

Tarneklauslid

Incoterms

Kasutajajuhis

Tiit Tammemägi

Tarneklauslid Incoterms. Kasutajajuhis
Tiit Tammemägi

Keeletoimetaja: Mare Lõokene
Kujundus ja küljendus: Irina Tammis

© 1. Avaldamine tervikuna või osaliselt trükitiraažis ainult
EMI EWT Ida-Lääne Koolituse kirjalikul nõusolekul.

© 2. Üleslaadimine Internetis ainult EAS kirjalikul nõusolekul.

Tallinn, 2010

Saateks

Incoterms on Rahvusvahelise Kaubanduskoja (**ICC**) egiidi all koostatud ja publitseeritud rahvusvaheliste kaubandusreeglite kogu. Incoterms'i ajalugu on pikk. Esimene versioon ilmus 1936. a, eelviimane 1990. a ja käesolev hakkas kehtima 1. jaanuarist 2000.

Tänaseks on valmimas Incoterms 2010, mis rakendub 01. jaanuarist 2011. ICC avalikustab uue versiooni pidulikult 27. septembril Pariisis suurel konverentsil, millele järgneb kahepäevane meistriklass uue versiooni koostajate juhtimisel.

Uue versiooni kehtima hakkamisel elab eelmine versioon tükk aega edasi. Sõlmitud on ju hulk tehinguid, mida veel täidetakse (ka vaidlustatakse). Senine praktika on näidanud, et ka uute lepingute sõlmimisel, on eelmise versiooni tarneklausleid inertsist või teadmatusest veel mitme aasta jooksul edasi kasutatud.

Juhis on mõeldud kasutajate laiale ringile alates kõrgkoolide majandus-, logistika- ja veondustudengitest kuni tegeveksportööride-importööride, -ekspedeerijate juristide ning panga-, kindlustus- ja finantstöötajateni välja.

Oleme veendunud, et Incoterms'i tundmine on eduka väliskaubanduse nurgakivi ja et Incoterms'i professionaalselt kasutamata on võimatu korralikku väliskaubandustehingut sõlmida.

Kõik Incoterms'i versioonid alates Incoterms 1990 on eesti keeles avaldanud EMI EWT Ida-Lääne Koolituse AS. Samas õpetatakse Incoterms'i professionaalset kasutamist ning saadaval on ka Incoterms'i täistekstid inglise, prantsuse jt keeltes.

Kasutajajuhise on tellinud EAS eesmärgiga tõsta Eesti ettevõtjate ekspordivõimet eksporditööriide laia ringi professionaalsete oskuste edendamise teel. Töö on ettenähtud avalikuks ülesriputamiseks ning tasuta allalaadimiseks EAS koduleheküljelt www.eas.ee.

Edukaid väliskaubandustehinguid!

EAS

EMI EWT

SISUKORD

I osa. Incoterms 2000	
Sissejuhatus	3
1. Üldpõhimõtted	4
1.1. Incoterms kui rahvusvaheline õigusallikas	4
1.2. Mida Incoterms 2000 reguleerib ja mida ei reguleeri?	5
1.3. Kuidas tarneklaasleid tähistatakse?	7
1.4. Kuidas on tarneklaaslid klassifitseeritud?	8
1.5. Kuidas on klauslite nõuded esitatud?	11
1.6. Millised on tarneklaaslite kõige tähtsamad nõuded?	12
1.7. Millised on tarneklaaslite teised nõuded?	14
2. Tarneklaaslite põhinõuded. Mida tuleks teada tarneklaasli valikul?	17
2.1. EXW. Ex Works. Hangitud tehastest	17
2.2. FCA. Free Carrier. Franko vedaja	18
2.3. FAS. Free Alongside Ship. Franko laeva kõrval	19
2.4. FOB. Free On Board. Franko laeva pardal	21
2.5. CFR. Cost and Freight. Hind ja prahiraha	23
2.6. CIF. Cost, Insurance and Freight. Hind, kindlustus ja prahira	24
2.7. CPT. Carriage Paid To. Vedu makstud kuni	26
2.8. CIP. Carriage and Insurance Paid to. Vedu ja kindlustus makstud kuni	27
2.9. DAF. Delivered At Frontier. Tarnitud piiril	29
2.10. DES. Delivered Ex Ship. Tarnitud laevalt	30
2.11. DEQ. Delivered Ex Quay (duty paid). Tarnitud kaitl (toll tasutud)	31
2.12. DDU. Delivered Duty Unpaid. Tarnitud, toll tasumata	32
2.13. DDP. Delivered Duty Paid. Tarnitud, toll tasutud	33
3. Kokkuvõtteks.	35
II osa. Incoterms 2010. Avaldatakse 2010. a. IV kvartalis	

SISSEJUHATUS

Rahvusvaheline kaubavahetus on oma olemuselt keeruline valdkond, kus on hulgaliselt võimalusi arusaamatuste tekkeks nii poolte kui ka osaliste vahel. Olukorda komplitseerivad veelgi erinevused poolte rahvuslikus seadusandluses. Rahvusvaheline Kaubanduskoda – *International Chamber of Commerce (ICC)* – on püüdnud seda konfliktsituatsiooni neutraliseerida rahvusvaheliste kaubandustingimuste kogu Incoterms väljatöötamisega, 1936. a ilmunud esikkogu sisaldas 9 tarneklauslit. Kogu uuendati 1953. a, täiendati 1967. ja 1976. a. 1980. a väljaanne – Incoterms 1980 – sisaldas 14 tarneklauslit. 1990. a juulist hakkas kehtima 13 tarneklausliga Incoterms 1990. 01. jaanuarist 2000 on kehtinud Incoterms 2000. Alates 01.01.2011 hakkab kehtima Incoterms 2010. Kahte viimast Incotermsi versiooni käesolev kirjatöö käsitlebki.

Incoterms 2000 töötati välja Rahvusvahelise Kaubanduskoja (*ICC*) egiidi all tegutsenud rahvusvahelise töörühma mitmeaastase töö tulemusena. Incoterms 1990 oli sedavõrd täiuslik, et suurt sisulist vajadust uue versiooni järele ei olnud. Liialdamata võib öelda, et peapõhjuseks oli uue aastatuhande saabumine. Kogu Incoterms'i ajaloo jooksul on Rahvusvaheline Kaubanduskoda (*ICC*) hoidnud seda kooskõlas jooksva kaubanduspraktikaga. Tehtud on suur töö kaasamaks rahvusvahelise kaubanduse osaliste kõige laiema ringi ettepanekuid. Kuigi Incoterms 2000 ei tee eelmise versiooniga võrreldes sisulisi muudatusi ja suuri muudatusi on tehtud suhteliselt vähe, siis saabunud ettepanekute baasil on sisse viidud väga palju redaktsioonilisi muudatusi. Võib väita, et Incoterms 2000 kajastab kõige täiuslikumal kujul jooksvat kaubanduspraktikat.

Incoterms'i versioonide puhul on täheldatav huvitav järjepidavus – kui eelmine versioon loob eeldused mingi uuenduse kasutusele võtmiseks, siis järgmise versiooni ajal saabub selle uuenduse massilise kasutamise periood. 1980. a versioon lõi eeldused konteinerveo ja multimodaalse transpordi kasutamiseks. Multimodaalse konteinerveo võidukäik saabus 1990. a versiooni kehtivuse ajal. Samas lõi see versioon eeldused elektroonse teabevahetuse (EDI) kasutusulevõtuks paberkandjal kommertsdokumentide asemel. EDI võidukäik saabus Incoterms 2000 kehtivuse ajal. Incoterms 2000 on omakorda loonud eeldused Incoterms'i kasutusala laiendamiseks siseriiklikele müügitehingutele.

Analoogiliselt 1990. a versiooniga on Incoterms 2000 ülesehituse loogika väga selgepiiriline. See loob eeldused, et iga kommersant, kes peab läbirääkimisi, valmistab ette nii rahvusvahelisi kui siseriiklike müügilepinguid või neid alla kirjutab, on võimeline Incoterms 2000 tarneklauseid kasutama oma igapäevase töövahendina.

1. ÜLDPÕHIMÕTTED

1.1. Incoterms kui rahvusvaheline õigusallikas

Incoterms ei ole rahvusvaheline konventsioon, mida riigid peaksid ratifitseerima, et sellega ühineda. See ei ole riikidevaheline leping ega eurodirektiiv. Incoterms ei ole seadus, liiatagi imperatiivne õigusallikas, mis rakendub automaatselt seaduse jõuga. Sellegipoolest on Incoterms 2000, samuti nagu selle eelkäija(d), rahvusvaheline õigusallikas, fakultatiivne norm, mis süstematiseeritud kujul koondab endas olulist osa rahvusvahelise kaubanduse tehingutavadest. Viimane asjaolu lubab Incoterms'i klassifitseerida ka tavanormina, mis tugevdab tema õigustloovat positsiooni veelgi.

Oluline on teada, et eksportööri-importööri lepingusuhtes rakendub Incoterms iseenesest, ilma selge viiteta, ainult selles ulatuses, kuivõrd peegeldab tavanormina kaubandustavasid. Selline rakendus on poolte jaoks ebakonkreetne. Seetõttu peavad ostja ja müüja Incoterms kasutamise müügilepingus selgelt ette nägema. Samas peavad lepingupooled arvestama, et Incoterms 2000 kehtivus ei laiene automaatselt kolmandatele isikutele.

Hoolimata Incoterms'i kasutamise vabatahtlikkusest, on selle praktiline kasutus rahvusvahelises kaubanduses väga levinud. Põhjused on lihtsad:

- Incoterms on loodud tegelike kaubandustavade interpreteerimise teel;
- pikaajalise arendustöö tulemusena on saadud loogilise ülesehitusega universaalne ja hea, kui mitte kaasaja parim kaubandusnorm;
- Incoterms'i tarneklauslite kasutamine muudab eksport-importlepingute sõlmimise tunduvalt lihtsamaks, samal ajal leping ise on oluliselt täiuslikum;
- tarneklauslid on ratsionaalsed ja universaalsed – valides ühe 13-est kolmetähelisest täheühendist (EXW, FCA jne.) saab lühimas vormis fikseerida pooltele sobivad tarnetingimused väga laiast tüüptingimuste valikust;
- Rahvusvahelise Kaubanduskoja (ICC) tegevuse tulemusena on Incoterms omandanud ülemaailmse tuntuse.

Teatud osa Incoterms 2000 tarneklauslite üksiksätteid on dispositiivsed, s. t pooltele on jäetud võimalus nende tingimuste osas lepingus teisiti kokku leppida. Järelikult võivad pooled, kes on võtnud Incoterms'i mingi tarneklausli antud lepingus kasutusele, teha selle klausli dispositiivsete üksiksätete osas muudatusi, mis vastavad antud lepingu konkreetsetele tingimustele. Samas rõhutatakse Incoterms 2000-s korduvalt, et taolised muudatused tuleb lepingus üheselt selgeks teha.

Juba Incoterms 1990 oli kooskõlas ÜRO 1980. a Viini konventsiooniga rahvusvahelistest kaubamüügilepingutest (*UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods*). Käesolevas variandis on ühilduvus veelgi suurem – võimalikult paljudel juhtudel on Incoterms 2000 tekstis püütud kasutada samu termineid nagu Viini konventsiooniski.

Arvestades Incoterms 2000 rahvusvahelist iseloomu, on selle kasutamine igati neutraalne lahendus, kui poolte vahel peaks rahvusvahelise müügilepingu sõlmimisel tekkima vaidlus, millist õigusallikat kasutada.

1.2. Mida Incoterms 2000 reguleerib ja mida ei reguleeri?

Incoterms 2000 sissejuhatavas osas juhitakse tähelepanu kahele laialtlevinud, samas vasturääkivale **väärteadmisele**:

- Incoterms on veolepingu instrument;
- Incoterms on müügilepingu instrument, reguleerides täiuslikult kõiki lepingu tingimusi ning müüja ja ostja kohustusi ja õigusi.

Olgu rõhutatud, et tõde on nende kahe väärseisukoha vahel – tegelikult on Incoterms müügilepingu instrument, mis reguleerib suure osa, kuid kaugeltki mitte kõiki rahvusvahelise müügilepingu tingimusi ja poolte kohustusi.

Müügilepingus on poolte põhikohustused:

- müüja kohustus tarnida lepingujärgne kaup ja
- ostja kohustus tasuda kauba eest.

Ostja kohustust tasuda kauba eest käsitab Incoterms 2000 kõige üldisemal kujul – kauba eest tuleb tasuda nii nagu müügilepingus on ette nähtud. Vastukaaluks käsitatakse detailselt kauba tarnimisega seotut, mis ongi peamine Incoterms'i reguleerimisala.

Incoterms'i tarneklauslitega reglementeeritakse:

- kus, kuidas ja millal peab müüja oma tarnekohustuse täitma;
- kus, kuidas ja millal toimub kauba kadumise või kahjustamise riski üleminek müüjalt ostjale;
- kus ja millal toimub kaubaga seonduvate kulutuste üleminek müüjalt ostjale ehk teiste sõnadega, milliseid müüja kulutusi sisaldab müügilepingu hind;
- millised on poolte kohustused ja kulutuste jaotus tolliformaalsuste täitmisel ning kauba välja- ja sisseveolitsentside muretsemisel;
- kes sõlmib ja kelle kulul sõlmitakse veoleping;
- kes sõlmib ning kelle kulul ja kelle kasuks sõlmitakse kauba kindlustusleping;

- kes, millal ja milliseid teatisi peab teisele poolele andma;
- kes kannab kauba inspekteerimise ja kontrolloperatsioonide kulud;
- kuidas peab kaup olema pakitud ja markeeritud;
- millised on poolte muud kohustused teineteisele abi osutamisel ja kes kannab vastavad kulutused.

Nagu loetletust näha, katab Incoterms'i reguleerimisvaldkond suurt osa müügilepingu tingimustest ja poolte kohustustest, kuid siiski mitte kõiki.

Incoterms 2000 ei reguleeri:

- omandiõiguse üleminekut;
- valuuta- ja finantstingimusi, arvelduste korda;
- sanktsioone ja poolte vastutust oma kohustuste mittetäitmise eest;
- pretensioonide esitamise korda;
- vaidluste lahendamist ja kohtualluvust;
- rakenduvat õigust jm.

Seega ei piisa täiusliku müügilepingu koostamiseks ainult Incoterms'i kasutamisest. Kui viimati loetletud küsimused ei ole reguleeritud poolte vahel välja kujunenud tavade, siis tuleb need müügilepingus üheselt ja selgelt sätestada või lahendada niisuguste lepingu üldtingimuste kaasamisega, mis loetletud tingimusi reguleerib. Väga otstarbekas oleks kasutada Rahvusvahelise Kaubanduskoja tüüp müügilepingut (*The ICC Model International Sale Contract*), mis, nähes ette Incoterms 2000 kasutamise reguleerib ka ülejäänud müügilepingu tähtsaid aspekte.

Asjaolu, et Incoterms on müügilepingu instrument, ei tohi anda põhjust ekslikuks järelduseks, nagu ei puudutaks see teisi väliskaubandustehingu osalisi. Teatavasti on väliskaubandustehing mitme lepingu kongloremaat, kus peale müügilepingu on sõlmitud mitu omavahel haakuvat lepingut, nagu veo- või ekspedeerimisleping, kindlustusleping, arveldusleping, vahendusleping jt. Kõik loetletud lepingud peavad omavahel haakuma ning ei tohi olla vastuolus müügilepingus lepestatuga. Seega sõltuvad kaasnevad lepingud ka sellest, millise tarneklausli kasuks on pooled müügilepingus kokku leppinud.

Incoterms 2000 hea tundmine on vajalik kõigile väliskaubandusoperatsioonide osalistele, võimaldades oluliselt tõsta nende professionaalsust läbirääkimistel, lepingute sõlmimisel ja täitmisel.

1.3. Kuidas tarneklauseid tähistatakse?

Tabelis 1 on esitatud kõigi 13 Incoterms 2000 tarneklausli nimetused ja kolmetähelised lühendid ehk võtmed (*key words*). Tarneklauslit võib kasutada sõnades väljakirjutatult või standardlühendite – võtmete (EXW, FCA, FAS, FOB, ...DDU, DDP) kujul. Tarneklauslite võtmeid ei ole soovitatav muuta, näiteks kasutada “C&F” standardse “CFR” asemel, või täiendada, lisades standardsele võtmele tähti või sõnu. Näiteks “FOB+I” puhul on mõeldud, et müüja peab lisaks kindlustama kauba. Kahjuks jääb selgusetuks selle lisakohustuse konkreetne sisu: milline on kindlustuskate ja kindlustussumma, kui pikk on kindlustuse kestus jms. Selline ebamäärane olukord võib tekitada poolte vahel asjatuid arusaamatusi ja vaidlusi. Erinevalt eelnenud versioonidest, rõhutab Incoterms 2000, et taolisi tarneklauslite laiendeid ei tuleks kasutada. Iga kord, kui pooled soovivad lepingus kasutatavat tarneklauslit mingis osas muuta, tuleb see müügilepingu tekstis üheselt ja selgelt kokku leppida.

Igal juhul peab tarneklausli nimele järgnema geograafilise punkti nimetus. Sõltuvalt konkreetsest tarneklauslist on see kas:

- “nimetatud koht”, kus kaup tehakse ostjale kättesaadavaks (EXW, FCA, DAF)
- “nimetatud lähetamissadam” (FAS, FOB)
- “nimetatud sihtsadam” (CFR, CIF, DES ja DEQ) või
- “nimetatud sihtkoht” (CPT, CIP, DDU ja DDP)

Sellega fikseeritakse koht, kus müüja põhilised kaubaga seonduvad kohustused lõpevad. 9 tarneklauslil (EXW, FCA, FAS, FOB, DAF, DES, DEQ, DDU ja DDP) on see ühtlasi ka tarnekohaks, kus kauba kadumise ja kahjustamise risk läheb müüjalt ostjale üle. NB! CFR, CIF, CPT ja CIP puhul on see sihtkoht, kustsaadik müüja on kauba veo korraldanud ja veose kindlustanud (CIF ja CIP), samal ajal kui vastutus kauba eest on ostjale üle läinud juba veo lähtepunktis.

Et vältida võimalikke vaidlusi, millist “Incotermsi” redaktsiooni lepingupooled on silmas pidanud, tuleb tarneklausli järel tingimata sulgudes märkida: Incoterms 2000.

Tavaliselt fikseeritakse konkreetsetes müügilepingus mingi tarneklausli kasutamine lepingu eset (objekti) määratlevas jaos.

Näiteks.

1. Lepingu objekt

Müüja müüb ja ostja ostab tarnetingimusel FOB Tallinn (Incoterms 2000) 1000 tonni pakitud freesturvast.

Müügilepingus võib ette näha ka eraldi jao: “Tarnetingimus”. See sobib lepingu 4. või 5. jaona pärast lepingu objekti, kogust ja kvaliteeti (ja hinda) käsitlevaid jagusid.

Näiteks.

4. Tarnetingimus

FOB Tallinn (Incoterms 2000).

Ülaltoodust piisab, et antud lepingus Incoterms 2000 FOB-i kasutamine lepestada. Lepingu ülejäänud jagude juures, mida tarneklausele FOB käsitab, pole vaja FOB-i nõuetest lähtumist eraldi fikseerida. Küll aga võiks rakendatavat seadusandlust käsitavas jaos märkida, et lepingus on lähtutud Incoterms 2000 nõuetest.

Siit johtub veel üks Incoterms'i tarneklauselite kasutamise suuri eeliseid – tunduvalt lihtsustub müügilepingu koostamine. Tarvitseb vaid lepingusse märkida paarisõnaline tarnetingimus ja ongi fikseeritud suur hulk lepingu tingimusi ja poolte kohustusi.

1.4. Kuidas on tarneklauslid klassifitseeritud?

Tabelist 1 on näha, et Incoterms 2000 on säilitanud 1990. a versioonis kasutusele võetud tarneklauselite jagamise nelja rühma: **E, F, C** ja **D**, mis on vastava rühma tarneklauselite algustähed. Need neli rühma erinevad omavahel ostjale orienteerituse astme poolest.

E-rühm sisaldab ainult ühe tarneklauseli – EXW, mis on maksimaalselt müüjakeskne. Müüja ainus kohustus on teha lepingule vastav kaup ostjale kättesaadavaks oma territooriumil, s.o tehases, laos, kaevanduses jm. Ostjal tuleb kaubale järele tulla ning ta peab kandma kaubaga seonduvad kulud ja riskid alates müüja territooriumist.

F-rühm sisaldab kolme tarneklauselit: FCA, FAS ja FOB, mis oma sisult on samuti võrdlemisi müüjakesksed. Selle rühma puhul lähevad kõik kaubaga seonduvad kulud ja riskid müüjalt ostjale üle müüja maal – nimetatud kohas (FCA) või nimetatud lähtesadamasse (FAS ja FOB), kui müüja on kauba üle andnud ostja poolt nimetatud vedajale (laevale).

C-rühm on juba tunduvalt ostjakesksem. Kõigi nelja tarneklauseli (CFR, CIF, CPT ja CIP) puhul peab müüja oma kulul sõlmima veolepingu kauba veoks nimetatud sihtsadamasse (CFR ja CIF) või sihtpunkti (CPT ja CIP). **NB!** Samal ajal läheb kauba kadumise või kahjustamise risk müüjalt ostjale üle müüja maal, kui müüja on andnud kauba üle esimesele vedajale (CPT ja CIP) või lastinud laevale (CFR ja CIF). Seejuures on võimalik valida kahe variandi vahel: müüja sõlmib kindlustuslepingu ostja kasuks kauba veol kuni sihtkohani (CIF ja CIP) või kindlustuslepingu sõlmimise kohustust müüjal pole (CFR ja CPT).

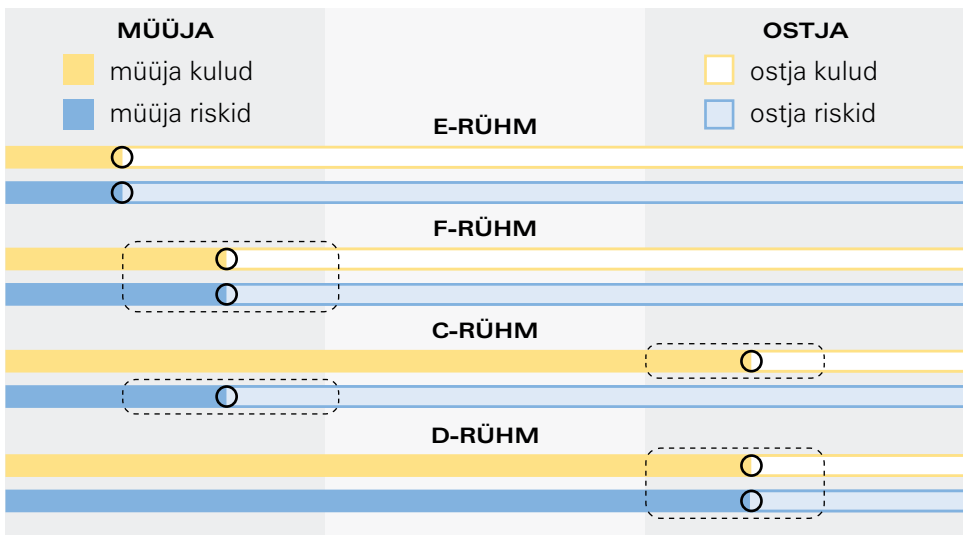
Tabel 1

E-rühm Järele tulnud	1. EXW	<i>Ex Works (... named place)</i> Hangitud tehases (... nimetatud koht)
F-rühm Põhivedu tasumata	2. FCA	<i>Free Carrier (... named place)</i> Franko vedaja (... nimetatud koht)
	3. FAS	<i>Free Alongside Ship (... named port of shipment)</i> Franko laeva kõrval (... nimetatud lastimissadam)
	4. FOB	<i>Free On Board (... named port of shipment)</i> Franko laeva pardal (... nimetatud lastimissadam)
C-rühm Põhivedu tasutud	5. CFR	<i>Cost and Freight (... named port of destination)</i> Hind ja prahiraha (... nimetatud sihtsadam)
	6. CIF	<i>Cost, Insurance and Freight (... named port of destination)</i> Hind, kindlustus ja prahiraha (... nimetatud sihtsadam)
	7. CPT	<i>Carriage Paid To (... named place of destination)</i> Vedu makstud kuni (... nimetatud sihtkoht)
	8. CIP	<i>Carriage and Insurance Paid to (... named place of destination)</i> Vedu ja kindlustus makstud kuni (... nimetatud sihtkoht)
D-rühm Kohale toodud	9. DAF	<i>Delivered At Frontier (... named place)</i> Tarnitud piiril (... nimetatud koht)
	10. DES	<i>Delivered Ex Ship (... named port of destination)</i> Tarnitud laevalt (... nimetatud sihtsadam)
	11. DEQ	<i>Delivered Ex Quay (... named port of destination)</i> Tarnitud kailt (... nimetatud sihtsadam)
	12. DDU	<i>Delivered Duty Unpaid (... named place of destination)</i> Tarnitud, toll tasumata (... nimetatud sihtkoht)
	13. DDP	<i>Delivered Duty Paid (... named place of destination)</i> Tarnitud, toll tasutud (... nimetatud sihtkoht)

D-rühma on koondatud selgelt ostjakesksed tarneklauslid. Kui E-, F- ja C-rühma tarneklauslite puhul toimus kauba tarne müüja maal, siis D-rühma puhul antakse kaup üle sihtkohas. Müüja peab kauba kohale toimetama, kandes kuni kauba üleandmiseni sihtkohas kõiki kaubaga seonduvaid kulutusi ja riske. Seega langevad D-rühma tarneklauslitel kauba tarnekoht ja sihtkoht kokku. Müüja peab kandma kõik kaubaga seonduvad kulud kuni kauba üleandmiseni piiril (DAF), laevalt sihtsadammas (DES), kailt sihtsadammas (DEQ), nimetatud sihtkohas ostja maal või ostja territooriumil (DDU ja DDP).

Tarneklauslite ülaltoodud rühmitamine võimaldab suhteliselt kergesti üksikute tarneklauslite erinevusi meelde jätta ning muudab Incoterms 2000 kasutamise kommersandile käepäraseks.

Incoterms 2000 esitab tarneklauslid kindlas järjekorras, milles peitub veel üks süsteem. Tabelist 1 on näha, et tarneklauslite sellises järjestuses on teatav antisümmeetria. Rea esimene tarneklausel on maksimaalselt müüja-keskne, s. t müüja kohustused kauba tarnimisel on minimaalsed, ning viimane tarneklausel maksimaalselt ostjakeskne, s. t ostja kohustused on kaubatarne vastuvõtmisel minimaalsed.



Joonis 1. Kaubaga seonduvate kulude ja riskide üleminek müüjalt ostjale erinevate tarneklausli rühmade puhul

1.5. Kuidas on klauslite nõuded esitatud?

Incoterms 2000 esitab kõigi 13 tarneklausli nõuded ühtse süsteemi järgi. Igal tarneklauslil on preambul, milles antakse antud klausli põhiiseloomustus. Ostja ja müüja kohustused on esitatud 10 alapunktina, mille nimetused on kõigil klauslitel samad:

A. Müüja kohustused

- A1** Kauba tarnimine vastavalt müügilepingu nõuetele
- A2** Litsentsid, ametlikud load ja formaalsused
- A3** Veo- ja kindlustuslepingud
- A4** Kauba tarnimine
- A5** Riskide üleminek
- A6** Kulude jaotamine
- A7** Teatis ostjale
- A8** Tarnetõend, veodokument või sellele vastav elektronteatis
- A9** Kontrollimine, pakkimine, markeerimine
- A10** Muud kohustused

B. Ostja kohustused

- B1** Kauba eest tasumine
- B2** Litsentsid, ametlikud load ja formaalsused
- B3** Veo- ja kindlustuslepingud
- B4** Kaubatarne vastuvõtmine
- B5** Riskide üleminek
- B6** Kulude jaotamine
- B7** Teatis müüjale
- B8** Tarnetõend, veodokument või sellele vastav elektronteatis
- B9** Kauba inspekteerimine
- B10** Muud kohustused

Poolte kohustused on esitatud "peegelpildis". Kui vasaku tulba mingi alapunkt fikseerib müüja kohustused (A), siis sama alapunkt paremas tulbas, s.o ostja "poolele" sätestab ostja kohustused (B) samas küsimuses. Sama ülesehitus oli ka Incoterms'i eelmisel versioonil.

1.6. Millised on tarneklauslite kõige tähtsamad nõuded?

Kõige tähtsamad tarneklauslite nõuded on esitatud iga üksiku tarneklausli puhul esimeses kuues alapunktis. Müüja kohustused alapunktides A1 kuni A6, ostja omad vastavalt B1 kuni B6.

Alapunktide A1 ja B1 tekst on kõigi 13 tarneklausli puhul üks ja sama. Sätestatud on kõige tähtsam kohustus, mis kummalgi poolel müügilepingu allakirjutamisega tekib. Müüja peab (A1) tarnima kauba koos kaubaarve või sellega ekvivalentse elektronteatisega vastavuses müügilepingu ning iga teise vastavuse tunnistusega, mis võib olla lepingujärgselt nõutud. Ostja peab (B1) tasuma kauba hinna, nii nagu müügilepingus on ette nähtud.

Alapunktid A2 ja B2 fikseerivad poolte kohustused tolliformaalsuste täitmise ning sellega kaasnevate kulude ja riski kandmise osas. Normaalse kohustuste jaotuse korral täidab kumbki pool kõik tolliformaalsused ja kannab sellega kaasnevad kulud ja riskid oma asukohamaal, s. o müüja ekspordi- ja ostja imporditolliformaalsused. Selline tollikohustuste jaotus on 11 tarneklausli puhul. 2 tarneklausli puhul on kogu tolliformaalsuste täitmine pandud ühe lepingupoole kohustuseks. Ostja peab täitma kõik tolliformaalsused ning kandma sellega kaasnevad kulud ja riski EXW puhul. Müüja kohustuseks on see DDP puhul.

1990 a versiooniga võrreldes muudeti tolliklaarimise kohustuste jaotust kahe tarneklausli puhul. Incoterms 2000 järgi kuuluvad FAS ja DEQ normaalse tollikohustuste jaotusega tarneklauslite hulka, mille puhul müüja kohustuseks on ekspordi ja ostja kohustuseks impordi tolliklaarimine.

Väga olulise muudatusena on igal pool kogu Incoterms 2000 ulatuses, kus käsitatakse tolliformaalsuste täitmist ning sellega kaasnevaid kulutusi ja riske, lisatud sõnad "kus rakendatav" (*"where applicable"*). See muudatus on väga oluline, sest formuleering muudab Incoterms'i ilma igasuguste mööndusteta kasutatavaks ka siseriiklike tehingute puhul.

Alapunktid A3 ja B3 fikseerivad müügilepingu poolte kohustused veo- ja kindlustuslepingu sõlmimise osas. Kui ühel lepingupoolel puudub otsene kohustus teise lepingupoole ees vastavat lepingut sõlmida, siis kasutatakse väljendit "Pole kohustus". Tuleb rõhutada – see väljend ei tähenda, et lepingupoolel langeb ära ka vajadus vastavat lepingut sõlmida. Näiteks EXW puhul pole nii müüjal kui ostjal kohustus veo- ega kindlustuslepingu sõlmimiseks. Müüjal pole selleks ka vajadust. Küll on vastav vajadus ostjal. Kui ta peaks jätma kauba veo korraldamata, jääb kaup lihtsalt müüja territooriumile. Samuti on tal vajadus kindlustuslepingu sõlmimiseks, sest pärast tarnet on kaubaga seotud riskid tema kanda.

Veolepingut sõlmides tuleb arvestada, et veolepingu vorm ja nõuded võivad baseeruda mingitel kaubandustavadel, et veolepingutes (eriti laevavedude puhul) on enamasti spetsiifilised terminid lastimise ja lossimise hinna ning selleks lubatud aja kohta, ja ka seda, et veolepingus kasutatavad väliselt Incotermsi omadega täiesti sarnased tarneklauslid (Combiterms) ei tarvitse omada Incoterms 2000-järgset tähendust. Arusaamatuste vältimiseks on soovitatav, et müügilepingu pooled fikseeriksid müügilepingu raames võimalikult täpselt kauba vedu ja kindlustamist puudutavad võimalikud kohalikel kaubandustavadel rajanevad lahknevused Incoterms 2000-st.

Müügilepingu see pool, kelle kohustuseks on veolepingu sõlmimine, peab jälgima, et ta ei läheks vastuollu müügilepingus veo ja kauba kindlustamise osas kokkulepituga, s. o valitud tarneklausli ja võimalike lisatingimustega.

Alapunktid A4 ja B4 fikseerivad, kuidas, kus ja millal toimub kauba tarnimine ning kaubatarne vastuvõtmine. Incoterms 2000 üks universaalsustest peitub ka selles, et teoreetiliselt võib kauba üleandmine toimuda ükskõik missuguses geograafilises punktis alates müüja territooriumist (EXW) kuni ostja territooriumini (DDP).

Alapunktid A5 ja B5 fikseerivad müügitehingu ühe tähtsaima momendi — hetke ja koha, kus toimub kauba kadumise või kahjustamise riski üleminek müüjalt ostjale. Kõigi 13 tarneklausli puhul toimub kauba kadumise või kahjustamise riski üleminek müüjalt ostjale samal hetkel, kui müüja on oma tarnekohustuse täitnud, s. t kui kaup on vastavalt alapunkti A4 nõuetele tarnitud.

Kõik tarneklauslid näevad ette, et kauba kadumise või kahjustamise riski üleminek võib toimuda ka enne kauba üleandmist. Juhul kui ostja ei võta kaubatarnet vastu nii, nagu oli kokku lepitud, või jätab müüjale saatmata instruksioonid, mida viimane vajab selleks, et kaup tarnida, läheb kauba kadumise või kahjustamise risk ostjale üle alates kauba tarnimiseks ettenähtud tähtaja möödumisest. Selleks et niisugune riski ennetähtaegne üleminek toimuks, peab kaup olema selgelt identifitseeritav kui ostjale antud lepingu järgselt ettenähtud kaup. Nõuet peab eriti arvestama EXW-klausli puhul.

Alapunktid A6 ja B6 fikseerivad kulude jaotamise müüja ja ostja vahel. Ka kaubaga seonduvate kulutuste üleminek toimub hetkel, kui kaup on alapunkt A4 nõuete kohaselt tarnitud, s. t müüja on oma tarnekohustuse täitnud. C-rühma tarneklauslite puhul tundub näiliselt, et kaubaga seonduvad kulud lähevad müüjalt ostjale alles sihtpunktis, sest müüja on oma kulul sõlminud veolepingu ja CIF ning CIP-klausli puhul ka kindlustanud kauba kuni sihtsadamani (-punktini). Kuid müüja sõlmis veolepingu (kindlustuslepingu) ja kandis vastavad kulud enne, kui kaup lastiti (laditi) lähtesadamasse (-punktis). Järelikult langeb C-rühma tarneklauslite puhul kaubaga seonduvate kulude ülemineku hetk ka sisuliselt kokku kauba tarnimise hetkega. Veelgi enam – Incoterms 2000 ütleb nende tarneklauslite puhul sõnaselgelt: peale

tarnet on kõik kaubaga seonduvad kulud (kaimaksud, lossimine, transiidi tollimaksud jm) ostja kanda juhul, kui need ei ole veolepingujärgsed müüja kulud.

Analoogiliselt eelmises lõigus kirjeldatud riski üleminekuga võib ka kaubaga seonduvate kulude üleminek müüjalt ostjale toimuda enne kauba tarnimist. See on juhul, kui kaup jääb üle andmata ostja süül. Kaubaga seonduvate kulude kandmine läheb müüjalt ostjale alates kauba tarnimiseks ettenähtud tähtaja möödumisest. Siin valitseb absoluutne analoogia eespool kirjeldatud kauba kadumise või kahjustamise riski üleminekuga.

1.7. Millised on tarneklauslite teised nõuded?

Alapunktid A7 ja B7 fikseerivad müüja ja ostja kohustused vastastikku saadetavate teatiste osaks. Teatise on vaja selleks, et teha kauba üleandmine üldse võimalikuks, et teatada ostjale, kas kauba üleandmine on toimunud, et ostja saaks teha kauba vastuvõtmiseks vajalikke ettevalmistusi jne.

Mõnel juhul on müügilepingu sõlmimise ajal võimatu määrata täpset kohta, kus müüja peab kauba veoks üle andma, või ka lõplikku sihtkohta. Tavaliselt on siis müügilepingusse lisatud klausel, mille kohaselt ostjal on kohustus või õigus määrata täpne koht hiljem. Kui ostja peaks jätma täitmata oma kohustuse täpne koht hiljem nimetada, siis tuleb tal kanda sellest tulenevaid täiendavaid kulusid ja riski. Kui ostja jätab kasutamata oma õiguse määrata täpne koht hiljem, annab see müüjale õiguse valida täpne koht, mis kõige paremini talle sobib.

Alapunktid A8 ja B8 fikseerivad müüja kohustuse väljastada tarnetõend või veodokument ja ostja kohustuse aktsepteerida nõuetekohaselt antud tarnetõendit. Eri tarneklauslitel on alapunktide A8 ja B8 nõuded erinevad. Ühine on formuleering: kui müüja ja ostja on kokku leppinud elektronandmeside kasutamises, siis müüja poolt esitatava dokumendi võib asendada ka samaväärse elektronandmeside (EDI) sõnumiga.

Traditsiooniliselt on laadimiskiri – konossement (*bill of lading*) levinuim tarnetõendina aktsepteeritav dokument, mida müüja peab väljastama CFR ja CIF kasutamise korral. Konossement täidab mitut tähtsat funktsiooni:

- on tunnistus sellest, et kaup on üle antud laeva pardale;
- on veoleping või tunnistus veolepingu olemasolust;
- on kauba omandiõiguse üleandmise vahend. See, kelle käes on konossementi originaal, omab ka (omandi)õigust kaubale;
- konossementiga teele saadetud kauba saab saaja vedajalt kätte konossementi originaali vastu.

Kõik teised transpordidokumendid – veokirjad (*waybill, consignment note*) täidavad kaht esimest funktsiooni, ent kaht viimast funktsiooni ei kannu. Samuti ei võimalda kõik teised veodokumendid, erinevalt konossementidest, teel olevat kaupa edasi müüa veodokumendi originaali üleandmisega järgmisele ostjale. Asjaolu, et kauba vastuvõtmiseks sihtsadamasse peab ostja omama konossementi originaali, teeb konossementi asendamise EDI-sõnumiga eriti raskeks.

Kuid on ka teisi keerukusi. Tavaliselt väljastatakse konossement mitmes originaalis. Maksetingimuste aspektist on elulise tähtsusega nõue, et müüja peab andma ostjale üle kogu originaalide komplekti. Seda nõuavad ka RKK akreditiivi reeglid (*UCP 600*).

Veel üks komplikatsioon EDI kasutamisel. On nõue, et kaup peab olema vedajale üle antud tervelt ja vigastamata kujul. Selle kinnituseks peab väljastatav konossement olema "puhas", s. t konossementil ei tohi olla mingeid märkusi, mis viitaksid sellele, et ei kaup ega pakend polnud transpordile vastuvõtmisel heas seisukorras.

Eeltoodust nähtub, et konossementi erilise juriidilise staatuse tõttu on teatavaid raskusi konossementi asendamiseks EDI-sõnumiga. Kuid see korraldub juba lähitulevikus (*Bolero project, e-commerce*).

Tänapäeval saab konossementi asendada teiste dokumentidega, nagu laevaveokiri (*non-negotiable sea waybill*) jms. Siiski on kaks tarneklauslit, mille puhul pooled ei saa konossementi kasutamisest niisama loobuda. Need on CFR ja CIF. Nende tarneklauslite puhul on võimalik kaupa teeloleku ajal järgmisele ostjale edasi müüa. Ent see eeldab konossementi olemasolu. Ostja võib müügilepingut sõlmides vabastada müüja konossementi väljastamise kohustusest. Sellega võtab ta endalt võimaluse kaupa veo ajal järgmisele ostjale edasi müüa.

Alapunktid A9 ja B9 fikseerivad müüja kohustused kauba kontrollimise, pakkimise ja markeerimise osas ning ostja kohustuse tasuda lastimiseelse ülevaatuse kulud.

Müüjal on kohustus oma kulul pakkida kaup viisil, mis tagaks kauba ohutu transpordi sihtkohta. Siin on oluline rõhutada, et nende tarneklauslite puhul, mis jätavad veo korraldamise ostja kanda (EXW, FCA, FAS, FOB) peavad ostja poolt kasutatavad transporditingimused olema müüjale teatatud enne müügilepingu sõlmimist.

Tihti korraldatakse kauba lastimiseelne inspeksioon. Kui lepingus ei ole teisiti kokku lepitud, peab ostja kandma sellise inspeksiooni kulud. Juhul kui lastimiseelne inspeksioon toimub ekspordimaa võimude nõudel, peab kulud kandma müüja. Viimane nõue ei kehti EXW puhul.

Alapunktid A10 ja B10 fikseerivad poolte kohustused anda abi põhiliselt tolliformaalsete täitmiseks vajalike lisadokumentide muretsemisel ja kanda sellega seotud riski ning kulusid.

Üldine põhimõte on lihtne. Müüja peab ostja soovil, kulul ja riisikol muretsema lisadokumente nende tolliformaalsuste täitmiseks, mis on antud tarneklausli puhul ostja kohustuseks. Ostjal on analoogiline kohustus osa D-rühma tarneklauslite puhul.

Järgnevas peatükis esitatakse kõigi 13 tarneklausli põhinõuded sellises mahus, mida peaks kindlasti teadma iga läbirääkimisi pidav kommersant, samuti ekspedeerija, rahvusvaheline vedaja, tollideklarant jne.

2. TARNEKLAUSLITE PÕHINÕUDED. MIDA TULEKS TEADA TARNEKLAUSLI VALIKUL?

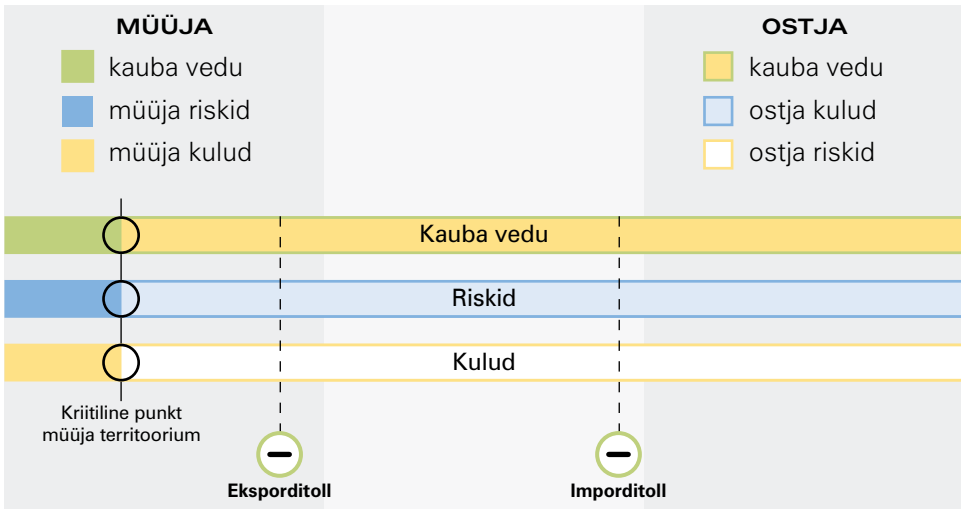
2.1. EXW. Ex Works. Hangitud tehases

EXW järgi on müüja oma tarnekohustuse täitnud, kui ta on andnud kauba ostja käsutusse oma territooriumil või mõnes teises nimetatud kohas (tehases, laos jms). **NB!** Müüja ei vastuta kauba pealelaadimise eest ostja transpordivahendile ega ekspordi tolliformaalsuste täitmise eest. Juhul kui pooled soovivad, et müüja vastutaks kauba pealelaadimise eest ning kannaks sellega seotud riski ja kulusid, tuleks see selgelt müügilepingus sõnastada.

Ostja peab kandma kõik kaubaga seonduvad kulud ja riskid kauba toimetamisel soovitud sihtkohta alates müüja territooriumist.

Seda tarneklauslit ei tuleks rakendada, kui ostja pole võimeline vahetult või kaudselt ekspordi tolliformaalsusi täitma. Sellisel juhul peaks kasutama tarneklauslit FCA.

EXW on maksimaalselt müüjakeskne. Tema kasutamise hiilgeaeg oli II maailmasõja järel, kui Euroopas valitses suur kaubapuudus. Nüüdisaegse, ostjale orienteeritud turumajanduse juures võiks seda tarneklauslit kasutada ainult siis, kui ostja ise peaks seda soovima. Ent ostjal pole põhjust seda tahta, sest ostjale eriti vastuvõetamatuks võib osutuda kõigi ekspordi tolliformaalsuste täitmise ning sellega kaasnevate kulude ja riskide kandmise kohustus. EXW on ainus tarneklause, mis paneb kõigi tolliformaalsuste täitmise kohustuse ostjale. **NB!** Tolliformaalsuste täitmine ning kaasnevate kulude ja riskide kandmine on kõigi tarneklauslite puhul tinglik kohustus, mis kehtib ainult siis, kui vastavad tollinõuded on rakendatud.



Joonis 2. Tarneklausel EXW - hangitud tehases

Joonisel 2 on skemaatiliselt kujutatud EXW-i kriitiline punkt – müüja territoorium, kus on:

- ostja poolt korraldatava veo alguspunkt;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht;
- kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht.

Jooniselt on näha, et ostja kohustuste hulka jääb ka kõigi tolliformaalsuste täitmine.

EXW-i antipood on Incoterms 2000 13. tarnklausele DDP – tarnitud, toll tasutud, mis on maksimaalselt ostjakeskne.

2.2. FCA. Free Carrier. Franko vedaja

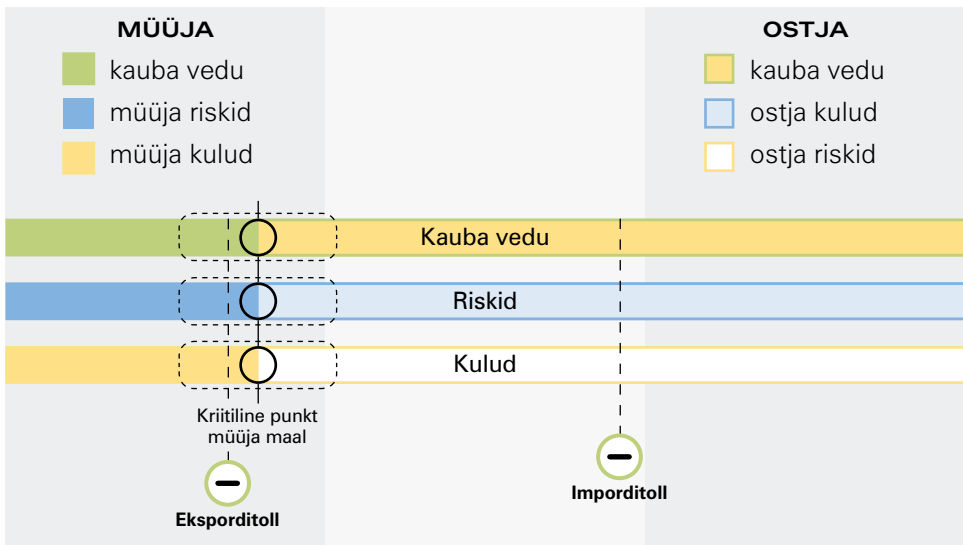
F-rühma esimene tarneklausele, FCA on kasutatav kõigi veoviiside puhul, kaasa arvatud raudtee ja lennuvedu. Oma universaalsuse tõttu on FCA F-rühma peamisi tarneklausele ja iga kord, kui ostja soovib ise korraldada kauba vedu, peaks ta just seda klauslit eelistama.

FCA puhul on müüja oma tarnekohustuse täitnud, kui ta on andnud kauba üle ostja poolt määratud vedajale eelnevalt nimetatud kohas või punktis. Sellest hetkest lähevad müüjalt ostjale üle kõik kaubaga seonduvad kulud ning kauba kadumise või kahjustamise risk.

FCA puhul eristatakse kaht võimalikku tarnekohta:

- müüja territooriumil;
- väljaspool müüja territooriumi.

Esimesel juhul peab müüja kauba ostja poolt määratud veovahendile peale laadima ja kandma sellega seotud kulud ja riskid. Teisel juhul peab müüja andma kauba ostja poolt määratud vedaja või teise isiku käsutusse müüja veovahendilt mahalaadimata kujul. See on oluliselt erinev 1990 a. versioonist, kus põhjalikult kirjeldati kauba tarnimist erinevate veoviiside puhul. Samas jäeti täpselt sõnastamata, kes kannab kauba mahalaadimise kulud ja riskid, kui müüja on toonud kauba ostja poolt määratud vedaja terminali.



Joonis 3. Tarneklausel FCA – franko vedaja.

Joonisel 3 on skemaatiliselt kujutatud FCA kriitiline punkt, kus on:

- ostja poolt korraldatava veo alguspunkt – müüja territoorium või mõni teine nimetatud koht müüja maal;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht – samas, kus eelmine, kui kaup on üle antud vedajale;
- kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht – samas kus eelmine.

Kui täpset punkti, kus toimub kauba üleandmine vedajale, pole kokku lepitud, siis võib müüja ise valida nimetatud koha piires selle punkti. Olgu märgitud, et nimetatud kohaks, mis märgitakse tarneklausli tähise järele, võib olla ükskõik milline koht

müüja maal, milles pooled on kokku leppinud, ka müüja territoorium.

Kõik ekspordi tolliformaalsused täidab ja sellega kaasnevad kulutused ja riski kannab müüja, ülejäänud tolliformaalsused aga ostja.

Võrreldes kaht tarnetingimust:

...EXW Tallinn, AS Norma (Incoterms 2000)... ja

...FCA Tallinn, AS Norma (Incoterms 1990)...

tundub, et nende tarneklauslite kasutamise puhul nimetamisväärtset erinevust poolte kohustuste ja kulutuste jaotuses pole, sest mõlemal juhul toimub tarne müüja territooriumil. Tegelikult on toodud variantidel oluline vahe. EXW-i puhul peab ostja täitma kõik ekspordi tolliformaalsused, s. t muretsema kauba ekspordilitsentsi ja muud ametlikud load, sooritama kõik tolliklaarimised ja kandma kõik sellega seonduvad kulud, kaasa arvatud ekspordimaks ja tollilõiv (kui need on antud kaubaliigile kehtestatud) ning riskid. Lisaks peab ostja hoolitsema ka kauba pealelaadimise eest ja kandma sellega seotud kulud ning riskid.

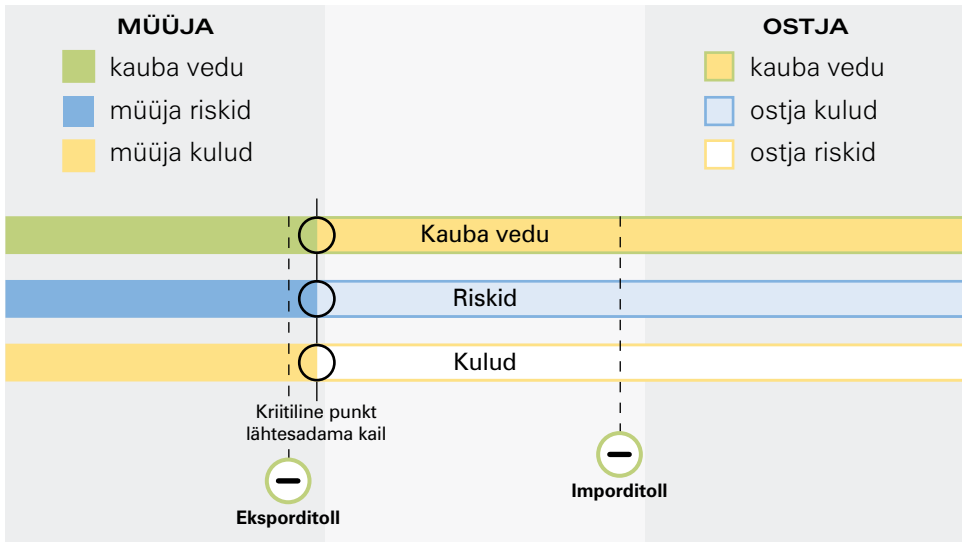
FCA puhul on kõik ülaltoodu müüja kohustus ning ostja olukord lihtsustub tunduvalt. Loomulikult kajastuvad müüja poolt täiendavate kohustuste täitmiseks tehtud kulutused müügilepingu hinnas ja maksumuses. Seega annab FCA kasutamine müüjale teatud õiguse küsida kauba eest suuremat hinda kui EXW korral, eriti kui kõnealuse kauba ekspordiks tuleb muretseda litsents ja tasuda ekspordimaksud.

2.3. FAS. Free Alongside Ship. Franko laeva kõrval

Erinevalt eelnevast on FAS kasutatav ainult laevaveol, toimugu see merel või siseveel. FAS-i kasutatakse spetsiifilistel juhtudel, näiteks kui on otstarbekas ja võimalik kaubapartii enne laadimist kaile välja vedada. FAS-i on kasutatud isegi vedelkütuste tarnel, kui tarne on toimunud kail asuvasse hoidlasse.

Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui ta on paigutanud kauba nimetatud lastimissadamas kaile (või lihtrile) piki laeva parrast. Alates sellest hetkest peab ostja kandma kõik kaubaga seonduvad kulud ja kogu riski.

FAS-i puhul peab müüja korraldama ka kõik ekspordi tolliformaalsused ja kandma sellega seotud kulud ning riskid. See on oluline muudatus, võrreldes Incoterms 1990-ga, mis pani FAS-i puhul analoogiliselt EXW-ga kõigi tolliformaalsuste täitmise kohustuse ostjale. Juhul kui pooled soovivad, et ekspordi tolliklaarimine oleks ostja kohustus, tuleb see müügilepingus selgelt kokku leppida.



Joonis 4. Tarneklausel FAS – franko laeva kõrval

Joonisel 4 on skemaatiliselt kujutatud FAS-i kriitiline punkt, kus on:

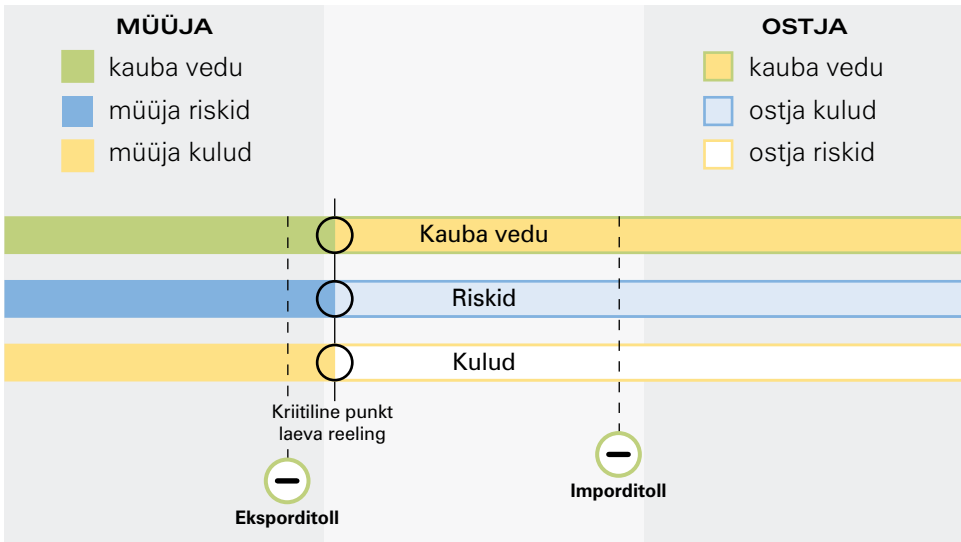
- ostja poolt korraldatava veo alguspunkt – lähtesadama kail laeva kõrval;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht – samuti lähtesadama kail;
- kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht – samas kus eelmised.

Jooniselt on näha, et müüja kohustuste hulka jääb ekspordi tolliklaarimine, impordi-tolliformaalsuste täitmine on ostja kohustus.

2.4. FOB. Free On Board. Franko laeva pardal

FOB on samuti kasutatav ainult laevaveo puhul. Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui kaup on ületanud laeva reelingu nimetatud lastimissadamas. Sellest hetkest lähevad kõik kaubaga seonduvad kulud ja kauba kadumise või kahjustamise risk müüjalt ostjale üle.

Kõik ekspordi tolliformaalsused ja sellega kaasnevad kulud ning riski kannab müüja, ülejäänud tolliformaalsused aga ostja.



Joonis 5. Tarneklausel FOB – franko laeva pardal

Joonisel 5 on skemaatiliselt kujutatud FOB-i kriitiline punkt, kus on:

- ostja poolt korraldatava veo alguspunkt – lähtesadamas;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht – lähtesadamas, kui kaup ületab laeva reelingu;
- kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht – samas kus eelmine.

Jooniselt on näha, et müüja kohustuste hulka jääb ekspordi tolliklaarimine, imporditolliformaalsuste täitmine on ostja kohustus.

Kui laeva reeling ei oma praktilist tähtsust kulutuste ja riski ülemineku hetke fikseerimisel (ro-ro laevad, parvlaevad, rataskonteinerid või -platvormid) või kui pooled ei kavatse kaupa tarnida üle laeva reelingu, tuleks FOB-i asemel kasutada tarneklauslit FCA. Äsjamärgitud veoviisid on tänapäeval üha ulatuslikumalt kasutusel. Seetõttu on professionaalselt koostatud müügilepingutes senise väga populaarse FOB-klausli kasutamine vähenenud FCA kasuks. Asjatundlik müüja püüab FOB-klauslit asendada FCA-klausliga ka siis, kui ta peab kauba sadamaterminaali välja vedama enne laeva saabumist. Andnud kauba sadamasse üle, kaotab müüja tegeliku kontrolli kauba üle, samal ajal kui kauba kadumise või kahjustamise risk läheb FOB-klausli korral müüjalt ostjale üle alles siis, kui kaup ületab laeva reelingu. Kasutades samas situatsioonis FCA-klauslit, toimub kauba tarne siis, kui kaup on toodud sadama territooriumile. Samal momendil toimub kõigi kaubaga seonduvate kulude ja kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku müüjalt ostjale.

FOB on vaieldamatult kõige tuntum tarneklausel. Kahjuks tundus ei välista sagedast väärkasutamist. Praktikas esineb juhtumeid, kus pooled on sõlminud FOB-lepingu. Samas asub tarnekoht (nt. FOB Berliin) sisemaal ja puudub igasugune võimalus kauba laevaveoks nagu tarneklausel FOB ette näeb.

2.5. CFR. Cost and Freight. Hind ja prahiraha

C-rühma tarneklauslitest esimest kasutatakse ainult laevaveol nii merel kui siseveel. Seda tarneklauslit tuleks kasutada nn klassikalise laevaveo (lo-lo laevad) kus kauba lastimine-lossimine toimub üle laeva reelingu. Täiesti lubamatu on selle tarneklausli kasutamine nendel juhtudel, kui sihtkoht asub sisemaal, kuhu laevaga ligi ei pääse.

CFR-klausli puhul peab müüja sõlmima oma kulul veolepingu kauba veoks kuni sihtsadamani. Samal ajal kauba kadumise ja kahjustamise risk ning kõik täiendavad kulud peale kauba tarnimist toimunud sündmustest lähevad müüjalt ostjale üle lastimissadamas hetkel, kui kaup ületab laeva reelingu.

Kulude jaotusel on määrav roll veolepingul. Ostja kulud on kõik kaubaga seonduvad kulud peale kauba tarnimist, s.h. kai- või lihtrimaksud, lossimine ning transiidiformaalsuste kulud tingimusel, et need ei ole müüja veolepingujärgsed kulud. Järelikult, hilisemate vaidluste vältimiseks peaksid pooled CFR-müügilepingu sõlmimisel täpselt fikseerima, milliseid kaubaga seonduvaid kulusid müüja poolt sõlmitav veoleping peab katma.

Väliselt sarnanevad kõik C-rühma tarneklauslid D-rühma klauslitega. Müüja on ju kauba sihtsadamasse või sihtkohta kohale toonud! Tegelikult on müüja peale veolepingu (CIF ja CIP puhul ka kindlustuslepingu) sõlmimist ja kauba lastimist (üleandmist vedajale) kogu riskist ja täiendavatest kuludest vaba. Seega on C-rühma tarneklauslid sisuliselt palju lähedasemad F-rühma tarneklauslitele. Seda ei tohi kumbki pool, eriti aga ostja, kahe silma vahele jätta.

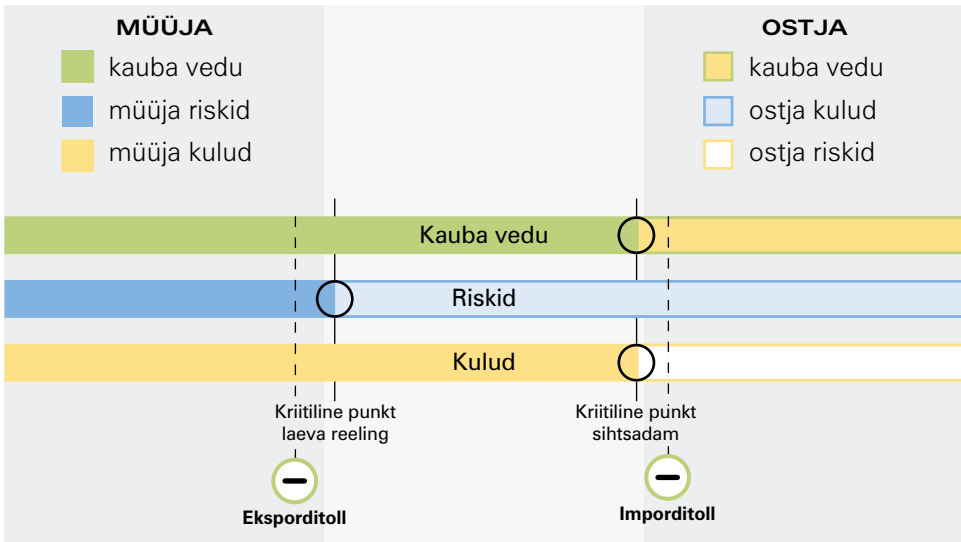
Tolliformaalsuste täitmine on jagatud "õiglaselt": müüja täidab kõik ekspordiga seonduva ja kannab vastavad kulud ning riski, ostja kohustuseks on tolliformaalsused ja sellega seonduvad kulud ning risk impordil ja, kui vaja, ka kauba transiitveol läbi mistahes maa. Viimased juhul, kui müüja ei ole neid tasunud veolepingu raames.

Neil juhtudel, kui laeva reelingul ei ole praktilist tähtsust riski ülemineku hetke määramisel (ro-ro laevad, rataskonteinerid, praamivedu jms.) ja kui pooled ei kavatse kaupa tarnida üle laeva reelingu, tuleks kasutada tarneklauslit CPT.

Nagu kõigil neljal C-rühma tarneklauslil, on ka CFR-il kaks olulist kriitilist punkti

- Lastimissadamas, kus kauba kadumise või kahjustamise risk läheb müüjalt üle ostjale. **NB!** See on ühtlasi ka tarnekoht.

- Sihtsadam, kuhu kaup saabub müüja sõlmitud veolepingu alusel. **NB!** See ei ole tarnekoht, nagu vahel ekslikult arvatakse



Joonis 6. Tarneklausel CFR - hind ja prahiraha.

Joonisel 6 on skemaatiliselt kujutatud CFR-i kriitilised punktid, kus on:

- müüja poolt korraldatava veo lõpppunkt – sihtsadam;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht - lähtesadam kui kaup ületab laeva reelingu;
- kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht – sihtsadam.

Jooniselt on näha, et müüja kohustuste hulka jääb ekspordi tolliklaarimine, impordi tolliformaalsuste täitmine on ostja kohustus.

2.6. CIF. Cost, Insurance and Freight. Hind, kindlustus ja prahiraha

C-rühma klauslitest teist kasutatakse samuti ainult laevaveol nii merel kui siseveel. Seda tarneklauslit tuleks kasutada nn klassikalise laevaveo (lo-lo laevad) kus kauba lastimine-lossimine toimub üle laeva reelingu. Täiesti lubamatu on selle tarneklausli kasutamine nendel juhtudel, kui sihtkoht asub sisemaal, kuhu laevaga ligi ei pääse. Kahjuks aeg-ajalt kohtab sellist väärapraktikat, kus sisemaal asuva tarne- või sihtkoha puhul praktikud kasutavad FOB-i tähistamiseks seda, et kauba veo korraldab ostja ja CIF-i tähistamiseks seda, et kauba saadab kohale müüja.

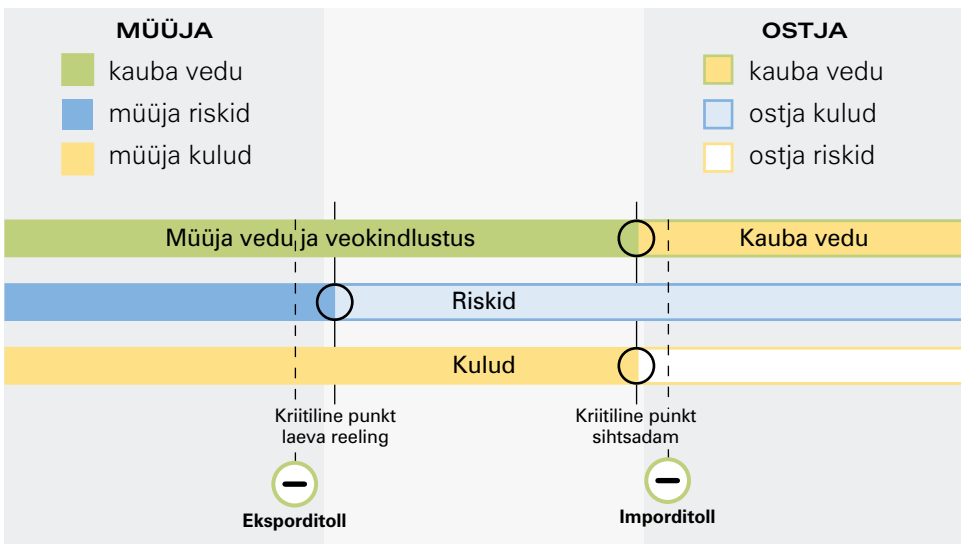
CIF-i järgi on müüjal samad kohustused kui CFR-i puhul, kuid lisaks peab ta muretsema lastikindlustuse ostjal lasuvale kauba kadumise või kahjustamise riskile veo ajal. Ta peab sõlmima oma arvel kindlustuslepingu ostja kasuks.

Ostjal tuleb selle klausli puhul arvestada, et müüja peab muretsema vaid miinimumkattega kindlustuse. Kuigi kindlustussumma on 110% CIF-lepingu väärtusest, jääb kindlustushüvitis saamata, sest kauba kahjustus on tekkinud kindlustamat riskist (nt vargus)

Analoogiliselt CFR-ga on ka CIF-il 2 olulist kriitilist punkti.

- Lähtesadamas, kus kauba kadumise ja kahjustamise risk läheb üle müüjalt ostjale. See on ühtlasi tarnekoht.
- Sihtsadamas, kuhu kaup saabub müüja sõlmitud veolepingu alusel. See ei ole tarnekoht, nagu vahel ekslikult arvatakse

Tolliformaalsuste täitmine on jagatud normaalselt: müüja täidab kõik ekspordiga seonduva ja kannab vastavad kulud ning riski, ostja kanda on tolliformaalsused ja sellega seonduvad kulud ning riskid impordil ja, kui vaja, ka transiitveol läbi mistahes maa. Viimased kulud juhul, kui müüja ei ole neid tasunud veolepingu raames.



Joonis 7. Tarneklausel CIF - hind, kindlustus ja prahiraha

Joonisel 7 on skemaatiliselt kujutatud CIF-i kriitilised punktid, kus on:

- müüja poolt korraldatava veo lõpppunkt – sihtsadamas;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht - lähtesadamas kui kaup ületab laeva reelingu;
- kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht – sihtsadamas.

Jooniselt on näha, et müüja kohustuste hulka jääb ekspordi tolliklaarmine, impordi tolliformaalsuste täitmine on ostja kohustus.

CIF-i puhul kehtib soovitus, et kui laeva reelingul ei ole praktilist tähtsust riski ülemineku hetke määramisel (ro-ro laevad, rataskonteinerid ja -platvormid) või kui pooled ei kavatse kaupa tarnida üle laeva reelingu, siis tuleks kasutada tarneklauslit CIP.

2.7. CPT. Carriage Paid To. Vedu makstud kuni

C-rühma kolmas klausel on analoogiline CFR-ile ja erineb põhiliselt selle poolest, et CPT on kasutusel kõigi veoviiside, kaasa arvatud multimodaalne vedu, puhul.

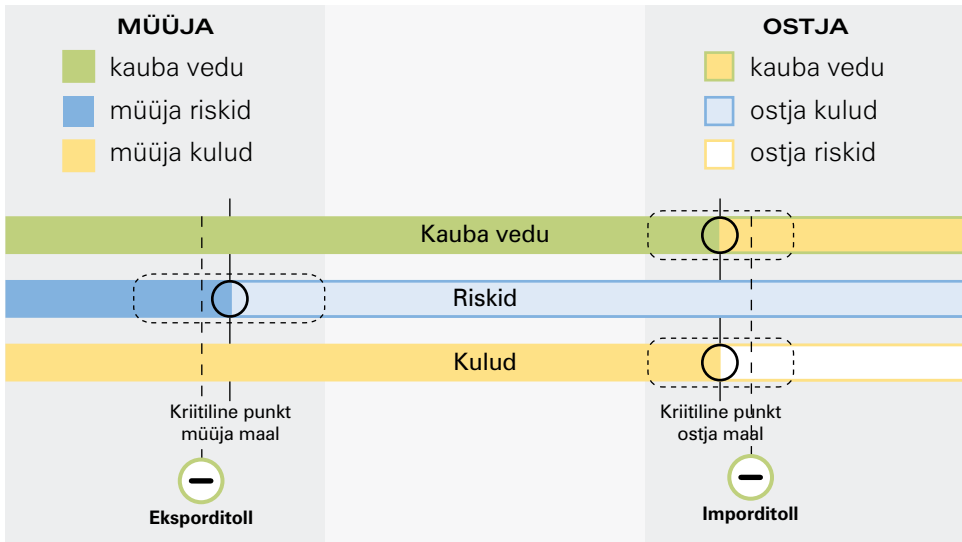
CPT puhul tasub müüja kauba veoraha nimetatud sihtkohani. Kauba kadumise ja kahjustamise risk, samuti kõik muud kaubaga seonduvad kulud (mis ei ole kaetud veolepinguga) lähevad müüjalt ostjale, kui kaup on antud vedaja käsutusse. "Vedaja" tähendab iga isikut, kes veolepingu alusel sooritab või korraldab kauba veo raudteel, maanteel, merel, õhus, siseveel või nende veoviiside kombinatsioonina.

Kui kauba veoks kokkulepitud sihtkohta kasutatakse järjestikku mitut vedajat, toimub riski üleminek kauba üleandmisel esimesele vedajale.

Analoogiliselt CFR-i ja CIF-ga on ka CPT klausli puhul kaks kriitilist punkti:

- Lähtekohas, kus toimub kauba kadumise ja kahjustamise riski üleminek müüjalt ostjale siis, kui kaup antakse üle (esimesele) vedajale. See on tarnekoht.
- Sihtkohas, kuhu kaup saabub müüja sõlmitud veolepingu alusel. See ei ole tarnekoht, nagu vahel ekslikult arvatakse.

Müüja peab täitma kõik ekspordi tolliformaalsused ja kandma kõik sellega kaasnevad kulud. Ostja kohustuseks jäävad tolliformaalsused impordil ja, kui vaja, ka transiitveol läbi kolmanda maa. Viimased kulud juhul, kui müüja ei ole neid tasunud veolepingu raames.



Joonis 8. Tarneklausel CPT - vedu makstud kuni.

Joonisel 8 on skemaatiliselt kujutatud CPT kriitilised punktid, kus on:

- müüja poolt korraldatava veo lõpppunkt – sihtkoht;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht – lähtekohas, kui kaup üle antud vedajale;
- kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht – sihtkohas.

Jooniselt on näha, et müüja kohustuste hulka jääb ekspordi tolliklaarmine, impordi tolliformaalsuste täitmine on ostja kohustus.

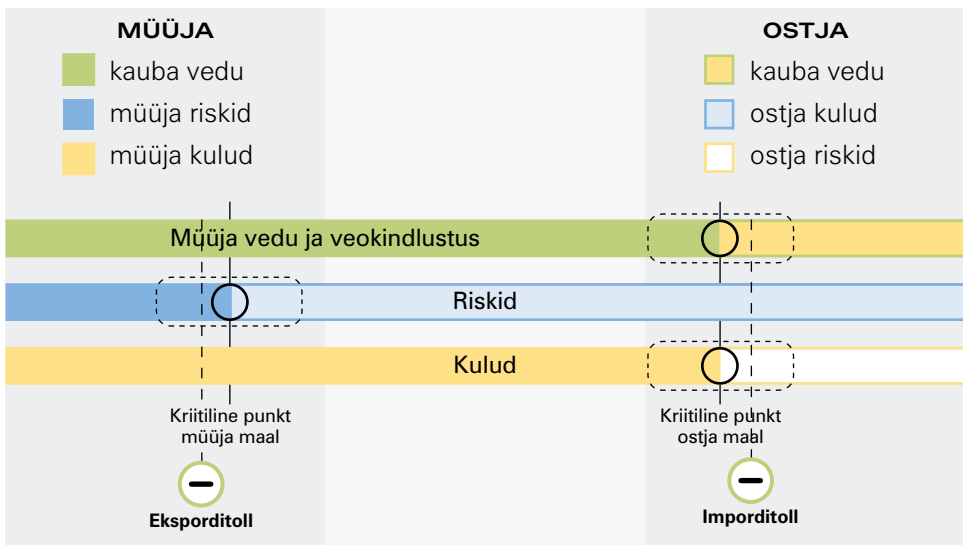
2.8. CIP. Carriage and Insurance Paid to. Vedu ja kindlustus makstud kuni

C-rühma neljas tarneklausel on CIP, mida kasutatakse kõigi veoviiside (kaasa arvatud multimodaalne vedu) puhul. Selle klausli kohaselt peab müüja sõlmima veolepingu kauba veoks nimetatud sihtkohani ostja maal ning kindlustama kauba ostja kasuks veo ajal. Kauba kindlustamine ostja kasuks miinimumkattega veosekindlustusega on ainus erinevus CPT ja CIP vahel. Rõhutame ka siin: vaatamata sellele, et veolepingu sõlmib müüja, on ka selle klausli puhul tarne sooritatud, kui kaup on üle antud vedajale. See on ka riski ülemineku hetk müüjalt ostjale.

Tolliformaalsuste täitmine on jagatud analoogiliselt teiste C-rühma klauslitega: müüja kanda on kõik ekspordi tolliformaalsused ja sellega kaasnevad kulud. Ostja

kohustuseks jäävad tolliformaalsused kauba impordil ja, kui vaja ka kauba transiitveol läbi kolmanda maa. Viimased kulud juhul, kui need ei ole müüja veolepingujärgsed kulud.

Võrreldes omavahel C-rühma tarneklauseid selgub, et nende vahel on palju sarnasust. CIP erineb CPT-st ainult selle poolest, et müüja kohustus on kindlustada kaup ostja kasuks transpordi ajaks. Samal ajal CIP-Ja CIF-klausli põhiline erinevus seisneb vaid veoviisis - CIP on kasutatav kõigi veoviiside kaasa arvatud multimodaalne vedu) puhul; CIF on teatavasti kasutusel ainult laevaveol.



Joonis 9. Tarneklausel CIP - vedu ja kindlustus makstud kuni.

Joonisel 9 on skemaatiliselt kujutatud CIP-i kriitilised punktid, kus on:

- müüja poolt korraldatava veo ja veosekindlustuse lõpppunkt – sihtkohas;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht - lähtekohas kui kaup on üle antud vedajale;
- kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht – sihtkohas.

Jooniselt on näha, et müüja kohustuste hulka jääb ekspordi tolliklaarmine, impordi tolliformaalsuste täitmine on ostja kohustus.

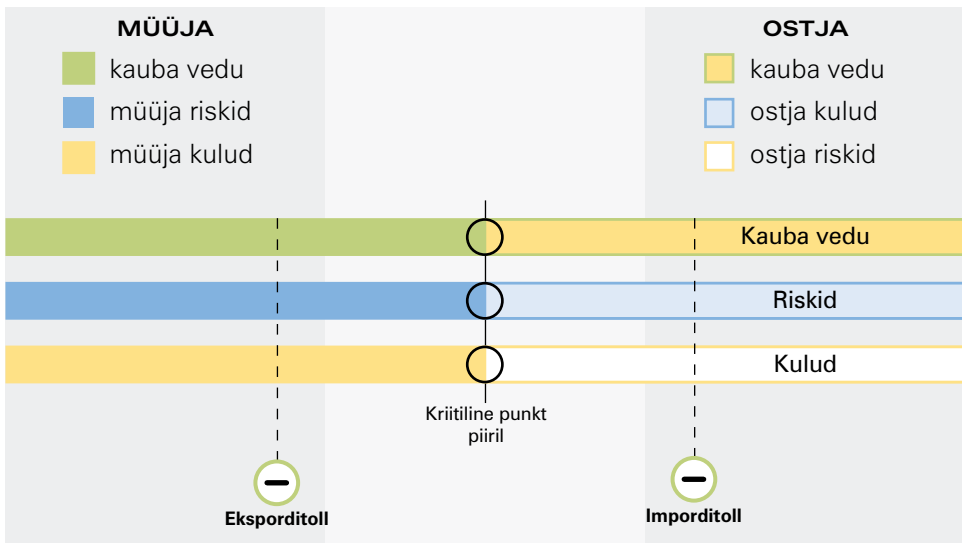
2.9. DAF. Delivered At Frontier. Tarnitud piiril

DAF on D-rühma esimene tarneklausel. Ta on mõeldud kasutamiseks eelkõige auto- või raudteeveol, kuid seda võib kasutada ka multimodaalsel veol juhul, kui kaup saabub tarnekohta piiril auto- või raudteeveoga.

DAF-i järgi on müüja oma tarnekohustuse täitnud, kui eksporditollil läbinud kaup on tehtud ostjale kättesaadavaks saabuval veokil nimetatud kohas ja punktis piiril, kuid enne teise maa tollipiiri. Mõistet "piir" võib kasutada iga riigi piiri, kaasa arvatud eksportmaa oma kohta. Sellepärast on eluliselt tähtis, et kõnealune koht on määratletud täpselt, märkides alati klauslis koha ja piiripunkti nime. DAF-i kasutatakse ainult maismaa piiri puhul.

DAF-i järgi on tarnekohaks nimetatud koht piiril. Seal lähevad müüjalt ostjale üle kõik kaubaga seonduvad kulud, aga samas toimub ka kogu kauba kadumise või kahjustamise riski üleminek müüjalt ostjale.

Müüja kohustus on täita kõik tolliformaalsused kauba ekspordil ja, kui vaja, ka üleandmise-eelsel transiitveol läbi kolmanda maa. Ostja kohustus on täita tolliformaalsused impordil nimetatud tarnekohtas piiril ja, kui vaja, ka kauba järgneval veol.



Joonis 10. Tarneklausel DAF - tarnitud piiril.

Joonisel 10 on skemaatiliselt kujutatud DAF-i kriitiline punkt, kus on:

- müüja poolt korraldatava veo lõpppunkt – nimetatud koht maismaapiiril;

- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht – samas, kus eelmine;
- kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht – samas, kus eelmised.

2.10. DES. Delivered Ex Ship. Tarnitud laevalt

DES on D-rühma teine tarneklausel. Ta on mõeldud kasutamiseks ainult laevaveol nii merel kui siseveel, aga ka multimodaalsel veol, kui kaup saabub tarnekohta laeval.

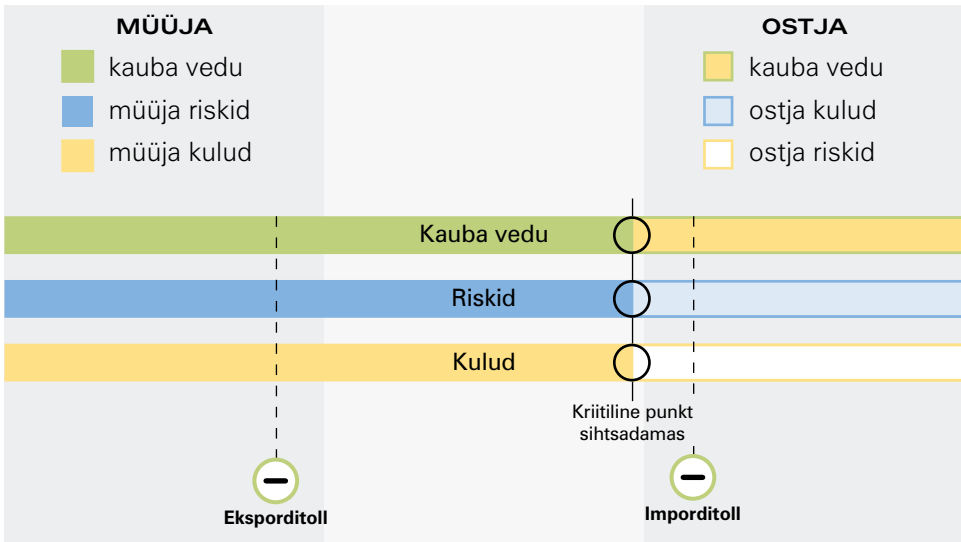
DES-i järgi on müüja täitnud oma tarnekohustuse, kui ta on teinud kauba ostjale kättesaadavaks laeva pardal nimetatud sihtsadamas. See on tarnekohaks, kus müüjalt lähevad ostjale üle kõik kaubaga seonduvad kulutused ja kogu kaubaga seonduv risk.

Tolliformaalsustest peab müüja täitma kõik formaalsused ekspordil ja, kui vaja, transiitveol läbi kolmanda maa. Ostja kohustuseks jääb impordi tolliformaalsuste täitmine.

Võrreldes DES-i CIF-iga on näha suurt välist sarnasust. Mõlemal juhul sõlmib müüja veolepingu sihtsadamani ja kaup tuuakse ostjale kätte. Põhimõtteliseks erinevuseks mõlema klausli vahel on kauba kadumise ja kahjustamise riski ülemineku koht. CIF-i puhul läheb risk üle lastimissadamas, olgugi et müüja kindlustab kauba veol sihtsadamani ostja kasuks. DES-i järgi kannab müüja kauba kadumise ja kahjustamise riski kuni sihtsadamani.

Antud tarneklauslite kasutamisel ei ole nimetamisväärset erinevust müügilepingu hinnas. Seega võib küsimus sellest, kumba klauslit konkreetse lepingu puhul kasutada, kujuneda pooltevahelise läbirääkimise objektiks. Müüja huvides on kasutada CIF-klauslit, ostjale on loomulikult sobivam DES.

Joonis 11. Tarneklausel DES - tarnitud laevalt.



Joonisel 11 on skemaatiliselt kujutatud DES-i kriitiline punkt, kus on:

- müüja poolt korraldatava veo lõpppunkt – nimetatud sihtsadamas;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht – sihtsadamas laeva pardal, kui kaup on antud ostja käsutusse;
- kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht – samas, kus eelmine.

Jooniselt on näha, et müüja kohustuste hulka jääb ekspordi tolliklaarimine, impordi tolliformaalsuste täitmine on ostja kohustus.

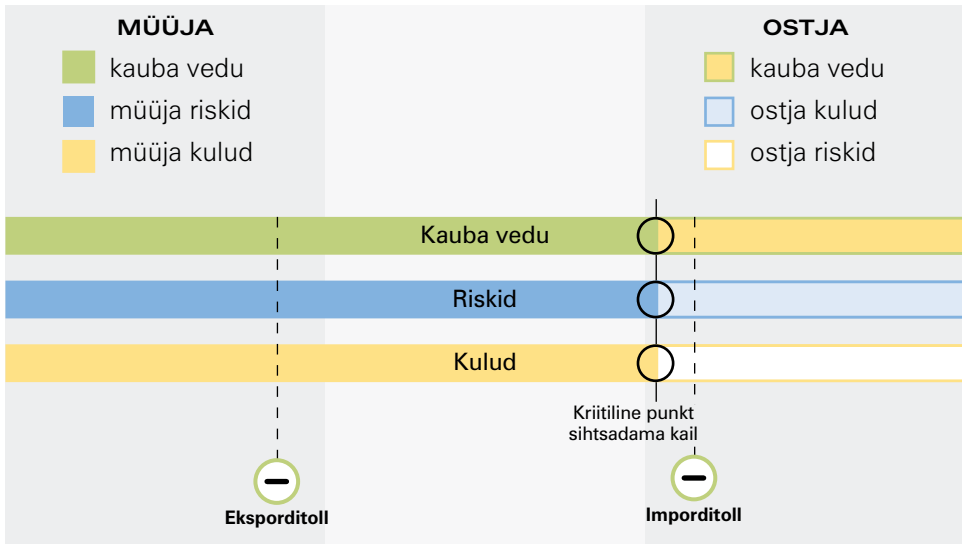
2.11. DEQ. Delivered Ex Quay (duty paid). Tarnitud kait (toll tasutud)

DEQ on D-rühma kolmas tarneklauseel. Ta on mõeldud kasutamiseks ainult laevaveol nii merel kui siseveel, aga ka multimodaalsel veol, kui kaup saabub tarnekohta laeval.

DEQ järgi on müüja oma tarnekohustuse täitnud, kui ta on teinud imporditollit mitteläbinud kauba ostjale kättesaadavaks nimetatud sihtsadama kail. **NB!** 1990. a. versioonis oli DEQ tarneklauseel DDP kõrval teiseks tarneklauseks, mille puhul kogu tolliklaarimine oli müüja kohustuseks. Incoterms 2000 on DEQ-ist teinud tolliklaarimise osas normaalse kohustuste jaotusega tarneklause, s.o. ekspordi tolliformaalsuste täitmine on müüja, impordi tolliformaalsused ostja kohustus. Juhul, kui pooled soovivad, et müüja kohustuseks oleks kõik või osa impordi tolliformaalsustest, tuleb see müügilepingus selgelt kokku leppida.

Nagu teistegi D-rühma tarneklauselite puhul, kannab müüja kõik kaubaga seonduvad kulud ja kogu riski tarnekohani. Antud juhul on see nimetatud sihtsadama kai.

Joonis 12. Tarneklausel DEQ (*duty paid*) - tarnitud kaitl (toll tasutud).



Joonisel 12 on skemaatiliselt kujutatud DES-i kriitiline punkt, kus on:

- müüja poolt korraldatava veo lõpppunkt – nimetatud sihtsadamas;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht – sihtsadamas kail, kui kaup on antud ostja käsutusse;
- kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht – samas, kus eelmine.

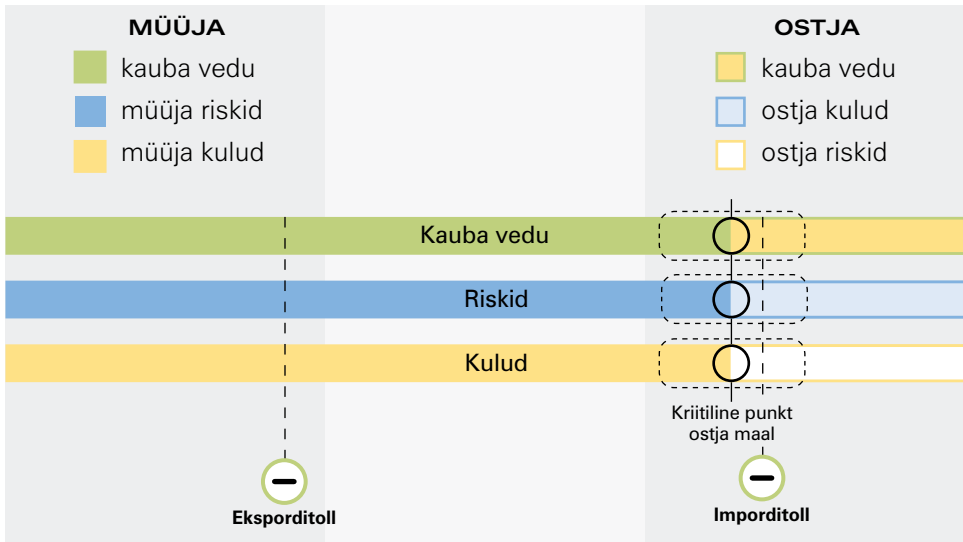
Jooniselt on näha, et müüja kohustuste hulka jääb ekspordi tolliklaarimine, impordi tolliformaalsuste täitmine on ostja kohustus.

2.12. DDU. Delivered Duty Unpaid. Tarnitud, toll tasumata

DDU on D-rühma neljas tarneklausel. Ta on mõeldud kasutamiseks sõltumata veoviisist. Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui ta on teinud kauba saabuvalt veovahendilt (mahalaadimata) ostjale kättesaadavaks nimetatud kohas impordimaal. Müüja peab kandma sinnamaani kõiki kaubaga seonduvaid kulusid, välja arvatud impordi tolliklaarimisel makstavad lõivud, maksud ja muud ametlikud maksed. Kui pooled soovivad, et müüja täidaks osa impordi tolliformaalsustest ja kannaks sellest tulenevad riskid ja kulud, siis tuleb see müügilepingus selgelt kokku leppida.

DDU puhul on müüja ülesanne täita kõik tolliformaalsused kauba ekspordil ja, kui vaja, ka kauba transiitveol läbi kolmanda maa. Ostja ülesanne on täita kõik impordi tolliformaalsused.

Joonis 13. Tarneklausel DDU - Tarnitud, toll tasumata



Joonisel 13 on skemaatiliselt kujutatud DDU kriitiline punkt, kus on:

- müüja poolt korraldatava veo lõpppunkt – nimetatud sihtkoht;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht – sihtkohas, kui kaup on antud ostja käsutusse;
- kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht – samas, kus eelmine.

Jooniselt on näha, et müüja kohustuste hulka jääb ekspordi tolliklaarimine, impordi tolliformaalsuste täitmine on ostja kohustus.

2.13. DDP. Delivered Duty Paid. Tarnitud, toll tasutud

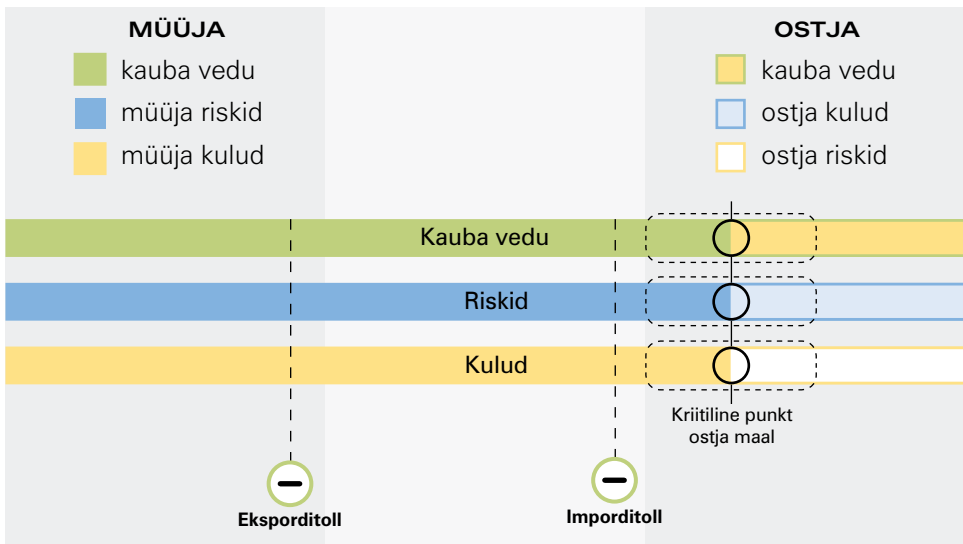
DDP on D-rühma viies ja Incoterms 2000 viimane, kolmeteistkümnes tarneklausel. Ta on kasutatav sõltumata veoviisist. DDP puhul on müüja oma tarnekohustuse täitnud, kui ta on teinud saabuvalt veokilt mittemahalaaditud impordi tolliklaaritud kauba ostjale kättesaadavaks nimetatud kohas impordimaal. Müüja peab kandma kõik riskid ja kulud nimetatud tarnekohani ning täitma ka kõik impordi tolliformaalsused. Kui EXW-klausel on maksimaalselt müüjakeskne, siis DDP on maksimaalselt ostjakeskne. Ostja kohustuseks jääb vaid kaup vastu võtta ja kauba eest vastavalt müügilepingu maksetingimustele tasuda.

Juhul kui müüja ei ole võimeline kauba impordilitsentsi muretsema, ei tuleks DDP-

klauslit kasutada.

Kui pooled soovivad müüja kohustustest välja jätta mõnda impordil tasutavatest maksudest, näiteks käibemaksu (lisaväärtusmaksu) – *value added tax (VAT)*, siis see tuleb selgelt müügilepingus kokku leppida.

Joonis 14. Tarneklausel DDP - tarnitud, toll tasutud.



Joonisel 14 on skemaatiliselt kujutatud DDP kriitiline punkt, kus on:

- müüja poolt korraldatava veo lõpppunkt – nimetatud sihtkoht;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht – sihtkohas, kui kaup on antud ostja käsutusse;
- kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht – samas, kus eelmine.

Jooniselt on näha, et müüja kohustuste hulka jääb kogu tolliklaarimine, s. o. kõigi tolliformaalsuste täitmine ekspordil, impordil ja kui vaja ka transiitveol.

DDP puhul kannab müüja kõik kulud alates kauba valmistamisest kuni kauba kätetoimetamiseni ostjale. Järelikult on DDP puhul kauba hind ja lepingu summa maksimaalne.

3. KOKKUVÕTTEKS

Lisaks eelmises peatükis kirjeldatud eri tarneklauslite spetsiifilistele nõuetele esitab Incoterms 2000 veel rea müüja ja ostja üldisi kohustusi, mis kehtivad kõigi klauslite puhul.

Müüja peab

- tarnima kauba kooskõlas müügilepingu nõuetega ning vastavuse tõenditega, mis on müügilepingu järgi nõutud;
- pakkima kauba vajalikul määral omal kulul. Pakend peab vastama veoviisile kauba transpordil lõppsihtkohta juhul, kui ostja on enne müügilepingu sõlmimist need andmed müüjale teatanud ;
- kauba asjakohaselt markeerima;
- osutama ostjale viimase palvel, kulul ja riisikol kaasabi, muretsemaks dokumente, mida ostja võib vajada tema kohustuseks olevate tolliformaalsuste sooritamiseks;
- õigeaegselt informeerima ostjat kauba tarnevalmidusest ning ostja käsutusse üleandmise ajast ja kohast;
- korraldama tarneks vajalikud kontrolloperatsioonid nagu kauba kvaliteedikontroll, mõõtmine, loendamine ja kaalumine;
- varustama oma kulul ostja tavakohase tarnetõendi või veodokumendiga, mis kinnitab tarne toimumist ja/või võimaldab ostjal kaup sihtkohas vastu võtta. Seda nõuet ei ole EXW klauslil.

Ostja peab

- tasuma kauba eest vastavalt müügilepingu maksetingimustele;
- võtma kauba vastu, kui ostja on kauba tarninud;
- kandma kõik kaubaga seonduvad täiendavad riskid ja kulutused, kui ta ei ole täitnud oma kohustusi tarne nõuetekohaseks toimumiseks;
- edastama müüjale õigeaegselt nõutava teatise;
- andma müüjale asjakohase tõendi kauba vastuvõtmise kohta (EXW) või kinnitama müüja poolt esitatud nõuetekohase tarnetõendi;
- kandma, kui teisiti pole kokku lepitud, kauba lastimiseelse kontrolli kulud, välja arvatud ekspordimaa võimude korraldusel toimuv kontroll. EXW-i puhul tuleb kanda ka ekspordimaa võimude korraldusel toimuva kontrolli kulud;
- tasuma müüja kulutused, kui müüja on ostja palvel muretsenud täiendavaid dokumente ostja ülesandeks olevate tolliformaalsuste täitmiseks.

Tabelis 2 on kokkuvõtlikult esitatud poolte põhilised kohustused erinevate Incoterms 2000 tarneklause puhul.

Tabel 2. Poolte põhilised kohustused kauba tarnimisel Incoterms 2000 järgi.

Tarne-klau- sel	Ekspordi- toll	Peale- laadi- mine	Veo- leping	Kindlustus- kohustus	Maha- laadi- mine	Impordi- toll
EXW	O	O	O	-	O	O
FCA	M	M/O*	O	-	O	O
FAS	M	O	O	-	O	O
FOB	M	M	O	-	O	O
CFR	M	M	M	-	O**	O
CIF	M	M	M	M	O**	O
CPT	M	M	M	-	O**	O
CIP	M	M	M	M	O**	O
DAF	M	M	M	-	M	O
DES	M	M	M	-	O	O
DEQ	M	M	M	-	O	M
DDU	M	M	M	-	O	O
DDP	M	M	M	-	O	M

Märkused:

* ostja, kui tarne toimub väljaspool müüja territooriumi

** mahalaadimise või lossimise kulud kannab müüja, kui need on veolepingu hinna sees.

					DDP
					KÕIK IMPORDI- TOLLIFORMAALSUSED
				DDU	VEDU OSTJANI
			DAF	TRANSIIDITOLLIFORMAALSUSED	
		CIP	KINDL. OSTJA KASUKS	KINDL. MÜÜJA KASUKS	
	CPT	VEOLEPING SIHTKOHANI / PIIRINI DAF			
	FCA	EKSPOORDITOLLIFORMAALSUSED			
EXW	PEALELAADIMINE (VEDU)				
KAUBA TARNEKS ETTEVALMISTAMINE					
KAUBA VALMISTAMINE					

Joonis 15. Lepingu maksumus sõltuvalt tarneklauslist laevaveol.

					DEQ
					IMPORDITOLLI- FORMAALSUSED
			DES	LOSSIMINE	
		CIF	KINDL. OSTJA KASUKS	KINDL. MÜÜJA KASUKS	
	CFR	VEOLEPING SIHTKOHANI			
	FOB	LASTIMINE			
EKSPOORDITOLLIFORMAALSUSED					
VEDU SADAMASSE					
KAUBA TARNEKS ETTEVALMISTAMINE					
KAUBA VALMISTAMINE					

Joonis 16. Lepingu maksumus sõltuvalt tarneklauslist. Veoviis - vaba.

Incoterms

2000

**EXW • FCA • FAS • FOB • CFR • CIF • CPT
CIP • DAF • DES • DEQ • DDU • DDP**

Incotermsi tarneklauslid nagu FOB, CIF ja DDU on muutunud rahvusvahelise kaubanduskeeke baasõnavaraks ning on pidevas kasutuses üle maailma.

Incoterms 2000 on 1990 aasta versiooni läbivaatuse tulemus. Tehtud täiendused peegeldavad viimaseid muutusi rahvusvahelise kaubanduse tehingupraktikas.

Incoterms'i professionaalset kasutamist õpetatakse ettevõtluskoolis EMI EWT Ida-Lääne Koolituse AS.

EMI EWT
IDA - LÄÄNE KOOLITUSE AS

Rahvusvahelise kaubanduskoja otseliige
www.emiewt.ee

 **EAS**
Enterprise Estonia

www.eas.ee


Euroopa Liit
Euroopa Sotsiaalfond


Eesti tuleviku heaks