



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL  
EESTI MEREAKADEEMIA  
Merenduskeskus

Kristina Daritševa

## **Kaasaegsete tarnetingimuste kasutamise erisused liinilaevanduses**

Lõputöö

Juhendaja: Yrjö Saarinen

Tallinn 2023

Olen koostanud töö iseseisvalt.

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

Kristina Daritševa

*(allkirjastatud digitaalselt, kuupäev digiallkirjas)*

Üliõpilase kood: 192999VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: krdari@ttu.ee

Juhendaja lektor, Yrjö Saarinen

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

*(allkirjastatud digitaalselt, kuupäev digiallkirjas)*

Kaitsmiskomisjoni esimees OÜ Bulk & Tank tootmisdirektor, Marko Jürjoja

Lubatud kaitsmisele

*(allkirjastatud digitaalselt, kuupäev digiallkirjas)*

# Sisukord

Lühendite loetelu.....	6
Annotatsioon.....	8
Sissejuhatus .....	10
<b>1 Rahvusvaheline Kaubanduskoda (ICC) .....</b>	<b>13</b>
<b>1.1 Rahvusvahelise Kaubanduskoja (ICC) ajalugu ja areng .....</b>	<b>13</b>
<b>1.2 Rahvusvaheline Kaubanduskoda (ICC) tänapäeval.....</b>	<b>13</b>
<b>1.3 Rahvusvahelise Kaubanduskoja (ICC) õiguslik reguleerimine .....</b>	<b>15</b>
<b>2 Liinilaevanduse olemus .....</b>	<b>19</b>
<b>2.1 Pandeemia mõju meretranspordisektorile.....</b>	<b>21</b>
<b>2.1.1 Liinilaevandus ja pandeemia .....</b>	<b>22</b>
<b>2.2 Erinevus liinivedude ja trampvedude vahel .....</b>	<b>25</b>
<b>2.3 Liinilaevanduses kasutatav dokumentatsioon.....</b>	<b>27</b>
<b>2.3.1 Ostu-müügileping (Sales Contract).....</b>	<b>27</b>
<b>2.3.2 Konossement (Bill of Lading) .....</b>	<b>28</b>
<b>2.3.3 Liiniveo konossement (ConLineBill).....</b>	<b>29</b>
<b>2.3.4 Faktuurarve (Invoice) .....</b>	<b>30</b>
<b>2.3.5 Kauba päritolusertifikaat (Certificate of Origin).....</b>	<b>30</b>
<b>2.3.6 Laadimiskorraldus (Loading Order).....</b>	<b>31</b>
<b>2.4 Liinilaevanduse seoses tarnetingimustega .....</b>	<b>32</b>
<b>3 Tarnetingimused „Incoterms“ .....</b>	<b>34</b>
<b>3.1 Incoterms ajalugu ja muutused .....</b>	<b>34</b>
<b>3.2 Tarnetingimuste olemus, sisu ja struktuur .....</b>	<b>36</b>
<b>4 Incoterms 2020 tarnetingimused .....</b>	<b>41</b>
<b>4.1 Kõiki transpordiliike käsitlevad klauslid.....</b>	<b>41</b>

4.1.1	CIP.....	41
4.1.2	CPT.....	42
4.1.3	DAP .....	42
4.1.4	DDP .....	43
4.1.5	DPU .....	43
4.1.6	EXW.....	44
4.1.7	FCA .....	44
4.2	<b>Klauslid ainult mere- ja siseveetranspordi kohta .....</b>	<b>45</b>
4.2.1	CFR .....	45
4.2.2	CIF.....	46
4.2.3	FAS.....	46
4.2.4	FOB .....	47
5	<b>Tarnetingimuste kasutamise liinilaevanduses Incoterms 2020 alusel.....</b>	<b>48</b>
5.1	<b>Rühm C – CPT, CIP klauslid.....</b>	<b>48</b>
5.2	<b>Rühm D – DAP, DPU ja DDP klauslid.....</b>	<b>50</b>
5.3	<b>Rühm E – EXW klausel.....</b>	<b>55</b>
5.4	<b>Rühm F – FCA klausel .....</b>	<b>56</b>
	<b>Kokkuvõte.....</b>	<b>59</b>
	<b>Võõrkeelne lühikokkuvõte .....</b>	<b>61</b>
	<b>Viidatud allikad.....</b>	<b>63</b>
	<b>Lisa 1. Laeva lastimahutavuse ja suuruse vaheline seos iga üksiku ettevõtte puhul.....</b>	<b>70</b>
	<b>Lisa 2. Ostu-müügileping (Sales Contract).....</b>	<b>71</b>
	<b>Lisa 3. Konossement (Bill of Lading) .....</b>	<b>78</b>
	<b>Lisa 4. Liiniveo konossement (ConLineBill).....</b>	<b>79</b>
	<b>Lisa 5. Faktuurarve (Invoice) .....</b>	<b>80</b>

<b>Lisa 6. Kauba päritolusertifikaat (Certificate of Origin)</b> .....	81
<b>Lisa 7. Väljastamiskorraldus (Loading Order)</b> .....	82
<b>Tabelite loetelu</b> .....	83
<b>Tabel 1</b> .....	83
<b>Tabel 2</b> .....	83
<b>Tabel 3</b> .....	84
<b>Tabel 4</b> .....	84
<b>Tabel 5</b> .....	85
<b>Tabel 6</b> .....	85

## Lühendite loetelu

BIMCO	Balti ja Rahvusvaheline Merendusnõukogu ( <i>Baltic and International Maritime Council</i> )
C&F	Vedu ja laeva prahiraha ( <i>Carriage and Freight</i> )
CFR	Hind ja laeva prahiraha ( <i>Cost and Freight</i> )
CIF	Hind, kindlustus ja laeva prahiraha ( <i>Cost, Insurance and Freight</i> )
CIP	Vedu ja kindlustus makstud kuni ( <i>Carriage and Insurance Paid To</i> )
CO	Päritolusertifikaat ( <i>Certificate of Origin</i> )
CPT	Vedu makstud kuni ( <i>Carriage Paid To</i> )
DAP	Tarnitud kohale ( <i>Delivered At Place</i> )
DDP	Tarnitud, tollimaksud tasutud ( <i>Delivered Duty Paid</i> )
DDU	Tarnitud, tollimaksud pole tasutud ( <i>Delivered Duty Unpaid</i> )
DES	Tarnitud laevast ( <i>Delivered Ex Ship</i> )
DPU	Tarnitud, mahalaaditud ( <i>Delivered at Place Unloaded</i> )
EL	Euroopa Liit ( <i>EU – European Union</i> )
–EXW	Hangitud tehasesest ( <i>Ex Works</i> )
FAS	Franko laeva kõrval ( <i>Free Alongside Ship</i> )
FCA	Franko vedaja ( <i>Free Carrier</i> )
FOB	Franko laeva pardal ( <i>Free On Board</i> )
G-20	Kahekümne rahandusministri ja keskpangajuhi grupp ( <i>Group of 20 – The Group of Twenty Finance Ministers and Central Bank Governors</i> )
ICC	Rahvusvaheline Kaubanduskoda ( <i>International Chamber of Commerce</i> )
IGF	Interneti haldamise foorum ( <i>Internet Governance Forum</i> )
IMB	Rahvusvaheline Merebüroo ( <i>ICC International Maritime Bureau</i> )
Incoterms	Rahvusvahelised kaubandusklauslid ( <i>International commercial terms</i> )
LSCI	Liinilaevanduse Ühenduvuse Indeks ( <i>Liner Shipping Connectivity Index</i> )

UCP	Akreditiivide käsitlemise üldistatud tavad ja praktika ( <i>Uniform Customs and Practice for Documentary Credits</i> )
UNCITRAL	Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Rahvusvahelise Kaubandusõiguse Komisjon ( <i>The United Nations Commission on International Trade Law</i> )
UNFCCC	ÜRO Kliimamuutuste Raamkonventsioon ( <i>United Nations Framework Convention on Climate Change</i> )
WIPO	Maaailma Intellektuaalse Omandi Organisatsioon ( <i>World Intellectual Property Organization</i> )
WTO	Maaailma Kaubandusorganisatsioon ( <i>World Trade Organization</i> )
ÜRO	Ühinenud Rahvaste Organisatsioon ( <i>UN – United Nations</i> )

## **Annotatsioon**

Käesoleva lõputöö teema on „Kaasaegsete tarnetingimuste kasutamise erisused liinilaevanduses“. Töö eesmärk on liinilaevade jaoks sobivate konkreetsete tarnetingimuste väljaselgitamine Incoterms 2020 põhjal ja nende kirjeldamine käesoleva töö raames. Töö põhieesmärk on tutvustada liinilaevadele sobivaid tarnetingimusi ning selgitada iga sellise tarnetingimuste kasutamise nüansse. Töö võib kasulik nii tavakasutajale kui ka ekspedeerijatele ning kaupmeestele tutvustamiseks.

Autor pidas teemat asjakohaseks, kuna Incoterms tarnetingimusi kasutatakse maantee-, õhu-, mere- ja raudteetranspordi puhul. Teisisõnu, on universaalsed tarnetingimused. Autor on pidanud vajalikuks käsitleda Incoterms 2020 tarnetingimusi liinilaevanduses puhul, kuna need mereveod on valdavalt regulaarsed ja on kõige tõhusam kaubaveo vorm. Liinivedude puhul kasutatakse erinevaid lastiüksuseid, mis konsolideeruvad kaupu ja lasti vedamine ühest punktist teise sihtpunktini toimub uksest ukseni meetodil. Peamised näited liinilaevadest on konteinerilaevad, veeremlaevad jne.

Praktika näitab, et mitmed kaupmehed koostavad ostu-müügilepinguid kasutades vaid tramplaevanduse merevedudega seotud tarnetingimusi samal ajal, kui nende müüdav kaup laaditakse liinilaevadele. Liinilaevadel ja transpordiüksustes veetaval kaubal on aga täiesti erinevad tarnetingimused, sest konteinerid täidetakse kas kaubasaatja/ ekspedeerija poolt või sadama terminalis, mitte aga laeval või laeva kõrval. Sellest lähtuvalt on koostatud vaadeldav probleem – kaupade vedamisel liiniveol kasutatakse väga sageli valesid tarnetingimusi (meretranspordi jaoks), mis ei sobi liinivedudele.

Töö eesmärgist tuleneb järgmine hüpotees – kõiki Incoterms 2020 tarnetingimusi ei saa kasutada liinilaevanduse puhul, sest see transpordiliik on oma olemuselt ja eripäradega seotud erinevate veoüksustega (konteinerid, haagised, rulltreilerid jm), näiteks fikseeritud marsruudid ja sõiduplaanid või piiratud paindlikkus kauba käitlemisel. Tulenevalt on vaja vastata järgmisele küsimusele: milliseid tarnetingimusi saab kasutada liinivedude puhul?



Töö käigus uuris autor Rahvusvahelise Kaubanduskoja poolt välja antud reeglite kogum Incoterms'i viimast versiooni – 2020, kasutatav kirjandus oli paberraamatuid ja elektroonilisi allikaid. Oli analüüsitud tarnetingimusi ja välja toodud mereliinivedudeks sobivad tingimused, millised on esitatud ka töö lõpus järeldusena.

Võtmesõnad: Incoterms 2020, tarnetingimused liinilaevanduses, tarnetingimuste kasutamise erisused, Rahvusvaheline Kaubanduskoda ICC, meretransport

## Sissejuhatus

Meretransport on oluline majandussektor, kui riigid ekspordivad ja impordivad kaupu üksteisest ja üksteisele, et tarnida vajalikke kaupu. Viimasel ajal on meretranspordis suurenenud konteinerlasti maht, sest konteineritega saab vedada igasugust kaupa – piirdub ainult konteinerite mõõtmetega. (UNCTAD, 2018) Konteinerveod sobivad ideaalselt liinilaevanduse jaoks, mis transpordib kaupu määratud marsruutide ja sõiduplaanide alusel, mis toimuvad regulaarselt. See transpordiliik on maailmakaubanduses väga oluline ja kipub maailmakaubanduses kasvutendents, sest konteinervedu võimaldab kaupu transportida kiiremini ja usaldusväärsemalt kui kunagi varem. Erinevad konteinerid laiendavad ka transportitavate veoste loetelu konteinerite tüüpide järgi, lubades vedada näiteks temperatuuri- ja niiskustingimusi tundlikke või väärtuslike lasti veoks.

Konteinerivedude kasutamine on toonud rahvusvahelise kaubanduse maailma ka probleeme, eelkõige seoses riski ja vastutuse jaotamisega ostjate ja müüjate vahel. Siinkohal Rahvusvaheline Kaubanduskoda (ICC), mis on kaupmeeste valitud juhtorgan, otsustanud luua standardiseeritud reeglite kogumi, mis suudab reguleerida ostja ja müüja vahelisi ärisuhteid. Need reeglid pakuvad ühist keelt ja raamistikku lepingute läbirääkimiseks, hõlbustavad kaubandust ja vähendavad vaidlusi. Kuigi reeglid on vabatahtlik kasutamiseks, on seda tunnustanud ja kasutavad enamused ekspedeerijaid ja kaupmehi.

Töö eesmärk on tutvustada liinilaevadele sobivaid tarnetingimusi ning selgitada iga sellise tarnetingimuste kasutamise nüansse. Käesolevas töös selgitatakse, et kauplejate ning ekspedeerijate poolt kasutatavad tarnetingimused ei ole liinilaevanduse puhul täiesti korrektsed. Olukorra parandamiseks oleks antud töö kasulik nii tavakasutajale kui ka merendussektoris töötajatele tutvustamiseks.

Töö probleem seisneb järgmises: töötajad ei tunne piisavalt hästi tarnetingimusi, et neid liinivedudel õigesti kasutada. Ebapädevus tarnetingimuste kasutamisel võib tuua ettevõttele kaasa rahalise kahju ja kindlasti kaasab halva reputatsiooni.

Töö hüpotees on: mitte kõik Incoterms 2020 tarnetingimusi sobivad liinilaevanduses kasutamiseks. Sellistel vedudel on omad piirangud, mida üks või teine tingimus ei näe ette. Põhieesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised uurimisküsimused:

1. Milliseid tarnetingimusi saab ja võiks kasutada liinilaevanduse puhul?
2. Miks ei saa kasutada muid, isegi vaid merevedudele omaseid tarnetingimusi? Millised on erinevused teineteistest?

Käesolev töö koosneb viiest osast. Esimene peatükk selgitab ICC Rahvusvahelise Kaubanduskoja tähtsust ja rolli rahvusvahelistes suhetes ning selle seos Incoterms'iga. See on oluline peatükk, mis annab selget pilti, miks on Incoterms'i lõppude-lõpuks kasutatud üle maailmas kaupmeeste ja ekspedeerijate poolt.

Teises peatükis on käsitletud liinivedude olemusega. Peatükis puudutakse koronaviiruse mõju teemat – selle mõju nii üldisele mereliiklusele kui ka liinivedudele. Üldiselt ei ole meretransport palju kannatanud aga vastupidi, meretransport on asendanud õhustransporti. Alapeatükis võrreldakse ka liinilaevanduse ja trampvedude erinevusi. Siin on oluline eristada neid vedusid omavahel tulevase töö jaoks ning toodud dokumente, mida kasutatakse liinivedudel. Autor on pidanud vajalikuks neid tutvustamise eesmärgil töösse lisada. Samuti on esitatud tarnetingimuste ja liinilaevaliikluse seos.

Kolmandas peatükis tutvustatakse otseselt Incoterms tarnetingimustega, ajalugu, sisu ja struktuuri. Iga tarnetingimus on nii loogiliselt ehitatud, et kirjeldab tarnetingimuse sisu, müüja ja ostja riske ning kohustusi.

Neljas peatükk jaotab tarnetingimused kaheks alapeatükiks: meretranspordi ja kõiki teiste transpordiliikide järgi ning lühidalt kirjeldab tarnetingimusi. See on vajalik, et saada lühiülevaade tarnetingimustest. See on ka oluline võti teema edasi arendamiseks.

Viiendas peatükis on välja toodud tarnetingimused, mis on saadud töö uurimise käigus. Käesolevas peatükis kirjeldatud tarnetingimused sobivad kasutamiseks liinivedudel. Samuti esitatakse saadud tulemused ning tehakse lõplikud järeldused.

Antud töös on kasutatud nii kvalitatiivset kui ka kvantitatiivset andmete analüüsi meetodit. Autor töö eesmärgi saavutamiseks on uurinud peamiselt paberramatuid, kuid ka suur osa on interneti allikaid, mis täiendasid saadud teadmisi. Autor on võrrelnud erinevate tarnetingimuste omavahel, kasutades selliseid teadus meetodeid nagu analüüs, süntees, deduktsioon.

# **1 Rahvusvaheline Kaubanduskoda (ICC)**

## **1.1 Rahvusvahelise Kaubanduskoja (ICC) ajalugu ja areng**

Rahvusvaheline Kaubanduskoda ICC sai oma alguse 1919. aastal, kui entusiastlik rühm eesotsas prantsuse poliitiku Etienne Clementeliga, uskus, et riikidevahelised rahvusvahelised kaubandussuhteid võivad mitte ainult pöörduda riikide majanduskasvu paljudes sektorites, vaid ka vähendada sõjaliste konfliktide tõenäosust. Vajadus rahvusvahelise vaidluste lahendamise viisi järele on muutunud hädavajalikuks möödunud sõja tõttu, mis on laastanud majandust ja inimeste südameid. Siiski loodi mõttekaaslaste – töösturite, finantseerijate ja kaupmeeste abiga ja rahalisel osalusel tänapäeva Rahvusvaheline Kaubanduskoda, mis kandis motona väljendit „Rahu kaupmehed“.

Kolm aastat hiljem, 1922. aastal, Rahvusvahelise Kaubanduskoja Täitevkomitee (*ICC Executive Committee*) kiitis heaks rahvusvahelise kohtu loomise kaubandusvaidluste lahendamiseks ja juba järgmisel aastal jaanuaris avati Rahvusvahelise Kaubandusvaidluste Arbitraažikohus (*ICC Court of Commercial Arbitration*). (ICC, 2023a)

Organisatsioon arenes samm-sammult ja alles 17 aastat pärast asutamist, 1936. aastal, avaldati esimesed Incoterms eeskirjad nimega „Incoterms 1936“. Esimesed Incoterms sisaldasid reeglistikku ainult 6 tarne kohta, kuid see oli juba piisav et teha suur algus tarnetingimuste parandamiseks tulevikus. (ICC, 2017e)

Rahvusvahelise Kaubanduskoja loosung kajastab ka sündmusi, millest organisatsioon sai alguse. Seega on organisatsiooni loosungiks saanud „maailmarahu maailmakaubanduse kaudu“ („*world peace through world trade*“). (Lehmann, F., Lehmann, J.-P., 2010)

## **1.2 Rahvusvaheline Kaubanduskoda (ICC) tänapäeval**

ICC on eraettevõtluse poolt moodustatud katusorganisatsioon, mis on kujunenud tugevaks ja arvestatavaks rahvusvahelise kaubanduse organisaatoriks. Organisatsiooni algusaastatel kehtestatud eeskirjad on need põhimõtted, millel ta tänapäeval tugineb ja mis mõjutavad

praktiliselt kõiki äri- ja kaubandusvaldkondi kogu maailmas. Organisatsioon stimuleerib valitsuste ja ettevõtjate tegevust, käsitleb mitmeid erinevaid küsimusi – alates jätkusuutlikkusest kuni Interneti haldamiseni (ICC, 2017d). Tänapäeval Rahvusvahelise Kaubanduskoja liikmesriigid arv on 100 – see on erinevate riikide ettevõtted ja äriühendused olenemata suurusest või tööstusharust. Need riigid, kes on organisatsiooni liikmed, on võimelised kujundama selliseid eeskirju ja poliitikat, milliseid soodustavad rahvusvahelist kaubandust ja investeringuid. Ettevõtted tuginevad ICC mõjuvõimule, et tuua oma seisukoha valitsuste ja valitsustevaheliste organisatsioonide ette, kelle otsused mõjutavad ettevõtete finantse ja tegevust kogu maailmas. (ICC, 2017g)

Alates 1940. aastatest on ICC osalenud mitmesugustes tegevustes koos ÜRO (UN), WTO, WIPO, G-20 ja paljude teiste organisatsioonidega. Lisaks sellele, ICC esindab ettevõtteid ülemaailmsel foorumitel, selle hulka kuuluvad: Ülemaailmne Säästva Arengu Tippkohtumine (*World Summit on Sustainable Development*), UNFCCC ja iga-aastane toimuv IGF. Kuid loetletud foorumid ei ole täielik nimekiri, kus ICC võtab oma osa, osaleb ka ning muudes sotsiaal- ja majandussektoritega seotud foorumites. (ICC, 2017d) Riiklikud komiteed, teevad koostööd oma liikmetega, et aidata kindlaks määrata prioriteedid ja aidata kaasa ICC seisukoha kujundamisele ning edastada see seisukoht oma valitsustele. Üle 2000 ICC liikmesettevõtete ekspertide teadmiste ja kogemuste abil, ICC sõnastab ja selgitab seisukoha konkreetsetes äriküsimustes. Eespool nimetatud peamised organisatsioonid ja teised valitsustevahelised organid, nii rahvusvahelised kui ka piirkondlikud, saavad teavet ICC rahvusvaheliste ettevõtete seisukohtade kohta. (USCIB, 2015) On oluline, et iga organisatsiooni hääl oleks kuuldav, olenemata selle suurusest või tegevusvaldkonnast.

Organisatsiooni peakorter asub Pariisis, Prantsusmaal. Rahvusvahelise Kaubanduskoja ICC peasekretär on John W.H. Denton AO. Ta on rikkaliku elulooga ülemaailmne ärijuht, rahvusvahelise poliitiline nõustaja ning rahvusvahelise kaubanduse ja investeringute õigusküsimuste ekspert. Tal on kogemust ka ÜROs. (ICC, 2018a)

### 1.3 Rahvusvahelise Kaubanduskoja (ICC) õiguslik reguleerimine

Peamised kolm ülesandeid, mida ICC teostab täielikult: eeskirjade koostamine, arbitraaž ja poliitikaga seotud tegevus. Lisaks sellele, osutab olulisi teenuseid, nagu vahekohtumenetlus, koolitused ja tollivormistus. (USCIB, 2015)

Rahvusvahelise Kaubanduskoja ICC peamised eesmärgid on edendada rahvusvahelist kaubandust ja investeringuid ning aidata igas suuruses ettevõtetel maailmamajanduses areneda. ICC kui rahvusvahelise organisatsiooni oluliseks osaks on kaubanduskuritegevuse vastu võitlemine, välja töötamine ja täiustamine rahvusvahelisi ettevõtlusstandardeid, lahendamine kaubandusvaidlusi ja edendamine vastutustundlikku äritegevust. ICC saavutab seda eesmärki mitmesuguste tegevuste ja teenuste kaudu, sealhulgas:

- Advokatuur.

ICC esindab ärihuve kogu maailmas sõltumata organisatsiooni suurusest, arendades kaubandust ja investeringuid edendavat poliitikat ning töötades piiriülest kaubandust takistavate tõkete kõrvaldamise nimel. ICC teeb tihedat koostööd valitsuste, rahvusvaheliste organisatsioonide ja teiste sidusrühmadega, et edendada avatud kaubandust ja investeringuid. (ICC Poland, 2016)

- Eeskirjad ja tavad.

ICC töötab välja ja edendab rahvusvahelise kaubanduse eeskirju ja standardid, mis on kaupade müügi Incoterms reeglid ja akreditiivide ühtsed tavad UCP 600.

Incoterms tarnetingimused on loodud eesmärgiga määratleda kindlalt rolle ja kohustusi seoses kauba tarnimisega – mis on vedamise alg- ja lõpppunkt, veokulud ja riskid, millised on seotud kauba kahjustumise korral – täpsemalt kes maksab kui kaup on kahjustatud. Ostja ja müüja lepivad eelnevalt kokku kauba tarnetingimuste puhul, mis aitab määratleda kolm allpool kirjeldatud ühist eesmärki. (Zbyszewski, M., 2020) Incoterms esimene väljaanne avaldati 1936. aastal ja seda ajakohastati umbes iga 10 aasta järel, et pidada sammu rahvusvahelise kaubanduse ja logistika muutustega. (Eurosender)

Akreditiivide käsitlemise üldistatud tavad ja praktika UCP 600 on Rahvusvahelise Kaubanduskoja ICC poolt kokku lepitud eeskirjade kogum, mida kohaldatakse finantsasutuste suhtes, kes väljastavad akreditiive (kaubanduses on hästi tuntud ja levinud arveldusviis, kus pank võtab endale tagasivõtmatu kohustuse maksta kauba, teenuse või muu sarnase eest) – finantsinstrument, mis aitab ettevõtetel kaubandust rahastada. Paljude pankade ja laenuandjate suhtes kohaldatakse neid eeskirju, mille eesmärk on ühtlustada rahvusvahelist kaubandust, vähendada kaupade ja teenustega kauplemise riske ning reguleerida kaubandust. UCP 600 asendas UCP 500 pärast viimase 13 aastast kehtivust. Ettepaneku eesmärk oli ühtlustada eeskirjade kogum, mis on mõeldud kõigi osapoolte jaoks kaubanduse rahastamise tehingu ajal. UCP 600 koostasid pangandussektori eksperdid ja selle kiitis heaks panganduskomisjon. (Deepesh, P., 2023)

Nende järgimine on vabatahtlik, kuid eeskirjad ja tavad edendavad rahvusvaheliste kaubandustehingute järjepidevust ja selgust.

- Kohtuprotsessid ja vaidluste lahendamine.

ICC pakub vaidluste lahendamise teenuseid, sealhulgas arbitraaž ja vahendamise teenuseid, et aidata ettevõtetel lahendada piiriüleseid kaubandusvaidlusi. Rahvusvahelise Kaubandusvaidluste Arbitraažikohus (*ICC International Court of Arbitration*) alates 1923. aastast on juhtiv institutsioon rahvusvaheliste kaubandusvaidluste lahendamiseks. (ICC, 2017c) Arbitraažikohuse loomise eesmärgid olid tagada ICC reeglite nõuetekohane kohaldamine ning abistada pooli ja vahekohtunikke menetluslike takistuste ületamisel. Neid eesmärke toetavad kohtu kantselei, mille ring koosneb enam kui 80 juristist ja abipersonalist.

Ametlikud töökeeled on inglise ja prantsuse keel. Kuid on erinevate riikide eksperdid võivad kaasata ja teha oma tööd mis tahes keeles ja suhelda kõigis peamistes keeltes, sealhulgas: araabia, hiina, saksa, itaalia, portugali, vene ja hispaania keeles. Eksperdid ja personal parandavad pidevalt tõhusust, kontrollivad aega ja kulusid, edendavad täitmist ja konfidentsiaalsust, võttes kasutusele uusi ja uuenduslikke vahekohtumenetluse vahendeid ja menetlusi. Selline pidev keskendumine võimaldab olla kursis kaubanduspartnerite murede ja huvidega kogu maailmas. (ICC, 2018b)



- Vastutustundlik äritegevus.

ICC edendab vastutustundlikku äritegevust ja eetilisi standardeid oma ettevõtte vastutuse ja korrupsioonivastase võitluse komisjoni kaudu (*The ICC Commission on Corporate Responsibility and Anti-Corruption*). ICC on äriorganisatsioonide seas juhtpositsioonil korrupsiooni hukkamõistmisel ja selle vastu võitlemise eeskirjade väljatöötamisel. ICC korrupsioonivastased eeskirjad on ICC korrupsioonivastase töö tõhusmehhanism – see on nii ettevõtjate eneseregulatsiooni vahendiks kui ka teekaardiks valitsustele nende võitluses väljapressimise ja altkäemaksu vastu. Lisaks nendele ICC põhireeglitele on komisjon välja töötanud hulga olulisi korrupsioonivastaseid vahendeid, mida ettevõtted saavad aktiivselt ühendada oma terviklikkuse programmide raames.

Komisjonil on üle 300 liikme 40 riigist, kes esindavad rahvusvahelisi ettevõtteid, advokaadibüroosid, kutseühinguid ning väikeseid ja keskmise suurusega ettevõtteid. ICC vabatahtlikud, turupõhised lähenemisviisid korrupsioonivastasele võitlusele ja vastutustundliku äritegevuse kõrgetele standarditele aitavad ühtlustada kõigi maailmamajanduses osalejate võimalusi. (ICC Finland, 2015)

- Võitlemine ebaseadusliku tegevuse vastu.

Tänapäeva kaupmeeste ja meremeeste jaoks on tõsine ja reaalne probleem – merepiraatlus. Vaatamata sellele, et me elame kaasaegses ja tsiviliseeritud ühiskonnas, on endiselt olemas kaitsmata merepiirkondi – mereteed on ohus ja mõnes piirkonnas on röövimised ja vägivald eskaleerunud murettekitavalt. Riskialasid jälgib ICC Rahvusvaheline Merebüroo (*ICC's International Maritime Bureau*), mis annab ajakohast teavet piraatide rünnakute kohta kogu maailmas juba 31 aastat. (ICC, 2017f)

- Õiglase ja läbipaistev kaubanduse edendamine.

Kuna Rahvusvaheline Kaubanduskoda ICC on tihedalt seotud ülemaailmse kaubandusega, on väga oluline, et see kaubandus oleks õiglane ja läbipaistev. Organisatsioon võitleb kuritegevuse vastu sama eesmärgiga, sest õiglane kaubandus ja võrdsus turul on kaubanduse oluline osa. Niimoodi, annab ICC juhiseid päritolusertifikaatide väljaandmise kohta, kuid ei

anna ise päritolusertifikaate välja. Nende sertifikaatide algupärasus on siiski võimalik kontrollida organisatsiooni spetsiaalsel veebisaidil.

Päritolusertifikaat (*CO*) on dokument, mis tõendab eksporditavate kaupade päritoluriiki. See on oluline dokument, mida impordiriigi tolliametnikud vajavad, et määrata kindlaks tariifimäärad ja tagada, et kaubad vastavad impordiks nõutavatele eeskirjadele ja standarditele. (ICC, 2017b)

Samuti ajaga kaasas käia, ilmusid spetsiaalsed elektroonilised päritolusertifikaadid, millel on spetsiaalsed vesimärgid ja juba lisatud koja digitaalsed pitserid ja volitatud ametnike allkirjad. (ICC, 2020)

ICC annab *CO* väljaandmise nõuded, mida tuntakse ICC Ühtsete Võltsimisreeglite 800 nime all („*URF 800*“ – *ICC Uniform Rules for Forfeiting*). Nendes eeskirjades antakse juhiseid päritolusertifikaatide vormi ja sisu kohta, samuti nende väljastamisega seotud osapoolte, nagu eksportija, kaubanduskoda ja tolliametnikud, kohustuste kohta. *CO* väljaandmise eest vastutavad tavaliselt kaubanduskojad, mis on sageli Rahvusvahelise Kaubandusorganisatsiooni liikmed. Nad võivad sertifikaadile lüüa templi või pitseri, et näidata selle ehtsust ja esitatud teabe õigsust. (ICC, 2017h) Kuigi ICC ise päritolusertifikaate välja ei anna, siis kaubanduskojad, mis on sageli ICC liikmed, vastutavad tavaliselt nende väljaandmise eest.

Üldiselt on ICC platvormiks ettevõttevaheliste võrgustike loomiseks ja koostööks ning avatuma ja jõukama maailmamajanduse edendamiseks. ICC komisjonid on tööorganid, kelle ülesandeks on organisatsiooni eesmärkide saavutamine. ICC erikomisjonid töötavad järgmistes nimetatavates valdkondades: pangandus; kaubandusõigus ja -praktika; konkurents; toll ja kaubanduse lihtsustamine; digitaalne majandus; keskkond ja energeetika; intellektuaalomand; kaubandus- ja investeerimispoliitika. (ICC Poland, 2016) Seega on ICC roll ülemaailmses kaubanduses ja poliitikas väga laiaulatuslik.

## 2 Liinilaevanduse olemus

Liinilaevandus on transportimise protsess, mille puhul laevad sõidavad vastavalt kindlaksmääratud sõiduplaanile ja mille peamiseks tunnuseks on rohked ja väikesed kaubapartiid. Liinilaevandus on avalik-õiguslik veeteenus, st siin võivad samade veotingimuste kasutamisel olla suur arv kaupmehi. Trampaevanduses on vastupidi – merevedu toimub ainult prahtija ja laevaomaniku vahel kokku lepitud tingimustel ja iga veolepingu puhul on see individuaalsed, st eraõiguslikul alusel. Liiniveeteenused on kõige sagedamini seotud konteineri- ja veeremlastiga, samuti reisijate vedu. Kõik need teenused on üldistatud sellega, et liinilaevandusega võib tegeleda laev või alus, mis konsolideerib teatud kauba vedu konkreetselt määratud laevale punktist A punkti B. Igal laeval on oma reisiplan, kus on kirjeldatud üksikasjalikku teavet laevade sadamate vaheliste reise kohta.

Reisiplan võib olla iganädalane, kahenädalane või igakuine, mida ajakohastatakse regulaarselt. Teenuste sagedus ja külastatavad sadamad määratakse kindlaks vastavalt turunõudlusele ja lastisaatjate vajadustele. Sõiduplaani avaldavad tavaliselt liinilaevandusettevõtjad, kes teostavad liinilaevandusteenuseid. Sõiduplaani saab kontrollida spetsiaalsel veebisaidil konkreetse laeva kohta, külastatava sadama või marsruudi kohta. See võimaldab lastisaatjatel või äri meestel analüüsida optimaalseid marsruute ja transiidiaegu, et oma vedusid vastavalt planeerida.

Alused on kohustatud järgima reisiplanis märgitud kuupäevi ja marsruute, välja arvatud juhul, kui nad ei saa seda teha. Neid ettenägematuid ja kontrollimatuid asjaolusid nimetatakse *force majeure*. (Menon, H., 2021) Vastavalt Haagi-Visby reeglitele, artikkel 4 „Õigused ja immunitetid“, sellisteks olukordadeks kaubaveo ajal võivad olla järgmised kaptenist ja laevapere kontrolli alt väljas olevad asjaolud:

- a) tulekahju, välja arvatud juhul, kui see on põhjustatud vedaja tegevuse või vea tõttu;
- b) merel või muudes veealadel esinevad ohud või õnnetused;
- c) vääramatud jõud („Jumala tahtmisest“);
- d) sõjategevus;
- e) riigi vaenlaste tegud;

- f) arestist või kinnipidamisest valitsuse, ametivõimude või rahva poolt või kohtuvõimude konfiskeerimine;
- g) karantiini kitsendus;
- h) streik, töösulgemine, tööseisak või takistus mis tahes põhjusel, kas täielikult või osaliselt;
- i) sisemässudest või -rahutustest;
- j) elu või vara päästmine või päästmise katsest merel. (Carriage of Goods by Sea Act 1971, 1979)

Siiski on, et plaanipärased sadamad jäävad sõiduplaanist välja. Lisaks *force majeure* võivad selliste tühjade reiside põhjusteks olla lastimise ja lossimise puudus sellistes sadamates, erakorralised viivitused mõnes eelnevas sadamas, laeva ettenägematud hoolduskatkestused. Sellistel juhtudel, veoliinid lisatakse või eemaldatakse sadamaid reeglina sõltuvalt kaubavoogudest.

Enamik liinilaevu on tänapäeval võimsaid ja kaasaegseid laevu, mis vastavad kiiruse ja täpsuse nõuetele. Selle tulemusena on ka nende liinilaevade pakutavad hinnad enam-vähem stabiilsed, kuid positiivne korrelatsioon kasumi saamise ja aluste-suuruse vahel kehtib ainult üksikute ettevõtete puhul. See korrelatsioon on ikka tänapäeval ilmne (vt Lisa 1). Arvestades ühte põhilist veohinda konkreetse marsruudi, lasti ja teenuse liigi puhul, kehtib see turupõhine veohind tavaliselt kõigi osalevate ettevõtjate jaoks. See oli saavutanud mastaabi abil, ettevõtjad teenivad suuremat kasumit, sest nad on vähendanud kulusid, mitte suurendanud müüki. Investeeringutasuvus on eelkõige kulutasuvuse näitaja ja sellel on vähem pistmist üksikute vedajate veohindadega. (Hoffmann., J., 1998, lk 57-58)

Laevandusettevõtted eelistavad sõlmida liite (*Alliance*), et rakendada ühistöö eeliseid ja pakkuda klientidele suuremat valikut sihtkohtade vahel. Ülemaailmsed aljansid võimaldavad oma liikmetel sageli hallata turgu, tehes samal ajal koostööd tegevuskulude vähendamiseks. Praegu on 3 suurt ülemaailmset laevandusliitu, mis kontrollivad üle 80% maailma konteinerite liikumisest:

- „2M“, mille liikmed on Mediterranean Shipping Co (MSC) ja Maersk;
- „THE Alliance“, mille liikmed on Hapag-Lloyd, NYK Group, Yang Ming, MOL Group, K-Line;

- „Ocean Alliance“, mille liikmed on CMA CGM Group, COSCO Shipping Lines, Orient Overseas Container Line Ltd (OOCL) ja Evergreen Marine Corporation.

Strateegilised aljansid lepivad kokku, et nad kasutavad oma laevu kokkulepitud marsruutidel ja jagavad informatsiooni lasti kohta. (Menon, H., 2021)

## 2.1 Pandeemia mõju meretranspordisektorile

COVID-19 pandeemia ajal mõjutas praktiliselt kõiki maailmamajanduse sektoreid. Eelkõige on mõjutanud töötajate tööhõivet. Meretranspordisektor ka ei ole mõjutustest pääsenud, kuigi meretranspordisektor tervikuna on osutunud pandeemia suhtes vastupidavaks. Vaatamata rasketele aegadele on enamik sadamaid suutnud säilitada kaubaveo toimingud. Teised sadamad on aga seisnud ilma lasti- ja kaubandustegevuseta, näiteks Silsterve AS.

Peamiselt tööstus seisis silmitsi Covid-19 pandeemia ajal majanduslanguse ning raskete tegutsemistingimustega:

- Võimetus meeskonna vahetumist (ületunnitöö)  
Sadama-, piiri- ja turismipiirangud on sundinud laevapere liikmeid pikendama oma teenistust laevade pardal, mis on ilmselge ületunnitöö. Pikaajaline töö laeval viib aga meeskonna väsimuseni, mis on peamine inimlik viga, mis põhjustab 75-96% laevaõnnetustest. 120 riiki on kehtestanud piirangud ja 92 riiki on meeskonnavahtuse täielikult keelanud.
- Tarneahela pingestumisest tingitud hilinevad saadetised  
Mitmed veokäitlusettevõtted peatasid pandeemia ajal tegevuse ja sadamad töötasid piiravates tingimustes, nii et ilma kontrolli või nõuetekohaste nõueteta aladel ladustatud last kandis ilmastikutingimustest või hilinevatest tulenevaid suuri kahjusid (kergesti riknevad kaubad).
- Tehniliste seadmete ebapiisav hooldus  
Katkestused varuosade, oluliste tehniliskaupade (näiteks hüdraulikaõilide) tarnimisel või spetsialiseerunud tehnikute võivad põhjustada viivitusi plaanipärasel hooldusel või viia selleni, et meeskonnad kasutavad alternatiivseid madalama kvaliteediga kaubamärke. Laevandusega seotud vahejuhtumite põhjuseks ei ole harva kahjustatud masinad.

- Reisijate/ turistide vedamisele spetsialiseerunud laevade seisakud
- Terminali operatsioonid ei suutnud nõudlusega toime tulla  
Kaubavedu on lennuhindade hüppelise tõusu tõttu kiiresti nihkunud vedu õhust merele, mis on põhjustanud ootamatu vajaduse kiirendada terminalide tööd, et tulla toime nõudlusega tarnete järele ilma tööjõudu suurendamata. See suurendas olemasolevate töötajate töökoormust, halvendas nende töötingimusi: suurenenud töötunnid praeguse palga juures ja viiruse nakatumise oht.
- Nafta ja naftatoodetega probleemid  
Naftahindade languse tõttu on nõudlus nafta ladustamise järele saavutanud rekordtaseme. Milleks müüa naftat, kui hind on väga madal? Rohkem kui 200 miljonit barreelit naftat tuli ladustada tankerite, mis moodustab umbes 5% maailma tõstevõimsusest. Sellised vedellastilaevad olid avatud potentsiaalsetele ohtudele ilmastiku, piraatluse või poliitilise riski näol, samuti lasti kadumisele nafta lagunemise (keemiline oksüdeerumine), bakteriaalse saastumise või aurustumise tõttu.

Pandeemia on mõjutanud laevandusagentuuride tulusid. Naftahindade langus mõjutas kaubavedu negatiivselt. (Arab Trade Union Confederation, 2020)

Oluline on märkida, et Covid-19 andis ainuüksi arenguhüpe digitaliseerimise ja automatiseerimiseks: pandeemia kiirendas liinilaevanduse digitaliseerimise ja automatiseerimise suundumust, kuna ettevõtted püüdsid vähendada sõltuvust manuaalsetest protsessidest ja suurendada tõhusust.

### **2.1.1 Liinilaevandus ja pandeemia**

Mis puudutab liinilaevandust, siis ettevõtted teenivad endiselt igas kvartalis miljardeid dollareid kasumit. Madalamad ekspedeerimistasud (*forward rate*) ja vähenenud mahud on endiselt kergesti kompenseeritavad kõrgemate lepinguliste määradega. Börsil registreeritud meretranspordiettevõtjate aktsiahinnad langesid. Aktsiaturg reageerib siiski palju kiiremini mis tahes ülemaailmsetele probleemidele, nii et finantstulemused ei olegi nii halvad.

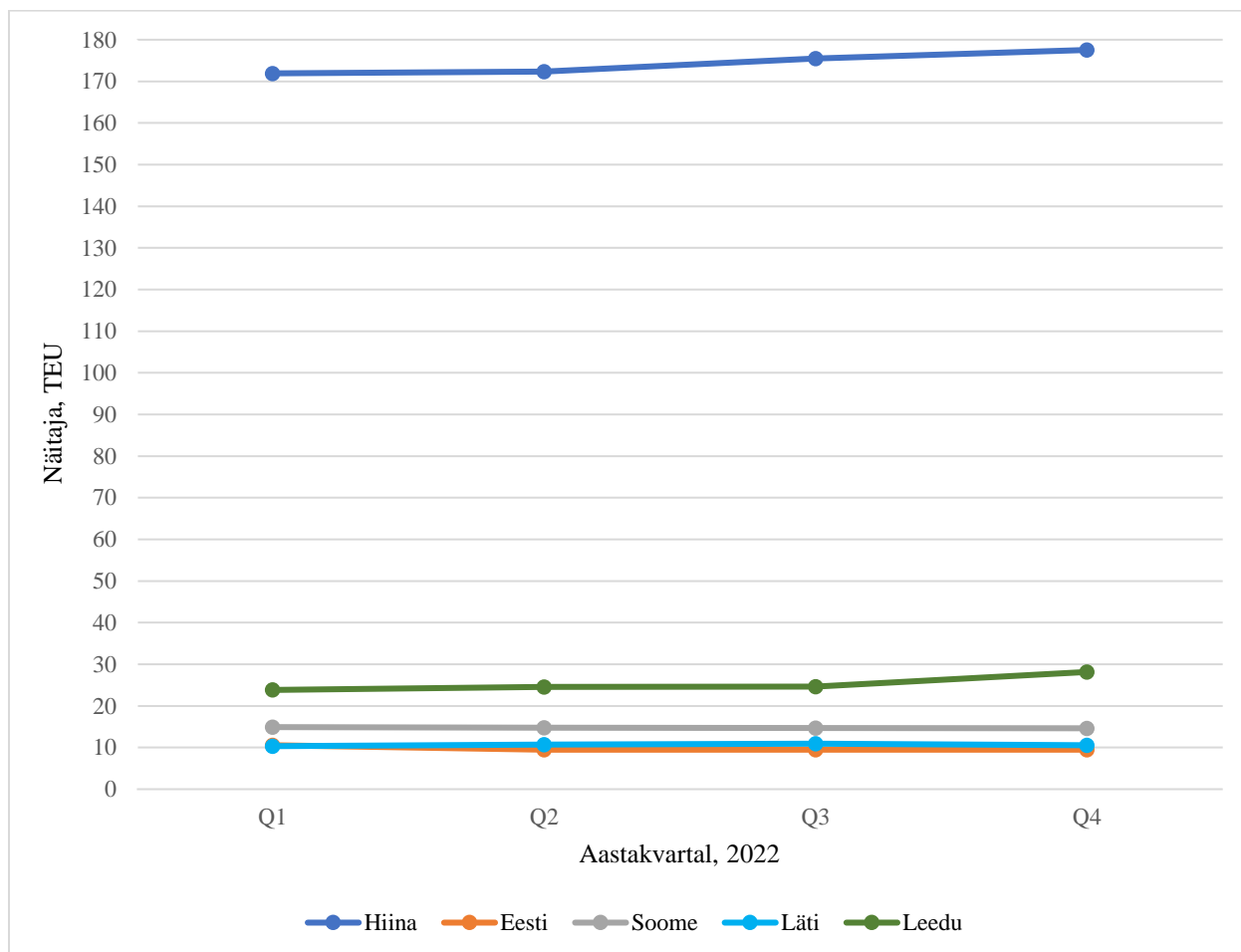
Hiina ettevõtte Cosco Shipping Lines (edasi: Cosco) on liinilaevastiku suuruse järgi maailma suuruselt neljas konteinerilaevade operaator. Cosco 2022. aasta kolmanda kvartali esialgsed tulemuste järgi on puhaskasum oli 32,5 miljardit jeeni, mis vastab 4,53 miljardile dollarile praeguse vahetuskursi järgi. See on 6,4% suurem kui eelmise aasta kolmandas kvartalis. Kasum enne intresside ja maksude mahaarvamist oli selles kvartalis 7,2 miljardit dollarit, mis on 6,9% suurem kui aasta varem. Cosco on selle aasta esimese üheksa kuuga teeninud juba 1,1 miljardit dollarit rohkem kui kogu 2021. aastal, mis oli tema eelmine parim aasta.

Hongkongi börsile tehtud avalduses tunnistati probleeme, mida põhjustasid korduv COVID-19 puhang, kasvavad geopoliitilised pinged ja aeglane ülemaailmne tarneahel. Siiski on ka positiivseid aspekte, millest märgiti, et rahvusvaheliste konteinerveoste pakkumise ja nõudluse suhe on olnud suhteliselt pingeline ja veohinnad on peamistel liinidel püsinud kõrgel tasemel. (Miller, G., 2022)

Mis puudutab peamisi sadamaid, siis UNCTAD 2022. aasta aruandes kirjutati, et on olemas korrelatsioon, et parema liinilaevanduse ühenduvusega riikidel, mida kajastab UNCTAD'i liinilaevanduse ühenduvuse indeks (LSCI), on parem juurdepääs ülemereturgudele ja seega nad on konkurentsivõimelisemad. Sellistel riikidel ei ole olnud märkimisväärset kahjumit ja nad on püsima jäänud, kuigi nad on pidanud 2020. aastal vähendama konteinerite, Ro-Ro- ja üldlasti laevade liiklust.

LSCI mõõdab ja arvutab ÜRO kaubandus- ja arengukonverents (UNCTAD). See võtab arvesse mitmeid tegureid, mis aitavad kaasa riigi mereühendusele, sealhulgas laevade arvu, konteinerite koguvõimsust ja laevandusettevõtete pakutavate teenuste arvu. Need tegurid kajastavad riigi pakutavate liinilaevandusteenuste sagedust, suurust ja kvaliteeti. Indeks arvutatakse skaalal 0-100, kusjuures 100 tähistab kõrgeimat ühenduvuse taset. Kõrgem LSCI-skoor näitab, et riigil on hästi arenenud ja ulatuslik meretranspordivõrk, kus mitmed laevandusliinid pakuvad regulaarseid teenuseid ja kus konteinerite liikluse maht on suur. LSCI on püsivalt kõrge Hiinas, Singapuris ja Lõuna-Koreas. (UNCTAD, 2021) Skandinaavia ja Balti riikide puhul on Leedu näitaja kõige kõrgem, kuna Klaipeda sadamast väljuvad regulaarsed kaubateed ja see on suurim sadam

Baltikumist kaubakäibe poolest. (Laukineitis, 2021) Soome on allpool Leedu, samas kui Läti ja Eesti on peaaegu sama indeksiga.



Joonis 8. Liinilaevanduse ühenduvuse indeks (LSCI)

Allikas: autori kohandus allika põhjal <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=92> (18.05.2023)

2020. aasta lõpuks parimad riigid/ piirkonnad ühenduste kohta asuvad viis Aasias: Hiina, Hongkong, Hiina, Hongkong (Hiina), Malaisia, Korea Vabariik ja Singapur, ning ülejäänud viis: Belgia, Madalmaad, Hispaania, Ameerika Ühendriigid ja USA. Nendest on viis – Singapur, Ameerika Ühendriigid, Hiina, Hongkong, Malaisia, kõige parema ühendusega riigist/piirkonnast suutsid 2020. aastal oma ühenduvuse taset parandada.



Üldiselt on pandeemia suurendanud liinilaevanduse ühenduvuse lõhet. Erinevate laevade arvu vähenemist tasakaalustas konteinerilaevade mahutavuse suurenemine (TEU-des). Vähenesid operaatorite arv ja operatsioonid. Siiski kompenseeris 2020. aastal rakendatud võimsuse suurenemine teenuste ja operatsioonide arvu vähenemise. Aafrika mandril idaosas asuvates riikides on liinilaevanduse ühenduvus sadamate kaupa olnud ebahühtlane, kusjuures paljudes sadamates on liinilaevanduse ühenduvus paranenud ja teistes halvenenud. Kooskõlas üldiste suundumustega kajastub ühenduvuse paranemine 2020. aastal maksimaalse kasutatava veomahu suurenemises. (UNCTAD, 2022)

Üldiselt ei ole pandeemia merendussektorile praegu nii tugevalt mõjutatud kui näiteks õhutranspordile, mille hinnad ei jõua kunagi tagasi oma varasemale tasemele. Tänaeni on see suhteliselt usaldusväärne transpordimeetod, mille mahutavus on suurem, kuigi märgatavalt aeglasem, kuid mille transpordihinnad on mõistlikud ja mis pakub häid ühendusi riikidega.

## **2.2 Erinevus liinivedude ja trampvedude vahel**

Et selgitada liiniveotransporti olemus, peame minema üksikasjalikumalt. Nii nagu on olemas eraldi laev, millel on nõuded igale lastiliigile, samamoodi jagunevad ka vedod kahte liiki: liinilaeva- ja tramplaeva vedusid (mida sageli nimetatakse inglise keeles „services” – *liner service* ja *tramp service*). Nende vedude vahel on erinevusi, need tunduvad olevat tähtsusetu, kuid tuleb arvestada ühe või teise transpordi kasutamise tingimusi. Mugavuse huvides on autor materjali korrastanud ja esitanud tabeli kujul:

Tabel 1. Liinivedude ja trampvedude võrdlus

Võrdluspunkt	Tramplaevandus ( <i>tramp service</i> )	Liinilaevandus ( <i>liner service</i> )
Laevade liikumine	Ei ole kindlat reisiplaani, laev on lühikese etteteatamisega (või etteandmisega) valmis laadima mis tahes kaupa mis tahes sadamast mis tahes sadamasse	Rangelt reisiplaani alusel sadamast A sadamasse B
Last, laeva tüüp	Peamiselt balkerid, tankerid	Peamiselt konteinerlaevad, Ro-Ro. Erinevate lastide ühine vedu väikestes kogustes.
Dokumendid	Kasutatakse mereveolepingut (tavaliselt reisiprahing e. <i>voyage charter</i> ), konossementi (ei ole veokiri), näiteks BIMCO <i>ConGenBill</i> , aga sõltuvalt lastist, prahtimisest jne	Liinilaevandusettevõtjal on oma eeltrükitud konossement ( <i>Bill of Lading</i> ) näiteks kasutusel on BIMCO <i>ConLineBill</i> . Kasutatakse ka mereveokirja ( <i>Sea Waybill</i> )
Prahihinnad	Lepitakse eelnevalt kokku	Fikseeritud hinnakirjad
Teenused	Ei ole	Pakuvad tavaliselt mitmesuguseid teenuseid: „ukselt-uksele“ kohaletoimetamist, tollivormistust ja veoste käitlemist

Allikas: Manaadiar., H., 2020b, autori kohandus

Liiniveod on soovitatav, kui soovitatav transportida palju erinevaid kaupu, kuna laev suudab vedada üksikuid suuri kaubasaadetisi mitmesse sihtkohta teatud marsruudiga. Olemas suur aluste mahutavus, palju on ka erinevaid laevatüüpe, mis sobivad erinevate veoste jaoks. Liiniveod on ideaalsed veoettevõtjatele, kes vajavad usaldusväarsust ja ettenähtavust (prognoositavust), samas kui trampveod on ideaalsed veoettevõtjatele, kes vajavad paindlikkust. Liinivedude kasutamise

puudusteks on võimalikud viivitused ja teenuse maksumus, kuid kasutamise eelised katavad siiski puudused.

## **2.3 Liinilaevanduses kasutatav dokumentatsioon**

Kuna meretransport on mõnes mõttes teenus, peavad iga teenust toetama vajalikud dokumendid. Meretranspordil on oma standardid iga lastiliigi ja konkreetse kauba veoks ettenähtud laeva kohta. Sõltumata lastist, peavad igal juhul kaasas olema järgmised dokumendid: konossement (*Bill of Lading*), faktuurarve kauba kohta (*Invoice*), kauba päritolusertifikaat (*Certificate of Origin*), laadimiskorraldus (*Loading Order*). Lisaks on ka täiendavad dokumendid: pakendiloetelu (*Packaging List*), ekspordideklaratsioon (*Export Declaration*), kindlustussertifikaat (*Insurance Certificate*).

Neid dokumente kasutatakse selleks, et tagada kaupade vedu vastavalt õiguslikele ja regulatiivsetele nõuetele ning et kõik tehingu osapooled mõistaksid selgelt veotingimusi. Dokumendid annavad ka ülevaate tehingust ja neid saab kasutada transiidi käigus tekkida võivate vaidluste või nõuete lahendamiseks.

Muude kaubaliikide puhul, näiteks toidulasti puhul on vaja sanitaarne sertifikaat (*Sanitary Certificate*) ja taimelasti puhul kohustuslik on fütosanitaarne sertifikaat (*Phytosanitary Certificate*).

### **2.3.1 Ostu-müügileping (Sales Contract)**

Ostu-müügileping on ostja ja müüja vaheline leping, mis reguleerib tehingu osapooled, müüdav kaubad või teenused, määratleb müügitingimused ja makstav hind.

Ostu-müügilepingutes esitatakse järgmisi punkte:

1. poolte määratlemine. Lepingus tuleb selgelt määratleda müüja ja ostja, sealhulgas nende kontaktandmed, juriidilised nimed ja kõik asjakohased andmed nende äritegevuse või tegevuse kohta;
2. kauba kirjeldus. Leping peaks sisaldama müüdava kauba üksikasjalikku kirjeldust, sealhulgas selle kogust, kvaliteeti, spetsifikatsioone ja muid asjakohaseid üksikasju;

3. hind ja maksetingimused. Lepingus tuleb täpsustada kauba hind ning maksetingimused ja viivistrahvid tähtaja ületamisel;
4. tarnetingimused ja koht. Lepingus määratakse kindlaks tarnetingimused, laadimissadam ja lossimissadam ning kõik kauba saatmisega seotud nõuded;
5. kindlustus ja riskide jaotamine. Lepingus tuleks täpsustada, milline pool vastutab kauba kindlustamise eest ning riski jaotamine müüja ja ostja vahel transpordi ajal;
6. veojärgne kontroll ja tagasilükkamine. Ostjatel peab olema kindlaksmääratud ajavahemik, et kontrollida ja kindlaks teha, kas kaup vastab lepingule.
7. vaidluste lahendamine. Leping peaks sisaldama klauslit, milles määratakse kindlaks poolte vahel tekkida võivate vaidluste lahendamise mehhanism, näiteks vahekohtu või vahenduse kaudu. (vt Lisa 2) (Noah, 2020)

Ostu-müügileping peab olema selge, põhjalik ja üheselt mõistetav, et vähendada vaidluste tekkimise riski ja tagada, et mõlemad pooled on teadlikud oma lepingujärgsetest õigustest ja kohustustest.

### **2.3.2 Konossement (Bill of Lading)**

Konossemendil on mitu määratlust. Eesti kaubandusliku meresõidu seaduse § 38 järgi, konossement (*Bill of Lading*) on kaubaväärtpaber, milles tunnustatakse kauba vedamiseks vastuvõtmist vedaja poolt. Vedaja on kohustatud vedama vastuvõetud kauba konossementis kirjeldatud tingimusega sihtsadamasse, andma selle seal üle isikule, kes esitatakse konossementis ja on vastavalt konossementile õigustatud kaupa vastu võtma. Selle väljastab vedaja või tema esindaja (agent). BIMCO soovib kasutada 1 eksemplari konossementi. Konossement on:

- tõend, et laev on kauba veoks vastu võtnud teatud koguses ja seisundis;
- dokument, mis tõendab kauba mereveolepingu olemasolu ja sisu;
- on alus kauba edasi- ja väljaandmisel. (KMSS, 2023)

Konossemendis esitatakse järgmised andmed:

1. laeva nimetus, kui vedu toimub kindla laevaga;
2. vedaja nimi. Kui vedaja nimi on vale, ebatäpne või pole märgitud, siis loetakse vedajaks reeder;

3. vedaja poolt vastuvõetud kauba liik;
4. saatja nimi. Kui saatja asemel toimetab kauba vedamiseks kohale kolmas isik, kes ei ole saatja esindaja, ka selle isiku nimi;
5. sihtsadam, välja arvatud juhul, kui see on jäetud saatja või kauba vedamiseks kohaletoimetanud isiku valida;
6. saaja nimi;
7. kaupade tähistus ja kirjeldus kaupade liigi, tunnuste ning kauba hulga, kaalu või mõõdu järgi. Samuti võib olla märkusi lasti kohta, näiteks tundlike kaupade puhul: „Niiskus alla 7,5%, temperatuur vahemikus 20-25 kraadi“;
8. märkused kauba välisel vaatlusel arusaadava seisundi kohta;
9. kokkulepped veotasu ja selle maksmise kohta;
10. väljastamise aeg ja koht;
11. paberil konossementi eksemplaride arv. (vt Lisa 3)

### **2.3.3 Liiniveo konossement (ConLineBill)**

Liinilaevanduses kasutatav konossement on *ConLineBill*. See on dokument, mille olemus on veolepinguna lastisaatja ja vedaja vahel ning sisaldab üksikasjalikku teavet lasti kohta (vt Lisa 4). Liiniveo konossement ei erine väga palju tavalisest konossementist. Omadus on see, et see on „läbiv konossement“, mis tähendab, et see katab kogu veotee laadimissadamast kuni lõppsihtkohani, sealhulgas kõik ümberlaadimised või muud vahepeatused teel. See annab lastisaatjatele suurema kindluse ja ettenähtavuse (prognoositavuse) tarneahelas, kuna nad võivad loota, et vedaja toimetab kauba lõppsihtkohta. Liinikaubaveo puhul on prahilepingu (trampveol kasutatav dokument) puudumisel mereveolepinguks on konossement. Konossementid võivad olla: nimelised, st väljastatud konkreetsele kaubasaajale; volikiri, mis on väljastatud kaubasaajale. Läbiv konossement on dokument, mis hõlmab kauba vedu lõppsihtkohta, sealhulgas ümberlaadimist vahesadamas. (ООО „Русские Транспортные линии“)

Üldiselt on liinilaevanduse konossementi või *ConLineBill*'i puhul tegemist liinilaevanduses kasutatava konossementi tüübiga. Selle väljastab liinilaevandusettevõtja, see hõlmab kogu veose teekonda ja on kaubeldav dokument, mida tehingu osapooled saavad osta, müüa või vahetada.

### **2.3.4 Faktuurarve (Invoice)**

Faktuurarve on dokument, mida kasutatakse müüja ja ostja poolt ostu-müügilepingu rekvisiitide kajastamisel, peamiselt piiriületusel ja tolli otstarbeks. Meretranspordis on oluline dokument nii vedaja kui ka kaubasaatja jaoks. Vedaja jaoks on see vahend, mille abil ta saab teenida tulu ja hallata rahavooge, esitades klientidele arveid osutatud teenuste eest. Kaubasaatja jaoks on arve dokument saadud veoteenuste ja võlgnetava summa kohta, mida saab kasutada raamatupidamises ja maksustamise eesmärgil. Arved aitavad jälgida kaupade liikumist, rahalisi kohustusi ja tulude laekumist, tagades täpse raamatupidamise ja finantsjuhtimise.

Arve sisaldab tavaliselt müüja ja ostja nimi ja aadress, veo kuupäev ja koht, veetavate kaupade kirjeldus, kogus, ühikuhind, tarnetingimused, maksetingimused (maksetähtaeg), makstav kogusumma ja kõik kohaldatavad maksud või tasud (vt Lisa 5). Lisaks võib arve sisaldada muud olulist teavet veoteenuste kohta, näiteks võimalikud trahvid või viivised. (Shipitee OÜ)

### **2.3.5 Kauba päritolusertifikaat (Certificate of Origin)**

Päritolusertifikaadi kohta on juba natuke juttu olnud. See dokument tõendab eksporditava kauba päritoluriiki. Tolliametnikud vajavad seda, et määrata tariifimäärad ja tagada, et kaubad vastavad impordiks nõutavatele eeskirjadele ja standarditele. Samuti tähendab see, et kaubad ei ole võltsitud. Lisaks, päritolusertifikaat on ka kaitsemeetmete, kvootide, dumpinguvastaste tollimaksude, põllumajandustoetuste ja avalike oksjonite jaoks ka võib kasutada. (Eesti Kaubandus- Tööstuskoda, 2020) Viimasel ajal kasutatakse sertifikaate nii paberkujul kui ka elektroonilisel kujul.

Punktid, millised sisaldatakse ICC Kaubanduskoja väljastatud päritolusertifikaadis, võivad riigiti ja piirkonniti erineda. Üldiselt peaks siiski sisaldama järgmist punktist:

1. eksportija nimi, aadress ja kontaktandmed;
2. kaubasaaja nimi, aadress ja kontaktandmed;
3. kauba päritoluriik;
4. saadetava kauba kirjeldus;
5. kauba kogus ja mõõtühik;

6. kauba väärtus;
7. kasutatavad Incoterms tarnetingimused kauba käsitlemisel;
8. sertifikaadi väljaandmise kuupäev ja kood;
9. sertifikaati väljastava asutuse (Riigi Kaubanduskoda) allkiri;
10. lisaks võib sertifikaat sisaldada sihtriigi erinõudeid või -eeskirju, näiteks sanitaar- või fütosanitaarnõudeid. (vt Lisa 6)

Töö käigus leidis autor juhuslikult veebisaite, kus pakuti valmis päritolusertifikaate. Autor mõistab sellise tegevuse ja kõik seaduserikkumised hukka. Päritolusertifikaadid on rahvusvahelises kaubanduses olulised dokumendid, sest need on tõendiks lähetatud kauba päritolu kohta ning neid võidakse nõuda tollivormistuse ja muudel eesmärkidel. Siiski võivad need olla alati pettusele ja võltsimisele, millel võivad olla tõsised õiguslikud ja rahalised tagajärjed. Võltsimine võib kaasa tuua mitmesuguseid negatiivseid tagajärgi, näiteks impordipiirangud, suurenenud tollikontrollid, trahvid või karistused. Konkreetset karistused päritolusertifikaadi võltsimise eest sõltuvad asjaomase riigi seadustest ja eeskirjadest, kuid võivad hõlmata trahve, vangistust või muid õiguslikke sanktsioone. Lisaks võidakse rikkujale keelata tulevikus rahvusvahelises kaubanduses osalemine. (Abbas, 2021)

Igal riigil on oma üksus, mis tegeleb päritolusertifikaatide väljaandmisega. Lisas 6 olevast joonisel on näha, et dokumendi andis välja India üksus – India Kaubandus- ja Tööstuskoda (*Indian Chamber of Commerce & Industry*). Eestis on see Eesti Kaubandus- Tööstuskoda.

### **2.3.6 Laadimiskorraldus (Loading Order)**

Laadimiskorraldus on meretranspordis kasutatav dokument, millega vedaja või ekspedeeri poolt väljastatakse stividorile juhiseid, kuidas lasti laevale laadida ja paigutada. Laadimiskorralduse eesmärk on tagada, et lasti lastitakse ja paigutatakse ohutult ja tõhusalt vastavalt lastisaatja ja laeva nõuetele. (Lin)

Laadimiskorraldus peab sisaldama järgmisi punkte:

1. kaubasaatja, vedaja ja kaubasaaja nimi ja aadress;
2. laeva nimetus, reisi number, lastimis- ja lossimissadam;

3. laaditava lasti liik ja kogus, sealhulgas kõik erilised käitlemis- või paigutusnõuded;
4. laadimise järjekord, sealhulgas lasti paigutus laeval ja võimalikud erijuhised paigutamise kohta;
5. iga lastiühiku või pakendi kaal ja mõõtmed;
6. kõik laadimise ja paigutamise erijuhised või -nõuded, näiteks temperatuurikontroll, ohtlikud kaubad või lasti kinnitamise juhendid;
7. kaubasaatja või volitatud esindaja allkiri ja tempel. (vt Lisa 7)

Laadimiskorraldus on meretranspordis oluline dokument, kuna see aitab tagada lasti ohutu ja tõhusa laadimise ja paigutamise. Samuti on see dokument laadimisprotsessi kohta, mida saab kasutada lasti seisundi ja asukoha kontrollimiseks veo ajal.

## **2.4 Liinilaevanduse seoses tarnetingimustega**

Liinilaevandus ja Incoterms ei ole otseselt seotud, kuid mõlemal on oluline roll rahvusvahelises kaubanduses. Kui pooled sõlmivad kauba ostu-müügilepingu, lepivad nad tavaliselt kokku Incoterms tarnetingimuste kohta, sealhulgas punkt, mil kauba kadumise või kahjustumise risk läheb müüjalt üle ostjale. Samuti määratakse kindlaks kummagi poole kohustused seoses kauba transpordiga. Valitud tarnetingimus mõjutab ka transpordiliigi valikut, sealhulgas seda, kas kaupa veetakse laevaga või mõne muu transpordiliigiga. Õhu-, maantee-, ning multimodaalsel transpordil kasutatakse tarnetingimused, mis mõnikord ei sobi merelaevanduste jaoks. (John Pipe International, 2021)

Näiteks kui valitud tarnetingimus on FOB (*Free on Board*), vastutab müüja kauba tarnimise eest veosadamasse ja laadimise eest laevale, tavaliselt tramp-laevaga. Kui valitakse CIF (*Cost, Insurance, and Freight*), vastutab müüja mitte ainult kauba transpordi eest, vaid ka kauba kindlustamise eest veo ajal, mis hõlmab merevedu. Kui hinnapakumist koostavad töötajad ei tunne Incoterms reegleid, võivad nad end või ettevõtet ohustada vale hinnapakumise esitamisega ja hiljem võivad tekkida vaidlused ja rahaline kaod.



Mõnikord kasutatakse tarnetingimused veidi keerulisemal kujul. Mõnikord on lahknevasi vedaja ja kliendi arusaamade vahel Incoterms tarnetingimuste kohta. Kliendid viitavad FOB tarnetingimusele kui Incoterms reeglile, kus FOB on *Free On Board*, sest see on nende jaoks tegelikult see, mis eeldab reeglit rahvusvahelises transpordis mõistega. Ostja või klient on ostnud kauba FOB tingimusel, ta müüjaga kokku leppinud, et ta (ostja) vastutab kulude eest alles alates hetkest, mil konteiner on pardal, mitte enne seda. Kaubavedu planeeritakse konteineritega. (Manaadiar, 2020a) Kuid kahjuks ei ole FOB konteinerivedude jaoks üldse sobiv. Tavaliselt laadivad kauba konteineritesse saatjad või stivdorid laos, terminalis või mujal, mistõttu seda tüüpi veos ei sobi FOB reegli jaoks. (MoverDB) Kui kaupu käsitletakse lahtiselt, kottides ja muudes pakendites, mis ei nõua konteinerisse paigutamist, on FOB kõige sobivam, ka siis kui tegemist on kuiva või mahuka kaubaga, näiteks teravilja, puidu, terase, rullide, torude, rasketehnikate või üldlastidega, mis on pakitud kastidesse, kottidesse, pallidesse, tünnidesse jne. F-reeglitest on FCA-reegel kõige sobivam konteinerlasti käsitlemiseks. Merenduspraktikas esineb juhtumeid, kus klient (ostja) nõuab ühe või teise reeglit, kuid reegel ei sobi konkreetse kaubavedude puhul. (Customs Cargo Clearance)

Siiski on tarnetingimuste „Incoterms“ seos liinivedudega ilmne, nagu ka kõigi teiste transpordiliikide puhul. Sellepärast, peavad vedaja ja hinnakoostajad töötajad iga veose/kauba puhul teadma, millised tarnetingimused teatud veo puhul on sobivad, et ei tekiks segadust või isegi rahalist kahju.

## 3 Tarnetingimused „Incoterms“

### 3.1 Incoterms ajalugu ja muutused

Pärast Rahvusvahelise Kaubanduskoja loomist 1919. aastal oli üks selle esimesi algatusi rahvusvahelise kaubanduse edendamine. ICC seadis eesmärgiks mõista kauplejate poolt kasutatavaid kaubandustermineid, viies läbi uuringu 13 riigis kasutatava termineid kohta. Uuringu tulemused avaldati 1923. aastal ja näidati erinevates tõlgendustes.

Incoterms ehk rahvusvahelised tarnetingimused on standardiseeritud kaubandustingimuste kogum, mis määratleb ostjate ja müüjate õigused ja kohustused rahvusvahelistes kaubandustehingutes. Need kehtestas Rahvusvaheline Kaubanduskoda (ICC) esmakordselt 1936. aastal, et luua kõigi kehtivate reegleid rahvusvahelises kaubanduses ning vähendada ostjate ja müüjate vahelisi arusaamatusi ja vaidlusi.

Erinevuste uurimiseks viidi läbi teine uuring, kus laiendati kaubandustingimusi. Pärast uuringut, 8 aastat hiljem, avaldati Incoterms esimene versioon. „Incoterms 1936“ sisaldab 9 terminit: FAS, FOB, C&F, CIF, Ex Ship and Ex Quay.

Järk-järgult hakati lisama ka uusi tarnetingimusi ning parandama ja täiendama juba olemasolev tingimusd. Nii lisati viie etapiga järgmised tarnetingimused: DCP (*Delivered Costs Paid*), FOR (*Free on Rail*) ja FOT (*Free on Truck*), DAF (*Delivery at Frontier*), FCA (*Free Carrier... at Named Point*) ja DDP (*Delivery at Destination*). Parandatud versioonides esines veel ebatäpsusi. Lennutranspordi suureneva kasutamise tõttu, mis sisaldas parandatud terminit FOB Airport (*Free on Board Airport*), mille eesmärk oli kõrvaldada segadus terminiga FOB (*Free on Board*) seotud segadused, viidates konkreetsele kasutatavale „laevale“ (*vessel*).

2000. aastal lihtsustati tarnetingimused selguse formaadiks ja tollivormistuse tollimaksude parema jaotuse huvides, näiteks FAS (*Free Alongside Ship*) ja DEQ (*Delivered Ex Quay*) oli muudetud, et see vastaks sellele, kuidas enamik tolliasutusi tegelevad eksportija ja importija küsimustega. (ICC: Incoterms® Rules history, 2023)

„Incoterms 2010“ versioonil vähendati tarnetingimuste arvu. Niimoodi sai 13 tingimuste asemel 11 tingimusi. Võrreldes eelmiste versioonidega on see versioon tänu globaalsetele muudatustele põhjalikum. Tänapäevani eelistavad mõned ettevõtted endiselt kasutada 2010. aasta Incoterms versiooni, kuigi olemas uuem versioon – Incoterms 2020. 2010. aasta versioon sisaldas kahte uut tingimust – DAT (*Delivered at Terminal*) ja DAP (*Delivered at Place*), mis asendasid eelmise versiooni tarnetingimusi (DAF, DES, DEQ ja DDU). Tingimused on ühtlustatud ja esitatud kahe klassi järgi. Esimene klass koosneb seitsmest tingimusest, millised kasutatakse sõltumata valitud veoliigist ja sellest, kas kasutatakse ühte või mitut transpordiliiki. Teise klassi puhul on tarnekoht ja sihtkoht, kus kaup ostjale veetakse – on sadamad, sellest ka ilmub märkus „meri ja siseveeteed“. Incoterms 2010 ka oli laiendatud teemad paremaks mõistmiseks, näiteks suunised, mis selgitavad iga Incoterms 2010 tingimusi alust, näiteks millal seda tuleks kasutada, millal risk läheb üle ja kuidas kulud müüja ja ostja vahel jaotatakse, ning sellised teemad nagu terminalikäitlused, mis aitavad kasutajal täpselt ja tõhusalt liikuda konkreetse tehingu jaoks sobiva Incoterms 2010 tingimuse juurde. (ICC, 2017a)

Incoterms uusim versioon loodi 2019. aasta septembris, misjärel jõustusid 1. jaanuaril 2020. Incoterms 2020 endiselt sisaldab 11 tarnetingimust nagu 2010. aasta versioonis. Siiski on põhijooned, mis eristavad 2020. aasta versiooni 2010. aastast: muutunud kindlustuskaitse taseme määrus CIP (*Carriage and Insurance Paid*) ja CIF (*Carriage Insurance and Freight*) tarnetingimuste jaoks; kulude jaotuse selgitamine; turvalisuse parandamine, st konteinerite kohustuslik kontroll; veokoha muutmise, mis võtab nüüd arvesse asjaolu, et ostja ja müüja võivad kasutada kauba veoks oma transpordivahendeid, ning ostja õigus anda vedajale korralduse väljastada müüjale pärast laadimist pardale lastikiri. Müüja on kohustatud esitama ostjale konnossemendi. Selle võimaluse kasutamisel ei ole müüja ostja suhtes veolepingu tingimuste osas seotud. (Cogoport, 2021)

Incoterms tingimused on muutunud rahvusvaheliste ärieeskirjade kehtestamise standardiks tänu tihedale tööle ja toetusele ekspertide ja praktikute poolt. UNCITRAL on tunnustanud ülemaailmse standardina kõige tavalisemate väliskaubandustingimuste tõlgendamisel.

UNCITRAL on tunnustanud Incoterms'i kui rahvusvahelistes kaubandustehingutes laialdaselt kasutatavat standardit. Organisatsioon on ka mängis aktiivset rolli Incoterms väljatöötamisel, andes juhiseid ja nõuandeid nende kasutamise ja tõlgendamise kohta. (ICC, 2023b)

Eelkõige on UNCITRAL rõhutanud selgete ja üheselt mõistetavate tingimuste kasutamise tähtsust rahvusvahelistes kaubandustehingutes, et vältida arusaamatusi ja vaidlusi. Incoterms mängib olulist rolli selle eesmärgi saavutamisel, pakkudes standardiseeritud tingimusi, mis on tänapäeval rahvusvahelises kaubanduses laialdaselt aktsepteeritud ja arusaadavad. UNCITRAL on samuti soovitanud, et rahvusvaheliste kaubandustehingute pooled peaksid hoolikalt kaaluma erinevate tarnetingimuste mõju ja valima sobivad tingimused vastavalt oma konkreetsetele vajadustele ja asjaoludele. See võib hõlmata selliseid kaalutlusi nagu kaubeldavate kaupade laad, kasutatav transpordiliik ja riski tase, mida kumbki pool on valmis võtma.

### **3.2 Tarnetingimuste olemus, sisu ja struktuur**

Incoterms ehk rahvusvahelised kaubandustingimused on standardiseeritud kaubandustingimuste kogum, mida on praegu 11, mil abiga määratletakse ostjate ja müüjate vahelised suhted: õigused, kohustused ja riskid rahvusvahelistes kaubandustehingutes. Kogum ei ole kohustuslik kasutamiseks, Incoterms ei ole seadus, kuid seda on soovitatav kasutada äritegevuse hõlbustamiseks.

Incoterms tarnetingimuste peamised ülesanded on:

1. määratleda ostjate ja müüjate kohustused kauba müügilepingus, sealhulgas on millal risk ja kulud lähevad müüjalt üle ostjale;
2. selgitada müüja ja ostja ülesandeid (kes tegeleb kindlustusega, veodokumendiga, veoste haldamisega, tollitoiminguga) igas klauslis;
3. on rahvusvahelise kaubanduse standardiseeritud keel, mis aitab vähendada ostjate ja müüjate vahelisi arusaamatusi ja vaidlusi;
4. tarnetingimuste inimeste vahelise tunnustamine ja kasutamine kogu maailmas, mis teeb neist rahvusvahelise kaubanduse olulise vahendi. (International Trade Administration U.S. Department of Commerce)
5. kuidas kaup tuleks transpordiks nõuetekohaselt pakendada ja markeerida;
6. kes kannab tolliteenuste kulud ja kauba kadumise või kahjustumise korral;

7. kes sõlmib mereveo- ja kindlustuselepingu, kelle kulul ning kelle kasuks. (Tammemägi, 2010, lk 12-13)

Õigesti valitud tarnetingimused aitavad kaasa logistika põhieesmärkide saavutamisele: tagavad kaupade õiges koguses ohutu ja tõhusa transpordiliigiga (või mitme viisiga) õigesse sihtkoha tarnida.

Incoterms on jagatud nelja erinevasse rühma vastavalt müüja ja ostja riski ja vastutuse tasemele. Need rühmad võeti esmakordselt kasutusele 1990. aasta Incoterms'is ja need on jäänud muutumatuks järgmistes versioonides, sealhulgas viimases versioonis.

Sellised neli rühmad on järgmised:

- Rühm E – „järele tulnud“: Müüja kohustus piirdub kauba üleandmisega ostjale müüja ruumides või muus nimetatud kohas (laos, tehases, jm). Ostja kannab kõik kauba sinna viimisega seotud kulud ja riskid. See rühm hõlmab ainult ühte tingimust: EXW.
- Rühm F – „Põhivedu tasumata“: Müüja vastutab kauba üleandmise eest vedajale või muusse nimetatud kohta või lähtesadama, kuid ostja kannab kõik kauba sinna viimisega seotud kulud ja riskid. See rühm hõlmab FCA, FAS ja FOB klauslit.
- Rühm C – „Põhivedu tasutud“: Müüja vastutab kauba toimetamise eest vedaja juurde või muusse nimetatud kohta ning müüja kannab kauba põhivedu kulud ja riskid. Ostja vastutab aga kõigi täiendavate kulude ja riskide eest, mis on seotud kauba viimisega lõppsihtkohta. See rühm hõlmab CFR, CIF, CPT, CIP klauslit.
- Rühm D – „Kohale toodud“: Müüja vastutab kauba üleandmise eest ostjale nimetatud sihtkohas. Müüja kannab kõik kauba kohale viimisega seotud kulud ja riskid, sealhulgas tollivormistus ja imporditollimaksud. See rühm hõlmab DAP, DPU ja DDP klauslit.

Incoterms klassifikatsiooni eesmärk on anda ostjatele ja müüjatele alus, et määrata kindlaks nende vastavad kohustused ja riskid tehingu igas etapis ning klauslis, mis aitab tagada kauba õigeaegse ja nõuetekohase tarnimise. (Tammemägi, 2010, lk 15-17)

Tarnetingimuste struktuur on selge ja täpne. Lisaks tarnetingimuste kirjeldamisele ja rühmadesse jaotamisele on süstematiseeritud müüja ja ostja kohustused. Artiklid on jagatud kaheks osaks: müüja (A) ja ostja (B) kohustused. Kokku on 10 punkti igas veerus. Nad sätestavad iga üksiku klausli sisu ja tähenduse. Incoterms 2010 ja 2020 versiooni struktuur on veidi erinev, mõnedes lõigetes on tehtud vaid täpsustavaid muudatusi. Käesolevas lõputöös vaadeldakse uusim versiooni struktuur.

A1 ja B1 – Müüja/ Ostja üldkohustused. Artikkel sätestab müüja ja ostja vahelise kohustused, millised ilmuvad pärast müügilepingu sõlmimise. Müüja peab tarnima kauba ja kaubaarve vastavalt müügilepingule ja lepingu alusel nõutava vastavustunnistusega. Ostja peab tasuma selline hind, mis on müügilepingus ette nähtud. (Tammemägi, 2010, lk 20)

A2 ja B2 – Kohaletoimetamine/ Kohaletoimetamise võtmine. Artikkel sätestab kauba üleandmise ning vastuvõtmise reeglid müüja ruumides. Reegli kohaselt on müüja kohustatud andma kauba ostjale üle ostja ruumides või muus kokkulepitud kohas. Tarnimine on lõpetatud, kui kaup antakse ostja käsutusse mahalaadimiseks kokkulepitud kohas. Samuti peab ostja võtma kauba vastu müüja ruumides või muus kokkulepitud kohas. Ostja vastutab kauba mahalaadimise eest ning kannab kõik mahalaadimisega seotud riskid ja kulud. Tasub märkida, et neid eeskirju kasutatakse tavaliselt riigisiseste või kohalike tehingute puhul, kui ostja ja müüja asuvad samas riigis või piirkonnas.

A3 ja B3 – Riskide üleminek. Artikkel sätestab tehingu ühe kõige olulisema aspekti – millal ja kus (aeg ja koht), mil kauba kadumise või kahjustumise risk läheb müüjalt ostjale. See toimub siis, kui müüja on täitnud oma tarnekohustuse. Kõik tarneklauslid artikli A3 ja B3 kohta näevad ette, et kauba kadumise või kahjustumise risk võib juhtuda ka ilma kauba üleandmiseta. Võib juhtuda, et ostja ei võta kaupa kokkulepitud viisil vastu või ei anna müüjale vajalikke juhiseid kauba tarnimiseks. Sellel juhul on läheb kauba kadumise või kahjustumise risk kauba üleandmise tähtaja möödumisel üle ostjale. Selleks, et nii ennetähtaegne riski üleminek toimuks, peab kaup olema selgelt identifitseeritav kui see, mille jaoks see lepinguliselt ostjale ette nähtud on.

A4 ja B4 – Tarne. Artikkel sätestab kus, millal ja kuidas toimub kauba tarnimine, üleandmine ja üleandmise vastuvõtmine.

A5 ja B5 – Kindlustus. Artikkel sätestab ostja ja müüja kohustused kauba kindlustamiseks veo ajal. Müüja kauba kindlustuskatte hankimise eest veo ajal. Müüja peab hankima kindlustuse ostja riskide katmiseks ja ostja vastutab kindlustuskatte kulude eest. Müüja peab esitama ostjale tõendi kindlustuskaitse kohta või muud tõendid kindlustuse kohta. Ostja omakorda peab hankima kindlustuse, mis katab ostja riskid ja ostja vastutab kindlustuskatte kulude eest. Müüja peab andma ostjale kindlustuskatte saamiseks vajalikku teavet või abi, kuid lõppkokkuvõttes vastutab kindlustuskatte hankimise eest ostja.

A6 ja B6 – Veodokument ja tarnetõend. Artikkel sätestab müüja kohustus seoses tarnetõendi või veodokumendi esitamisega. Ostja on kohustatud võtta nõuetekohaselt täidetud eespool nimetatud dokumendid vastu.

A7 ja B7 – Ekspordi ja impordi tollivormistuse eeskirjad. Artikkel sätestab ostja ja müüja kohustusi ekspordi/ impordi tollivormistuseks vajalike dokumentide hankimisel. Müüja vastutab kõigi kaupade päritoluriigist väljaviimiseks vajalike ekspordidokumentide hankimise eest tollile. See võib hõlmata ekspordilitsentse, tollideklaratsioone või muid ekspordiriigi ametiasutuste nõutavaid dokumente. Ostja vastutab kõigi sihtriigis nõutavate imporditollide hankimise eest. Ostja vastutab kõigi impordidokumentide hankimise eest, mis on vajalikud kauba sihtriiki toomiseks.

A8 ja B8 – Kontrollimine, pakkimine, markeerimine. Artikkel sätestab müüja kohustused seoses kauba kontrollimise, pakkimise ja märgistamisega. Ostja on kohustatud kanda kauba ülevaatuse kulud. Müüja on kohustatud pakendama kauba tavapärasel viisil. Kui ostja soovib mingeid erinevusi, peab ta sellest müüjat enne lepingu sõlmimist eelnevalt teavitama.

A9 ja B9 – Kulude jaotamine. Artikkel sätestab kindlaks kulude jaotamine müüja ja ostja vahel. Kaubaga seonduvate kulutuste üleminek toimub hetkel, kui kaup on artikli A4 kohaselt tarnitud. Pärast tarnimist kannab kõik kaubaga seotud kulud (transiidikulud, mahalaadimine, kaimaksud jne) ostja, aga välja arvatud juhul, kui need on veolepingu alusel müüja poolt kantud kulud.

A10 ja B10 – Teatis ostjale. Artikkel sätestab müüja ja ostja kohustused omavahelise teabevahetuse osas. Teated on vajalikud, et võimaldada kauba üleandmist, teavitada ostjat sellest, kas kaup on üle antud või mitte, võimaldada ostjale teha vajalikke tegusid kauba üleandmiseks jne. On juhtumeid, millal müügilepingu sõlmimise ajal on võimatu täpset kohta määrata, kuhu müüja peab kauba tarnima. Tavaliselt täidetakse siis müügilepingus klausel, mille kohaselt ostja on kohustatud nimetada täpset kohta hiljem. Kui ostja ei tee seda hilisemal kuupäeval, peab ta kandma lisakulud ja riskid. Ja kui ostja ei tee seda, siis annab ta õigust valida müüja jaoks sobivaim asukoht. (Incoterms 2020, lk 135-182)



## **4 Incoterms 2020 tarnetingimused**

Selles peatükis kirjeldatakse Incoterms 2020 tarneklauslid. See peatükk on oluline, et saada ülevaade ekspedeerijate, vedajate ja tollideklarantide poolt oma töös kasutatavate tarnetingimuste viimasest versioonist. On tähtis, et lugeja saaks lühiülevaate töö edasiseks uurimiseks. Iga tingimus on võetud eraldi alapeatükkis, kus tingimus lühidalt kirjeldatakse. Tarnetingimused jagunevad loogiliselt veetranspordi- ja mis tahes transpordiliigi kasutamiseks.

### **4.1 Kõiki transpordiliike käsitlevad klauslid**

Mitmeliigilise veo puhul on kehtivate Incoterms kindlaks määratud ostja ja müüja vastutus kogu veoahela, sealhulgas asjaomaste veoliikide eest. Mitmeliigilise veo puhul võib vedajaks olla üks ettevõtte või erinevate vedajate kombinatsioon iga veoliigi puhul. Vedaja on mis tahes isik või ettevõtte, kes võtab kauba vedamise enda peale, näiteks laevandusettevõtja, lennufirma, veoettevõtja, raudtee või ekspediitor.

Kasutatavad konkreetsed transpordiliigid võivad erineda sõltuvalt lähte- ja sihtkohast ning valitud terminalist. Näiteks võib mitmeliigiline vedu Hiinast Euroopasse hõlmata meretransporti Hiinast Euroopa sadamasse ja seejärel maantee- või raudteetransporti lõppsihtkohta. Selle stsenaariumi puhul kasutatav tarnetingimus määrab, milline osapool vastutab transpordi erinevate aspektide eest, näiteks peale- ja mahalaadimise, veokulude ja kindlustuse eest.

Oluline on märkida, et mitmeliigilise transpordi stsenaariumi puhul ei pruugi vedaja vastutada kogu veoahela eest. Sõltuvalt kasutatavast tarnetingimustest võib vastutus teatavate veo aspektide eest olla kas ostjal või müüjal, näiteks veo korraldamine, lubade ja litsentside hankimine ning kindlustus. (Miashkova, 2022)

#### **4.1.1 CIP**

CIP puhul võtab müüja kõik riskid enda – enne kauba üleandmist esimesele vedajale lähtekohas, aga mitte sihtkohas. Samuti peab müüja pakkuma kõikvõimalikku kindlustust. Pärast kauba üleandmist esimesele vedajale vastutab ostja kõigi riskide eest. Müüja omakorda vastutab aga nii veokulude kui ka kõigi riskide kindlustuse eest, kuni kaup on jõudnud nimetatud sihtkohta.

CIP tingimus võib kasutatakse eriti konteinervedude puhul. Konteinereid veetakse sageli lähtekohast sihtkohta. Konteinerid võib vedajale üle anda mis tahes kohas ja neid võib vedada mis tahes transpordiliigiga ka. (Logistiikan Maailma: CIP: Carriage and Insurance Paid To)

#### **4.1.2 CPT**

CPT klausli puhul müüja teostab kauba tollivormistuse ja korraldab transpordi (ühe või mitme transpordiliigiga) kindlaksmääratud sihtkohta. Müüja ei pea tegema kindlustusega ega maksuma selle eest. Tollitariifistiku reeglite kohaselt lõpeb müüja risk ja ostja risk algab siis, kui esimene vedaja võtab kauba müüjalt vastu. Ostja ei vastuta siiski lisakulude eest enne, kui kaup on jõudnud lõppsihtkohta. Riski ja kulude üleminek müüjalt ostjale toimub eri punktides.

Selle tarneklausliga kasutatakse sageli lennutranspordi, konteinerveo, väikepakside veo ja Ro-Ro veoautode veod. (AIT Worldwide Logistics: Incoterms CPT: Carriage Paid To)

#### **4.1.3 DAP**

Vastavalt DAP reeglitele vastutab müüja kauba mahalaadimisvalmisuse tarnimise eest nimetatud sihtkohta. Müüja kannab kõik riskid kuni mahalaadimiseni (kaasa arvatud). Mahalaadimine toimub ostja riisikol ja kulul. Ostja ja müüja peavad kindlaks määrama ja kokku leppima lossimise täpse koha nimetatud sihtkohas. Kui mõlemad pooled ei ole kokku leppinud teisiti, ei saa müüja nõuda veolepingu alusel tekkinud mahalaadimiskulude hüvitamist.

Tingimuse alusel peab müüja vajaduse korral kauba ekspordiks tollivormistama, ilma et ta oleks kohustatud kauba impordiks tollivormistama, imporditollimaksu tasuma või impordiformaalsusi täitma.

DAP sobib mis tahes kaubanduseks, mille puhul müüja soovib kanda kulud ja riskid ostja eest. Käibemaksu tõttu sobib see eriti hästi EL-siseseks kaubanduseks. DAP puhul kannab ostja impordiriigi käibemaksu osana impordiformaalsustest. Tingimust kasutatakse kõikide transpordiliikide puhul, ka konteiner- ja kombineeritud transpordi puhul. (Logistiikan Maailma: DAP: Delivered At Place)

#### **4.1.4 DDP**

Vastavalt DDP tingimusele võtab müüja enda vastutusele kõik kauba nimetatud sihtkohta toimetamisega seotud tollimaksud ja kulud. Müüja peab tasuma nii ekspordi- kui ka impordiformaalsused, tasud, tollimaksud ja maksud. Müüja ei pea kauba kindlustama enne vedu ega veo ajal. Ostja ei kannu mingeid riske ega kulusid, kuni kaup on nimetatud sihtkohas, tavaliselt ostja tegevuskohas, sõidukist maha laaditud.

See on ainus tarnetingimus, mis paneb vastutuse imporditollimaksude ja/ või maksude tasumise eest müüjale. Viimati nimetatud nõuded võivad olla müüja jaoks problemaatilised. Keerulise või bürokraatliku imporditolliprotseduuriga riikides võib kohalikke teadmisi omav müüja eelistada nende kohustuste ülevõtmist. Müüja vastutab kõigi kulude ja riskide eest kuni kauba mahalaadimiseni.

Tingimust võib kasutada kõigi transpordiliikide, sealhulgas konteiner- ja kombineeritud transpordi puhul. DDP kasutatakse sageli kaupade puhul, mida veetakse üle rahvusvaheliste piiride, eriti kui tegemist on suure väärtusega või tundlike kaupadega. See võib olla eriti kasulik ostjatele, kes ei ole tuttavad sihtriigi tollivormistusprotsessiga, kuna müüja võtab vastutuse nende protsesside läbimise eest ja tagab, et kaup toimetatakse kohale kooskõlas kõigi kehtivate eeskirjade ja nõuetega. (Logistiikan Maailma: DDP: Delivered Duty Paid)

#### **4.1.5 DPU**

DPU tarnetingimus nõuab, et müüja annaks kauba ostja käsutusse, kui see on saabuvast transpordivahendist maha laaditud. Ostja ja müüja peavad märkima ja kokku leppima nimetatud sihtkoha. Müüja peab vormistama kauba ekspordiks, kui see on kohaldatav, ilma et ta oleks kohustatud kauba impordiks vormistama, imporditollimaksu maksma või impordiformaalsusi täitma. Ostja vastutab kauba edasiveo või ladustamise eest, kui see on kokkulepitud sihtkohas maha laaditud. See tähendab, et ostjal peavad olema vajalikud vahendid ja rajatised kauba vastuvõtmiseks ja töötlemiseks pärast selle tarnimist.

DPU tarnetingimus võib olla kasulik ostjatele ja müüjatele, kes soovivad jagada rahvusvahelise kaubanduse riski ja vastutust tasakaalustatumalt, tagades kauba ohutu kohaletoimetamise ja mahalaadimise kokkulepitud sihtkohas. See võib olla kasulik ka saadetiste puhul, mille mahalaadimiseks on vaja erivarustust või personali, näiteks rasketehnika või ohtlike materjalide puhul. (AIT Worldwide Logistics: Incoterms DPU: Delivered at Place Unloaded)

#### **4.1.6 EXW**

EXW paneb esmase vastutuse ostjale. Müüja peab valmistama kauba kokkulepitud tarnekohas (tavaliselt müüja tehases, tööstuses, laos jm) kättesaamiseks ette. Ostja vastutab kõigi järgnevate kulude ja riskide eest, sealhulgas kõigi ekspordiprotseduuride eest, alates kauba laadimisest transpordivahendile müüja territooriumites. See võib hõlmata ka vedaja või ekspediitori organiseerimist, laeva- või lennukikoha broneerimist ning kõigi vajalike dokumentide ja tolliprotseduuride korraldamist.

Praktika näitab, et müüja laadib kauba transpordivahendile ostja kulul ja riisikol – või isegi tasuta. Selline kokkulepe peab siiski olema sõlmitud müügilepingus.

Tingimus on sobivalt kasutada juhul, kui veo on seotud rahvusvahelise kaubandusega, sest on tagatud, et kaup on ostjale määratud asukohas kättesaamiseks kättesaadav. See võib olla kasulik ka suhteliselt väikeste või lihtsate saadetiste puhul, mis ei vaja erilist käitlemist või transporti. (Logistiikan Maailma: EXW: Ex Works)

#### **4.1.7 FCA**

FCA puhul on müüja vastutab ekspordiformaalsuste eest ja kauba üleandmise eest vedajale nimetatud tarnekohas. Kui ei ole kokku lepitud teisiti, vastutab müüja kauba laadimise eest ainult siis, kui müüja asub nimetatud tarnekohas. Ostja peab müügilepingus või veolepingus selgelt märkima täpse tarnekoha.

FCA kohaselt lõpeb müüja vastutus kauba eest, kui see on üle antud vedajale ja laaditud tema sõidukisse või veokonteinerisse. See tähendab, et ostja vastutab kauba edasiveo või käitlemise korraldamise ja selle eest tasumise eest. Ostja vastutab kauba edasise veo või käitlemise eest pärast

seada, kui müüja on kauba vedajale üle andnud. See võib hõlmata kauba transpordi korraldamist lõppsihtkohta ning kõigi vajalike dokumentide ja tolliprotseduuride korraldamist.

FCA tarnetingimus võib olla kasulik ostjatele ja müüjatele, kes soovivad jagada rahvusvahelise kaubanduse riski ja vastutust tasakaalustatult ning tagada kauba ohutu ja tõhus kohaletoometamine ja käitlemine vedaja sõidukil või transpordikonteineris. See võib olla kasulik ka saadetiste puhul, mis nõuavad erilist käitlemist või transporti, näiteks kergesti riknevate kaupade või ohtlike materjalide puhul. Mõned kaubad FCA tarnetingimustel võivad oma olemusest tulenevalt nõuda erikäitlemist. Kaup võib olla raske, mahukas, väärtuslik, ohtlik (vedel või gaasiline). Sellisel juhul tuleb kaupa käidelda viisil, mida selle olemus nõuab. (Logistiikan Maailma: FCA: Free Carrier)

## **4.2 Klauslid ainult mere- ja siseveetranspordi kohta**

Mere- ja siseveetranspordi suhtes kehtivad neli klauslid. Transpordiliik, mida nimetatakse meretranspordiks, kasutab kaupade veoks meresadamate või jõesadamate vahel igasuguseid kaubalaevu. See tähendab, et lasti vedavad alused liiguvad ainult ühest sadamast teise sadamasse. Alused võivad olla üsna erinevad ja kanda erinevat koormust sõltuvalt laeva tüübist. Kaubalaevade hulka kuuluvad üldlasti-, mitmeotstarbelised, külmutus-, autoveo-, kuivlasti-, vedellasti- ja konteinerlaevad. (MoverDB)

### **4.2.1 CFR**

CFR tingimuse kohaselt vastutab müüja kauba viimise eest kaubasadamasse ning kauba sihtkohasadamasse viimiseks vajalike kulude ja veokulude korraldamise ja tasumise eest. Müüja sõlmib lepingu oma valitud vedajaga, kes veab kauba laadimissadamast kokkulepitud sihtsadamasse ja maksab kauba eest. Ostja võtab kauba vedaja käest vastu müüja ja ostja poolt kokkulepitud sihtsadamas. Ostja vastutab kõigi kulude eest pärast üleandmist, välja arvatud veokulud, välja arvatud juhul, kui need kulud ei kuulu veokulude hulka. Mahalaadimiskulud sihtkohasadamas on ostja vastutusel, välja arvatud juhul, kui need on veolepinguga hõlmatud, millisel juhul maksab need müüja.

Risk läheb müüjalt ostjale üle tarne ajal. Kuna üleandmisel kuulub riisiko ostjale, peab kauba võimaliku kahjustumise või kaotsimineku, hilinemise eest kauba veo ajal esitama nõude ostja või tema kindlustusselts, kui ostja on asjaomase riski vastu kindlustuse sõlminud.

Müüja saab vedajalt dokumendi, mis kinnitab kauba üleandmise fakti. Kui see dokument on konossement, peab olema märgitud „pardal“. Müüja vastutab ekspordiformaalsuste ja nendega seotud kulude eest. Impordiformaalsused ja kõik transiidiformaalsused on ostja vastutusel. (Logistiikan Maailma: CFR: Cost and Freight)

#### **4.2.2 CIF**

CIF on sarnane CFR'iga, kuid müüja kindlustab kauba transiidi ajal ostja nimel. Müüja tarnib ekspordiks vabastatud kauba laeva pardale lastimissadamas, maksab kauba transpordi eest sihtsadamasse ning hangib ja maksab minimaalse kindlustuskatte kauba eest kogu selle teekonna jooksul nimetatud sihtsadamasse. Ostja võtab kogu riski enda kanda kohe, kui kaup on põhiveoks ettenähtud laeva pardal; ta ei võta siiski mingeid kulusid enda kanda enne, kui kaup jõuab nimetatud sihtkohasadamasse. Müüja vastutab ekspordiformaalsuste ja nende kulude eest. Impordiformaalsuste ja võimalike transiidiformaalsuste eest vastutab ostja.

Müüja peab kindlustama kauba hea mainega kindlustusseltsis alates laadimissadamast kuni sihtsadamani. Kindlustus katab kauba kadumise või kahjustumise riski või üldkindlustuse. Müüja saab vedajalt dokumendi, mis kinnitab kauba kohaletoimetamist. Kui see dokument on konossement, peab olema märgitud „pardal“.

Tavaliselt merepraktikas kasutatakse tingimust seda lahtise, mittegabariitse ning ülekaalulise lasti puhul. (Logistiikan Maailma: CIF: Cost, Insurance and Freight To)

#### **4.2.3 FAS**

Tarnetingimuse FAS kohaselt teeb müüja kauba ekspordiks tollivormistuse ja paigutab selle laeva kõrvale nimetatud lähtesadamas. Nimetatud lähtesadam võib olla laadimisdokk või praam, kuid mitte konteinerterminal. Ostja vastutab lasti laadimise eest laevale, samuti kohaliku transpordi, mahalaadimise, impordiformaalsuste ja tollimaksude eest ning edasiveo eest lõppsihtkohta.

Müüja saab vedajalt dokumendi, mis kinnitab kauba üleandmist. See dokument on sageli konossement märgitud „pardal“. Risk läheb üle ostjale, kui kaup on laadimise alguses kai ääres.

Praktikas kasutatakse puisteveol – nafta ja teravilja puhul. Konteinerlasti puhul kasutatakse teine tingimus (FCA). (Logistiikan Maailma: FAS: Free Alongside Ship)

#### **4.2.4 FOB**

FOB tarnetingimuse puhul teeb müüja kauba ekspordiks tollivormistuse ning korraldab selle tarnimise ja laadimise transpordilaeva pardale nimetatud lähtesadamas. Ostja vastutab kõigi kulude ja riskide eest, mis on seotud kauba tarnimisega pärast selle laadimist laevale, sealhulgas transpordi- ja kindlustuskulud ning kõik imporditollimaksud ja teised maksud.

Tingimust kasutatakse tavaliselt puistekauba – nafta või teravilja kauba puhul. (Logistiikan Maailma: FOB: Free On Board)

## **5 Tarnetingimuste kasutamise liinilaevanduses Incoterms 2020 alusel**

Selles peatükis on kirjutatud välja tarnetingimused, mis sobivad kasutamiseks liinilaevanduses. Kuna tingimusi on üsna palju ja igal rühmal asumatel tingimustel on sarnased tunnused, vaadeldakse iga tingimust selle asukoharühma alusel alampeatükis, iga tingimus on kirjeldatakse ning toodetakse peamisi erinevusi. Lihtsustatud vaate saamiseks esitatakse tabelid iga tingimuste kohta. Valiku tegemisel on kasutatud 2019. aasta jaanuaris avaldatud Incoterms 2020 viimast versiooni.

### **5.1 Rühm C – CPT, CIP klauslid**

C rühma kuulub 4 tingimust, millest ainult kaks sobivad liiniveoks. See rühm üldistatakse järgmise punktidega:

- Müüja kohustus on teostada eksporditollivormistus, laadida kaup laeva pardale ja toimetada kaup sihtsadamasse;
- Ostja kohustused on kauba lossimine ja vastuvõtmine sihtsadamasse, kauba toimetamine sihtkohta ja kauba tollivormistus impordiks;
- Riskide ülemineku hetk müüjalt ostjale toimub millal kaup on juba laeva pardal pärast täielikku laadimist.

Kaks klauslit: CPT – Carriage Paid To; eesti keeles: Vedu Makstud Kuni ja CIP – Carriage and Insurance Paid To; eesti keeles: Vedu ja Kindlustus Makstud Kuni on üksteisest veidi erinevad, kuid vaatleme kõigepealt müüja ja ostja sarnaseid kohustusi. Vaadeldavad tingimusi kasutatakse ka mitme transpordiliigi puhul.



Tabel 2. Müüja kohustuste ja riskide jaotamine CPT ja CIP tingimustel. Võrdlustabel.

CPT	CIP
<p>1. Kõik kulud, mis on seotud kauba ja selle transpordiga enne selle üleandmist vedajale, seahulgas on laadimiskulud (vedaja juures) ning võimalikud mahalaadimiskulud, transiidikulud, tollideklaratsiooni kulud (eksport), kõigi ametlike lubade kulud;</p> <p>1.1. Müüja tasub kõik muu kulud, mis on seotud kaupade saatmise ja transpordiga kuni nende üleandmiseni ostjale (näiteks faktuurarve väljastamise ja saatmisega, veolepingu sõlmimise seotud kulud ka);</p> <p>1.2. Müüja on kohustatud teostama ja tasuma eksporditollivormistuse ning abistama ostjat imporditollivormistuse tegemisel.</p>	
<p>2. Müüja kannab kontrollitegevusega seotud kulud, nagu kvaliteedikontroll, mõõtmine, kaalumine, loendamine, nõuetekohaselt märgistatud pakendite tarnimine;</p>	
<p>3. Müüja esitab faktuurarve ja muud vajalikud dokumendid paber kandjal või elektrooniliselt;</p> <p>3.1. Müüja teatab ostjale, kui kaup on vedaja kätte toimetatud, ja esitab ostjale dokumendid, mis võimaldavad ostjal kauba vastu võtta.</p>	
<p>4. Müüja vastutab kauba kahjustumise või kadumise eest enne selle üleandmist vedajale nimetatud kohas ja ettenähtud tähtaja jooksul;</p> <p>4.1. Müüja täidab kõik kohustused vastavalt lepingus sätestatud tarnetingimustele ja ohutusnõuetele;</p> <p>4.2. Müüja vastutab kauba üleandmise eest vedajale kokkulepitud kuupäeval või kokkulepitud tähtaja jooksul.</p>	
<p>5. Müüja peab sõlmima lepingu veoks või korraldama kauba transpordi nimetatud sihtkohta. Kui sellist kohta ei ole olemas, võib müüja valida enda jaoks sobivaima koha;</p>	
<p>6. Müüja ei ole kohustatud sõlmima kindlustust, kuid ta peab ostja nõudmisel andma sellekohast teavet.</p>	<p>6. Müüja peab kindlustama kauba kaotsimineku või kahjustumise vastu.</p> <p>7.1 Müüja poolt CIP raames saadud kindlustuskaitse peab olema vähemalt samaväärne lastiklauslite (A) <i>Institute Cargo Clause (LMA/ IUA)</i> või sarnaste klauslite alusel nõutava kindlustuskattega. Ostja poolt CPT alusel saadud kindlustuskaitse on ostja enda otsustada.</p> <p>7.2 CIP kohaselt peab müüja ostma kindlustust, mis katab kauba väärtuse lepingusumma ulatuses, millele lisandub veel 10% minimaalselt (summa on 110%).</p>

Allikas: Incoterms 2020, lk 41-61, autori koostatud

Ostja kohustused on ka esitatakse tabeli kujul visuaalse ülevaate saamiseks.

Tabel 3. Ostja kohustuste ja riskide jaotamine CPT ja CIP tingimustel. Võrdlustabel.

CPT	CIP
1. Ostja võtab kõik kauba ja selle transpordiga seotud kulud alates kauba üleandmisest vedajale (välja arvatud müüja kohustused), seahulgas on transpordikulud, mahalaadimiskulud, tollivormistus- ja transiidikulud, muud võimalikud kulud seoses impordiformaalsustega (välja arvatud veolepingus sätestatud müüja kohustused); 1.1. Impordi turvakontrolli ja kõigi ametlike lubade saamise kulud.	
2. Ostja võtab vastutuse kauba edasi kohaletoomise eest; 2.1. Ta vastutab kauba kahjustumise või kadumise eest alates kauba üleandmisest vedajale samuti kannab kulud, mis on seotud kauba alates selle laeva pardale toomisest; 2.2. Kannab kauba veoelse kontrolliga seotud kulud (eeldatavasti juhul, kui ekspordiriigi ametiasutused nõuavad sellist kontrolli); 2.3. Ja lisatasud, kui ostja ei teavita müüjat veoajast või sihtkohast.	
3. Ostja aktsepteerib müüja esitatud dokumendid; 3.1. Võtab kulud endale, mis on seotud dokumentide või nendega samaväärsete elektrooniliste vormide hankimisega, mida ostja nõuab kauba importimisel või transiitveol.	
4. Ostja võtab tarnitud kauba vastu; 4.1. Teavitab müüjat tarnekohast ja -kuupäevast.	
5. Ostja teostab ja tasub impordi tollivormistuse ning abistab müüjat ekspordi tollivormistuse tegemisel;	
6. Samuti ei ole kohustatud ostja sõlmima kindlustuslepingut.	

Allikas: Incoterms 2020, lk 41-61, autori koostatud

CPT ja CIP klauslid võib kasutada kõikide transpordiliikide, sealhulgas maantee-, raudtee-, mere-, õhu- ja multimodaalsete vedude puhul. CIP kasutatakse Ro-Ro laevadel, rataskonteineritel ja platvormidel, praamivedudel jms. Juhul, kui kaup pole võimalik laadida maha ühe laeva reelingu, on mõttekas kasutada CPT klauslit. (Tammemägi, 2010, lk 25, 28)

## 5.2 Rühm D – DAP, DPU ja DDP klauslid

D rühma kuulub 3 tingimust, millest kõik sobivad liiniveoks. See rühm üldistatakse järgmise punktidega:

- Müüja vastutus on teostada kõik vajalikud peale- ja mahalaadimistoimingud kuni sihtkohta tarnimiseni, toimetada kaup sihtkohta ja teha kauba ekspordiks tollivormistus;
- Ostja kohustused on kauba tollivormistus (importimiseks) ja kauba kättesaamine laost või muust kokkulepitud kohast;

- Riski ülemineku hetk müüjalt ostjale toimub kauba üleandmisel ostja lattu või muusse kokkulepitud kohta.

Kolm klauslit: DAP – Delivered at Place; eesti keeles: Tarnitud kohale, DDP – Delivered Duty Paid; eesti keeles: Tarnitud, toll tasutud ja DPU – Delivered at Place Unloaded; eesti keeles: Tarnitud, mahalaaditud on üksteisest veidi erinevad, kuid vaatleme kõigepealt müüja ja ostja sarnaseid kohustusi. Vaadeldavad tingimusi kasutatakse ka mitme transpordiliigi puhul.

Tabel 5. Müüja kohustuste ja riskide jaotamine DAP, DDP ja DPU tingimustel. Võrdlustabel.

DAP	DDP	DPU
<p>1. Hoolitseda kauba seisukorra eest. Peab ta anda kauba ostjale üle, kokkulepitud sihtkohas ja kellajal ostja käsutusse saabuval transpordivahendil;</p> <p>1.1. tasuda kulud ja kanna kauba kadumise või kahjustumise riski kuni kauba üleandamiseni. Risk läheb müüjalt ostjale üle siis, kui kaup on nimetatud sihtkohas mahalaadimiseks valmis. Võimalik on teised võimalikud kulud: laadimiskulud, veoelse kontrolli kulud; teised kulud seotud kohaletoimetamisega;</p> <p>1.2. järgida transportimise ajal kõiki ohutusnõudeid, mis on seotud kauba transportimisega.</p>	<p>1. Hoolitseda kauba seisukorra eest. Peab ta anda kauba ostjale üle, määratud sihtkohas ja kellajal ostja käsutusse saabuval transpordivahendil;</p> <p>1.1. müüja toimetab kauba ostjale nimetatud sihtkohta, kuid võib vastutada või mitte vastutada kauba mahalaadimise eest;</p> <p>1.2. tasuda kulud ja kanna kauba kadumise või kahjustumise riski kuni kauba üleandamiseni. Risk läheb müüjale kuni kauba üleandamiseni nimetatud sihtkohas. Võimalikud teised kulud on: laadimiskulud, veoelse kontrolli kulud; teised kulud seotud kohaletoimetamisega;</p> <p>1.3. järgida transportimise ajal kõiki ohutusnõudeid, mis on seotud kauba transportimisega.</p>	<p>1. Hoolitseda kauba seisukorra eest. Peab ta anda kauba ostjale üle, määratud sihtkohas ja kellajal ostja käsutusse saabuval transpordivahendil;</p> <p>1.1. tarnib müüja kauba ostjale nimetatud sihtkohta ja vastutab kõigi kaupade sihtkohta toimetamisega seotud kulude, sealhulgas tollimaksude ja maksude eest;</p> <p>1.2. tasub kulud ja kannab kauba kadumise või kahjustumise riski kuni kauba üleandamiseni (DPU kohaselt läheb kauba kadumise või kahjustumise risk müüjalt ostjale üle kauba mahalaadimisel nimetatud sihtkohas). Seahulgas on teised võimalikud kulud: laadimiskulud, veoelse kontrolli kulud; teised kulud seotud kohaletoimetamisega;</p> <p>1.3. järgib transportimise ajal kõiki ohutusnõudeid, mis on seotud kauba transportimisega;</p> <p>1.4. laadib kauba maha tarnekoahas.</p>
<p>2. Täita kõik formaalsused, mis on seotud kauba ekspordiga ja selle transiidiga läbi mis tahes riigi enne tarnimist. Müüja peab läbi</p>	<p>2. Täita kõik formaalsused, mis on seotud kauba ekspordiga ja impordiga ning selle transiidiga läbi mis tahes riigi enne tarnimist.</p>	<p>2. Täita kõik formaalsused, mis on seotud kauba ekspordiga ja selle transiidiga läbi mis tahes riigi enne tarnimist. Müüja peab läbi</p>

viima ja tasuma kõik ekspordi ja transiidi tolliprotseduurid, samuti abistama ostja impordivormistusega;	Müüja peab läbi viima ja tasuma kõik ekspordi ja transiidi tolliprotseduurid, samuti abistama ostja impordivormistusega;	viima ja tasuma kõik ekspordi ja transiidi tolliprotseduurid, samuti abistama ostja impordivormistusega;
3. Esitada kaubaarve ja muud vajalikud dokumendid paberkandjal või elektroonilisel kujul ostjale;		
4. Oma kulul sõlmida lepingut või kauba transportimise nimetatud sihtkohta eest maksta. Kui sellist kohta pole määratud, võib müüja valida tema sobivam punkt.		
5. Ekspordipakendi ning märgistamise muretsemine ja kauba transpordiks ettevalmistamine. Ta peab tagama, et kaup oleks õiges koguses ja vajadusel pakendama ise (lugema, kaaluma kaup).		
6. Müüja ei ole kohustatud sõlmima kindlustust.		

Allikas: Incoterms 2020, lk 63-89, autori koostatud

Ostja kohustused on ka esitatakse tabeli kujul visuaalse ülevaate saamiseks.

Tabel 6. Ostja kohustuste ja riskide jaotamine DAP, DDP ja DPU tingimustel. Võrdlustabel.

DAP	DDP	DPU
<p>1. Võta kauba kokkulepitud sihtkohas vastu ja laadida selle saabuvast transpordivahendist maha;</p> <p>1.1. tasuda kauba kokkulepitud hinna (märgitud müügilepingus);</p> <p>1.2. kauba vastuvõtmiseks aktsepteerida müüja poolt antud dokumente;</p> <p>1.3. vastutada kauba kahjustumise või kaotsimineku eest alates selle üleandmise hetkest;</p>	<p>1. Võta kauba vastu ja tasuda kauba märgitud müügilepingus hinna;</p> <p>1.1. kanna kaubaga seotud kulud pärast tarnimist (mahalaadimiskulud);</p> <p>1.2. kõik täiendavad kulud, mida müüja kannab, kui ostja ei täida kohustust aidata kaasa vajalike dokumentide hankimisel või kui ta ei teavita eksportijat tarneajast ja kohast.</p>	<p>1. Võta kauba vastu ja tasuda kauba märgitud müügilepingus hinna;</p> <p>1.1. Tasuda kõik lisakulud juhul, kui ostja ei täida oma lepingus sätestatud kohustusi;</p> <p>1.2.</p>
<p>2. Tasuda kulud ja kanna kauba kadumise või kahjustumise riski pärast (müüja) üleandmist</p>	-	-
<p>3. Hoolitseda impordiformaalsuste eest</p>		<p>3. Tasuda impordiformaalsustega seotud kulud: toll, maksud, impordiluba, impordi turvakontroll ja kõigi ametlike lubade saamise kulud;</p> <p>3.1. kanna imporditollimisega seotud dokumentide hankimise kulud.</p>
<p>4. Teatada müüjale määratud sadama või ükskõik tarnekoha, transpordivahendite liike ja tarnekuupäeva mis on seotud kaubaga.</p>	<p>4. Kui mõlemad pooled on kokku leppinud, et ostja on kohustatud määrama tarneaja ja -koha, peab ta sellest ka müüjat eelnevalt teavitama.</p> <p>4.1. Ostja on kohustatud abistama müüjat (taotluse korral) kõigi impordi-, ekspordi- ja transiididokumentide hankimisel.</p>	<p>4. Teavitada müüjat eelnevalt kõigist transpordiga seotud turvanõuetest, laeva nimest, laadimiskohast ja võimalikust tarnekuupäevast.</p> <p>4.1. Ostja abistab müüjat tema nõudmisel, vastutusel ja kulul ekspordi- ja transiitformaalsuste täitmiseks vajalike dokumentide hankimisel.</p>
<p>5. Ostja ei ole kohustatud sõlmima kindlustuslepingut, kuid peab müüja nõudmisel esitama selleks teavet.</p>		

### 5.3 Rühm E – EXW klausel

EXW – Ex Works; eesti keeles: Hangitud tehases. Seda klauslit kasutatakse mitmeliigilise transpordi puhul. See on ainuke klausel kuulub rühmale E, kus müüja annab kauba ostjale nimetatud tarnekoahas.

Müüja kohustused hõlmavad:

1. Hoolitseda kauba eest. Müüja peab toimetama kauba ostjale määratud kohale. Ta saab seda teha kahel viisil: tarnida ostjale kättesaadavaks kindlaksmääratud kohas (tehases, laos jm) või nimetatud koht võib olla mitte olla müüja ruum/ territoorium;
  - 1.1. tasuda kulud, mis on seotud kauba transpordiga kuni tarnimis-kohani (välja arvatud ostja kulud). Sellised kulud võib olla mahalaadimiskulud, ekspordi tollivormistuskulud, veodokumentide ko haletoimetamise kulud;
  - 1.2. võta vastutuse kauba kahjustumise või kadumise eest kuni üleandmiseni kokkulepitud kohas ja ajal;
  - 1.3. järgida kõiki transpordi ohutusnõudeid sihtkohta transportimisel;
  - 1.4. teavitada ostjat tarnimist.
2. Täita ja tasuda kõik ekspordi- ja transiitformaalsused ning abistama ostjat impordiformaalsuste täitmisel;
3. Faktuurarve ja muu dokumentatsiooni esitamine. Müüja esitab faktuurarve ja muud vajalikud dokumendid paberkandjal või elektrooniliselt;
4. Sõlmida leping või korraldada kauba transport nimetatud sihtkohta omal kulul. Kui sellist kohta ei ole märgitud, võib müüja valida selleks kõige sobivama koha;
5. Teavitada ostjat tarnimist;
6. Ekspordipakendi ning märgistamise muretsemine ja kauba transpordiks ettevalmistamine. Müüja peab tagama, et kaup oleks õiges koguses, vajadusel pakendama kaup ise ning kaaluma.

Ostja kohustused on:

1. Võta tarnitud kauba määratud kohast;
  - 1.1. Maksta kauba hinna vastavalt müügilepingu sätestatule;

- 1.2. Maksta sellise kauba kulude eest, mis on seotud kaubaga alates kauba kohaletoimetamise hetkest, samuti võimalikud mahalaadimiskulud, impordi tollivormistuse kulud või võimalikud teised kulud, mida müüja kannab seoses impordiformaalsustega;
  - 1.3. Võta vastu müüja poolt esitatud dokumendid, et ta saaks kauba vastu võtta;
  - 1.4. Võta vastutuse kauba kahjustumise või kaotsimineku eest alates kauba üleandmisest.
2. Teostada ja tasuda imporditollivormistuse ja aita müüjat eksporditollivormistuse teostamisel;
  3. Teatada müüjale määratud tarnesadama/ koha, transpordivahendi ja tarnekuupäeva kohta;

Tarnetingimus EXW on üldkasutatav kaubandustingimus, mis paneb ostjale maksimaalse vastutust. Selle tingimuse kohaselt vastutab müüja ainult kauba kättesaadavaks tegemise eest oma ruumi või määratud territooriumil ja ostja vastutab kõigi kulude ja riskide eest, mis on seotud kauba viimisega müüja ruumidest lõppsihtkohta. (Incoterms 2020, lk 21-27)

Tarnetingimust võib kasutada eri liiki veetavate kaupade puhul, sealhulgas, kuid mitte ainult, järgmiste kaupade puhul: suured masinad ja seadmed, toorained, põllumajandustooted, ehitusmaterjalid, elektroonika tooted, tekstiil ja rõivad, kemikaalid ja farmaatsiatooted. Üldiselt kasutatakse EXW tarnetingimust kaupade puhul, mis on toodetud või ladustatud müüja ruumides ja mis ei vaja müüja poolt enne transporti täiendavat käitlemist või töötlemist. Seda tarnetingimust kasutatakse sageli siseriiklikes kaubandustehingutes, kui ostja ja müüja asuvad samas riigis, või rahvusvahelistes kaubandustehingutes, kui ostjal on vahendid ja teadmised, et korraldada kauba transport ise. (WallStreetMojo)

#### **5.4 Rühm F – FCA klausel**

FCA – Free Carrier; eesti keeles: Franko vedaja. Seda klauslit kasutatakse mitmeliigilise transpordi puhul. Franko vedaja klausel tähendab, et müüja toimetab kauba ostjale ühe või kahe viisil. Esimene võimalus on kus nimetatud koht on müüja ruum/ territoorium, siis toimetatakse kaup kohale ja kaup laaditakse ostja korraldatud sõidukile. Teine võimalus on kui nimetatud koht on muu koht, kus tarnitakse kaup.

Müüja kohustused hõlmavad:



1. Hoolitseda kauba eest. Müüja peab hoolitseda kauba kohaletoomise ja üleandmise vedajale;
  - 1.1. tasuda maksud, tollimaksud ja täiendavad ametlikud ekspordimaksud ja muud toodete jaoks erimaksud.
2. Esitada vajalikud ekspordilitsentsid või muu loa hankida, muu dokumentatsioon;
  - 2.1. Samuti kaupade üleandmist kinnitava dokumendi või samaväärse elektroonilise versiooni esitada;
  - 2.2. Äriarve või samaväärse elektroonilise versiooni kohustus koostada ja saata;
  - 2.3. Esitada kauba, faktuurarve ja muud lepingus nõutavad ja täpsustatud vastavust tõendavad dokumendid. Ostja nõudmisel ja kulul esitab müüja veodokumendid ja aitab nende hankimisel.
3. Teavitada ostjat sellest, et kaup on üle antud ja usaldatud edasi vedajale või et vedaja ei ole seda kokkulepitud ajal vastu võtnud. Esitada tarnetõend;
4. Ekspordipakendi ning märgistamise muretsemine ja kauba transpordiks ettevalmistamine. Müüja peab tagama, et kaup oleks õiges koguses, vajadusel pakendama kaup, kui kaupa ei veeta eelnevalt pakkimata. Samuti ka teostada kvaliteedikontrolli, mõõtmise, kaalumise ja kauba loendamise protseduurid;
5. Nimetada isiku, kes edasi liikumisel vastutab kauba laadimise eest ostja sõidukile;

Ostja kohustused on:

1. Kauba eest kokkulepitud hinna tasuda (müügilepingus määratud);
  - 1.1. Tasuda seoses kaubaga alates selle üleandmisest ostja määratud vedaja käsutusse (sealhulgas tollimaksud, maksud ja muud ametlikud tasud);
  - 1.2. Võta endale lisatasud, mis tulenevad sellest, et müüja ei ole määranud vedaja või ei ole teatanud müüjale vedaja nime ja kokkulepitud kuupäeva, mil kaup tuleb vedajale üle anda.
2. Võtta sissetulevaid kaupu vastu lepingus eelnevalt kokkulepitud kohas ning laadida maha transpordivahendist ostja poolt osutatud vedaja terminalis;
  - 2.1. Vastutada kõiki eest, mis on seotud impordiküsimustega ja kauba transpordiga alates hetkest, mil müüja annab kauba kullerile üle;
  - 2.2. Kanda kauba kadumise või kahjustumise riski alates kauba üleandmisest kullerile;
  - 2.3. Täita kõik vajalikud transiitformaalsused ja valmistada kauba impordiks ette.

3. Kauba lähte- ja/ või päritoluriigis väljastatud dokumentide või nende elektrooniliste ekvivalentide (välja arvatud tavalised saatekirjad) hankimine, mida ostja nõuab kauba impordiks või transiidiks;
  - 3.1. Müüja teavitamine kuupäevast ja kohast, kus kaup antakse üle vedajaile;
4. Tellida transport.

Klausel FCA kasutatakse laialdaselt kaubanduses, mille põhjal määratakse vastutust veo toimumise eest vedajale ning vastutuse transpordi korraldamise ja selle eest tasumise eest ostjale. Klausel annab ostjale ja müüjale paindlikkust kauba transpordi korraldamisel. Seda tingimust saavad kasutada ka juhtudel, kus ostjal ei pruugi olla selget ettekujutust müüja riigi transpordilogistikast või müüjal ei pruugi olla vahendeid transpordi korraldamiseks lõppsihtkohta. (Incoterms 2020, lk 29-39)

Üldiselt sobib FCA veotingimus paljude kaupade jaoks ja seda kasutatakse laialdaselt rahvusvahelistes kaubandustehingutes. Konkreetsed kaubad, mida FCA tingimustel veetakse, sõltuvad ostja ja müüja vahelisest kokkuleppest ja konkreetsetest veonõuetest.

## Kokkuvõte

Lõputöös on uuritud, kui suur probleem on Incoterms 2020 tarnetingimuste ebaõige kasutamine liinilaevade puhul. Probleemi täpsemaks mõistmiseks esitati küsimusi erinevatele laevandusorganisatsioonidele tarneklauslite kasutamise kohta, kuid kahjuks vastas kümnest saadetud kirjast ainult üks organisatsioon. Ühe kirja vastuse põhjal on võimatu teha selgeid järeldusi, kuid on selgus, et probleem on merepraktikas olemas. Küsimused, mis aitasid kaasa põhieesmärgi saavutamisele õigete tarnetingimuste tundmaõppimisel ja probleemide lahendamisele, olid järgmised:

1. Milliseid tarnetingimusi saab kasutada liinivedude puhul?
2. Miks ei saa kasutada muid tarnetingimusi? Millised on erinevused teineteistest?

Autor toetab arvamust, et mitte kõiki Incoterms tingimusi on võimalik kasutada liinivedude puhul, sellistel põhjustel, mis seisnevad fikseeritud sõiduplaanides, konteinerivedude peamise kaubaliigi tõttu või muid põhjustel. Lähtudes seatud probleemist ning hüpoteesist kujunes käesoleva töö põhieesmärk – tuua selgust Incoterms kasutamisse liinilaevanduses, või lihtsalt öeldes, tutvustada liinilaevadele sobivaid tarnetingimusi selle kasutamise nüanssiga. Eesmärgi saavutamiseks olid püstitatud uurimisküsimused, millest autor oma töö käigus pidas kinni. Töö käigus kasutati kvalitatiivseid ja kvantitatiivseid uurimismeetodeid. Uurimisstrateegia on usaldusväärsete allikate analüüsimine, saadud teabe sünteesimine, deduktsioon usaldusväärsete allikate põhjal.

Töö teoreetiline osa on pigem tutvustus taustaga. Kõigepealt selgitasime, mis on Rahvusvaheline Kaubanduskoda ja selle roll maailmamajanduses, kuidas eristada liinilaeva- ja trampvedusid, ning mis on Incoterms ja kuidas need on üles ehitatud, vaatlesime üldiselt kõiki 11 kehtivat tarnetingimust ja lõpuks on toodud väga oluline tööosa, kus saime teada, millised tarnetingimused sobivad liinilaevavedude jaoks.

Töö põhieesmärgid on täidetud. Antud lõputöö käigus selgus, et liinivedude puhul võib kasutada sisuliselt kõiki Incoterms 2020 tarnetingimusi välja arvatud veetranspordi tarnetingimusi FAS, FOB, CFR, CIF. Tarnetingimused, nagu EXW ja FCA, sobivad kasutamiseks mis tahes

transpordiliigi puhul, samas kui teised, nagu FOB ja CFR, on spetsiifilised meretranspordi jaoks. Liiniveo puhul võib kasutada need tarnetingimusi milliste alusel veetakse kaup/ last ühe transpordiliigiga ilma ümberlaadimise või vahepealse käitlemiseta. Meretranspordi puhul on siiski vaja meretranspordi eritingimusi, et jaotada õigesti kulud ja riskid, mis on seotud kaupade meretranspordiga, sealhulgas vastutus kaupade peale- ja mahalaadimise eest veosadamas ja sihtkohas, ning vajalike lubade ja dokumentide hankimine.

Liinilaevanduse kontseptsioon on lihtne: laev liigub sadamasse, laadib või lossib konteineri (kaup/ last) ja suundub teatud sihtkohta, regulaarset marsruuti mööda. Liinilaevandust kasutatakse multimodaalsete ja intermodaalsete vedude logistikaketi tähtsaima osana, kusjuures osutatakse väga tihti teenust “uksest ukseni”. Suur konteinerilaev võib vedada kuni 24 000 TEUd, erinevate konteinerite arv ulatub tuhandeteni ja rohkem, iga konteiner võib sisaldada kas ühe või mitme kaubasaatja lasti.

Kuigi mõned Incoterms 2020 tarnetingimused võivad kasutada liinilaevade puhul, ei sobi kõik neist meretranspordi puhul, mis nõuab spetsiaalseid tarnetingimusi, et jaotada nõuetekohaselt kaupade mereveoga seotud kulud ja riskid. Kuna probleem oli praktiliselt võimatu uurida, et objektiivseid järeldusi ühe vastuse põhjal ei saa teha, seega antud töö järeldused põhinevad usaldusväärsete allikate analüüsi alusel. Liinivedude transpordiks sobivad järgmised tarnetingimused: CPT, CIP (rühm C); DAP, DPU, DDP (rühm D); EXW (rühm E); FCA (rühm F). Need tarnetingimused määratlevad müüja ja ostja kohustused ja riskid erinevalt sõltuvalt asuva rühmast. Siiski saab kasutada selliseid tarnetingimusi liinivedude puhul, sest lasti on juba algselt konteinerisse laaditud ja see tuleb vaid koos tõsteseadmetega terminali juures laevale laadida. Mõnel liinilaeval on oma laadimisseadmed. Laeva laadimine ei ole nende tingimuste puhul tavaliselt tarnetingimus. Tingimuste puhul on määratletud ostja ja müüja kohustused ja vastutus seoses kauba tarnimise, riski ja kulude ülekandmise ning tarnekohaga. Nõutakse, et kaup oleks nõuetekohaselt pakitud ja märgistatud ning vastaks kõigile asjakohastele eeskirjadele ja standarditele.

## Võõrkeelne lühikokkuvõte

The thesis has investigated how big a problem the incorrect use of Incoterms 2020 delivery terms is for liner shipping. In order to better understanding given problem, questions were sent to various shipping organizations about the use of delivery clauses, but unfortunately only one organization responded out of ten sent. It is impossible to state clear conclusions from the one response, but the problem exists in maritime practice. The questions that contributed to the main objective of understanding the correct delivery terms and solving the problems were:

1. Which delivery terms be appropriate for using in liner shipping?
2. Why other delivery terms cannot be used? How do these terms differ from each other?

The author supports the view that not all Incoterms can be used for liner shipping, for reasons such as fixed schedules, the main type of goods transported by container or other reasons. Based on the stated problem and hypothesis, the main objective of this work was to bring clarity to the use of Incoterms in liner shipping, or simply put, to introduce the nuances of its use in the appropriate delivery terms for liner shipping. In order to achieve this objective, research questions were set and the author followed these in the course of his work. Qualitative and quantitative research methods were used. The research strategy is to analyse reliable sources, synthesise the information obtained, deduction from reliable sources.

The theoretical part of the thesis is more an informative nature. First of all, we learned what the International Chamber of Commerce organization is and its role in the world economy, how to distinguish between liner and tramp shipping, what Incoterms are and how they are structured, we looked at all 11 applicable delivery terms in general, and finally there is a very important part of the work where we learned which delivery terms are suitable for liner shipping.

The main objectives of the work have been completed. This research show that Incoterms 2020 can be used for several modes of transport in liner shipping, but not for maritime transport. Delivery terms such as EXW and FCA are suitable for any mode of transport, while others such as FOB and CFR are specific for maritime transport. In the case of liner shipping, these delivery terms can be used for goods/ cargo transported by one mode of transport without transshipment or

intermediate handling. However, in the case of maritime transport, specific maritime transport conditions are necessary to correctly allocate the costs and risks involved in the transport of goods by sea, including the responsibility for loading and unloading of goods at the port of loading and at the place of destination, and the acquisition of the necessary permits and documentation.

The concept of liner shipping is simple: a ship enters a port, loads or unloads a container (goods/cargo) and heads to a specific destination, following a regular route. Liner shipping is used as a key part of the logistical chain for multimodal and intermodal transport, very often providing a door-to-door service. A large container vessel can carry up to 24 000 TEU, the number of different containers ranges from thousands to thousands and more, each container can contain the cargo of one or more shippers.

While some Incoterms 2020 delivery terms may be suitable for liner shipping, not all of them are suitable for maritime transport, which requires specific delivery terms to properly allocate the costs and risks associated with the carriage of goods by sea. Since the problem was practically impossible to research, no objective conclusions can be drawn from a single response of shipping organization, so the conclusions of this thesis are based on an analysis of main reliable sources. The following delivery terms are suitable for liner shipping: CPT, CIP (Group C); DAP, DPU, DDP (Group D); EXW (Group E); FCA (Group F). These delivery terms define the obligations and risks of the seller and the buyer differently depending on the group to which they belong. However, such delivery terms can be used for liner shipping, as the cargo is already initially loaded into the container and only needs to be loaded on board the vessel at the terminal with the lifting equipment. Some liner vessels have their own loading equipment. Loading is not normally a delivery terms under these terms. They define the obligations and responsibilities of the buyer and the seller regarding the delivery of the goods, the transfer of risk and costs and the place of delivery. They require that the goods are properly packaged, labelled and comply with all relevant rules and standards.

## Viidatud allikad

Abbas., W. (2021). *UAE: Up to Dh500,000 fine, jail for forging document*. Allikas: <https://www.khaleejtimes.com/uae/uae-up-to-dh500000-fine-jail-for-forging-document> (29.03.2023)

AIT Worldwide Logistics. (n.d.). *Incoterms CPT: Carriage Paid To*. Allikas: <https://www.aitworldwide.com/incoterms-cpt> (04.04.2023)

AIT Worldwide Logistics. (n.d.). *Incoterms DPU: Delivered at Place Unloaded*. Allikas: <https://www.aitworldwide.com/incoterms-dpu> (04.04.2023)

Arab Trade Union Confederation. (2020). *Impact of the Covid 19 on the Transport Industry*. Allikas: [https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/impact\\_of\\_covid-19\\_on\\_transportation.pdf](https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/impact_of_covid-19_on_transportation.pdf) (27.03.2023)

Carriage of Goods by Sea Act 1971. (1979). *Hague-Visby Rules*. Allikas: Carriage of Goods by Sea Act 1971: <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/haguevisbyrules.htm> (24.03.2023)

Cogoport. (2021). *Incoterms 2020: Changes That you Need to Know*. Allikas: <https://www.cogoport.com/en-IN/blogs/incoterms-2020/> (30.03.2023)

Customs Cargo Clearance. (n.d.). *Термин Инкотермс FOB: когда выгодно погрузить товар на корабль заказчика*. Allikas: <https://cc-customs.ru/stati/usloviya-fob/> (30.03.2023)

Deepesh, P. (2023). *UCP 600 (Uniform Customs & Practice for Documentary Credits) - What does UCP 600 mean?*. Allikas: <https://www.tradefinanceglobal.com/letters-of-credit/ucp-600/> (22.03.2023)

Estonian Chamber of Commerce and Industry. (2020). *Certificate of origin*. Allikas: Eesti Kaubandus-Tööstuskoda: <https://www.koda.ee/en/services/certificate-of-origin> (28.03.2023)

Eurosender. *Updated Incoterms 2020: terms for importing and exporting*. Allikas: [https://www.eurosender.com/en/incoterms?gclid=CjwKCAjwzuqgBhAcEiwAdj5dRonYnrjd-rU85CfwPU5MkqA1luMybshqcRJp6IvJigqeRMqhDx3S\\_xoCGNMQAvD\\_BwE](https://www.eurosender.com/en/incoterms?gclid=CjwKCAjwzuqgBhAcEiwAdj5dRonYnrjd-rU85CfwPU5MkqA1luMybshqcRJp6IvJigqeRMqhDx3S_xoCGNMQAvD_BwE) (22.03.2023)

Hoffmann., J. (1998). *Concentration in liner shipping: its causes and impacts for ports and shipping services in developing regions*. (lk 57-58)

ICC. (2015). *ICC Corporate Responsibility and Anti-corruption Fact Sheet*. Allikas: ICC Finland: <https://www.icc.fi/wp-content/uploads/ICC-Corporate-Responsibility-and-Anti-corruption-Fact-Sheet-May-2015.pdf> (23.03.2023)

ICC. (2016). *ICC (International Chamber of Commerce)*. Allikas: ICC Poland: <https://www.iccpolska.pl/en/icc> (22.03.2023)

ICC. (2017a). *The Incoterms® rules 2010*. Allikas: ICC: <https://iccwbo.org/news-publications/icc-rules-guidelines/incoterms-rules-2010/> (30.03.2023)

ICC. (2017b). *Certificates of Origin*. Allikas: ICC: <https://iccwbo.org/resources-for-business/certificates-of-origin/> (23.03.2023)

ICC. (2017c). *Dispute Resolution*. Allikas: ICC: <https://iccwbo.org/about-us/who-we-are/dispute-resolution/> (22.03.2023)

ICC. (2017d). *Global governance*. Allikas: ICC: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/global-governance/> (18.03.2023)

ICC. (2017e). *Incoterms® rules history*. Allikas: ICC: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/> (10.03.2023)

ICC. (2017f). *Maritime piracy*. Allikas: ICC: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/trade-investment/maritime-piracy/> (23.03.2023)



ICC. (2017g). *Member companies*. Allikas: ICC: <https://iccwbo.org/about-us/global-network/member-companies/> (18.03.2023)

ICC. (2017h). *UN endorses ICC Uniform Rules for Forfeiting*. Allikas: ICC: <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/un-endorses-icc-uniform-rules-forfeiting-urf-800/> (23.03.2023)

ICC. (2018a). *Chairmanship and Secretary General*. Allikas: ICC: <https://iccwbo.org/about-us/governance/chairmanship-secretary-general/> (18.03.2023)

ICC. (2018b). *ICC International Court of Arbitration®*. Allikas: ICC: <https://iccwbo.org/dispute-resolution-services/icc-international-court-arbitration/> (23.03.2023)

ICC. (2019). *Incoterms 2020. ICC rules for the use of domestic and international trade terms*. France. (lk 21-27, 29-39, 63-71, 135-182)

ICC. (2020). *Electronic Certificates of Origin*. Allikas: ICC: <https://iccwbo.org/resources-for-business/certificates-of-origin/electronic-certificates-origin/> (23.03.2023)

ICC. (2023a). *Centenary of the ICC Court*. Allikas: ICC: <https://iccwbo.org/dispute-resolution-services/centenary-icc-court/> (10.03.2023)

ICC. (2023b). *Incoterms® Rules history*. Allikas: ICC: <https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/incoterms-rules-history/> (30.03.2023)

International Trade Administration U.S. Department of Commerce. (n.d.). Know Your Incoterms. Allikas: International Trade Administration U.S.: <https://www.trade.gov/know-your-incoterms#:~:text=Incoterms%2C%20widely%2Dused%20terms%20of,clearance%2C%20and%20other%20logistical%20activities.> (31.03.2023)

John Pipe International. (2021). *All 11 Incoterms for Air Freight: What Do They Mean?*. Allikas: <https://www.johnpipe.co.uk/air-freight-incoterms-glossary/> (29.03.2023)

Laukineitis., Svajūnas. (2021). *Клайпедский порт – лидер по грузообороту в странах Балтии*. <https://www.delfi.lt/ru/news/economy/klajpedskij-port-lider-po-gruzooborotu-v-stranah-baltii.d?id=88480727> (18.05.2023)

Lehmann, F., Lehmann, J.-P. (2010). *Peace and Prosperity through World Trade*. New York: Cambridge University Press.

Lin., A. (n.d.). *What Is a Delivery Order (D/O)?* Allikas: <https://www.freightcourse.com/what-is-a-delivery-order/> (29.03.2023)

Logistiikan Maailma. (n.d.). *CFR: Cost and Freight*. Allikas: <https://www.logistiikanmaailma.fi/en/contracts/terms-of-delivery/incoterms-2020/cfr/> (05.04.2023)

Logistiikan Maailma. (n.d.). *CIF: Cost, Insurance and Freight*. Allikas: <https://www.logistiikanmaailma.fi/en/contracts/terms-of-delivery/incoterms-2020/cif/> (05.04.2023)

Logistiikan Maailma. (n.d.). *CIP: Carriage and Insurance Paid To*. Allikas: <https://www.logistiikanmaailma.fi/en/contracts/terms-of-delivery/incoterms-2020/cip/> (04.04.2023)

Logistiikan Maailma. (n.d.). *DAP: Delivered At Place*. Allikas: <https://www.logistiikanmaailma.fi/en/contracts/terms-of-delivery/incoterms-2020/dap/> (04.04.2023)

Logistiikan Maailma. (n.d.). *DDP: Delivered Duty Paid.* Allikas:  
<https://www.logistiikanmaailma.fi/en/contracts/terms-of-delivery/incoterms-2020/ddp/>  
(04.04.2023)

Logistiikan Maailma. (n.d.). *EXW: Ex Works.* Allikas:  
<https://www.logistiikanmaailma.fi/en/contracts/terms-of-delivery/incoterms-2020/exw/>  
(04.04.2023)

Logistiikan Maailma. (n.d.). *FAS: Free Alongside Ship.* Allikas:  
<https://www.logistiikanmaailma.fi/en/contracts/terms-of-delivery/incoterms-2020/fas/>  
(05.04.2023)

Logistiikan Maailma. (n.d.). *FCA: Free Carrier.* Allikas:  
<https://www.logistiikanmaailma.fi/en/contracts/terms-of-delivery/incoterms-2020/fca/>  
(05.04.2023)

Logistiikan Maailma. (n.d.). *FOB: Free On Board* Allikas:  
<https://www.logistiikanmaailma.fi/en/contracts/terms-of-delivery/incoterms-2020/fob/>  
(05.04.2023)

Manaadiar., H. (2020a). *Is there a connection between Incoterms® and the shipping line..??.* Allikas:  
<https://www.shippingandfreightresource.com/incoterms-and-the-shipping-line/>  
(29.03.2023)

Manaadiar., H. (2020b). *Liner and Tramp Service – similarities and differences.* Allikas:  
<https://www.shippingandfreightresource.com/liner-and-tramp-service-similarities-and-differences/> (28.03.2023)

Menon., H. (2021). *What Are Liner Services and Tramp Shipping?* Allikas:  
<https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-are-liner-services-and-tramp-shipping/>  
(24.03.2023)

Miashkova., Y. (2022). *Multimodal Transportation: Definition, Challenges, and Solutions*. Allikas: <https://www.track-pod.com/blog/multimodal-transportation/> (04.04.2023)

Miller., G. (2022). *Shipping lines still raking in billions despite sinking cargo demand*. Allikas: <https://www.freightwaves.com/news/shipping-lines-still-raking-in-billions-despite-sinking-cargo-demand> (27.03.2023)

MoverDB. (n.d.). *Guide to Incoterms® 2020 in 2023*. Allikas: <https://moverdb.com/incoterms-2020-guide/> (05.04.2023)

Noah., D. (2020). *Understanding International Sales Contracts*. Allikas: <https://www.shippingsolutions.com/blog/international-sales-contracts> (29.03.2023)

Ricqles., Jerome. (2020). *Connecting Liner Terms with Incoterms®*. Allikas: <https://market-insights.upply.com/en/connecting-liner-terms-with-incoterms> (06.04.2023)

Riigikogu. (2023). *Kaubandusliku meresõidu seadus*. Allikas: KMSS: <https://www.riigiteataja.ee/akt/KMSS> (28.03.2023)

Shipitee OÜ. (n.d.). *Faktuur- ja proforma arvete täitmine*. <https://www.shipit.fi/et/teenused/juhiseid/vaeliskaubandus-ja-kaeibemaks/faktuurarve-ja-proforma-arve> (28.03.2023)

Zbyszewski, M. (2020). *The 3 Main Purposes of Incoterms®*. Allikas: <https://info.expeditors.com/horizon/the-3-main-purposes-of-incoterms> (22.03.2023)

Tammemägi., T. (2010). *Incoterms® 2010. Rahvusvahelise Kaubanduskoja ICC siseriiklike ja rahvusvaheliste kaubandustingimuste kasutusreeglid*. Tallinn: Eesti Mereakadeemia Raamatukogu. (lk 12-13, 15-17, 20)

UNCTAD. (2018). *Review of Maritime Transport 2018*. Allikas: UNCTAD:  
[https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_en.pdf) (14.04.2023)

UNCTAD. (2021). *Review of Maritime Transport 2021*. Allikas: UNCTAD:  
[https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021\\_en\\_0.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf) (18.05.2023)

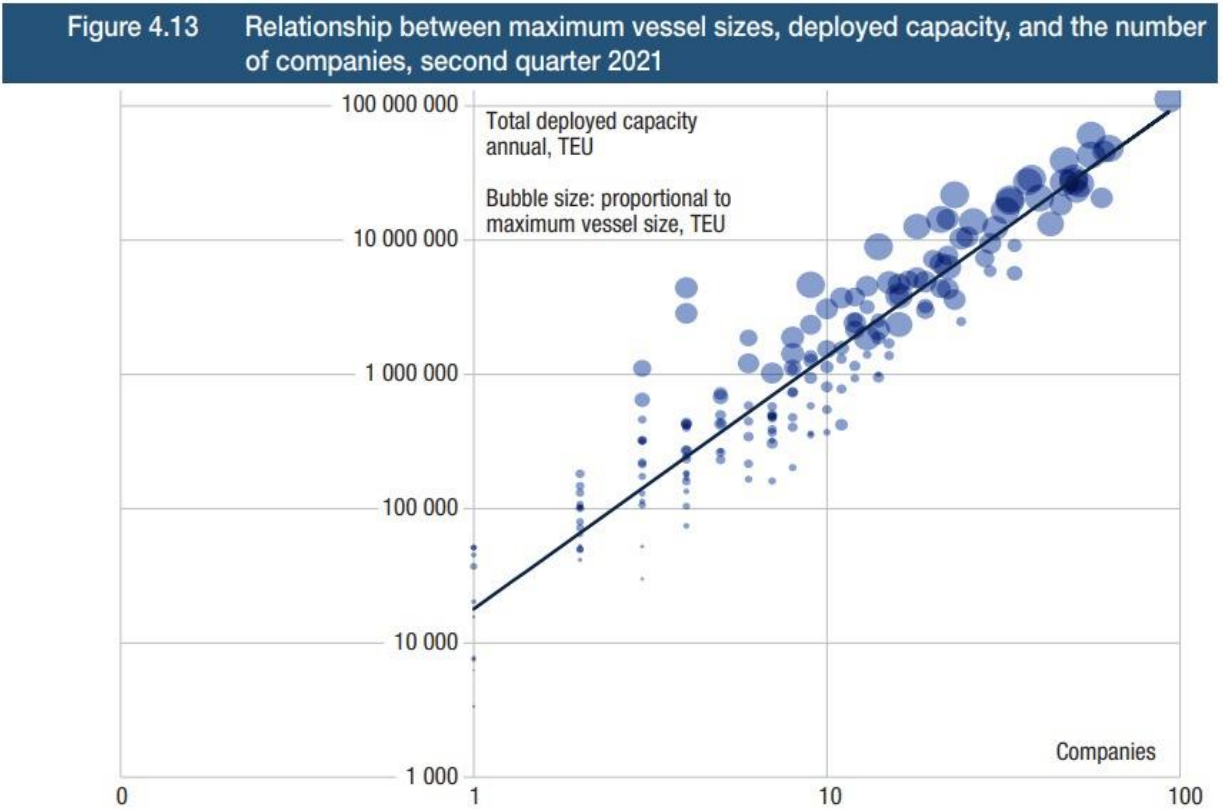
UNCTAD. (2022). *COVID-19 and Maritime Transport: Navigating the Crisis and Lessons Learned*. Allikas: UNCTAD: [https://unctad.org/system/files/official-document/tcsdtlinf2022d1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/tcsdtlinf2022d1_en.pdf) (27.03.2023)

USCIB. (2015). *International Chamber of Commerce (ICC)*. Allikas: USCIB:  
<https://uscib.org/international-chamber-of-commerce-icc-ud-754/> (18.03.2023)

WallStreetMojo. (n.d.). *Ex Works*. Allikas: <https://www.wallstreetmojo.com/ex-works/>  
(09.04.2023)

ООО „Русские Транспортные линии”. (n.d.) Англо-русский словарь сокращений транспортно-экспедиторских и коммерческих терминов и выражений ФИАТА. Allikas: [https://rtlprim.ru/slovar\\_sokrashenii.html](https://rtlprim.ru/slovar_sokrashenii.html) (30.03.2023)

## Lisa 1. Laeva lastimahutavuse ja suuruse vaheline seos iga üksiku ettevõtte puhul



Joonis 1. Laeva lastimahutavuse (TEU) ja suuruse vaheline seos iga üksiku ettevõtte puhul. Mida suurem on laev, seda rohkem lasti võib vedada.

Allikas: UNCTAD. (2021). lk 98

## Lisa 2. Ostu-müügileping (Sales Contract)

### Ostumüügileping



ICC International Sales Contract  
(Manufactured Goods Intended for Resale)

REF #: 01-LINDT-2022-10/12-01

#### A. SPECIFIC CONDITIONS

These Specific Conditions have been prepared in order to permit the parties to agree to the particular terms of their sale contract by completing the spaces left open or choosing (as the case may be) between the alternatives provided in this document. Obviously this does not prevent the parties from agreeing to other terms or further details in box A-16 or in one or more annexes.

SELLER		BUYER	
Name	Jekaterina Gorbatševskaja	Name	Kristina Daritševa
Address	Cocoa House, 41 Kwame Nkrumah Avenue, Ghana Cocobod – House of Chocolate Ltd	Address	Schokoladenplatz 1, Seestrasse 204, 8802 Kilchberg, Switzerland Lindt AG
Contact	+ 233 24 466 4742	Contact	+41 4 91 90 31 51
<p>The present contract of sale will be governed by these Specific Conditions (to the extent that the relevant boxes have been completed) and by the ICC General Conditions of Sale (Manufactured Goods Intended for Resale) which constitute part B of this document.</p>			
Seller Signature		Buyer Signature	
Place	Tema, Ghana	Place	Zürich, Switzerland
Date	15.09.2022	Date	15.09.2022

**A-1 GOODS SOLD**

Description of the Goods

Cocoa beans	20 000 t	364 000 pcs
-------------	----------	-------------

**A-2 CONTRACT PRICE (Art. 4)**

Currency:

Amount in Numbers:

Amount in Letters:

**A-3 DELIVERY TERMS (According to Incoterms 2020)**

<input type="checkbox"/>	<b>EXW</b>	Ex Works; Named Place	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	<b>FCA</b>	Free Carrier; Named Place	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	<b>FAS</b>	Free Alongside Ship; Named Port of Loading	<input type="text"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>FOB</b>	Free on Board; Named Port of Shipment	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	<b>CFR</b>	Cost & Freight; Named Port of Destination	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	<b>CIF</b>	Cost Insurance Freight; Named Port of Shipment	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	<b>CPT</b>	Cost Paid To; Named Place of Destination	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	<b>CIP</b>	Carrier & Insurance Paid To; Named Place of Destination	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	<b>DPU</b>	Delivered at Place Unloaded; Named Place of Destination	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	<b>DAP</b>	Delivered at Place; Named Destination	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	<b>DDP</b>	Delivered Duty Paid; Named Destination	<input type="text"/>

Other delivery terms:

**A-5 INSPECTION OF THE GOODS BY BUYER (ART. 3)**

Before Shipment

Place of Inspection:

Other



**A-7 PAYMENT CONDITIONS (ART. 5)**

**Irrevocable documentary credit (art. 5.3)**  confirmed  unconfirmed

Place of issue (if applicable):

Place of confirmation (if applicable):

<p><i>Credit Available:</i></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> By payment at sight</p> <p><input type="checkbox"/> By deferred payment at <input type="text"/> days</p> <p><input type="checkbox"/> By acceptance of draft at <input type="text"/> days</p> <p><input type="checkbox"/> By negotiation</p>	<p><i>Partial shipments:</i></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> allowed</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> not allowed</p>	<p><i>Transshipment:</i></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> allowed</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> not allowed</p>
--	--	--

*Date on which the documentary credit must be notified to seller (if different from art. 5.3)*

days before date of delivery  Other:

**Electronic Funds Transfer (EFT)**

Beneficiary Name:	Absa Bank Ghana Ltd
Account No:	GH65784321890
Bank Name:	Absa Bank Ghana Ltd
Bank Address:	Absa House. J.E. Atta-Mills High Street. Accra. Greater Accra Region. PO Box GP 2949
SWIFT:	BARCGHAC or BARCGHACXXX
Correspondent Bank:	-
Bank Address:	-
ABA or SWIFT:	-

**A-15 RESOLUTION OF DISPUTES (ART. 14)**

The two solutions hereunder (arbitration or litigation before ordinary courts) are alternatives: parties cannot choose both of them. If no choice is made, ICC arbitration will apply, according to Article 14.



**ARBITRATION**



**LITIGATION (ordinary courts)**



ICC (according to Art 14.1)

In case of dispute the courts of

(place)

shall have jurisdiction

Place of arbitration:



Other:

(specify)

**A-16 OTHER****Document Requirements:****Signed Commercial Invoice 1 Original 2 Photocopies**

The Commercial Invoice on company letterhead, written in English, addressed to XYZ Corporation and including the following items:

- 1) A detailed description of the merchandise.
- 2) XYZ Contract Purchase Order Number(s), Purchase Order number, Style Number(s), Total number of cartons per Purchase Order, Total number in units (pieces) per Purchase Order, in USA currency and the total extended FOB transaction price for each Purchase Order in USA currency. The total invoice FOB transaction purchase price must also be written in words.
- 3) Seller and Actual Manufacturer names and addresses.
- 4) Harmonized Tariff Schedule – HTS 6 (Six digit) code for each line item on Purchase Order(s)
- 5) Made in" Country of Origin "of the merchandise covered under this Sales Agreement and XYZ Purchase Orders.

**Certificate of Origin**

- 1) Signed Certificate of Origin 1 Original and 2 Photocopies issued by the Ministry of Commerce of the People's Republic of China certifying that the product shipped under the XYZ purchase order contract number were produced in China and that they comply with the Rules of Origin of the Peoples Republic of China.

**Packing List**

- 1) Signed Packing / Weight List 1 Original 2 Photocopies for each purchase order represented under the Commercial Invoice. The Packing/Weight List shall include a detailed breakdown of each Purchase Order by carton number, itemizing the inner carton contents, by color, size ratio, units (pieces) per carton, total units per carton, Net Weight(s) and Gross Weight(s) in kilos.
- 2) The Packing / Weight List will conclude with a summation of the number of cartons, carton measurements in the dimensions by cubic meter (cbm). Total cbm per carton and grand total cbm for the purchase order / contract number. Packing List must include: the "Made in County of Origin.

**Other Declarations**

- 1) Child Labor, Prisoner labor or Forced Labor Statement 1 Original 2 Photocopies. A signed statement from Vendor, certifying that Child Labor, Prisoner labor or forced labor was not utilized in the production of the merchandise covered under this XYZ Purchase Order / contract number.
- 2) Wood Packing Materials Statement 1 Original 2 Photocopies. A signed statement from Vendor, certifying merchandise covered under XYZ purchase order/contract number contains no Wood Packing Materials (WPM) in contravention of IPPC Guidelines as approved by the International Plant Protection Convention (IPPC).
- 3) Signed Testing Certificate as required per the referenced XYZ Purchase Order(s).
- 4) Signed Statement 1 Original 2 Photocopies which certifies 1 Original 2 Photocopies of all documents provided for within this International Sales Contract have been provided to XYZ's nominated Foreign Freight Forwarder and a complete set of copies of these documents have been sent by express courier to XYZ Corporation Attn: Director Import Operations upon shipment.

**Original Forwarders Cargo Receipt 1 Original 2 Photocopies issued by:**

Consigned to XYZ Corporation, 230 Main Street, Anytown, State 99999. Attn: Imort Director Contact Name Phone: (555) 555-5555, marked first notify party: Customs Broker, (mailing address) Attn: Broker Contact Name Phone (444) 444-4444 and second notify party: XYZ Corporation Attn: Import Manager Contact Name, 230 Main Street, Anytown, State 99999 Phone: (555) 777-7777.

## B. GENERAL CONDITIONS

### Art. 1 GENERAL

1.1 These General Conditions are intended to be applied together with the Specific Conditions (part A) of the International Sale Contract (Manufactured Goods Intended for Resale), but they may also be incorporated on their own into any sale contract. Where these General Conditions (Part B) are used independently of the said Specific Conditions (Part A), any reference in Part B to Part A will be interpreted as a reference to any relevant specific conditions agreed by the parties. In case of contradiction between these General Conditions and any specific conditions agreed upon between the parties, the specific conditions shall prevail.

1.2 Any questions relating to this Contract which are not expressly or implicitly settled by the provisions contained in the Contract itself (i.e. these General Conditions and any specific conditions agreed upon by the parties) shall be governed:

A. by the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (Vienna Convention of 1980, hereafter referred to as CISG), and

B. to the extent that such questions are not covered by CISG, by reference to the law of the country where the Seller has his place of business.

1.3 Any reference made to trade terms (such as EXW, FCA, etc.) is deemed to be made to the relevant term of Incoterms published by the International Chamber of Commerce

1.4 Any reference made to a publication of the International Chamber of Commerce is deemed to be made to the version current at the date of conclusion of the Contract.

1.5 No modification of the Contract is valid unless agreed or evidenced in writing. However, a party may be precluded by his conduct from asserting this provision to the extent that the other party has relied on that conduct.

### ART. 2 CHARACTERISTICS OF THE GOODS

2.1 It is agreed that any information relating to the goods and their use, such as weights, dimensions, capacities, prices, colours and other data contained in catalogues, prospectuses, circulars, advertisements, illustrations, price-lists of the Seller, shall not take effect as terms of the Contract unless expressly referred to in the Contract.

2.2 Unless otherwise agreed, the Buyer does not acquire any property rights in software, drawings, etc. which may have been made available to him. The Seller also remains the exclusive owner of any intellectual or industrial property rights relating to the goods.

### ART. 3 INSPECTION OF THE GOODS BEFORE SHIPMENT

If the parties have agreed that the Buyer is entitled to inspect the goods before shipment, the Seller must notify the Buyer within a reasonable time before the shipment that the goods are ready for inspection at the agreed place.

### ART. 4 PRICE

4.1 If no price has been agreed, the Seller's current list price at the time of the conclusion of the Contract shall apply. In the absence of such a current list price, the price generally charged for such goods at the time of the conclusion of the Contract shall apply.

4.2 Unless otherwise agreed in writing, the price does not include VAT, and is not subject to price adjustment.

4.3 The price indicated under A-2 (contract price) includes any costs which are at the Seller's charge according to this Contract. However, should the Seller bear any costs which, according to this Contract, are for the Buyer's account (e.g. for transportation or insurance under EXW or FCA), such sums shall not be considered as having been included in the price under A-2 and shall be reimbursed by the Buyer.

### ART. 5 PAYMENT CONDITIONS

5.1 Unless otherwise agreed in writing, or implied from a prior course of dealing between the parties, payment of the price and of any other sums due by the Buyer to the Seller shall be on open account and time of payment shall be 30 days from the date of invoice. The amounts due shall be transferred, unless otherwise agreed, by teletransmission to the Seller's bank in the Seller's country for the account of the Seller and the Buyer shall be deemed to have performed his payment obligations when the respective sums due have been received by the Seller's bank in immediately available funds.

5.2 If the parties have agreed on payment in advance, without further indication, it will be assumed that such advance payment, unless otherwise agreed, refers to the full price, and that the advance payment must be received by the Seller's bank in immediately available funds at least 30 days before the agreed date of delivery or the earliest date within the agreed delivery period. If advance payment has been agreed only for a part of the contract price, the payment conditions of the remaining amount will be determined according to the rules set forth in this article.

5.3 If the parties have agreed on payment by documentary credit, then, unless otherwise agreed, the Buyer must arrange for a documentary credit in favour of the Seller to be issued by a reputable bank, subject to the Uniform Customs and Practice for Documentary Credits published by the International Chamber of Commerce, and to be notified at least 30 days before the agreed date of delivery or at least 30 days before the earliest date within the agreed delivery period. Unless otherwise agreed, the documentary credit shall be payable at sight and allow partial shipments and transshipments.

5.4 If the parties have agreed on payment by documentary collection, then, unless otherwise agreed, documents will be tendered against payment (D/P) and the tender will in any case be subject to the Uniform Rules for Collections published by the International Chamber of Commerce.

5.5 To the extent that the parties have agreed that payment is to be backed by a bank guarantee, the Buyer is to provide, at least 30 days before the agreed date of delivery or at least 30 days before the earliest date within the agreed delivery period, a first demand bank guarantee subject to the Uniform Rules for Demand Guarantees published by the International Chamber of Commerce, or a standby letter of credit subject either to such Rules or to the Uniform Customs and Practice for Documentary Credits published by the International Chamber of Commerce, in either case issued by a reputable bank.

### ART. 6 INTEREST IN CASE OF DELAYED PAYMENT

6.1 If a party does not pay a sum of money when it falls due the other party is entitled to interest upon that sum from the time when payment is due to the time of payment.

6.2 Unless otherwise agreed, the rate of interest shall be 2% above the average bank short-term lending rate to prime borrowers prevailing for the currency of payment at the place of payment, or where no such rate exists at that place, then the same rate in the State of the currency of payment. In the absence of such a rate at either place the rate of interest shall be the appropriate rate fixed by the law of the State of the currency of payment.

### ART. 7 RETENTION OF TITLE

If the parties have validly agreed on retention of title, the goods shall remain the property of the Seller until the complete payment of the price, or as otherwise agreed.

### ART. 8 CONTRACTUAL TERM OF DELIVERY

Unless otherwise agreed, delivery shall be "Ex Works" (EXW).

### ART. 9 DOCUMENTS

Unless otherwise agreed, the Seller must provide the documents (if any) indicated in the applicable Incoterm or, if no Incoterm is applicable, according to any previous course of dealing.

**ICC International Sale Contract (Manufactured Goods Intended for Resale)**

**ART. 10 LATE-DELIVERY, NON-DELIVERY AND REMEDIES THEREFOR**

10.1 When there is delay in delivery of any goods, the Buyer is entitled to claim liquidated damages equal to 0.5% or such other percentage as may be agreed of the price of those goods for each complete week of delay, provided the Buyer notifies the Seller of the delay. Where the Buyer so notifies the Seller within 15 days from the agreed date of delivery, damages will run from the agreed date of delivery or from the last day within the agreed period of delivery. Where the Buyer so notifies the Seller after 15 days of the agreed date of delivery, damages will run from the date of the notice. Liquidated damages for delay shall not exceed 5% of the price of the delayed goods or such other maximum amount as may be agreed.

10.2 If the parties have agreed upon a cancellation date in Box A-9, the Buyer may terminate the Contract by notification to the Seller as regards goods which have not been delivered by such cancellation date for any reason whatsoever (including a force majeure event).

10.3 When article 10.2 does not apply and the Seller has not delivered the goods by the date on which the Buyer has become entitled to the maximum amount of liquidated damages under article 10.1, the Buyer may give notice in writing to terminate the Contract as regards such goods, if they have not been delivered to the Buyer within 5 days of receipt of such notice by the Seller.

10.4 In case of termination of the Contract under article 10.2 or 10.3 then in addition to any amount paid or payable under article 10.1, the Buyer is entitled to claim damages for any additional loss not exceeding 10% of the price of the non-delivered goods.

10.5 The remedies under this article are exclusive of any other remedy for delay in delivery or non-delivery.

**ART. 11 NON-CONFORMITY OF THE GOODS**

11.1 The Buyer shall examine the goods as soon as possible after their arrival at destination and shall notify the Seller in writing of any lack of conformity of the goods within 15 days from the date when the Buyer discovers or ought to have discovered the lack of conformity. In any case the Buyer shall have no remedy for lack of conformity if he fails to notify the Seller thereof within 12 months from the date of arrival of the goods at the agreed destination.

11.2 Goods will be deemed to conform to the Contract despite minor discrepancies which are usual in the particular trade or through course of dealing between the parties but the Buyer will be entitled to any abatement of the price usual in the trade or through course of dealing for such discrepancies.

11.3 Where goods are non-conforming (and provided the Buyer, having given notice of the lack of conformity in compliance with article 11.1, does not elect in the notice to retain them), the Seller shall at his option:

- (a) replace the goods with conforming goods, without any additional expense to the Buyer, or
- (b) repair the goods, without any additional expense to the Buyer, or
- (c) reimburse to the Buyer the price paid for the non-conforming goods and thereby terminate the Contract as regards those goods.

The Buyer will be entitled to liquidated damages as quantified under article 10.1 for each complete week of delay between the date of notification of the non-conformity according to article 11.1 and the supply of substitute goods under article 11.3(a) or repair under article 11.3(b) above. Such damages may be accumulated with damages (if any) payable under article 10.1, but can in no case exceed in the aggregate 5% of the price of those goods.

11.4 If the Seller has failed to perform his duties under article 11.3 by the date on which the Buyer becomes entitled to the maximum amount of liquidated damages according to that article, the Buyer may give notice in writing to terminate the Contract as regards the non-conforming goods unless the supply of replacement goods or the repair is effected within 5 days of receipt of such notice by the Seller.

11.5 Where the Contract is terminated under article 11.3(c) or article 11.4, then in addition to any amount paid or payable under article 11.3 as reimbursement of the price and damages for any delay, the Buyer is entitled to damages for any additional loss not exceeding 10% of the price of the non-conforming goods.

11.6 Where the Buyer elects to retain non-conforming goods, he shall be entitled to a sum equal to the difference between the value of the goods at the agreed place of destination if they had conformed with the Contract and their value at the same place as delivered, such sum not to exceed 15% of the price of those goods.

11.7 Unless otherwise agreed in writing, the remedies under this article 11 are exclusive of any other remedy for non-conformity.

11.8 Unless otherwise agreed in writing, no action for lack of conformity can be taken by the Buyer, whether before judicial or arbitral tribunals, after 2 years from the date of arrival of the goods. It is expressly agreed that after the expiry of such term, the Buyer will not plead non-conformity of the goods, or make a counter-claim thereon, in defence to any action taken by the Seller against the Buyer for non-performance of this Contract.

**ART. 12 COOPERATION BETWEEN THE PARTIES**

12.1 The Buyer shall promptly inform the Seller of any claim made against the Buyer by his customers or third parties concerning the goods delivered or intellectual property rights related thereto.

12.2 The Seller will promptly inform the Buyer of any claim which may involve the product liability of the Buyer.

**ART. 13 FORCE MAJEURE**

13.1 A party is not liable for a failure to perform any of his obligations in so far as he proves:

- (a) that the failure was due to an impediment beyond his control, and
- (b) that he could not reasonably be expected to have taken into account the impediment and its effects upon his ability to perform at the time of the conclusion of the Contract, and
- (c) that he could not reasonably have avoided or overcome it or its effects.

13.2 A party seeking relief shall, as soon as practicable after the impediment and its effects upon his ability to perform become known to him, give notice to the other party of such impediment and its effects on his ability to perform. Notice shall also be given when the ground of relief ceases.

Failure to give either notice makes the party thus failing liable in damages for loss which otherwise could have been avoided.

13.3 Without prejudice to article 10.2, a ground of relief under this clause relieves the party failing to perform from liability in damages, from penalties and other contractual sanctions, except from the duty to pay interest on money owing as long as and to the extent that the ground subsists.

13.4 If the grounds of relief subsist for more than six months, either party shall be entitled to terminate the Contract with notice.

**ART. 14 RESOLUTION OF DISPUTES**

14.1 Unless otherwise agreed in writing, all disputes arising in connection with the present Contract shall be finally settled under the Rules of Arbitration of the International Chamber of Commerce by one or more arbitrators appointed in accordance with the said Rules.

14.2 An arbitration clause does not prevent any party from requesting interim or conservatory measures from the courts.

Joonis 2. Näide täidetud ostu-müügilepingu. Näidatakse tutvustamise eesmärgil.

Allikas: autori koostatud kursusetöös aines „Meretranspordi kommertseksploatatsioon“ allika põhjal

[https://is.muni.cz/el/1422/jaro2011/MV852K/um/The\\_ICC\\_Model\\_International\\_Sale\\_Contract.pdf](https://is.muni.cz/el/1422/jaro2011/MV852K/um/The_ICC_Model_International_Sale_Contract.pdf) (29.03.2023)



# Lisa 3. Konossement (Bill of Lading)

		<b>BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT OR MULTIMODAL TRANSPORT</b>		SOC MAEU Bl. No. 855230418																																																	
Shipper <b>LOGICOS DE</b> RY. JUAN PABLO DE IVY 4240 EL ALIV TEL / FAX 2-846310 Consignee (negotiable only if consigned "to order", "to order of" a named Person or "to order of bearer") COOPERATIVE COFFEE INC TEL. +1-229-924-3035 FAX +1-229-924-6250 ATTN: BILL HARRIS		Booking No. 855230418 Export references (See Clause 1) 182020 Orchest inland routing (Not part of Contract as defined in clause 1. For account and risk of Merchant)		Notify Party (See clause 22) C 3 A T ATTN: BILL HARRIS																																																	
Voyage No. 0764		Place of Receipt. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L (See clause 1)																																																			
Port of Loading Arica		Port of Discharge Newark		Place of Delivery. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L (See clause 1)																																																	
<b>PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER</b>																																																					
Kind of Packages; Description of goods; Marks and numbers; Container No./Seal No. 1 Container Said to Contain 275 BAGS OF 70 KG. NET BOLIVIA WASHED ARABICA COFFEE PRIMERA ORGANIC, CROP 2007 ICO 113-2 INVOICE COMERCIAL No. 0055 POSICION ARANCELARIA: 09011190 000 FDA 11923540592 NA MSKU3962723 ML-SA2906590 20 DRY 8'6 275 BAGS 19470.00 KGS SHIPPER'S LOAD, STOW, WEIGHT AND COUNT				Weight 19470.00 KGS Measurement																																																	
particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by Carrier (see clause 14)																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Freight &amp; Charges</th> <th>Rate</th> <th>Unit</th> <th>Currency</th> <th>Prepaid</th> <th>Collect</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Basic Ocean Freight</td> <td>1500.00</td> <td>Per Container</td> <td>USD</td> <td></td> <td>1500.00</td> </tr> <tr> <td>Bunker Adjustment Factor</td> <td>0.00</td> <td>Per Container</td> <td>USD</td> <td></td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>Chassis Usage</td> <td>0.00</td> <td>Per Container</td> <td>USD</td> <td></td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>Documentation Fee - Destination</td> <td>0.00</td> <td>Per Bill of Lading</td> <td>USD</td> <td></td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>Handling Charge - Destination</td> <td>0.00</td> <td>Per Container</td> <td>USD</td> <td></td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>Emergency Bunker Surcharge</td> <td>0.00</td> <td>Per Container</td> <td>USD</td> <td></td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>Documentation Fee - Origin</td> <td>0.00</td> <td>Per Bill of Lading</td> <td>USD</td> <td></td> <td>0.00</td> </tr> </tbody> </table>						Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect	Basic Ocean Freight	1500.00	Per Container	USD		1500.00	Bunker Adjustment Factor	0.00	Per Container	USD		0.00	Chassis Usage	0.00	Per Container	USD		0.00	Documentation Fee - Destination	0.00	Per Bill of Lading	USD		0.00	Handling Charge - Destination	0.00	Per Container	USD		0.00	Emergency Bunker Surcharge	0.00	Per Container	USD		0.00	Documentation Fee - Origin	0.00	Per Bill of Lading	USD		0.00
Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect																																																
Basic Ocean Freight	1500.00	Per Container	USD		1500.00																																																
Bunker Adjustment Factor	0.00	Per Container	USD		0.00																																																
Chassis Usage	0.00	Per Container	USD		0.00																																																
Documentation Fee - Destination	0.00	Per Bill of Lading	USD		0.00																																																
Handling Charge - Destination	0.00	Per Container	USD		0.00																																																
Emergency Bunker Surcharge	0.00	Per Container	USD		0.00																																																
Documentation Fee - Origin	0.00	Per Bill of Lading	USD		0.00																																																
Carrier's Receipt (see clause 1 and 14). Total number of containers or packages received by Carrier. 1 container(s)		Place of Issue of B/L La Paz		SHIPPED, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled "Carrier's Receipt" for carriage from the Port of Loading (or the Place of Receipt, if mentioned above) to the Port of Discharge (or the Place of Delivery, if mentioned above), such carriage being subject to the terms, rights, defenses, provisions, conditions, exceptions, limitations, and liabilities herein (INCLUDING ALL TARIFFS, FEES AND CHARGES ON THE MERCHANDISE AND/OR TRANSPORT) AND THE MERCHANT'S ATTENTION IS DRAWN IN PARTICULAR TO THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFFS and the Merchant's attention is drawn in particular to the Carrier's liability in respect of an deck storage (see clause 15) and the carrying vessel (see clause 15). Where the bill of lading is non-negotiable the Carrier may give delivery of the Goods to the named consignee upon reasonable proof of identity and without requiring surrender of an original bill of lading where the bill of lading is negotiable, the Merchant is obliged to surrender one original, duly endorsed, in exchange for the Goods. The Carrier accepts a duty of reasonable care to check that any such document which the Merchant surrenders as a bill of lading is genuine and original, if the Carrier complies with this duty, it will be entitled to deliver the Goods against what it reasonably believes to be a genuine and original bill of lading, such delivery discharging the Carrier's delivery obligations. In accepting this bill of lading, any local customs or practices to the contrary notwithstanding, the Merchant agrees to be bound by all Terms and Conditions stated herein whether written, printed, stamped or incorporated on the face or reverse side hereof, as fully as if they were all signed by the Merchant. IN WITNESS WHEREOF the number of original bills of Lading stated on the side hereof have been signed and whereas one original bill of Lading has been surrendered any others shall be void.																																																	
Number & Sequence of Original B/L's 2/THREE		Date of Issue of B/L 2007-10-04		Signed for the Carrier A.P. Moller - Maersk A/S trading as Maersk Line  As Agent(s) for the Carrier DEL MAR SHIPPING SRL																																																	
Declared Value (see clause 7.3) 2007-09-25		Shipped on Board Date 2007-09-25		This transport document has one or more numbered attachments																																																	

Joonis 3. Näide täidetud konossementi. Näidatakse tutvustamise eesmärgil.  
 Allikas: <https://knowledgeofsea.com/requirement-and-significance-of-bill-of-lading-clauses/> (03.04.2023)

## Lisa 4. Liiniveo konossement (ConLineBill)

First published 1979, revised 2016

<b>BIMCO</b>		<b>BIMCO BLANK BACK FORM OF LINER BILL OF LADING 2016</b>	
		Page 1	
Shipper		Bill of Lading No.	Reference No.
Consignee		Notify address	Vessel
Pre-carriage by †		Port of loading	Port of discharge
Place of receipt by pre-carrier †			
Place of delivery by on-carrier †			
Marks and Nos.	Number and kind of packages, description of goods	Gross weight	Measurement
<b>Particulars furnished by the Merchant</b>			
Freight details, charges etc.	<p><b>RECEIVED</b> the goods as specified above according to Shipper's declaration in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown.</p> <p>The contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the exceptions, limitations, conditions and liberties (including those relating to pre-carriage and on-carriage) stated in the Carrier's Standard Conditions of Carriage applicable to the voyage covered by this Bill of Lading and operative on the date of issue. If the Carrier does not have Standard Conditions of Carriage, this Bill of Lading is subject to the exceptions, limitations, conditions and liberties set out in the "Conlinebill" Liner Bill of Lading operative on the date of issue.</p>		
Daily demurrage rate (if agreed)	<p>The "Conlinebill" Liner Bill of Lading and the Carrier's Standard Conditions of Carriage incorporate or are deemed to incorporate the Hague Rules as amended by the Brussels Convention dated 25th August 1924 and any compulsorily applicable national enactment of either the Hague Rules as such or as amended by the Hague-Visby Rules contained in the Brussels Protocol dated 23rd February 1968.</p>		
Freight payable at	<p>A copy of the Carrier's Standard Conditions of Carriage applicable hereto may be inspected or will be supplied on request at the office of the Carrier or the Carrier's Principal agents.</p> <p>IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated below have been signed, all of the tenor and date, one of which being accomplished, the others to be void.</p>		
Number of original Bills of Lading		Place and date of issue	
Carrier.....(insert name)			
Signature.....(Carrier/Master/Agent)			
*Delete as appropriate			
If signed by an Agent indicate with a tick <input type="checkbox"/> whether for and on behalf of:			
<input type="checkbox"/> Master, or			
<input type="checkbox"/> Carrier			
Agent.....(insert name)			

† Applicable only when document used as a Through Bill of Lading.

Copyright © 2016 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. Printed by BIMCO's IDEA2.

Joonis 4. Näide liiniveol kasutatav konossement ConLineBill. Näidatakse tutvustamise eesmärgil.  
Allikas: BIMCO: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/conlinebill-2016> (28.03.2023)

## Lisa 5. Faktuurarve (Invoice)






Sender Address		Invoice				
Company	Testi Oy*	Invoice Number	1*			
Address Line1	Testikatu 1*	Shipping Date	1.1.2018*			
Address Line2		Consignment No.	12345678987*			
Address Line3		Purchase Order No.				
Town	Helsinki*	Invoice Currency	Euro <input type="checkbox"/>			
County		Reason for Exportation	Sold to receiver*			
Postal Code	00880*					
Country	Finland <input type="checkbox"/>					
Sender Contact		Sender VAT No.	FI12345678			
Name	Matti Meikäläinen*	Receiver VAT No.				
Telephone	+358123456789*					
Email	matti.meikalainen@email.fi*					
Receiver Address		Delivery (if different from receiver)				
Name	ip Man*	Name				
Address Line1	Cheerful gdu blk 8, F/8 B*	Address Line1				
Address Line2	Siu Sai Wan*	Address Line2				
Address Line3		Address Line3				
Town	Chai Wan*	Town				
County		County				
Postal Code		Postal Code				
Country	Hong Kong <input type="checkbox"/>	Country	Please Select <input type="checkbox"/>			
Receiver Contact		Delivery Contact (if different from receiver)				
Name		Name				
Telephone	+852123456789*	Telephone				
Email	ip.man@email.hk*	Email				
Quantity	Unit Weight (kgs)	Total Weight (kgs)	HS Tariff Code	Country of Origin	Unit Value	Total Value
1*	2*	2		Finland <input type="checkbox"/>	20*	20*
Goods Description	Finnish sisu*					
		0		Please Select <input type="checkbox"/>		0
Goods Description						
Total Weight	2					
INCO Terms	DAP*					
Discount						
Invoice Sub-Total						20*
Freight Charges						
Insurance						
Other Charges						
Invoice Total						20*
I DECLARE THAT TO THE BEST OF MY KNOWLEDGE THE INFORMATION ON THIS INVOICE IS TRUE AND CORRECT						
Shipper Name and Job Title		Shipper Signature		Date		
Matti Meikäläinen / CEO*				1.1.2018*		

Joonis 5. Näide faktuurarve. Võib olla erinevatel kujul koostatud, sõltuvalt arve malli kasutava ettevõtte eelistustest. Näidatakse tutvustamise eesmärgil.

Allikas: <https://www.shipit.fi/et/teenused/juhiseid/vaeliskaubandus-ja-kaeibemaks/faktuurarve-ja-proforma-arve> (28.03.2023)



## Lisa 6. Kauba päritolusertifikaat (Certificate of Origin)

CERTIFICATE OF ORIGIN (NON - PREFERENTIAL)				
<b>Exporter with I.E. Code</b> V. DUCTS LIMITED M. 9(B) ANNA NAGAR, NDIA T.L.L. 91-452-2522905 FAX: 91-452-2522905		118795  <b>INDIAN CHAMBER OF COMMERCE &amp; INDUSTRY</b> 'Indian Chamber Buildings' # 84-B, South Raja Street, TUTICORIN - 628 001. INDIA Phone : 00-91-461-2337405 : 00-91-461-2320405 E-mail : iccituticorin@gmail.com 		
<b>Consignee</b> E al Company A Al-Amerya, Alexandria, Egypt C 7483				
<b>Pre-Carriage by</b> TUTCORIN PORT, INDIA	<b>Place of Receipt by Pre-carrier</b> TUTCORIN PORT, INDIA			
<b>Vessel/Flight No.</b> TUTCORIN PORT, INDIA	<b>Port of Loading</b> TUTCORIN PORT, INDIA			
<b>Port of Discharge</b> ALEXANDRIA PORT, EGYPT	<b>Final Destination</b> ALEXANDRIA PORT, EGYPT			
<b>Marks &amp; Nos.</b> Container No. VAIGHAI WORLD WIDE COCO PEAT ORIGIN-INDIA	<b>No. &amp; Kind of Pkgs</b> 5 KG BLOCKS FLOOR LOADED NO. OF PCS - 5400 IN THREE CONTAINER	<b>Description of Goods</b> LOW EC COCO PEAT BLOCK -5KG INV NO : VAPL/EXP017/1920 Dt: 12.04.2019 IE CODE: 3510008162 HS CODE: 53050040	<b>Quantity</b> <b>GROSS WT:</b> 78270.000 KGS <b>NETT WT:</b> 78000.000 KGS	<b>Value</b>
<b>Certification :-</b> It is hereby certified that this declaration was made and that to the best of my knowledge and belief the above mentioned goods are of Indian origin.		<b>Declaration by Exporter :-</b> We hereby declare that the above mentioned goods were produced / manufactured in India.		
 B. Prabakar For Secretary Indian Chamber of Commerce & Industry TUTICORIN. ICCI - Authorised Signatory		 Name of the Authorised Signatory  Signature & Date with Seal		

Joonis 6. Näide kauba päritolusertifikaadi. Näidatakse tutvustamise eesmärgil.

Allikas: <https://www.abrodex.com/certificate-of-origin-attestation/seychelles.php> (28.03.2023)

# Lisa 7. Väljastamiskorraldus (Loading Order)



PT. Pelayaran Caraka Tirta Perkasa

**ORIGINAL**

Jl. Perak Barat No. 65  
Phone : (62-31) 3524170 (Hunting)  
Fax. : (62-31) 3524172  
Surabaya 60177

NO. SBY/ 0003606

## DELIVERY ORDER

PLEASE DELIVER TO :  
**BP. YURI AS  
SURABAYA**

VESSEL : **MV. ANDA** 094W  
FROM : **MAKASSAR, SULAWESI**  
B/L NO. : **ADMKSSUB1300117**  
ARRIVE : **15-03-2013**  
PORT/KADE: **TANJUNG PERAK**

MARKS & CONTAINER NO.	NO. OF PACKAGE	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT & MEASUREMENT
CTPU2711429 / 0195315 CTPU2745820 / 0195309  <b>TWO UNIT(S) TWENTY FOOTER GP ONLY</b>		FIO SHIPPER'S LOAD COUNT & SEALED 2 X 20'GP COC STC KOPRA	46000.0000 KGS

KAPAL SANDAR TANGGAL		15-Mar-2013
DO BONGKARAN BERLAKU DARI TANGGAL		15-Mar-2013
SAMPAI DENGAN		19-Mar-2013
Batas Free time Storage / Penumpukan di depo / pengeluaran kontainer		19-Mar-2013
Batas Free time Demurrage / Pengembalian Kontainer kosong		21-Mar-2013
<i>Jika melebihi batas waktu yang ditentukan diatas maka akan dikenakan biaya / charges</i>		
TARIF STORAGE / PENUMPUKAN / CONTAINER / HARI	20GP/HARI	40HC/HARI
MASA I (3 HARI) (hari ke 5 s/d ke 8)	Rp18,000	Rp26,000
MASA II (7 HARI) (hari ke 9 s/d ke 15)	Rp20,000	Rp40,000
MASA III hari ke 16 dan hari ke seterusnya	Rp26,000	Rp52,000
TARIF DEMURRAGE / pengembalian kontainer kosong	20GP/HARI	40HC/HARI
PER KONTAINER / PER HARI	Rp50,000	Rp100,000
DEPO BONGKARAN: DEPO CTP JAPFA JL. LAKSDA M NAZIR NO. 17 SURABAYA ATTN: BAPAK HADI (03160261232) KASYANTO 031 60375315 PENGEMBALIAN KONTAINER KOSONG UNTUK STRIPPING LUAR JAPFA JL. LAKSDA M NAZIR NO. 17 SURABAYA ATTN: BAPAK HADI (03160261232) KASYANTO 031 60375315 UNTUK PENGAMBILAN JAMINAN CONTAINER SI TIAP HARI SELASA DAN JUMAT DENGAN MEMBAWA COPY DO BONGKARAN, EIR BIRU OUT DEPO CTP JAPFA DAN EIR PUTIH IN DEPO BONGKARAN MTY CONTAINER REKABTAN BONGKARAN: STRIPPING LUAR/INTERCHANGE: 2 X 20GP X40HC STRIPPING DALAM BURLUH: X 20GP X40HC Lembar Putih -> Untuk Depo Lembar Merah -> Untuk Pengambilan Jaminan Lembar Biru -> Untuk Customer Lembar Hijau -> Untuk Inventory		








SURABAYA, 15-03-2013

PT. CARAKA TIRTA PERKASA

Joonis 7. Näide kauba väljastamiskorralduse. Näidatakse tutvustamise eesmärgil.  
Allikas: <https://myfadhliyah.com/2013/04/06/belajar-emkl-dokumen-do/> (29.03.2023)








## Tabelite loetelu

**Tabel 1.** Veokohustuste, -kulude ja -riskide jaotamine kauba liikumise ajal CPT ja CIP tingimusel.

Müüja	Eksportformaalsused ja tasud	Eelvedu, pole mahalaaditud	Kohaletoiimimine nimetatud kohas	Laadimine laevale/ sõidukile	Laevas või sõidukis	Põhivedu	Lossimine sadama-sihtkohas	Kohaletoiimimine nimetatud kohas	Edasivedu, pole mahalaaditud	Importformaalsused ja tollimaksud	Ostja, mahalaaditud
						→					
Müüja risk			Müüja kulud				Ostja risk			Ostja kulud	








Allikas: autori kohandus allika põhjal Incoterms 2020, lk 41-61

**Tabel 2.** Veokohustuste, -kulude ja -riskide jaotamine kauba liikumise ajal DPU tingimusel.

Müüja	Eksportformaalsused ja tasud	Eelvedu, pole mahalaaditud	Kohaletoiimimine nimetatud kohas	Laadimine laevale/ sõidukile	Laevas või sõidukis	Põhivedu	Lossimine sadama-sihtkohas	Kohaletoiimimine nimetatud kohas	Edasivedu, pole mahalaaditud	Importformaalsused ja tollimaksud	Ostja, mahalaaditud
						→					
Müüja risk									Ostja risk		
Müüja kulud									Ostja kulud		








Allikas: autori kohandus allika põhjal Incoterms 2020, lk 73-81

**Tabel 3.** Veokohustuste, -kulude ja -riskide jaotamine kauba liikumise ajal DAP tingimusel.

Müüja	Eksportformaalsused ja tasud	Eelvedu, pole mahalaaditud	Kohaletoitamine nimetatud kohas	Laadimine laevale/sõidukile	Laevas või sõidukis	Põhivedu	Lossimine sadama-sihtkohas	Kohaletoitamine nimetatud kohas	Edasivedu, pole mahalaaditud	Importiformaalsused ja tollimaksud	Ostja, mahalaaditud
						→					
Müüja risk										Ostja risk	
Müüja kulud										Ostja kulud	








Allikas: autori kohandus allika põhjal Incoterms 2020, lk 63-71

**Tabel 4.** Veokohustuste, -kulude ja -riskide jaotamine kauba liikumise ajal DDP tingimusel.

Müüja	Eksportformaalsused ja tasud	Eelvedu, pole mahalaaditud	Kohaletoitamine nimetatud kohas	Laadimine laevale/sõidukile	Laevas või sõidukis	Põhivedu	Lossimine sadama-sihtkohas	Kohaletoitamine nimetatud kohas	Edasivedu, pole mahalaaditud	Importiformaalsused ja tollimaksud	Ostja, mahalaaditud
						→					
Müüja risk										Ostja risk	
Müüja kulud										Ostja kulud	








Allikas: autori kohandus allika põhjal Incoterms 2020, lk 83-89

**Tabel 5.** Veokohustuste, -kulude ja -riskide jaotamine kauba liikumise ajal EXW tingimusel.

Müüja	Eksportformaalsused ja tasud	Eelvedu, pole mahalaaditud	Kohaletoimetamine nimetatud kohas	Laadimine laevale/sõidukile	Laevas või sõidukis	Põhivedu	Lossimine sadama-sihtkohas	Kohaletoimetamine nimetatud kohas	Edasivedu, pole mahalaaditud	Importformaalsused ja tollimaksud	Ostja, mahalaaditud
						→					
Müüja risk	Ostja risk										
Müüja kulud	Ostja kulud										

Allikas: autori kohandus allika põhjal Incoterms 2020, lk 21-27

**Tabel 6.** Veokohustuste, -kulude ja -riskide jaotamine kauba liikumise ajal FCA tingimusel.

Müüja	Eksportformaalsused ja tasud	Eelvedu, pole mahalaaditud	Kohaletoimetamine nimetatud kohas	Laadimine laevale/sõidukile	Laevas või sõidukis	Põhivedu	Lossimine sadama-sihtkohas	Kohaletoimetamine nimetatud kohas	Edasivedu, pole mahalaaditud	Importformaalsused ja tollimaksud	Ostja, mahalaaditud
						→					
Müüja risk	Ostja risk										
Müüja kulud	Ostja kulud										

Allikas: autori kohandus allika põhjal Incoterms 2020, lk 29-39

## **Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks<sup>1</sup>**

Mina, Kristina Daritševa:

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose „Kaasaegsete tarnetingimuste kasutamise erisused liinilaevanduses“, mille juhendaja on Yrjö Saarinen:
  - 1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
  - 1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

16.05.2023

---

<sup>1</sup> Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingulise tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtjaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktidele 1.1. ja 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.