule. Kindlustus pakub hüvitist ainult kindlate kahjude suhtes. Hüvitis katab kahju, mis on seotud tulekahju või plahvatusiga, laeva uppumisega, laeva kokkupõrkega, mis tehes välise objektiga,

lossimisega, mis on tehtud varjusadamas. Transiidil oleva kauba kahjustamise eest ei pakuta katet (INSTITUTE CARGO CLAUSES (C), 2009)

Tabel 8. Muudatused klauslis CIF.

Incoterms 2000 → Incoterms 2010	Incoterms 2010 → Incoterms 2020
<ul style="list-style-type: none"><li>• Muudatusi ei ole.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lisatud kindlustuslepingu alammäär. Tuleb kasutada veosekindlustuse klauslit C.</li></ul>

### 3.9 DAT

Võrreldes Incoterms 2000 ja Incoterms 2010 on muutunud klauslite arv 13 pealt 11 peale. Kaks Incoterms 2010 klauslit asendavad kahte Incoterms 2000. DAP on loodud kolme tarneklausli asemel (DAF, DES ja DDU) ning DAT loodud asendama klauslit DEQ. (Incoterms 2010)

DAT tarneklausel loodi Incoterms 2010 jaoks ning see asendab eelmises Incoterms 2000 olnud tarneklauslit DEQ. DAT klausli puhul toimub tarne terminalis enne oli DAQ tarne kohaks kai. Reegel kehtib iga transpordiliigi kohta ja täpsustab, et risk läheb üle kui kaup on sõidukilt mahalaetud terminalis. (Incoterms 2010) Terminali mõistetakse siin kohal kohta kus saab kauba hoiule anda. Müügilepingusse tuleb kindlasti märkida täpne koht tarne koht. Terminal tähendab ükskõik millist kaetud või katmata kohta nagu kai, ladu, konteineriaed või auto-, raudtee- või õhuveo terminala Tulem määratleda konkreetne terminal ja terminalis asuv punkt, kus kaup maha laaditakse. Müüja kannab kogu riski, mis kaasneb kauba kohaletoimetamisel ja mahalaadimisel nimetatud sadama või sihtkihaterminalis. (Tammemägi, 2015)

DAT lisati Incoterms 2010 viimasena. Sest täheldati, et DEQ funktsioone enam ei täideta. DEQ kasutati igal pool terminalis ning ka müüja maal. Kuigi DEQ tähendab, et kaup on tarnitud, kui impordi tolli mitteläbinud kaup on antud ostja käsutusse kail nimetatud sihtsadamas. Kai muutmine terminaliks muutis tarnekoha määramise paindlikumaks, sest terminali mõiste on lai ja võib tähendada sadama kaist kuni kinnise laoni. (Tammemägi, 2015)

Kuigi klauslite sisult ei pole muutusi Incoterms 2010 ja Incoterm 2020 vahel palju. Muutus DAT Incoterms 2020 väljaandes DPU'ks. DAT klausel väljendas, et kaup tarnitakse terminalis. DPU klausel väljendab, et ostja on tarninud kauba, kui kaup on tarnitud mahalaadimise kohas.(raamat) Incoterms 2010 klausel DAT piirab tarnimiskohta terminali piires. Incoterms 2020 klausel DPU enam ei piira tarnekohta terminaliga. See tähendab, et nüüd saab tarnekohtana kasutada ka teisi kohti kui ainult terminali. DPU uuendus muudab selle kasutamise paremaks teiste transpordiviiside kasutamiseks, enne oli DAT klausli kasutamine soosiv laevatranspordile (Lowe, 2021)

DPU klauslile on Incoterms 2020 lisatud, et müüja või ostja võivad oma transpordivahenditega vedu korraldada. Incoterms 2010 DAT klauslites eeldati, et kogu ulatuses veab kauba müüjalt ostjale kolmas osapool ehk vedaja. 2020 Incotermsi arutelude käigus ilmnis olukordi, kus kaupa vedades müüjalt ostjale polnud vaja tellida veoteenust kolmandalt osapoolelt. Leiti, et miski ei takista ostjal D rühma reegli klauslit kasutades kaupa oma transpordivahendiga kohale tuua ilma, et kaubaveoks kasutataks kolmandatelt osapoolte sisse ostetud transporditeenust. Incoterms 2020 DPU klauslis on see välja toodud, et veolepingu sõlmides võib kauba transportimiseks kasutada oma transpordivahendeid.

Tabel 9. Muudatused klauslis DAT.

Incoterms 2000 → Incoterms 2010	Incoterms 2010 → Incoterms 2020
<ul style="list-style-type: none"> <li>• DEQ on muutunud DAT-iks</li> <li>• Tarnekohta muutus kailt terminaliks.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DAT muutus DPU-ks</li> <li>• Lisatud punkt, kus ostja või müüja võivad tarneks kasutada enda transpordivahendeid.</li> <li>• Tarnekohaks sobivad ka teised kohad kui terminal.</li> </ul>

### 3.10 DAP

DAT tarneklausel loodi Incoterms 2010 jaoks ning see asendab eelmises Incoterms 2000 olnud tarneklauslite DAF, DES ja DDU asemel. DAF klauslit taheti eemaldada juba Incoterms 2000 jaoks. DAP sarnaneb Incoterms 2000 olevale DDU klausile. DAP ja DDU klauslite vahel pole suurt muutust. (Incoterms 2010)

Incoterms 2010 puhul kasutatakse DAP klauslit olenemata veoviisist ja kui kasutatakse rohkem kui üht veoviisi. DAP puhul peab müüja kauba tarnima ostja poolt määratud sihtkohta. Kaup on tarnitud, kui saabuval veovahendil mahalaadimiseks valmis kaup on antud ostja käsutusse nimetatud sihtkohas. Incoterms 2010 soovitakse määratleda võimalikult täpne punkt sihtkoha piires, sest selle punktini on kulud müüja kanda. (*Ibid*, 2010)

DAP klauslile on Incoterms 2020 lisatud, et müüja või ostja võivad oma transpordivahenditega vedu korraldada. Incoterms 2010 klauslites eeldati, et kogu ulatuses veab kauba müüjalt ostjale kolmas osapool ehk vedaja. 2020 Incotermsi arutelude käigus ilmnis olukordi, kus kaupa vedades müüjalt ostjale polnud vaja tellida veoteenust kolmandalt osapoolelt. Leiti, et miski ei takista ostjal D rühma reegli klauslit kasutades kaupa oma transpordivahendiga kohale tuua ilma, et kaubaveoks kasutataks kolmandatelt osapoolte sisse ostetud transporditeenust. Incoterms 2020 DAP klauslis on see välja toodud, et veolepingu sõlmides võib kauba transportimiseks kasutada oma transpordivahendeid. (Incoterms 2020)

Tabel 10. Muudatused klauslis DAP.

Incoterms 2000 → Incoterms 2010	Incoterms 2010 → Incoterms 2020
<ul style="list-style-type: none"><li>• DAF, DDU ja DES asemel loodi DAP.</li><li>• Lisatud soovitus määrata võimalikult täpne mahalaadimise punkt sihtkoha piires.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lisatud punkt, kus ostja või müüja võivad tarneks kasutada enda transpordivahendeid.</li></ul>



### 3.11 DDP

DDP klauslile on Incoterms 2020 lisatud, et müüja või ostja võivad oma transpordivahenditega vedu korraldada. Incoterms 2010 klauslites eeldati, et kogu ulatuses veab kauba müüjalt ostjale kolmas osapool ehk vedaja. 2020 Incotermsi arutelude käigus ilmnes olukordi, kus kaupa vedades müüjalt ostjale polnud vaja tellida veoteenust kolmandalt osapoolelt. Leiti, et miski ei takista ostjal D rühma reegli klauslit kasutades kaupa oma transpordivahendiga kohale tuua ilma, et kaubaveoks kasutataks kolmandatelt osapoolte sisse ostetud transporditeenust. Incoterms 2020 DDP klauslis on see välja toodud, et veolepingu sõlmides võib kauba transportimiseks kasutada oma transpordivahendeid. (Incoterms 2020)

Tabel 11. Muudatused klausli DDP .

Incoterms 2000 → Incoterms 2010	Incoterms 2010 → Incoterms 2020
<ul style="list-style-type: none"><li>• Muudatusi ei ole.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lisatud punkt, kus ostja või müüja võivad tarneks kasutada enda transpordivahendeid.</li></ul>

### 3.12 Muudatused Incoterms 2000 ja 2010 vahel

Tarneklauseel	Muudatused
EXW	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lisatud soovitus kasutada rahvusvahelistel vedudel klauslit FCA.</li> <li>• Tuleb määrata võimalikult täpne tarnepunkt.</li> </ul>
FCA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lisatud soovitus, määramaks võimalikult täpne tarnepunkt (aadress).</li> </ul>
CPT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soovitus määrata võimalikult täpne tarnekoht.</li> </ul>
FAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lisatud edasimüümise punkt.</li> <li>• Lisatud määrata võimalikult täpne laadimispunkt tarnekoha piires.</li> <li>• Täpsustatud, et ei sobi konteinerite vedamiseks.</li> </ul>
FOB	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarnimise punkti muutus reelingu ületamiselt kauba pardale asetamisele.</li> <li>• Soovitus mitte kasutada konteinerivedudel.</li> </ul>
CIP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lisatud soovitus määrata võimalikult täpne sihtkoht.</li> <li>• Lisatud soovitus määrata võimalikult täpne tarnekoht.</li> </ul>
CFR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarnimise punkti muutus reelingu ületamiselt kauba pardale asetamisele.</li> </ul>
CIF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muudatusi ei ole.</li> </ul>

DAT (DEQ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DEQ on muutunud DAT-iks</li> <li>• Tarnekoha muutus kailt terminaliks</li> </ul>
DAP (DAF, DDU, DES)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DAF, DDU ja DES asemel loodi DAP.</li> <li>• Lisatud soovitus määrata võimalikult täpne mahalaadimise punkt sihtkoha piires.</li> </ul>
DPP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muudatusi ei ole.</li> </ul>

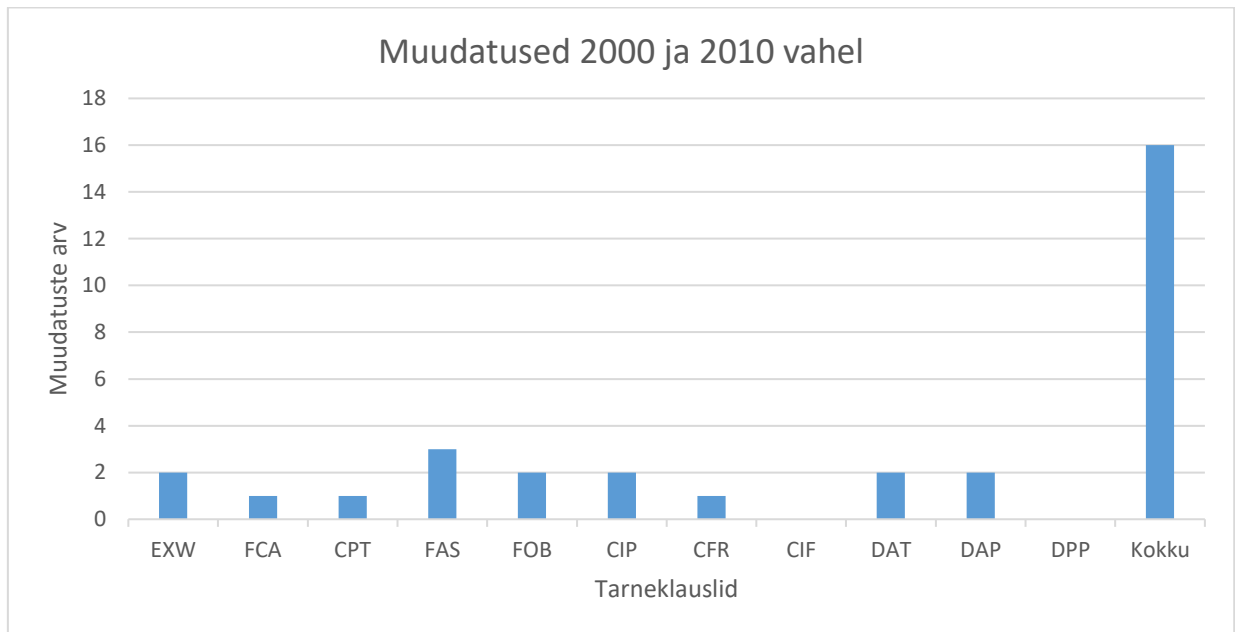
### 3.13 Muudatused Incoterms 2010 ja 2020 vahel

Tarneklauseel	Muudatused
EXW	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muutusi ei ole..</li> </ul>
FCA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Võimalik teha märge konossementi enne kauba laadimist pardale.</li> <li>• Lisatud, et müüja võib kauba oma transpordivahendiga tarnida.</li> </ul>
CPT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muudatusi ei ole.</li> </ul>
FAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muudatusi ei ole.</li> </ul>
FOB	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muudatusi ei ole.</li> </ul>
CIP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lisatud kindlustuslepingu sõlmimise tingimus. Tuleb kasutada veokindlustuse klauslit A.</li> </ul>
CFR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muudatusi ei ole.</li> </ul>

CIF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lisatud kindlustuslepingu alammäär. Tuleb kasutada veosekindlustuse klauslit C.</li> </ul>
DPU (DAT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DAT muutus DPU-ks</li> <li>• Lisatud punkt, kus ostja või müüja võivad tarneks kasutada enda transpordivahendeid.</li> <li>• Tarnekohaks sobivad ka teised kohad kui terminal.</li> </ul>
DAP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lisatud punkt, kus ostja või müüja võivad tarneks kasutada enda transpordivahendeid.</li> </ul>
DPP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lisatud punkt, kus ostja või müüja võivad tarneks kasutada enda transpordivahendeid.</li> </ul>

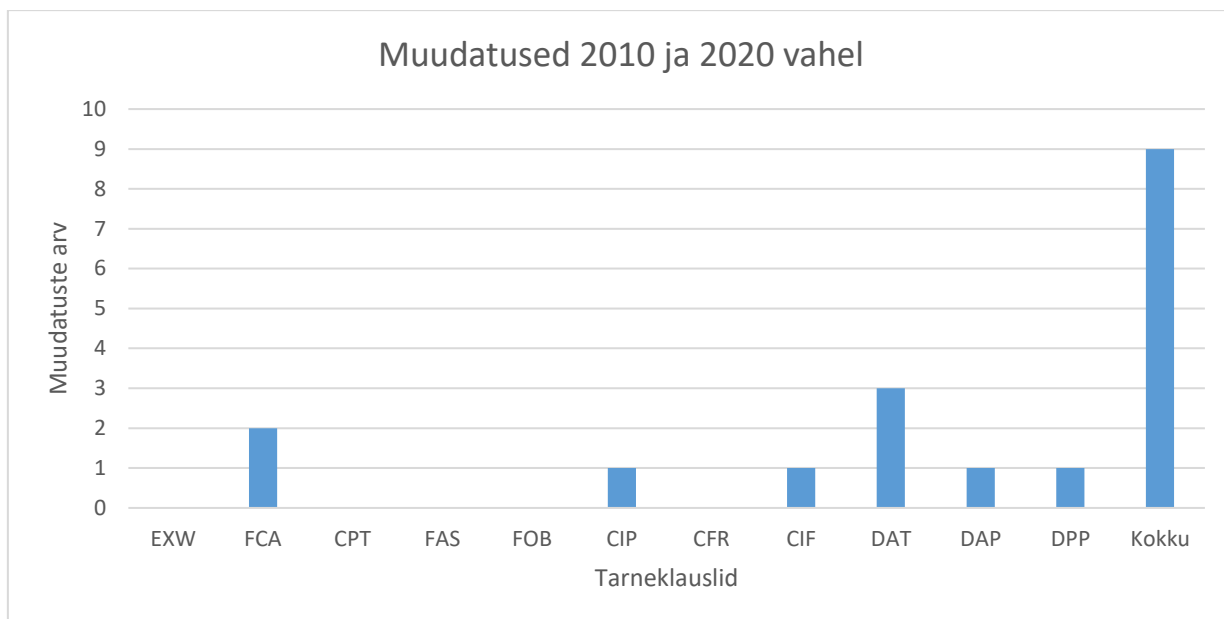
### 3.14 Muudatused arviliselt

Tabelites on kirjeldatud arviliselt muudatusi Incoterms reeglite kogude vahel. Muudatused on arviliselt toodud iga tarneklausli kohta eraldi ning toodu palju muudatusi oli kokku.



Joonis 3. Muudatused 2000 ja 2010 vahel

Joonis 3 on näha, et kokku toimus Incoterms 2000 ja 2010 vahel 16 muudatus. Kõige rohkem oli muudatusi FAS tarneklauslis, kus oli neid kokku 3. Muudatusi ei toimunud tarneklauslites CIF ja DPP. Enamus muudatusi on seotud lisatud soovitustega. Soovitused on lisatud, et aidata kasutajatele leida õige tarneklausel ja aidata vältida tarneklausli valet kasutamist. Suuremad muudatused toimusid laevatranspordi tarneklauslites, kus muudeti tarnekoha punkti. Lisaks lisati kaks uut tarneklauslit koondamaks 4 eelmist.



Joonis 4. Muudatused 2010 ja 2020 vahel.

Jooniselt 4 on näha et muudatusi Incoterms 2010 ja 2020 vahel oli vähem kui eelmiste versioonide vahel. Kokku oli muudatusi 9. Kõige rohkem oli neid tarne klauslis DAT. Ühtegi muudatust pulnud, aga tarneklauslites EXW, CPT, FAS, FOB ja CFR.

### 3.15 Kaotatud tarneklauslid DAF, DES, DDU, DEQ

Võrreldes 2000 ja 2010 Incoterms reeglite kogu on kaotatud neli klauslit ning need on asendatud kahega. Incoterms 2000 ja Incoterms 2010 on muutunud klauslite arv 13 pealt 11 peale. Kaks Incoterms 2010 klauslit asendavad nelja Incoterms 2000. DAP on loodud kolme klauslit asendama. 2010. aasta väljaandes on asendatud DAF, DES ja DDU tarneklauslid asendatud klausliga DAP klausliga. Lisaks on asendatud DEQ klausel DAT klausliga, mis omakorda on muudetud DPU klausliks Incoterms 2020-nes.

### **3.16 Incoterms 2020 kulude jagunemise punkt (A9/B9)**

Incoterms 2020 reeglite kogul on kulude jagunemise punkt uues kohas. Aasta 2010 Incoterms reeglite kogus asusid tavalised kulude jaotamise reeglid punktis A6 ja B6. Siiski leidsid neid ka teistes punktides. Näitena võib tuua aasta 2010 FOB klausli, kus saatedokumentide kulude jagunemisest kirjutati punktis A8. (Incoterms 2020)

Incoterms 2020 punkt (A9/B9) on ekvivalentne eelmise väljaande punktide (A6/B6). Kuid uues A9 ja B9 punktis on välja toodud kõik kulude jagunemisega seotud, mis vastavad valitud Incoterms klauslile. Seega on kõige uuemas Incoterms reeglite kogus lahti kirjutatud kulude jagunemine pikemalt ning täpsemalt. (*Ibid*, 2020)

Uuendatud punkti (A9/B9) lisamise eesmärk on anda kasutajatele hea ülevaade kulude jaotuse kohta. Nii leiavad müüja kui ka ostja ühest kohast kõik kulud, mille eest üks või teine vastutab, vastavalt kasutatud klauslile. Erandina võib tuua FOB klausli, kus endiselt asuvad dokumentide hankimisega seotud kulud A6 ja B6 punktis, kuid need on ka lisatud punkti A9 ja B9. (*Ibid*, 2020)

## Kokkuvõte

Rahvusvaheline Kaubanduskoda käib muutuva maailmaga kaasas ja selleks, et kaubandusklauslid oleksid pidevalt kasutuskõlblikult teevad nad Incoterms käsiraamatu tarneklauslites pidevalt muudatusi.

Suuremad muudatused toimusid laevandusklauslites Incoterms 2000 ja Incoterms 2010 vahel. FOF, CFR ja CIF klauslites muutus tarnekoha koht. See on tähtis, sest tarnekohas läheb kaubaga seotud risk üle müüjalt ostjale. Uueks tarnekohaks sai kauba paigutatud laeva pardale, varem oli selleks kui kaup on ületanud laeva reelingu. See muudatus näitab, et Rahvusvaheline kaubandus käib kaasas sellega, et laeva ehitust on aastatega muudetud ning on muudetud ka laeva laadimise viise.

Tarneklausleid on muudetud üha rohkem kasutajasõbralikumaks. Seda näitab tarneklauslitesse lisatud soovitusel täpsustamiseks tarnekoha täpset asukohta. Lisaks on soovitusi kasutamise kohta. Näiteks FAS klauslisse on lisatud punkt soovitamaks mitte kasutada antud klauslit konteinerveo puhul. Punkt on lisatud, sest konteinerite ei asetada tarne lõpus mitte laeva kõrvale vaid viiakse tavaliselt terminali. Seega tekib vastuolu tarneklauslis.

Suure muudatusena Incoterms 2000 ja Incoterms 2010 puhul võib tuua tarneklauslite arvu vähenemine 13lt 11le. DAP on loodud kolme klauslit asendama. 2010. aasta väljaandes on asendatud DAF, DES ja DDU tarneklauslid asendatud klausliga DAP klausliga. Lisaks on asendaud DEQ klausel DAT klausliga, mis omakorda on muudetud DPU klausliks Incoterms 2020-nes.

Incoterms 2010 sisulise muudatus on toimunud tarneklauslite järjekorra muutmises. Varem kategoriseeriti tarneklauslid klausleid E-,F-, C- ja D-rühma. Nüüd on jaotatud need klausliteks, mis sobivad kõigi transpordiviisidele ja klauslid, mis sobivad ainult veetranspordile.

Võrreldes Incoterms 2020 ja Incoterms 2010 on FCA klauslisse lisati muudatus, kus on müüjal võimalik küsida vedajalt konossementi, millel on märges, et kaup on laevale laaditud. See on lisatud, sest müüjal võib tekkida raskusi saamiseks kätte tasu kauba eest, kui pank nõuab märkmega konossementi ning konossementi saamiseks võib kuluda kaua aega kui kauba algpunkt asub



sadamast kaugel. Kuid seda punkti kasutades võtab vedaja enda peale suure riski. Päriselus on raske näha, et vedaja võtab endale nii suure vastutuse.

Incoterms 2020 käsiraamatusse on lisatud kindlustuslepingu sõlmimise tingimus. CIP klauslile on lisatud kindlustuslepingu sõlmimise tingimus. Müüja peab hankima kindluse klausli A või sarnasele. Pooled võivad kokku leppida ka madalama kattega klausliga. CIF klauslile on lisatud kindlustuslepingu sõlmimise tingimus. Müüja peab hankima kindluse klausli C või sarnasele.

2020 väljaandes on klauslitele FCA, DPU DAP ja DDP klauslitele on lisatud punkt, mis lubab ostjal ja müüjal oma transpordi vahendiga kaup tarnida. See punkt on lisatud selleks müüja ja ostja ehaksid, et ei pea tingimata kasutama veoks kolmandat osapoolt, vaid võivad transpordi ka teostada enda vahenditega, kui selleks vajalikud vahendid on olemas.

Incoterms 2020 on lisatud punktid A9 ja B9. nendes punktides on toodud välja kulude jagunemise kord. Varem olid kulude jagunemine kirjutatud eri punktidesse. A9 ja B9 on kompaktselt välja kirjutatud, kuidas kulud jagunevad vastavalt, millist tarneklauslit ostja ja müüja kasutavad.

## **Võõrkeelne lühikokkuvõte**

The world is constantly changing and so are the requirements and obligations of international trade as trading is becoming more and more global each day. In order to keep up with the times, The International Chamber of Commerce issues an updated set of Incoterms for each period of time. The last three Incoterms rule books have been published in 2000, 2010 and 2020. Changes have been made in each new edition. Changes have been made to keep pace with the ever-changing world. The changes are different. Some clauses have not been changed or recommendations have been added as to when to use the clause or when to not use one clause. Major changes have also taken place over the years, such as the abolition of some clauses and their replacement by others. In addition, everything has changed on a substantive basis. There are also changes in appearance of the rule book.

The aim of the dissertation is to find the changes that have appeared in the Incoterms 2000, Incoterms 2010 and Incoterms 2020 rules collections. To find these changes, the Incoterms 2000, Incoterms 2010, and Incoterms 2020 rule set have been used. Changes in Incoterms 2000, 2010 and 2020 have been found as a result of the comparison of clauses. In addition, changes have been found through the analysis of articles and read through Tiit Tammemäe's Incoterms rule course material.

In this dissertation are described the entire content of the Incoterms rules and of its structure. In addition to this, the connection between Incoterms rules and the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods or as commonly called the Vienna Convention, also connections between Institute Cargo Clauses and Incoterms, as well connections between Incoterms and the contract of sale, are presented in the dissertation. Further more, in this dissertation have been written about Incoterms clauses, history and Incoterms as a source of law. In dissertation definition of risk in Incoterms is written out as a chapter, as it is very important in determining the point of delivery, which in turn helps the seller and the buyer to choose the right delivery clause.

The first chapters are written about the International Chamber of Commerce. The history of the International Chamber of Commerce which began after the First World War, when the "Peace Merchants" decided to establish the International Chamber of Commerce in a meeting which took place between them in Paris, where the headquarters of the International Chamber of Commerce is

still placed, in 1920. The dissertation is written about the fields of activity that the International Chamber of Commerce deals with.

## Viidatud allikad

Camilla Pagnetti, *News from the International Chamber of Commerce, Uniform Law Review, Volume 14, Issue 4, December 2009*, Pages 1031–1035, <https://doi.org/10.1093/ulr/14.4.1031>

Coetzee, J., 2010. *INCOTERMS as a form of standardisation in international sales law: an analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sales law with specific reference to the passing of risk*. University of Stellenbosch.

Coetzee, J., 2013. *THE INTERPLAY BETWEEN INCOTERMS® AND THE CISG*.

Concordia.ee. 2021. Intellektuaalne omand — Advokaadibüroo Concordia. [online] Available at: <<https://www.concordia.ee/teenused/arikliendile/intellektuaalne-omand/>> [Accessed 29 March 2021].

Dominic Kelly (2005) *The International Chamber of Commerce , New Political Economy*, 10:2, 259-271, DOI: 10.1080/13563460500144868

En.wikipedia.org. 2021. *International Chamber of Commerce*. [online] Available at: <[https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Chamber\\_of\\_Commerce#cite\\_note-3](https://en.wikipedia.org/wiki/International_Chamber_of_Commerce#cite_note-3)> [Accessed 11 March 2021].

ICC - International Chamber of Commerce. 2020. *ICC elects Mastercard CEO Ajay Banga as new Chair - ICC - International Chamber of Commerce*. [online] Available at: <<https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-elects-mastercard-ceo-ajay-banga-as-new-chair/>> [Accessed 11 March 2021].

ICC - International Chamber of Commerce. 2021. *Arbitration Rules - ICC - International Chamber of Commerce*. [online] Available at: <<https://iccwbo.org/dispute-resolution-services/arbitration/rules-of-arbitration/>> [Accessed 19 March 2021].

ICC, 2016. *2016 PROGRAMME OF ACTION*. [online] Available at: <<https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2016/11/ICC-in-2016-Programme-of-Action-English.pdf>> [Accessed 11 March 2021].

Incoterms 2000. Rahvusvahelise Kaubanduskoja ICC siseriiklike ja rahvusvaheliste kaubandustingimuste kasutusreeglid. Tallinn 2000. Mitte ametlik tõlge eesti keelde Tiit Tammemägi.

Incoterms 2010. Rahvusvahelise Kaubanduskoja ICC siseriiklike ja rahvusvaheliste kaubandustingimuste kasutusreeglid. Tallinn 2010. Mitte ametlik tõlge eesti keelde Tiit Tammemägi.

Incoterms 2020. *ICC rules for the use of domestic and international trade terms*. 2019 ICC.

Koda.ee. 2021. Müügileping | Eesti Kaubandus-Tööstuskoda. [online] Available at: <<https://www.koda.ee/et/tooriistad/muugileping>> [Accessed 16 April 2021].

Lowe, D., 2021. Incoterms® 2020 vs 2010: *What's changed?* | ICC Academy. [online] ICC Academy. Available at: <<https://icc.academy/incoterms-2020-vs-2010-whats-changed/>> [Accessed 24 April 2021].

MALFLIET, J., 2011. *Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term*.

Manaadiar, H., 2008. *All about Incoterms*. [online] *Shipping and Freight Resource*. Available at: <<https://www.shippingandfreightresource.com/incoterms/>> [Accessed 19 March 2021]

.

Ramberg, J. (2008). Incoterms 2000 - *The necessary link between contracts of sale and contracts of carriage*. Zbornik Pravnog Fakulteta U Zagrebu, 58(1-2), 35-46.

Ridgeway, G., 1959. *Merchants of peace*.

Stapleton, D., n.d. *Optimizing shipper contracting: the correct usage of Incoterms for containerized/intermodal freight*.

Tammemägi. T, Ph.D, 2015. INCOTERMS 2010- asendamatu tööriist (välis)kaubanduses ja logistikas.

*Trade finance global*, 2019. Incoterms® 2020 – *Rules and Updates from the ICC United Kingdom*.

Uncitral.un.org. n.d. *United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods* (Vienna, 1980) (CISG) | United Nations Commission On International Trade Law. [online] Available at: <[https://uncitral.un.org/en/texts/salegoods/conventions/sale\\_of\\_goods/cisg](https://uncitral.un.org/en/texts/salegoods/conventions/sale_of_goods/cisg)> [Accessed 3 April 2021].

Wipo.int. 2021. *What is Arbitration?*. [online] Available at: <<https://www.wipo.int/amc/en/arbitration/what-is-arb.html>> [Accessed 29 March 2021].

2009. INSTITUTE CARGO CLAUSES (A). [PDF] Available at: <<http://if-insurance.com/globalassets/industrial/files/marine-cargo/institute-clauses/institute-cargo-clauses-c-2009.pdf>> [Accessed 19 May 2021].

2009. INSTITUTE CARGO CLAUSES (C). [PDF] Available at: <<https://www.if-insurance.com/globalassets/industrial/files/marine-cargo/institute-clauses/institute-cargo-clauses-a-2009.pdf>> [Accessed 19 May 2021].

## **Lisa 1**