

Tarneklauslid

Incoterms

Kasutajajuhis

Tiit Tammemägi

Tarneklauslid Incoterms. Kasutajajuhis
Tiit Tammemägi, PhD

Kaane kujundaja: Irina Tammiss
Küljendaja: Irina Tammiss
Keeletoimetaja: Mare Lõokene
Korrektuur: Piia Rüütel

© 1. Avaldamine tervikuna või osaliselt trükitiraažis ainult
EMI EWT Ida-Lääne Koolituse AS-i kirjalikul nõusolekul.
© 2. Üleslaadimine Internetis ainult EAS-i 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. aastal, eelviimane 2000. aastal ja käesolev kehtib 1. jaanuarist 2011.

Oluline täiustumine toimus Incoterms'i 1990. aasta versioonis. Standardiseeriti tarneklauslite nimed, viimistleti reeglite sisesüsteemi ja struktuuri, jagades 13 tarneklauslit nelja rühma. Incoterms 1990 headus peitus lihtsuses ja selguses, liialduseta võis seda nimetada oma aja parimaks kaubandusnormiks. Incoterms 2000-s suuri muudatusi ei tehtud, need piirdusid peamiselt sõnastuse lihvimisega, suutes sellega hoida saavutatud kõrgtaset.

Mitme aasta jooksul diskuteeriti ICC ringkondades uue versiooni vajaduse ja väljandmise tähtaja üle. Tänapäevaks on siis valminud Incoterms 2010.

Muudatusi on seekord rohkesti. Muudetud on tarneklauslite ülesehitust ja rõhuasetusi. Kasutuselt on ära jäetud neli tarneklauslit: DAF, DES, DEQ ja DDU. Neid asendavad kaks uut: DAT – Delivered At Terminal ja DAP – Delivered At Place. Põhjalikult on ümber kujundatud ainult vetelveol kasutatavate tarneklauslite rühm. Laiendatud on Incoterms'i ametlikku kasutusala – juba alapealkirjast selgub, et Incoterms® 2010 on ette nähtud nii riigisiseste kui ka rahvusvaheliste müügitehingute tarbeks.

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. Seega ärgem kustutagem mälust oma Incoterms 2000 teadmisi, vaid hoopis värskendagem neid, sest mida paremini seni kehtinud versiooni valdate, seda lihtsam on uue versiooni erisusi omandada. See on ka peamiseks põhjuseks, miks käesolevas kasutajajuhises käsitatakse mõlemat – ametlikku kehtivust lõpetavat ja uut Incoterms'i versiooni.

Käesolev kasutajajuhis on koostatud Ettevõtluse Arendamise SA tellimisel ja koosneb kolmest osast. Esimeses osas käsitatakse Incoterms'i üldpõhimõtteid, teine osa on pühendatud Incoterms 2000 tarneklauslite põhinoüetele. Kolmas osa käsitab Incoterms® 2010 tarneklausleid.

Kasutajajuhis on kirjutatud eesmärgiga teha Incoterms'i omandamine kergeks, avades selle süsteemi ja sisemise loogika. Samas on kasutajajuhises kirjutatud miinimummaht, mida professionaalne väliskaubanduse osaline peaks teadma „une pealt“.

Käesolev publikatsioon on mõeldud kasutajate laiale ringile alates kõrgkoolide majandus-, logistika- ja veondustudengitest kuni tegeveksportööride-importööride, -ekspedeerijate, juristide ning panga-, kindlustus- ja finantstöötajateni välja. Usume, et seoses sellega, et Incoterms'i tarneklauslite „ametlik“ kasutusala on laienenud siseriiklikele müügitehingutele, laieneb kasutajate ring veelgi, näiteks riigihangete korraldajate võrra.

Oleme veendunud, et Incoterms'i tundmine on eduka (välis)kaubanduse 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 eesti, inglise, soome, prantsuse jt keeltes.

Edukaid (välis)kaubandustehinguid!

www.emiewt.ee
ewt@emiewt.ee

SISUKORD

I osa. ÜLDPÕHIMÕTTED 7

1.1. Incoterms kui rahvusvaheline õigusallikas	7
1.2. Mida Incoterms reguleerib ja mida ei reguleeri?	8
1.3. Kuidas tarneklusleid tähistatakse?	10
1.4. Kuidas on tarnekluslid klassifitseeritud?	11
1.5. Kuidas on tarnekluslite nõuded esitatud?	15
1.6. Millised on tarnekluslite kõige tähtsamad nõuded?	16
1.7. Millised on tarnekluslite teised nõuded?	18

II osa. INCOTERMS 2000. 19

2. Tarnekluslite põhinõuded. Mida tuleks teada tarneklusli valikul?	19
2.1. EXW. Ex Works. Hangitud tehastest	19
2.2. FCA. Free Carrier. Franko vedaja	20
2.3. FAS. Free Alongside Ship. Franko laeva kõrval	22
2.4. FOB. Free On Board. Franko laeva pardal	23
2.5. CFR. Cost and Freight. Hind ja prahiraha	25
2.6. CIF. Cost, Insurance and Freight. Hind, kindlustus ja prahiraha	27
2.7. CPT. Carriage Paid To. Vedu makstud kuni	29
2.8. CIP. Carriage and Insurance Paid to Vedu ja kindlustus makstud kuni	30
2.9. DAF. Delivered At Frontier. Tarnitud piiril.	32
2.10. DES. Delivered Ex Ship. Tarnitud laevalt	33
2.11. DEQ. Delivered Ex Quay (duty paid). Tarnitud kailt (toll tasutud)	35
2.12. DDU. Delivered Duty Unpaid. Tarnitud, toll tasumata	36
2.13. DDP. Delivered Duty Paid. Tarnitud, toll tasutud	37
2.14. Kokkuvõtteks	39

III. osa. Incoterms® 201041

3. Tarneklauslite põhinõuded. Mida tuleks teada tarneklausli valikul?	41
3.1. Tarneklauslid kõigi veoviiside tarbeks	41
3.1.1. EXW. Ex Works. Hangitud tehasest.	41
3.1.2. FCA. Free Carrier. Franko vedaja	42
3.1.3. CPT. Carriage Paid To. Vedu makstud kuni	44
3.1.4. CIP. Carriage and Insurance Paid to. Vedu ja kindlustus makstud kuni	46
3.1.5. DAT. Delivered At Terminal. Tarnitud terminalis	47
3.1.6. DAP. Delivered At Place. Tarnitud kohale	48
3.1.7. DDP. Delivered Duty Paid. Tarnitud, toll tasutud.	50
3.2. Tarneklauslid vetelveo tarbeks	51
3.2.1. FAS. Free Alongside Ship. Franko laeva kõrval	51
3.2.2. FOB. Free On Board. Franko laeva pardal	52
3.2.3. CFR. Cost and Freight. Hind ja prahiraha.	54
3.2.4. CIF. Cost, Insurance and Freight. Hind, kindlustus ja prahiraha	56
3.3. Kokkuvõtteks	58

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. aastal ilmunud esikkogu sisaldas 9 tarneklauslit. Kogu uuendati 1953., täiendati 1967. ja 1976. aastal.

1980. aasta väljaanne – Incoterms 1980 – sisaldas 14 tarneklauslit. 1990. aasta juulist hakkas kehtima 13 tarneklausliga Incoterms 1990. 1. jaanuarist 2000 on kehtinud Incoterms 2000. Alates 01.01.2011 kehtib Incoterms® 2010.

Incoterms® 2010 töötati välja Rahvusvahelise Kaubanduskoja (ICC) egiidi all tegutsenud rahvusvahelise töörühma mitmeaastase töö tulemusena. Seda tööd juhtis ICC Kaubandusõiguse ja -praktika Komisjon, mille juurde oli moodustatud redaktsioonigrupp, kes koostas ja esitas läbivaatamiseks kokku kuus redaktsioonivarianti.

Kogu Incoterms'i ajaloo jooksul on Rahvusvaheline Kaubanduskoda (ICC) hoidnud seda kooskõlas jooksva kaubanduspraktikaga. Sellepärast on ca iga kümne aasta järel koostatud uus Incoterms'i versioon. Seekord oli põhjenduse leidmine raskem, sest Incoterms 2000 oli saavutanud tippaseme ja üheks väheseks „uueks“ asjaoluks, mida Incoterms 2000 ei käsitlenud, olid terrorismist johtuvad turvaküsimused. Tegelik töö käigus ei piirdunud loomulikult ainult turvaküsimustega ja tulemuseks oli hulk muudatusi, mis leidsid koha lõppversioonis.

Tähtsuse järjekorras võiks esimesena nimetada kasutusala laiendamist **siseriiklikele müügitehingutele**. See on suur samm sõnastatud reeglite vastavusse viimisel tegeliku praktikaga. Vaatamata sellele, et mitmel maal kasutati Incoterms'i siseriiklikes müügitehingutes juba varem, Eestis isegi riigihangetes, oli Incoterms ikkagi ette nähtud rahvusvahelistes müügitehingutes kasutamiseks – kaup pidi liikuma üle riigipiiri(de).

Teisena võiks märkida **muudatusi laevaveo (vetelveo) tarneklauslite osas** – nende arvu vähendamist kuuelt neljale, koondamist omaette rühma, reelingu kui tarnekoha määraja kaotamist FOB, CFR ja CIF puhul, siirdemüügi võimaldamist jms.

Tähtis on **tarneklauslite arvu vähendamine** kolmeteistkümnelt üheteistkümneni. Seda, kas senise DAF, DES, DEQ ja DDU asemel kasutusele võetud **DAT ja DAP** ennast õigustavad ning üldtuntuse ja menukuse saavutavad, peab näitama lähitulevik.

Oluline muudatus on ka ülima tähelepanu juhtimine **täpse tarnepunkti määramisele** iga üksiku tarneklausli puhul.

Tähtsaks tuleb pidada ka seda, et Incoterms® 2010 juhib tähelepanu rahvusvahelises käibes **eba(vähem)sobivatele tarneklauslitele: eelkõige EXW-le, aga ka DDP-le.**

Incoterms'i versioonide puhul on täheldatav katkematu järjepidevus – kui eelmine versioon loob eeldused mingi uuenduse kasutuselevõtmiseks, siis järgmise versiooni ajal saabub selle uuenduse massilise kasutamise periood. 1980. aasta versioon lõi eeldused konteinerveo ja multimodaalse transpordi kasutamiseks. Multimodaalse konteinerveo võidukäik saabus 1990. aasta versiooni kehtivuse ajal. Samas lõi see versioon eeldused elektroonse teabevahetuse (EDI) kasutuselevõtuks paber kandjal kommertsdokumentide asemel. E-dokumentide ja -protseduuride võidukäik saabus Incoterms 2000 kehtivuse ajal. Incoterms 2000 on omakorda loonud eeldused Incoterms'i kasutusala laienemiseks siseriiklikele müügitehingutele. Loodetavasti algab Incoterms® 2010 kehtivusega ka Incoterms'i kasutamise võidukäik siseriiklikes müügitehingutes.

I osa

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, liiatigi imperatiivne õigusallikas, mis rakendub automaatselt kogu seaduse jõuga. Sellegipoolest on Incoterms® 2010, 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 veelgi tugevdab tema õigustloovat positsiooni.

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'i kasutamise müügilepingus selgelt ette nägema. Samas see, et lepingusse on kaasatud Incoterms'i tarneklausele 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 kaubandusnorm;
- Incoterms'i tarneklausele kasutamine muudab eksport-importlepingute sõlmimise tunduvalt lihtsamaks, samal ajal leping ise on oluliselt täiuslikum;
- tarneklausele on ratsionaalsed ja universaalsed – valides ühe 11-st (Incoterms 2000-l 13-st) kolmetähelise täheühendist (FCA, CPT, DAP, FOB jne), saab lühimas vormis fikseerida pooltele sobivad tarneingimused väga laiaast tüüpitingimuste valikust;
- Rahvusvahelise Kaubanduskoja (ICC) tegevuse tulemusena on Incoterms omandanud ülemaailmse tuntuse.

Teatud osa Incoterms® 2010 tarneklausele 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 tarneklausele antud lepingus kasutusele, teha selle klausele dispositiivsete üksiksätete osas muudatusi, mis vastavad

antud lepingu konkreetsetele tingimustele. Samas rõhutatakse Incoterms® 2010-s korduvalt, et taoliste muudatuste tegelik ulatus (eriti, kas muutub ka riski ülemineku, so tarne, koht) tuleb lepingus üheselt selgeks teha.

Olgu märgitud, et ÜRO 1980. aasta Viini konventsioon rahvusvahelistest kaubamüügilepingutest (*UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods*) ei nimeta kordagi "Incoterms'i". Samal ajal on nende kahe olulise rahvusvaheliste müügitehingute õigusallika ühilduvus ja vastastikune sobivus ideaalne.

Arvestades Incoterms® 2010 rahvusvahelist iseloomu, on selle kasutamine igati neutraalne lahendus, kui poolte vahel peaks rahvusvahelise müügilepingu sõlmimisel tekkima vaidlus, millist õigusallikat kasutada.

1.2. Mida Incoterms reguleerib ja mida ei reguleeri?

Incoterms on müügilepingu instrument, mis reguleerib väga detailselt müügilepingu poolte kohustused kauba tarnimisel. Ent oluline on meeles pidada, et paljas Incoterms'i tarneklausli kasutamine ei anna veel täiuslikku müügilepingut.

Müügilepingus on poolte põhikohustused:

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

Ostja kohustust tasuda kauba eest käsitab Incoterms 2010 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 tolli- ja turvanõuete täitmisel;
- kes sõlmib ja kelle kulul sõlmitakse veoleping;
- kes sõlmib ning kelle kulul ja kelle kasuks sõlmitakse kauba kindlustusleping;
- kes, millal ja milliseid teatise peab teisele poolele andma;
- kes kannab kauba inspekteerimise ja kontrolloperatsioonide kulud;
- kuidas peab kaup olema pakitud ja markeeritud;
- millised on poolte muud kohustused teineteisele tolli- ja turvaklaarimisel 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.

Samas Incoterms® 2010 (ka 2000) ei käsitle (reguleeri):

- kauba hinna kujundamist;
- omandiõiguse üleminekut;
- valuuta- ja finantstingimusi, arvelduste korda;
- lepingu rikkumist, 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 väljakujunenud tavadege, 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® 2010 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 konglomeraat, kus peale müügilepingu on sõlmitud mitu omavahel seotud 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'i hea tundmine on vajalik kõigile väliskaubandusoperatsioonide osalistele, võimaldades oluliselt tõsta nende professionaalsust läbirääkimistel, lepingute sõlmimisel ja täitmisel.

1.3. Kuidas tarneklauseid¹ tähistatakse?

Ajalooliselt tähistatakse tarneklauseid kolmetäheliste lühenditena vastavast ingliskeelsest nimetusest. Tabelis 1 on esitatud Incoterms 2000 kõigi 13 tarneklausli nimetused ja kolmetähelised lühendid ehk võtmed (*key words*). Tabelitesse 2 ja 3 on koondatud Incoterms® 2010 kõik 11 tarneklauslit. Toodud võtmed on standardsed, neid ei tõlgita teistesse keeltesse. Neid 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.

Konkreetse tarneklausli lepingusse kaasamine tehakse kujul: "tarneklausel, nimetatud koht, Incoterms® 2010".

Sõltuvalt tarneklauslist on "nimetatud koht" kas:

- koht, kus kaup tehakse ostjale kättesaadavaks,
- "nimetatud lähetamissadam",
- "nimetatud sihtsadam" või
- "nimetatud sihtkoht".

Seitsmel tarneklauslil (EXW, FCA, DAT, DAP, DDP, FAS ja FOB) on "nimetatud koht" tarnekoht, kus kauba kadumise ja kahjustamise risk läheb müüjalt ostjale üle.

NB! Neljal tarneklauslil (**CPT, CIP, CFR ja CIF**) on see sihtkoht, kustsaadik müüja on kauba veo korraldanud (ka veose kindlustanud – CIP ja CIF), samal ajal **kui vastutus kauba eest on ostjale üle läinud juba veo lähtepunktis.**

Juba varasemad Incoterms'i versioonid on pööranud tähelepanu sellele, et nimetatud koha piires tuleks määratleda täpne „punkt“, kus toimub tarne või kustsaadik on müüja kinni maksnud veo. Incoterms® 2010 pöörab sellele erilist tähelepanu, rõhutades, et täpse punkti määramisel on igati asjakohane kasutada koha aadressi. Sellega muutuvad Incoterms'i lepingusse kaasavad formuleeringud senisest pikemaks.

Et vältida võimalikke vaidlusi, millist «Incoterms'i» redaktsiooni lepingupooled on silmas pidanud, tuleb tarneklausli järel tingimata märkida: Incoterms® 2010.

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

¹ Incoterms® 2010 on sisse viinud terminoloogilise muudatuse ning nimetab nüüd iga üksikut tarneklauslit kui „Incoterms® 2010 reegel“ (*“Incoterms® 2010 rule”*). Märgitakse, et sõna *“Incoterms”* ei tuleks üldse ainsuses (*“Incoterm”*) tarneklausli tähenduses kasutada.

Näiteks.

1. Lepingu ese

Müüja müüb ja ostja ostab 100 eksemplari raamatut „Tarneklauslid Incoterms“ tarnetingimusel FCA Tallinn, A. H. Tammsaare tee 47, EMI EWT, Incoterms® 2010.

Ülaltoodust piisab, et antud müügilepingus Incoterms® 2010 FCA kasutamine lepestada. Kui varem oli kombeks teha Incoterms'i tarneklausli sisestus ka mitmes teises lepingu jaos, siis nüüd, kui täpse aadressi kasutamise tulemusena on formuleering muutunud pikemaks, sellega enamasti piirduakse.

Siit johtub veel üks Incoterms'i tarneklauslite 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 klassifikatsioon, mis võeti kasutusele juba Incoterms 1990-s. Incoterms® 2010 on sellest loobunud. Kuna senine süsteem aitas paremini mõista eri tarneklauslite olemuslikku erinevust, peatugem sellel pikemalt.

Alates 1990. aasta versioonist jagati tarneklauslid nelja rühma: **E**, **F**, **C** ja **D**, mis on vastava rühma tarneklauslite algustähed. Need neli rühma erinevad omavahel ostjale orienteerituse astme poolest.

E-rühm sisaldab ainult ühe tarneklausli – 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 tarneklauslit: 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 lähtesadamas (FAS ja FOB), kui müüja on kauba üle andnud ostja poolt nimetatud vedajale (laevale).

Tabel 1. Incoterms 2000 tarneklause rühmad

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

C-rühm on juba tunduvalt ostjakeskem. Kõigi nelja tarneklause (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).

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

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

Incoterms® 2010 sellist kõiki tarneklauseid ühte tabelisse koondamist ja neljaks rühmaks jagamist ei kasuta, ent peamine on säilinud: iga tarneklausli algustäht annab meile informatsiooni, mis tüüpi klausliga on meil tegemist. Nii toimub E-(EXW) ja F-klauslite (FCA, FAS ja FOB) tarne müüja maal ja äraveo korraldamine on ostja kohustus. Ka C-klauslite (CPT, CIP, CFR ja CIF) puhul toimub tarne müüja maal, ent müüja korraldab kauba veo sihtkohani ostja maal. D-klauslite (DAT, DAP ja DDP) puhul kannab müüja kõiki kulusid ja riske kuni nimetatud sihtkohani.

Incoterms® 2010 jagab kõik üksteist tarneklauslit kasutatava veoviisi järgi kahte rühma. Esimese rühma moodustavad need klauslid (kokku 7), mis on kasutatavad sõltumata veoviisist, s.t kõik veoviisid, kaasa arvatud laeva- ja multimodaalne vedu, on kasutatavad, vt tabel 2.

Tabelist on näha, et seal on Incoterms 2000 kõik rühmad (E-, F-, C- ja D) esindatud. Uued tarneklauslid DAT ja DAP kuuluvad mõlemad D-klauslite hulka.

Tabelisse 3 on koondatud ainult laevaveol kasutatavad tarneklauslid. Ka Incoterms 2000 klassifitseeris tarneklauseid lisaks rühmadele veel veoviisi järgi.

Tabel 2. Incoterms® 2010 tarneklauslid kõigi veoviiside tarbeks

EXW	EX Works	Hangitud tehases
FCA	Free CArrier	Franko vedaja
CPT	Carriage Paid To	Vedu makstud kuni
CIP	Carriage and Insurance Paid to	Vedu ja kindlustus makstud kuni
DAT	Delivered At Terminal	Tarnitud terminalis
DAP	Delivered At Place	Tarnitud kohale
DDP	Delivered Duty Paid	Tarnitud, toll tasutud

Incoterms® 2010 on vetelveo (laevaveo) tarneklauslite osas teinud suuri muudatusi:

- vähenenud on klauslite arv, kasutuselt on võetud DES ja DEQ;
- enam ei oma tähtsust kasutatava laeva tüüp. Incoterms 2000-s rõhutati, et laevaveo tarneklauseid tuleks kasutada just klassikalisel laevaveol (ro-ro laevad), kui kaup lastitakse-lossitakse üle laeva reelingu;
- FOB, CFR ja CIF-il ei ole laeva reelingul enam tähtsust tarnehetke määramisel. Nüüd on nende klauslite puhul kaup tarnitud, kui see on lähtesadamas laaditud laeva;
- kõigi nelja vetelveo tarnekausli puhul on nüüd sätestatud toormekaubandusest tuntud teelesaadetud kauba edasimüük (ahelmüük).

Tabel 3. Incoterms® 2010 tarneklauslid vetelveo tarbeks

FAS	Free Alongside Ship	Franko laeva kõrval
FOB	Free On Board	Franko laeva pardal
CFR	Cost and FReight	Hind ja prahiraha
CIF	Cost Insurance and Freight	Hind, kindlustus ja prahiraha

1.5. Kuidas on tarneklauslite nõuded esitatud?

Incoterms® 2010 esitab kõigi 11 tarneklausli nõuded ühtse süsteemi järgi. See on väga sarnane varasemates versioonides kasutatuga. Ent on tehtud ka oluline normitehniline muudatus. Iga tarneklausel algab kasutajajuhisega, milles antakse vastava klausli üldiseloostus. See ei ole enam preambul ega vastava tarneklausli definitsioon, vaid informatiivne materjal, mis aitab kasutajal kergemini valida sobivat klauslit.

Iga üksik tarneklausel on tabelis 4 määratletud vastavalt 10+10 artikliga, mis fikseerivad müüja ja peegelpildis vastava ostja kohustuse. Kõikide artiklite tekstid on "iseselgitavad" ja koostajate arvates ei vaja lisaseletusi. **Seega just ja ainult alljärgnevad artiklid A1 kuni A10 ja B1 kuni B10 sätestavad iga üksiku tarneklausli sisu ja tähenduse.** Kasutajal on väga oluline teada, mis on kasutatava tarneklausli kohta kirja pandud kõnealustes artiklites, sest seal on kirjas "kogu tõde" vastava tarneklausli kohta.

Tabel 4. Müüja ja ostja kohustuste esitus Incoterms® 2010-s

A. Müüja kohustused	B. Ostja kohustused
A1 Müüja üldkohustused	B1 Ostja üldkohustused
A2 Litsentsid, ametlikud load, turvaklaarmine ja muud formaalsused	B2 Litsentsid, ametlikud load, turvaklaarmine ja muud formaalsused
A3 Veo- ja kindlustuslepingud	B3 Veo- ja kindlustuslepingud
A4 Tarne	B4 Tarne vastuvõtmine
A5 Riskide üleminek	B5 Riskide üleminek
A6 Kulude jaotamine	B6 Kulude jaotamine
A7 Teatis ostjale	B7 Teatis müüjale
A8 Tarnedokument	B8 Tarne tõendamine
A9 Kontrollimine, pakkimine, markeerimine	B9 Kauba inspekteerimine
A10 Teabeabi ja selle kulud	B10 Teabeabi ja selle kulud

Poolte kohustused on esitatud «peegelpildis». Kui vasaku tulba mingi alapunkt fikseerib müüja kohustused (A), siis sama alapunkt paremas tulbas, s.o ostja «poolel» sätestab ostja kohustused (B) samas küsimuses.

1.6. Millised on tarneklauslite kõige tähtsamad nõuded?

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

Artiklite A1 ja B1 tekst on kõigi 11 tarneklausli puhul üks ja sama. Sätestatud on kõige tähtsam kohustus, mis kummalgi poolel müügilepingu allakirjutamisega tekib. Müüja peab (A1) tarnima kauba ja kaubaarve vastavuses müügilepingu ning iga teise vastavuse tunnistusega, mis võib olla lepingujärgselt nõutud. Ostja peab (B1) tasuma kauba hinna, nii nagu müügilepingus on ette nähtud.

Artiklid A2 ja B2 fikseerivad poolte kohustused tolli- ja turvaformaalsuste 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 impordi-tolliformaalsused. Selline tollikohustuste jaotus on 9 tarneklausli puhul. 2 tarneklauslil 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.

Igal pool kogu Incoterms® 2010 ulatuses, kus käsitletakse tolliformaalsuste täitmist ning sellega kaasnevaid kulutusi ja riske, on lisatud sõnad "kus asjakohane" (*where applicable*). See tähendab, et juhtudel, kui tolli ja tollinõudeid pole, langevad ära ka poolte vastavad kohustused. See formuleering lubab Incoterms'i tarneklauseid ilma igasuguste mööndusteta kasutada ka siseriiklike tehingute puhul.

Artiklid A3 ja B3 fikseerivad müügilepingu poolte kohustused veo- ja kindlustuslepingu sõlmimise osas. Kui ühel lepingupoolel, nt ostjal, puudub otsene kohustus teise lepingupoole ees vastavat lepingut sõlmida, siis kasutatakse väljendit "ostjal ei ole müüja ees kohustust". Tuleb rõhutada – see väljend ei tähenda, et lepingupoolel langeb ära ka vajadus vastavat lepingut sõlmida. Näiteks EXW puhul pole nii müüjal kui ostjal teise poole ees kohustust 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 põhineda mingitel kaubandustavadel, et veolepingutes (eriti laevavedude puhul) on enamasti spetsiifilised terminid lastimis- ja lossimishinna ning selleks lubatud aja kohta, ja ka seda, et veolepingus kasutatavad väliselt Incoterms'i omadega täiesti sarnased tarneklauslid (Combiterms) ei tarvitse omada Incoterms® 2010-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® 2010-st.

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

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

Artiklid A5 ja B5 fikseerivad müügitehingu ühe tähtsaima momendi – hetke ja koha, kus toimub kauba kadumise või kahjustamise riski üleminek müüjalt ostjale. Kõigi 11 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 artikli A4 nõuetele tarnitud.

Kõik tarneklauslid näevad ette, et kauba kadumise või kahjustamise riski üleminek võib toimuda ka ilma, et kaubatarne üldse toimuks. Juhul kui ostja ei võta kaubatarne 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.

Artiklid A6 ja B6 fikseerivad kulude jaotamise müüja ja ostja vahel. Ka kaubaga seonduvate kulutuste üleminek toimub hetkel, kui kaup on artikli 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 nimetatud sihtsadamani (-punktini). Kuid müüja sõlmis veolepingu (kindlustuslepingu) ja kandis vastavad kulud enne, kui kaup lastiti (laaditi) lähtesadamasse (-punktis). Järelikult langeb C-rühma tarneklauslite puhul kaubaga seonduvate kulude ülemineku hetk ka sisuliselt kokku kauba tarnimise hetkega. Veelgi enam – Incoterms® 2010 ütleb nende tarneklauslite puhul sõnaselgelt: pärast tarne 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 valit-

seb absoluutne analoogia eespool kirjeldatud kauba kadumise või kahjustamise riski üleminekuga.

1.7. Millised on tarneklauslite teised nõuded?

Artiklid 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 punkti, 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 punkt hiljem. Kui ostja peaks jätma täitmata oma kohustuse nimetada punkt hiljem, siis tuleb tal kanda sellest tulenevaid lisakulusid ja riski. Kui ostja jätab kasutamata oma õiguse määrata täpne koht hiljem, annab see müüjale õiguse valida täpne koht, mis kõige paremini talle sobib.

Artiklid 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.

Artiklid 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 tavapärasel viisil. Kui ostja soovib rakendada pakkimisel erinõudeid, siis peab ta sellest müüjat teavitama 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.

Artiklid A10 ja B10 fikseerivad poolte kohustused anda abi põhiliselt tolli- ja turvaformaalsuste täitmiseks vajalike lisadokumentide ja -teabe muretsemisel ning kanda sellega seotud riski ja kulusid.

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

II osa INCOTERMS 2000

2. Tarneklauslite põhinõuded. Mida tuleks teada tarneklausli valikul?

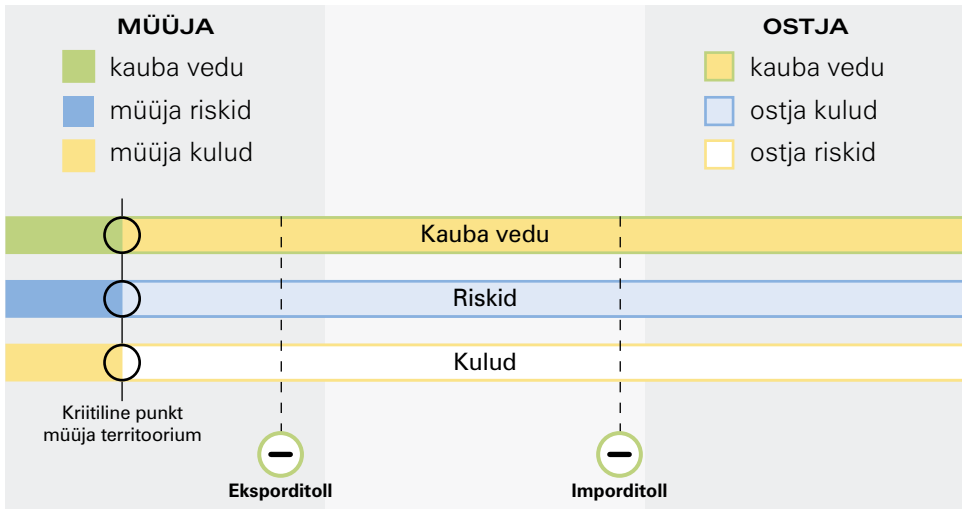
2.1. EXW. Ex Works. Hangitud tehasest

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 Teise 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 võib eriti vastuvõetamatuks osutada kõigi ekspordi-tolliformaalsuste täitmise ning sellega kaasnevate kulude ja riskide kandmise kohustus. EXW on ainus tarneklausel, 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 1. Tarneklausel EXW – hangitud tehases

Joonisel on skemaatiliselt kujutatud EXW 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.

Incoterms® 2010 on selgelt välja öelnud, et EXW-d tuleks kasutada siseriiklikes tehingutes, rahvusvahelistes tehingutes on asjakohasem FCA (vt p 3.1.1).

2.2. FCA. Free Carrier. Franko vedaja

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

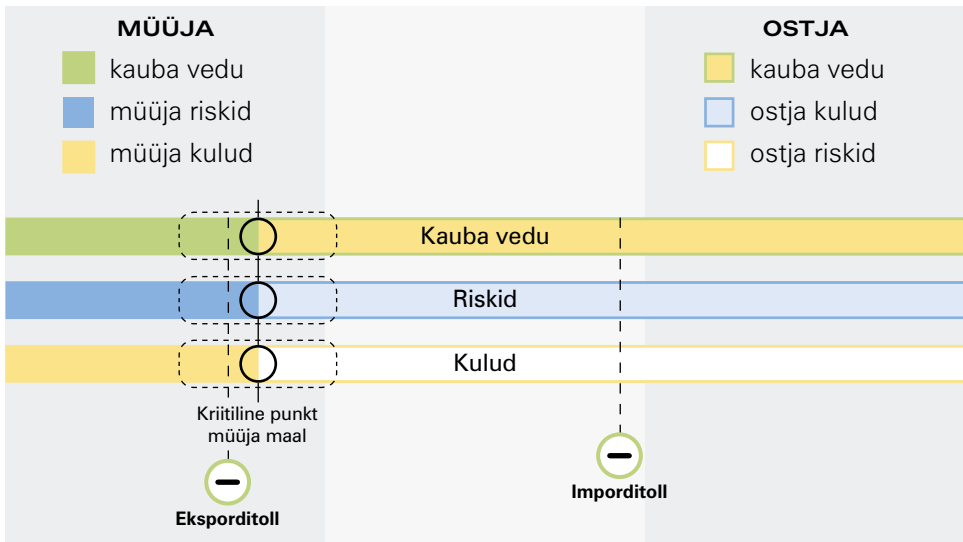
FCA puhul on müüja oma tarnekohustuse täitnud, kui ta on andnud kauba üle ostja poolt määratud vedajale eelnevalt nimetatud kohas või punktis. Sellest hetkest lähevad müüjalt ostjale üle kõik kaubaga seonduvad kulud ning kauba kadumise või kahjustamise risk.

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.

Incoterms® 2010 ei tee selle tarneklausli osas põhimõttelisi muudatusi (vt p 3.1.2.)



Joonis 2. Tarneklausel FCA – franko vedaja

Joonisel on skemaatiliselt kujutatud FCA kriitiline punkt, kus on:

- ostja poolt korraldatava veo alguspunkt – müüja territoorium või mõni teine nime-
tatud 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 ning sellega kaasnevad kulutused ja riski kannab müüja, ülejäänud tolliformaalsused aga ostja.

Võrreldes kaht tarningimust:

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

...FCA Tallinn, AS Norma (Incoterms 2000)...

tundub, et nende tarneklauslite kasutamise puhul pole nimetamisväärt erinevust poolte kohustuste ja kulutuste jaotuses, sest mõlemal juhul toimub tarne müüja territooriumil. Tegelikult on toodud variantidel oluline vahe. EXW 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.

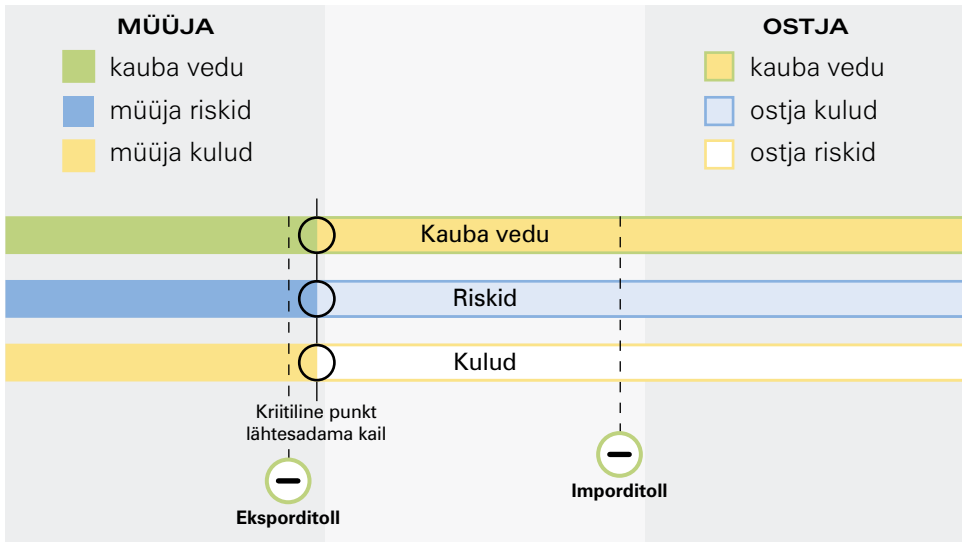
FCA puhul on kõik ülaltoodu müüja kohustus ning ostja olukord lihtsustub tunduvalt. Loomulikult kajastuvad müüja poolt täiendavate kohustuste täitmiseks tehtud kulutused müügilepingu hinnas ja maksumuses. Seega annab FCA kasutamine müüjale teatud õiguse küsida kauba eest suuremat hinda kui EXW korral, 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 3. Tarneklausel FAS – franko laeva kõrval

Joonisel 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.

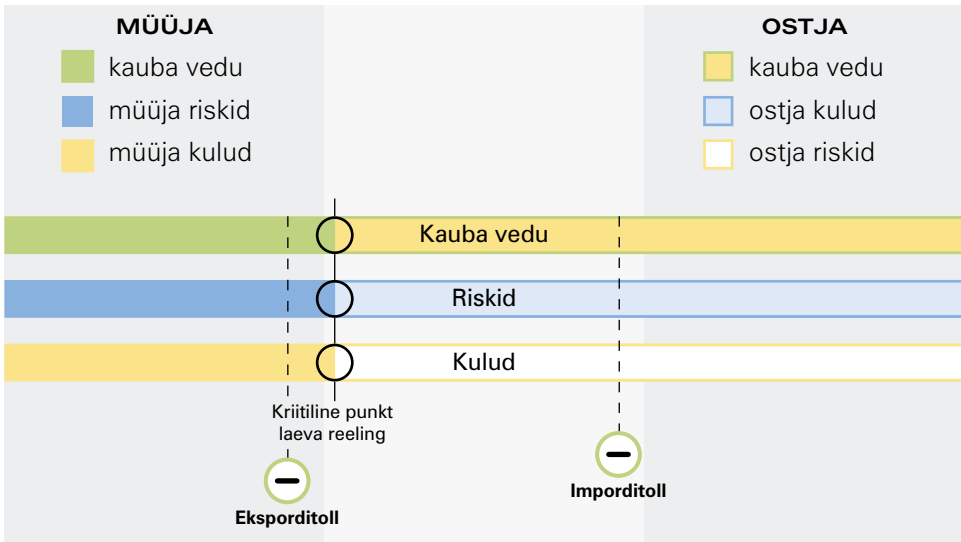
Jooniselt on näha, et müüja kohustuste hulka jääb ekspordi-tolliklaarimine, impordi-tolliformaalsuste täitmine on ostja kohustus.

Incoterms® 2010 on FAS-i mõnevõrra, kuid mitte väga oluliselt muutnud (vt p 3.2.1.)

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 4. Tarneklausel FOB – franko laeva pardal

Joonisel 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, impordi-tolliformaalsuste 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 kavatsa 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 üleminek 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 Mäo) sisemaal ja puudub igasugune võimalus kauba laevaveoks, nagu tarneklausel FOB ette näeb.

Incoterms® 2010 on teinud FOB-i, samuti CFR-i ja CIF-i puhul olulise muudatuse: reelingul ei ole enam rolli tarnekoha ega tarnehetke määramisel (vt p 3.2.2.).

2.5. CFR. Cost and Freight. Hind ja prahiraha

C-rühma tarneklauslitest esimest, CFR-i, kasutatakse ainult laevaveol nii merel kui siseveel. Seda tarneklauslit tuleks kasutada nn klassikalise laevaveo (lo-lo laevad) puhul, 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, sh kai- või lihtrimaksud, lossimine ning transiidiformaalsuste kulud tingimusel, et need ei ole müüja veolepingujärgsed kulud. Järelikult, hili-semate vaidluste vältimiseks peaksid pooled CFR-müügilepingu sõlmimisel täpselt fikseerima, milliseid kaubaga seonduvaid kulusid müüja poolt sõlmitav veoleping peab katma.

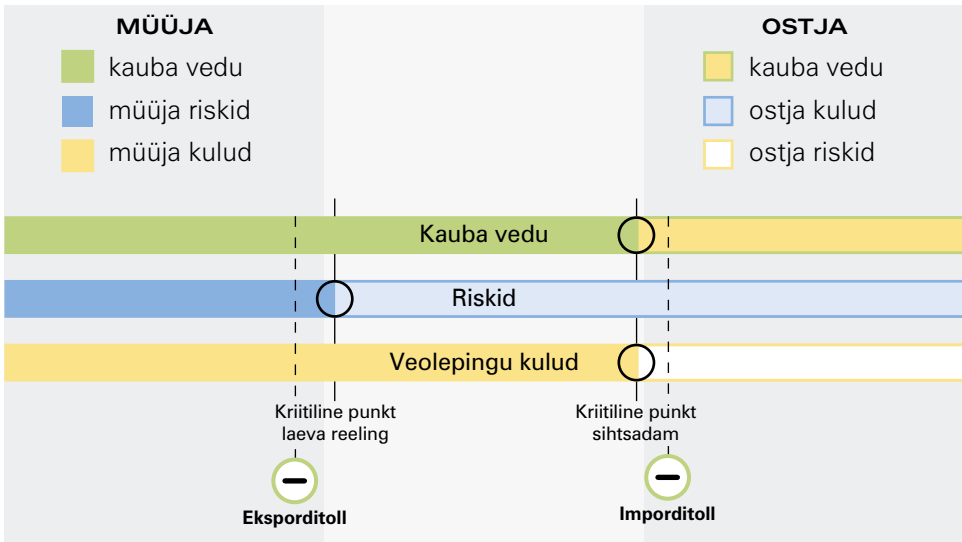
Väliselt sarnanevad kõik C-rühma tarneklauslid D-rühma klauslitega. Müüja on ju kauba sihtsadamasse või sihtkohta kohale toonud! Tegelikult on müüja peale veolepingu (CIF ja CIP puhul ka kindlustuslepingu) sõlmimist ja kauba lastimist (üleandmist vedajale) kogu riskist ja täiendavatest kuludest vaba. 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 mis tahes 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 kavatses 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.
- Sihtsadamas, kuhu kaup saabub müüja sõlmitud veolepingu alusel. **NB!** See ei ole tarnekoht, nagu vahel ekslikult arvatakse.



Joonis 5. Tarneklausel CFR – hind ja prahiraha

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

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

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

Incoterms® 2010 muutusi vt p 3.2.3.

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

C-rühma klauslitest teist, CIF-i, kasutatakse samuti ainult laevaveol nii merel kui siseveel. Seda tarneklauslit tuleks kasutada nn klassikalise laevaveo (lo-lo laevad) puhul, 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 kohtab aeg-ajalt sellist väärtpraktikat, kus sisemaal asuva tarne- või sihtkoha puhul kasutavad praktikud FOB-i tähistamiseks seda, et kauba veo korraldab ostja ja CIF-i tähistamiseks seda, et kauba saadab kohale müüja.

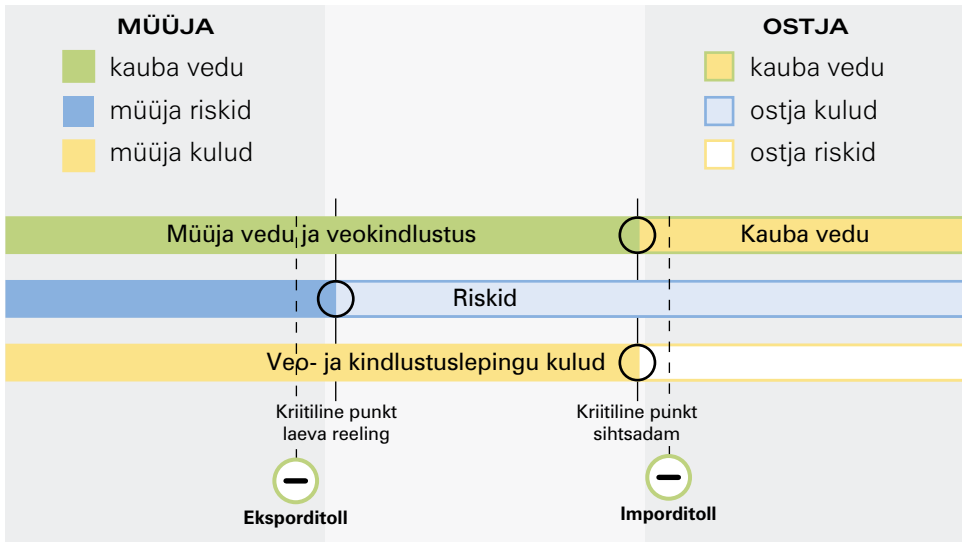
CIF-i järgi on müüjal samad kohustused kui CFR-i puhul, kuid lisaks peab ta muretsema lastikindlustuse ostjal lasuvale kauba kadumise või kahjustamise riskile veo ajal. Ta peab sõlmima oma arvel kindlustuslepingu ostja kasuks.

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 kindlustamata 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 mis tahes maa. Viimased kulud juhul, kui müüja ei ole neid tasunud veolepingu raames.



Joonis 6. Tarneklausel CIF – hind, kindlustus ja prahiraha

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

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

Jooniselt on näha, et müüja kohustuste hulka jääb ekspordi-tolliklaarimine, 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.

Incoterms® 2010 muudatusi CIF osas vt p 3.2.4. Need on päris olulised.

2.7. CPT. Carriage Paid To. Vedu makstud kuni

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

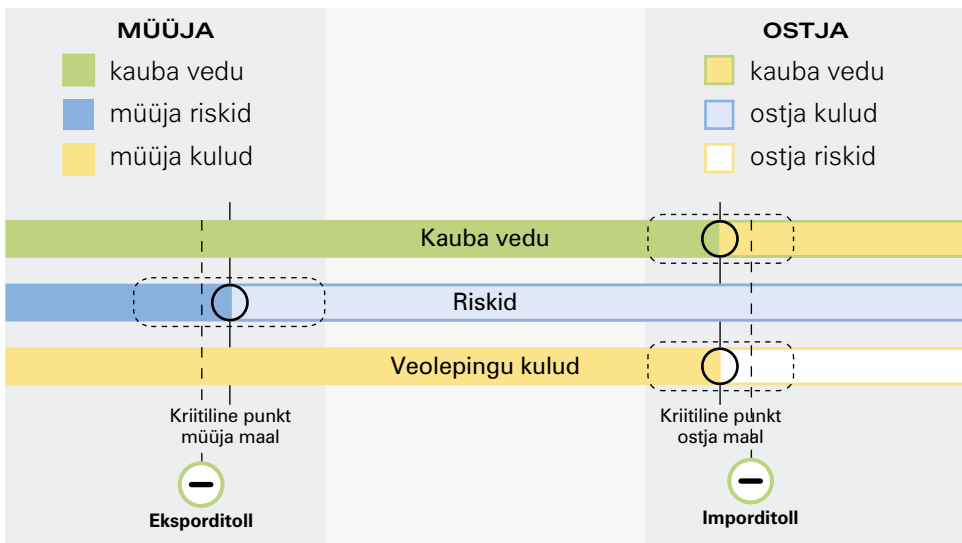
CPT puhul tasub müüja kauba veoraha nimetatud sihtkohani. Kauba kadumise ja kahjustamise risk, samuti kõik muud kaubaga seonduvad kulud (mis ei ole kaetud veolepinguga) lähevad müüjalt ostjale, kui kaup on antud vedaja käsutusse. "Vedaja" tähendab iga isikut, kes veolepingu alusel sooritab või korraldab 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 7. Tarneklausel CPT – vedu makstud kuni

Joonisel on skemaatiliselt kujutatud CPT kriitilised punktid, kus on:

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

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

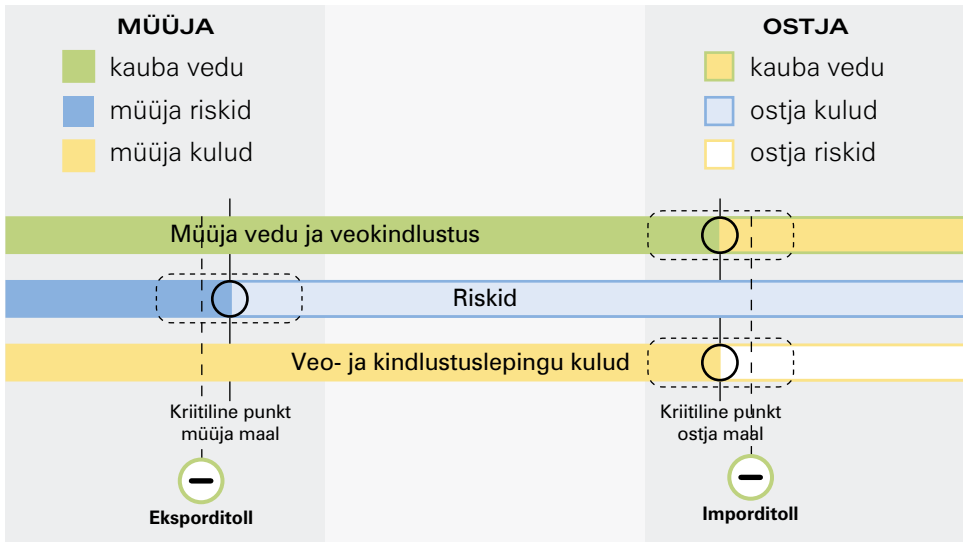
Incoterms® 2010 on CPT-klauslit teataval määral muutnud – vt p 3.1.3.

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 tarneklausleid 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 8. Tarneklausel CIP – vedu ja kindlustus makstud kuni

Joonisel on skemaatiliselt kujutatud CIP-i kriitilised punktid:

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

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

CIP-klausli kriitilised punktid on analoogilised CPT-klausliga.

- Kauba üleandmine vedajale. See on kauba kahjustamise ja kadumise riski ülemineku hetk ja tähendab ühtlasi, et tarne on sooritatud.
- Kauba vastuvõtmine sihtkohas, kus ostjale lähevad lõplikult üle ka kõik kaubaga seonduvad kulutused.

Incoterms® 2010 muudatusi vt p 3.1.4.

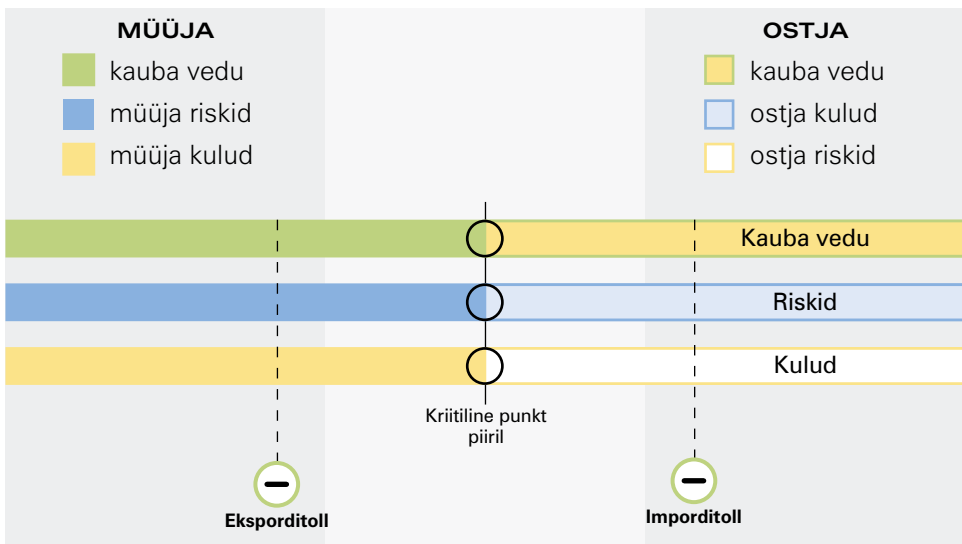
2.9. DAF. Delivered At Frontier. Tarnitud piiril

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 9. Tarneklausel DAF – tarnitud piiril

Joonisel 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;

- veolepingu kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht – samas, kus eelmised.

Incoterms® 2010 jättis DAF-i oma valikust välja. Seda peaks asendama DAP vt p 3.1.6.

2.10. DES. Delivered Ex Ship. Tarnitud laevalt

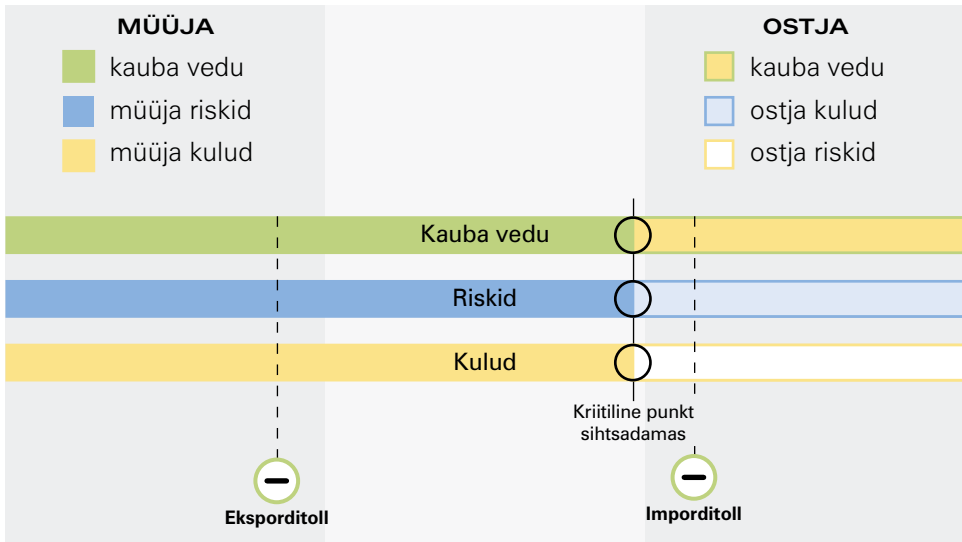
DES on D-rühma teine tarneklausel. Ta on mõeldud kasutamiseks ainult laevaveol nii merel kui siseveel, aga ka multimodaalsel veol, kui kaup saabub tarnekohta laeval.

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 nimetamisväärsset 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 10. Tarneklausel DES – tarnitud laevalt

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

- müüja poolt korraldatava veo lõpppunkt – nimetatud sihtsadamal;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht – sihtsadamal 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.

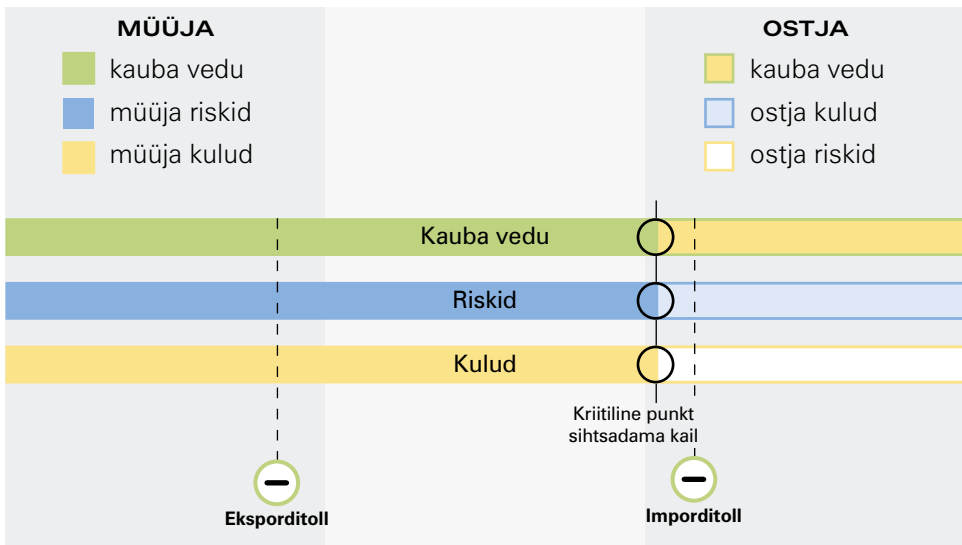
Incoterms® 2010 jättis ka selle tarneklausli oma valikust välja. Seda peaks samuti asendama DAP vt p 3.1.6.

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

DEQ on D-rühma kolmas tarneklausel. 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 imporditollil mitteläbinud kauba ostjale kättesaadavaks nimetatud sihtsadama kail. **NB!** 1990. a. versioonis oli DEQ tarneklausel 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 11. Tarneklausel DEQ (*duty paid*) – tarnitud kait (toll tasatud)

Joonisel on skemaatiliselt kujutatud DEQ-i kriitiline punkt, kus on:

- müüja poolt korraldatava veo lõpp-punkt – 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.

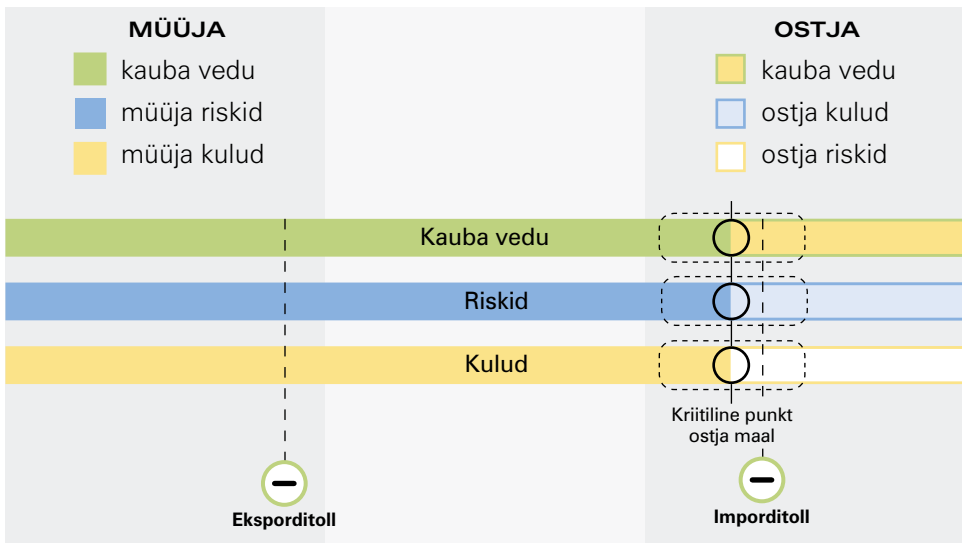
Jooniselt on näha, et müüja kohustuste hulka jääb ekspordi-tolliklaarimine, impordi-tolliformaalsuste täitmine on ostja kohustus.

Incoterms® 2010 jättis ka DEQ-i loetelust välja asendades selle DAT-ga – vt p 3.1.5

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 (maha laadimata) 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 12. Tarneklausel DDU – tarnitud, toll tasumata

Joonisel 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-tolliklaarmine, impordi-tolliformaalsuste täitmine on ostja kohustus.

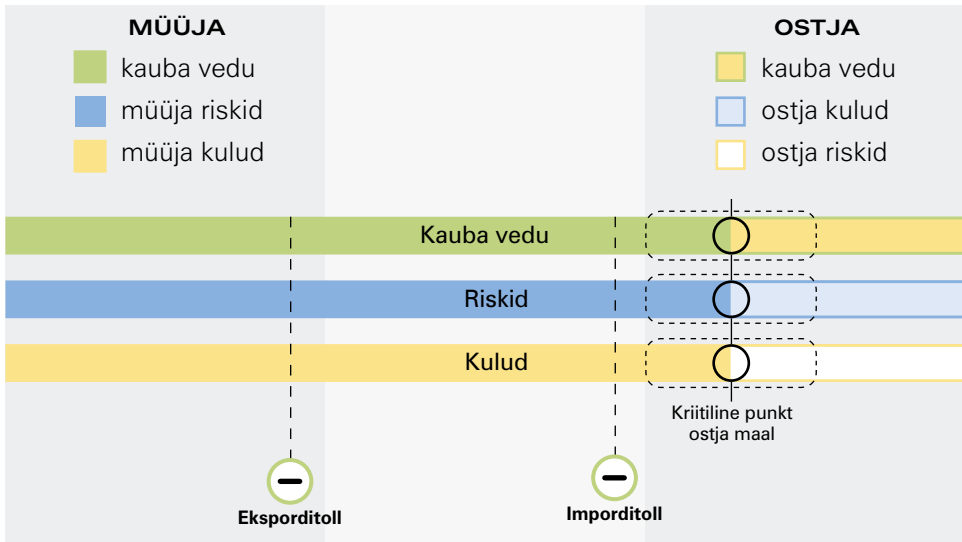
DDU on neljas tarneklauseel, mille Incoterms® 2010 elimineeris. Seda asendab DAP – vt p 3.1.6

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

DDP on D-rühma viies ja Incoterms 2000 viimane, kolmeteistkümnes tarneklauseel. Ta on kasutatav sõltumata veoviisist. DDP puhul on müüja oma tarnekohustuse täitnud, kui ta on teinud saabuvalt veokilt mahalaadimata impordi-tolliklaartud kauba ostjale kättesaadavaks nimetatud kohas impordimaal. Müüja peab kandma kõik riskid ja kulud nimetatud tarnekohani ning täitma ka kõik impordi tolliformaalsused. Kui EXW-klauseel 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 tuleb see selgelt müügilepingus kokku leppida.



Joonis 13. Tarneklausel DDP – tarnitud, toll tasutud

Joonisel on skemaatiliselt kujutatud DDP kriitiline punkt, kus on:

- müüja poolt korraldatava veo lõpp-punkt – 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 tolliklaarmine, 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.

Incoterms® 2010 ei ole DDP-I suuri muudatusi teinud – vt p 3.1.7.

2.14. Kokkuvõtteks

Tabelis 2 on kokkuvõttlikult esitatud poolte põhilised kohustused erinevate Incoterms 2000 tarneklauslite puhul.

Tabel 2. Poolte põhilised kohustused kauba tarnimisel Incoterms 2000 järgi

Tarne- klausel	Ekspordi- toll	Peale- laadimine	Veo- leping	Kind- lustus- kohustus	Maha- laadimine	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	-	O	O
DES	M	M	M	-	O	O
DEQ	M	M	M	-	M	O
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		TRANSIIDI-TOLLIFORMAALSUSED
		CIP	KINDL. OSTJA KASUKS			KINDL. MÜÜJA KASUKS
	CPT					
	FCA	VEOLEPING SIHTKOHANI / PIIRINI DAF				
		EKSPORDI-TOLLIFORMAALSUSED				
EXW	PEALELAADIMINE (VEDU)					
	KAUBA TARNEKS ETTEVALMISTAMINE					
	KAUBA VALMISTAMINE					

Joonis 14. Lepingu maksumus sõltuvalt tarneklauslist. Veoviis – vaba.

						DEQ	IMPORDI-TOLLI- FORMAALSUSED
					DES		LOSSIMINE
				CIF			TRANSIIDI-TOLLIFORMAALSUSED
		CFR	KINDL. OSTJA KASUKS				KINDL. MÜÜJA KASUKS
	FOB	VEOLEPING SIHTKOHANI					
FAS	LASTIMINE						
	EKSPORDI-TOLLIFORMAALSUSED						
	VEDU SADAMASSE						
	KAUBA TARNEKS ETTEVALMISTAMINE						
	KAUBA VALMISTAMINE						

Joonis 15. Lepingu maksumus sõltuvalt tarneklauslist laevaveol.

III Osa

INCOTERMS® 2010

3. Tarneklauslite põhinõuded.

Mida tuleks teada tarneklausli valikul?

3.1. Tarneklauslid kõigi veoviiside tarbeks

3.1.1. EXW. Ex Works. Hangitud tehases

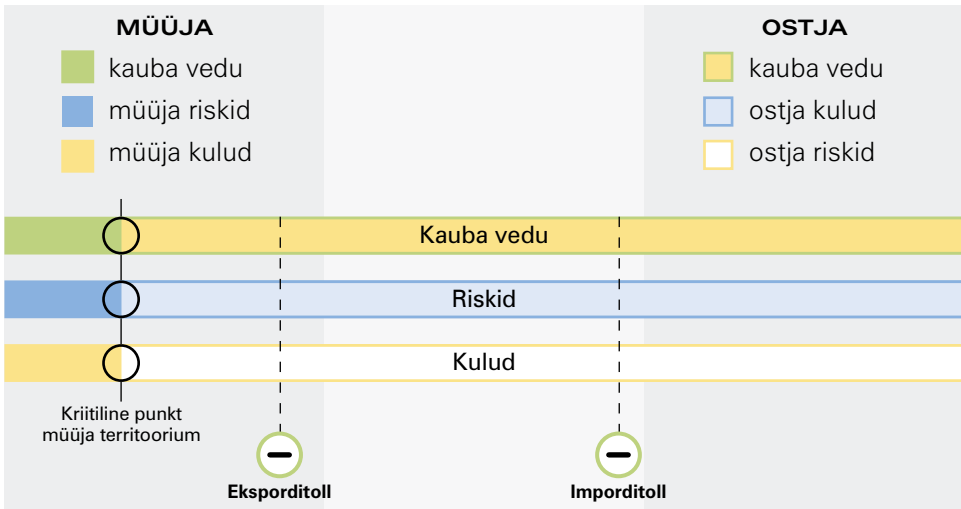
Incoterms® 2010 ütleb otse: **EXW** on kohane **riigisiseses kaubanduses, rahvusvahelises kaubanduses** on tavaliselt enam asjakohane **FCA**.

Ka Incoterms 2000 soovitas EXW asemel kasutada FCA-d, juhul kui ostja pole suuteline korraldama ekspordi-tolliformaalsusi. Ent soovitus oli antud „pehmes” vormis: tingimusel, et müüja on nõus enda kanda võtma tolliformaalsuste ja pealelaadimise kulud ja riski.

“Ex Works” tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui ta on andnud kauba ostja käsutusse oma territooriumil või mõnes teises nimetatud kohas (s.o tehases, vabrikus, laos jne). Müüja ei pea kaupa ükskõik millisele koguvale veokile peale laadima ega ekspordiks tolliklaarima, kui selline tolliklaarimine on asjakohane.

Pooltel soovitatakse nii täpselt kui võimalik määratleda nimetatud tarnekoha piires täpne tarnepunkt. Täpse tarnepunkti määramist peab Incoterms® 2010 väga oluliseks ja rõhutab seda igas tarneklauslis, soovitades kasutada selleks aadressi. Kui nimetatud koha piires täpset punkti ei määrata, siis on müüja eesõigus valida nimetatud koha piires punkt, mis talle kõige paremini sobib.

EXW on maksimaalselt müüjakeskne. Tema kasutamise hiilgeaeg oli Teise maailmasõja järel, kui Euroopas valitses suur kaubapuudus. EXW on ainus tarneklausel, 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 asjakohased.



Joonis 16. Tarneklausel EXW hangitud tehasest

Joonisel on skemaatiliselt kujutatud EXW 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.

3.1.2. FCA. Free Carrier. Franko vedaja

FCA on kasutatav kõigi veoviiside puhul, kaasa arvatud raudtee- ja lennuvedu. Oma universaalsuse tõttu on FCA laialt kasutatav. Iga kord, kui ostja soovib ise korraldada kauba vedu, peaks ta just seda klauslit eelistama.

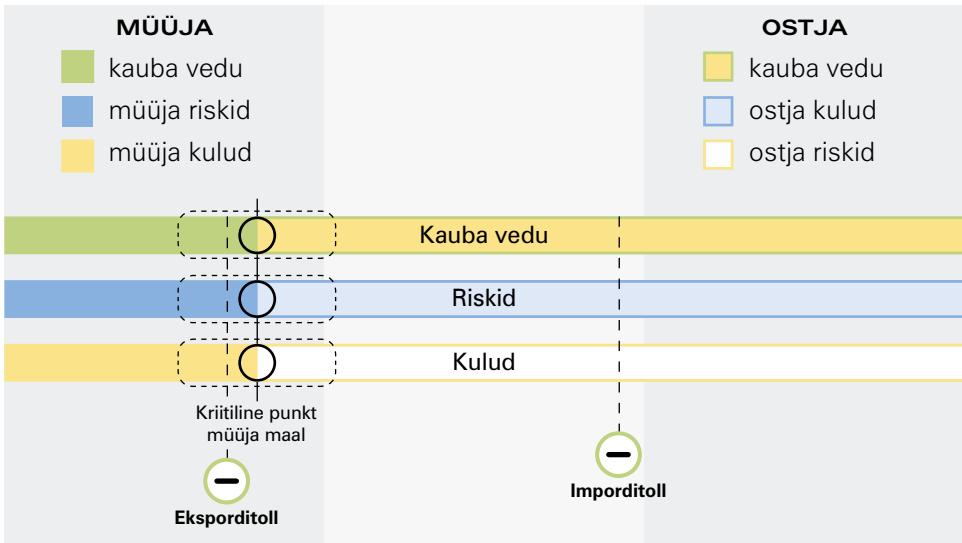
Võrreldes Incoterms 2000-ga selle tarneklausli osas põhimõttelisi muudatusi pole tehtud. Piiratud on eelkõige redaktsiooniliste täpsustustega.

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 ning kandma sellega seotud kulud ja riskid. Teisel juhul peab müüja andma kauba ostja poolt määratud vedaja või teise isiku käsutusse mahalaadimiseks ettevalmistatult, ent kohaletoovalt veovahendilt mahalaadimata kujul.



Joonis 17. Tarneklausel FCA – franko vedaja

Joonisel 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.

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

Võrreldes kaht tarneingimust:

...EXW Tallinn, A. H. Tammsaare tee 47, EMI EWT Incoterms® 2010 ja

...FCA Tallinn, A. H. Tammsaare tee 47, EMI EWT Incoterms® 2010...

tundub, et nende tarneklauslite kasutamise puhul pole nimetamisväärsset erinevust

poolte kohustuste ja kulutuste jaotuses, sest mõlemal juhul toimub tarne müüja territooriumil. Tegelikult on toodud variantidel oluline vahe. EXW puhul peab ostja täitma kõik ekspordi-tolliformaalsused, s.t muretseda 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 ning kandma sellega seotud kulud ja riskid ning, kui kaubale peaks ekspordima tolli nõudel korraldatama inspeksioon, siis ka selle kulud.

FCA puhul on kõik ülaltoodu müüja kohustus ning ostja olukord lihtsustub tunduvalt. Loomulikult kajastuvad müüja poolt lisakohustuste 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 litsentsi ja tasuda ekspordimaksud.

3.1.3. CPT. Carriage Paid To. Vedu makstud kuni

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 kasutatakse CPT, CIP, CFR või CIF-i, on müüja oma tarnekohustuse täitnud siis, kui ta annab kauba üle vedajale, mitte siis, kui kaup jõuab sihtkohta.

Analoogiliselt CIP-i, CFR-i ja CIF-iga 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.

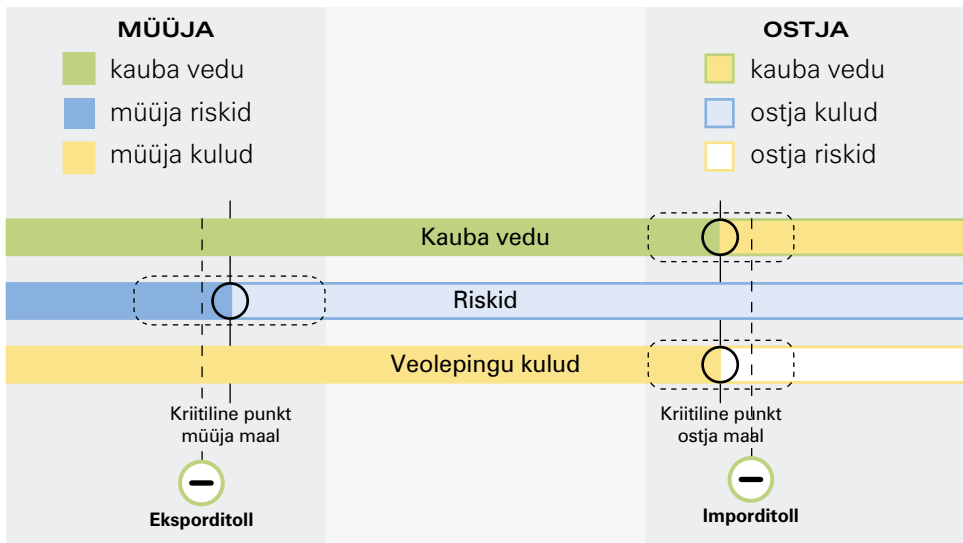
Pooltel soovitatakse määratleda lepingus nii täpselt kui võimalik mõlemad kohad.

Kui kauba veoks kokkulepitud sihtkohta kasutatakse mitut vedajat ja pooled pole kokku leppinud täpset tarnekohta, siis vaikimisi läheb risk ostjale üle, kui kaup on üle antud esimesele vedajale kohas, mis on täielikult müüja valida ja mille üle ostjal pole mingit kontrolli. Kui pooled peaks tahtma, et riski üleminek toimuks hiljem (nt meresadamas või lennuväljal), peavad nad selle fikseerima oma müügilepingus.

Pooltel soovitatakse nii täpselt kui võimalik määratleda nimetatud sihtkoha piires täpne punkt, sest selle punktini on kulud müüja kanda. Müüjal on soovitatav sõlmida

veoleping, mis vastab täpselt sellele valikule. Kui müüja võtab veolepingus mahalaadimisega seotud kulud nimetatud sihtkohas enda kanda, siis ei ole müüjal õigust, juhul kui poolte vahel pole teisiti kokku lepitud, neid kulusid ostjalt sisse nõuda.

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.



Joonis 18. Tarneklausel CPT – vedu makstud kuni

Joonisel on skemaatiliselt kujutatud CPT kriitilised punktid, kus on:

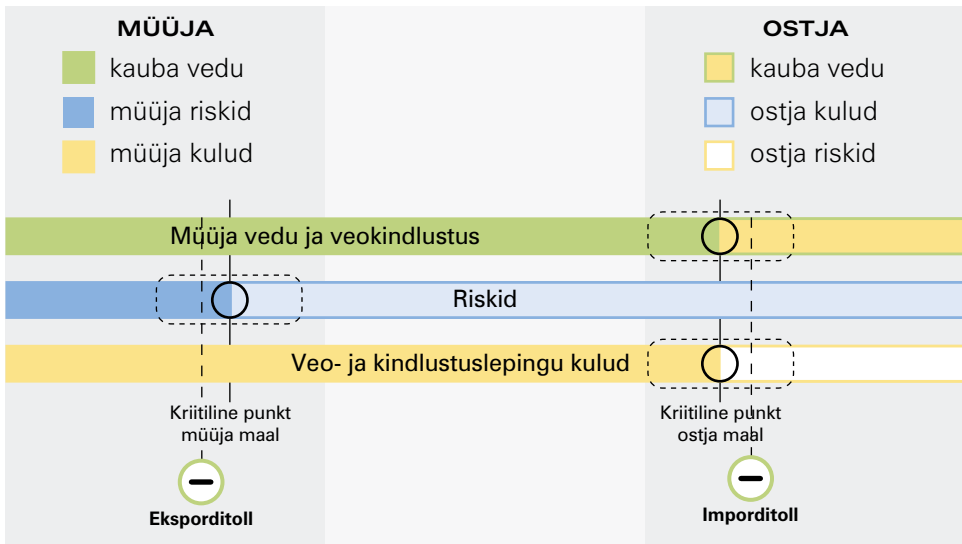
- müüja poolt korraldatava veo lõpp-punkt – sihtkoht;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht – lähtekohas, kui kaup on üle antud vedajale;
- veolepingu kulude müüjalt ostjale ülemineku koht – sihtkohas.

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

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

CIP erineb eelkirjeldatud CPT-klauslist ainult müüjal lasuva kohustuse – kindlustada kaup veo ajaks ostja kasuks – poolest.

Ostjal tuleb selle klausli puhul arvestada, et müüja peab muretsema vaid miinimumkattega kindlustuse. Kuigi kindlustussumma on 110% CIP-lepingu väärtusest, jääb kindlustushüvitis saamata, kui kauba kahjustus on tekkinud kindlustamata riskist (nt vargus). Pooled peavad arvestama ka seda, et alates 1.01.2009 kehtib uus veosekindlustusklauseite kogu – *Institute Cargo Clauses*, sh ka *ICC(C)*, mis vastabki Incoterms® 2010-järgsele nõutud miinimumkattele.



Joonis 19. Tarneklauseel CIP – vedu ja kindlustus makstud kuni

Joonisel on skemaatiliselt kujutatud CIP-i kriitilised punktid:

- müüja poolt korraldatava veo ja veosekindlustuse lõpp-punkt – sihtkohas;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht – lähtekohas, kui kaup on üle antud vedajale;
- veo- ja kindlustuslepingu kulude müüjalt ostjale ülemineku koht – sihtkohas.

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

CIP-klausli kriitilised punktid on analoogilised CPT-klausliga:

- Kauba üleandmine vedajale. See on kauba kahjustamise ja kadumise riski ülemineku hetk ja tähendab ühtlasi, et tarne on sooritatud.
- Kauba vastuvõtmine sihtkohas. See ei ole tarnekoht, nagu vahel ekslikult arvatakse.

CPT ja CIP on tarneklauslid, mida müüjad soovivad kasutada, et mitte kanda veo ajal vastutust kauba eest. Praktika näitab, et paljudel juhtudel ostjad ei tea, et kauba tarne toimus ostja poolt tellitud veo alguses, kui kaup vedajale üle anti. Esineb ka seda, et ostjad avastavad ebameeldiva üllatusena, et ka kindlustushüvitist ei maksta, sest kauba kadumine või kahjustus on põhjustatud kindlustamata riskist. Seega peaksid ostjad hoolega kaaluma, kas pakutud CPT või CIP-i asemel mitte kasutada D-klausleid.

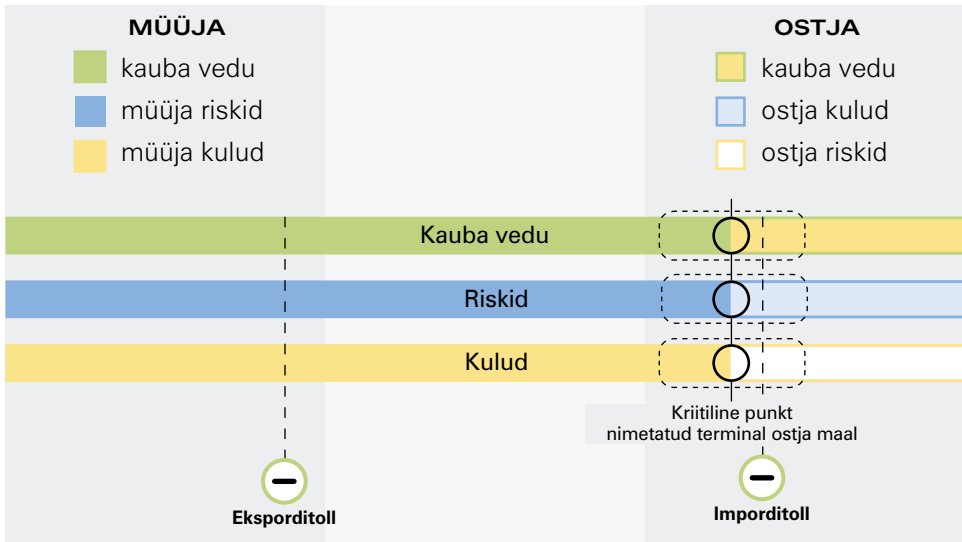
3.1.5. DAT. Delivered At Terminal. Tarnitud terminalis

DAT on Incoterms® 2010 uus tarneklausel, mis on loodud asendama senist DEQ-i – tarnitud kailt.

DAT tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui saabuvalt veovahendilt mahalaaditud kaup on antud ostja käsutusse nimetatud terminalis nimetatud sihtsadamas või sihtkohas. "Terminal" tähendab ükskõik millist kaetud või katmata kohta, nagu kai, ladu, konteineriaed või auto-, raudtee- või õhuveo terminal. Müüja kannab kogu riski kauba kohaletoomisel ja mahalaadimisel nimetatud sadama või sihtkoha terminalis. Ka selle klausli puhul rõhutatakse täpse punkti määramise vajadust nimetatud sihtkoha piires, sest selle punktini kannab müüja kõiki kulusid ja riski.

DAT on tüüpiline D-klausel. Seetõttu ei saa õigeaks pidada DAT-i kasutamist müüja maal.

Müüja kohustus on täita kõik tolliformaalsused kauba ekspordil ja, kui vaja, ka transiitveol läbi kolmanda maa. Ostja kohustus on täita tolliformaalsused impordil.



Joonis 20. Tarneklausel DAT – tarnitud terminalis

Joonisel on skemaatiliselt kujutatud DAT-i kriitiline punkt, kus on:

- müüja poolt korraldatava veo lõpp-punkt – nimetatud terminal sihtkohas (sadamas);
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht – samas, kus eelmine;
- kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht – samas, kus eelmised.

3.1.6. DAP. Delivered At Place. Tarnitud kohale

DAP on teine Incoterms® 2010 uus tarneklausel. DAP tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui saabuval veovahendil mahalaadimiseks valmis kaup on antud ostja käsutusse nimetatud sihtkohas. Müüja kannab kogu riski, mis kaasneb kauba kohaletoomisega nimetatud kohta.

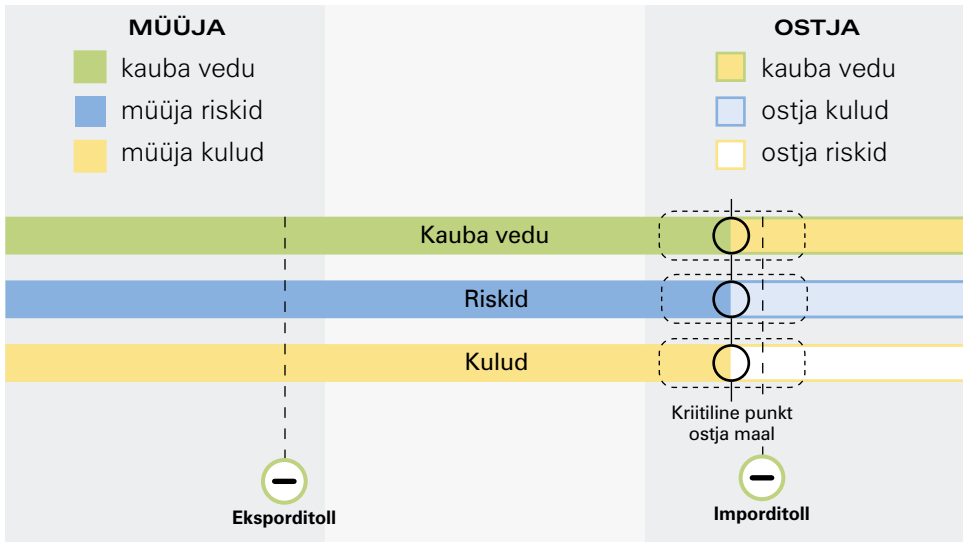
Pooltel soovitatakse nii täpselt kui võimalik määratleda nimetatud sihtkoha piires täpne punkt, sest selle punktini on kulud müüja kanda. Müüjal on soovitatav sõlmida veoleping, mis vastab täpselt sellele valikule. Kui müüja võtab veolepingus mahalaadimisega seotud kulud nimetatud sihtkohas enda kanda, siis müüjal ei ole õigust, juhul kui poolte vahel pole teisiti kokku lepitud, neid kulusid ostjalt sisse nõuda.

DAP on loodud kolme Incoterms 2000 tarneklausli (DAF, DES ja DDU) asemel.

Tegelikult pole DAP-i ja senise DDU vahel mingit nimetamisväärset erinevust.

DAP-i kasutamine DAF-i (Tarnitud piiril) asendajana on võimalik tänu sellele, et Incoterms® 2010 on rõhutanud täpse tarnepunkti määratlemise võimalust ning vajadust. Seega senise “DAF Narva Incoterms 2000” asemel tuleks välja kirjutada “DAP Narva raudteesild Incoterms® 2010”.

Ka DAP-i puhul on kõik tolliformaalsused peale imporditollimüüja kanda.



Joonis 21. Tarneklausel DAP – tarnitud kohale

Joonisel on skemaatiliselt kujutatud DAP-i kriitiline punkt, kus on:

- müüja poolt korraldatava veo lõpp-punkt – nimetatud sihtkoht;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht – sihtkohas, kui kaup on antud saabuvalt veovahendilt mahalaadimiseks ostja käsutusse;
- 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.

Arvestades DDU senist üha kasvanud populaarsust ja ka seda, et ka DAF ja DES leidsid piisavalt kasutust, on väga tõenäoline, et DAP muutub laialt kasutatavaks tarneklauseks.

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

DDP on seitsmes ja viimane tarneklausel kõigi veoviiside rühmas. DDP tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui impordi-tolliklaaritud ja saabuval veovahendil mahalaadimiseks valmis kaup on antud ostja käsutusse nimetatud sihtkohas. Müüja kannab kogu riski ja kulud, mis kaasnevad kauba kohaletoomisel nimetatud kohta. Tal on lisaks kauba tolliklaarimisele ekspordil teha ka impordi-tolliklaarimine, maksta kõik ekspordi- ja impordimaksud ning korraldada kõik tolliformaalsused.

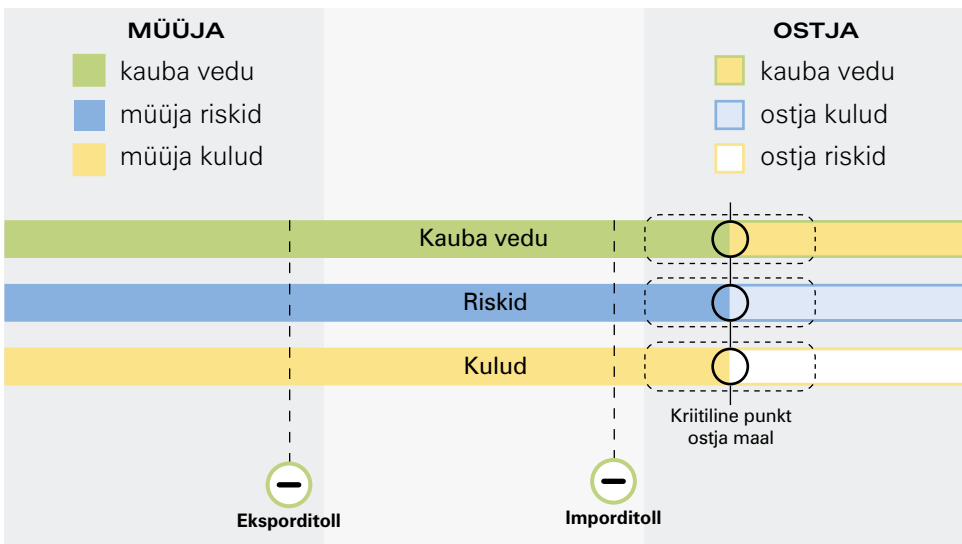
DDP paneb müüjale maksimaalsed kohustused.

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.

Pooltel soovitatakse mitte kasutada DDP-klauslit, kui müüja pole võimeline vahetult või kaudselt korraldama impordi-tolliklaarimist.

Kui pooled soovivad, et ostja kannaks impordi-tolliklaarimise kulud ja riski, siis tuleks kasutada DAP-klauslit.

Kogu käibemaks ja iga muu impordil kasseeritav maks on müüja kanda, kui müügi- lepingus ei ole selgelt kokku lepitud vastupidises.



Joonis 22. Tarneklausel DDP – tarnitud, toll tasutud

Joonisel on skemaatiliselt kujutatud DDP kriitiline punkt, kus on:

- müüja poolt korraldatava veo lõpp-punkt – 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.

3.2. Tarneklauslid vetelveo tarbeks

3.2.1. FAS. Free Alongside Ship. Franko laeva kõrval

FAS-i kasutatakse spetsiifilistel juhtudel, näiteks kui on otstarbekas ja võimalik kaupapartii enne laadimist kaile välja vedada. FAS-i on kasutatud isegi vedelkütuste tarnel, kui tarne on toimunud kail asuvasse hoidlasse.

“Franko laeva kõrval” (FAS) tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui kaup on paigutatud nimetatud lastimissadamas ostja poolt määratud laeva kõrvale (nt kaile, pargasele). Kauba kadumise ja kahjustamise risk läheb üle, kui kaup on laeva kõrval, ja alates sellest hetkest kannab ostja ka kõik kulud.

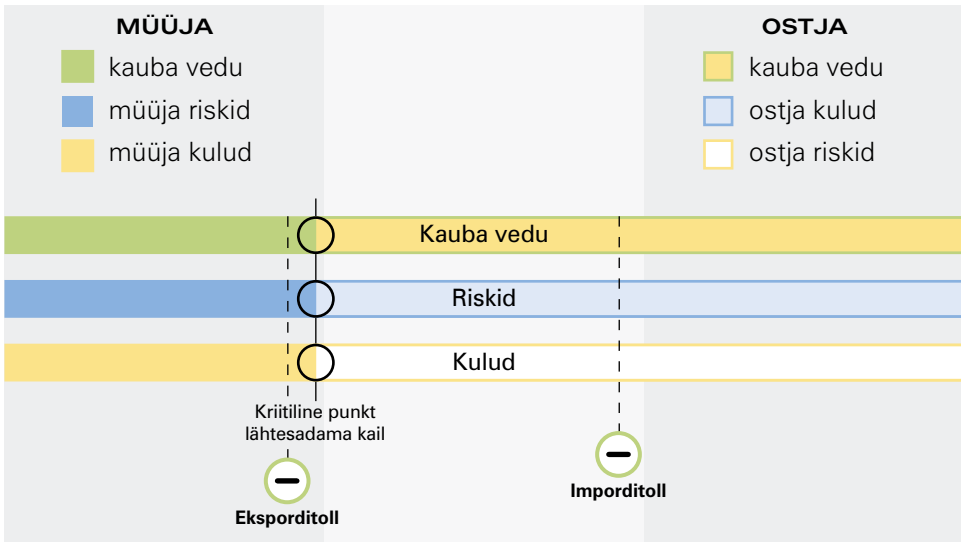
Pooltel soovitatakse määratleda nii täpselt kui võimalik nimetatud tarnekoha piires täpne laadimispunkt, sest selle punktini on kulud ja riskid müüja kanda ning need kulud ja kaasnevad käsitsustasud võivad varieeruda vastavalt sadama tavadele.

Müüja peab kas paigutama kauba laeva kõrvale või edasi müüma nii juba varem tarnitud kauba ärasaatmiseks sihtkohta. Sõna “edasimüüma” (*procure*) käib siin korduvate edasimüükide kohta tarneahelas (“ahelmüük”), mis on eriti tavapärane toormekaubanduses.

Incoterms® 2010 on sellise eelnevalt tarnitud kauba samal laeval edasimüümise võimaluse ette näinud kõigis vetelveo tarneklauslites.

Konteinerkauba puhul on tüüpiline, et müüja annab kauba vedajale üle mitte laeva kõrval, vaid terminalis. Sel juhul on FAS-tarneklausel sobimatu ning kasutada tuleks FCA-klauslit.

FAS nõuab müüjalt ekspordi-tolliklaarimise tegemist, kui see on asjakohane. Ent müüjal ei ole mingit kohustust teha kauba impordi-tolliklaarimist, maksta ühtegi impordi-tollimaksu ega korraldada ühtki impordi-tolliformaalsust.



Joonis 23. Tarneklausel FAS – franko laeva kõrval

Joonisel 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, imporditolliformaalsuste täitmine on ostja kohustus.

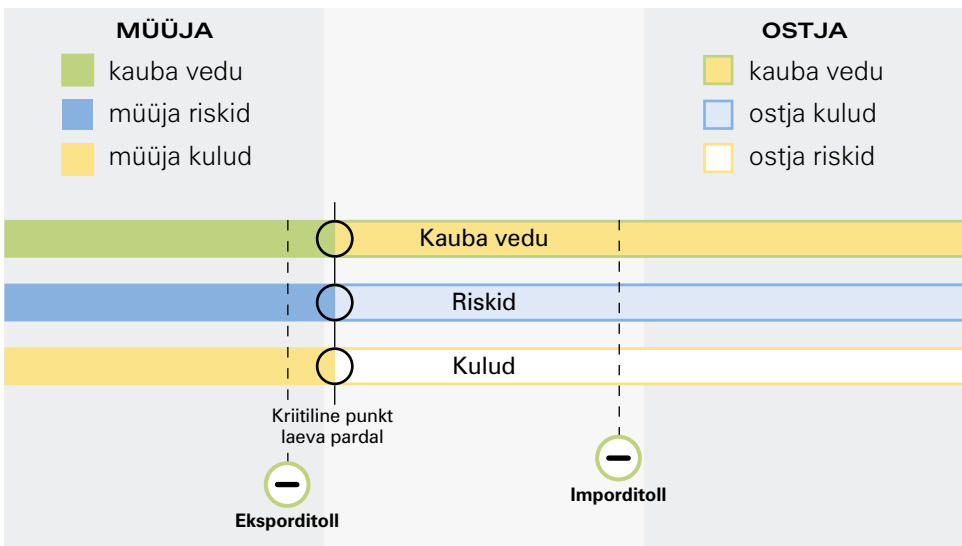
3.2.2. FOB. Free On Board. Franko laeva pardal

“Franko laeva pardal” (FOB) tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui kaup on nimetatud lastimissadamas ostja poolt määratud laeva pardal või kui ta müüb edasi nii juba varem tarnitud kauba. Kauba kadumise ja kahjustamise risk läheb üle, kui kaup on laeva pardal ja alates sellest hetkest kannab ostja ka kõiki kulusid. Nagu ülaltoodust näha, on FOB-i, samuti ka CFR-i ja CIF-i ajalooline tarnekoht – laeva reelingu ületamine lastimissadamas – lastud väljateenitud “vanaduspukusele”.

Müüja peab tarnima kauba laeva pardale või edasi müüma nii juba varem tarnitud kauba ärasaatmiseks sihtkohta. Sõna “edasi müüma” (*procure*) käib siin korduvate edasimüükide kohta tarneahelas (“ahelmüük”), mis on eriti tavapärane toormekaubanduses.

FOB võib olla asjakohatu, kui kaup antakse vedajale üle enne laeva pardale jõudmist, nt konteinerkaup, mis tavaliselt tarnitakse terminali. Sel juhul peaks kasutama FCA-klauslit.

FOB nõuab müüjalt ekspordi-tolliklaarmise tegemist, kui see on asjakohane. Ent müüjal ei ole mingit kohustust teha kauba impordi-tolliklaarmist, maksta ühtki impordi-tollimaksu ega korraldada ühtegi impordi-tolliformaalsust.



Joonis 24. Tarneklausel FOB – franko laeva pardal

Joonisel 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 on lastitud laeva pardale;
- kulude (ja kohustuste) müüjalt ostjale ülemineku koht – samas, kus eelmine.

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

Asjatundlik müüja püüab FOB-klauslit asendada FCA-klausliga ka siis, kui ta peab kauba sadamaterminali 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 üleminek müüjalt ostjale.

FOB on vaieldamatult kõige tuntum tarneklausel. Kahjuks ei välista tuntus sagedast väärkasutamist. Praktikast esineb juhtumeid, kus pooled on sõlminud FOB-lepingu. Ent samas asub tarnekoht (nt FOB Berliin) sisemaal ja puudub igasugune võimalus kauba laevaveeks, nagu tarneklausel FOB ette näeb.

3.2.3. CFR. Cost and Freight. Hind ja prahiraha

“Hind ja prahiraha” (CFR) tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui kaup on laeva pardal, või kui ta müüb edasi nii juba varem tarnitud kauba. Kauba kadumise ja kahjustamise risk läheb ostjale üle, kui kaup on laeva pardal. Müüja peab sõlmima veolepingu kauba veoks nimetatud sihtsadamasse ning tasuma selleks vajaliku prahiraha ja kulud.

Kui kasutatakse CPT, CIP, CFR või CIF-i, on müüja oma tarnekoostuse täitnud siis, kui ta annab kauba üle vedajale valitud tarneklausliga määratud viisil, mitte siis, kui kaup jõuab sihtkohta.

Sellel tarneklauslil on kaks kriitilist punkti, sest riski üleminek ja kulude üleminek toimuvad eri kohtades. Kui leping fikseerib alati sihtsadama, siis lastimissadamat, kus risk läheb ostjale üle, ei tarvitse leping määratleda. Kui ostja tunneb lastimissadamata vastu erilist huvi, siis soovitatakse pooltel see lepingus fikseerida nii täpselt kui võimalik.

Pooltel soovitatakse nii täpselt kui võimalik määratleda nimetatud sihtsadama piires täpne punkt, sest selle punktini on kulud müüja kanda. Müüjal on soovitatav sõlmida veoleping, mis vastab täpselt sellele valikule. Kui müüja võtab veolepingus mahalaadimisega seotud kulud nimetatud sihtkohas enda kanda, siis ei ole müüjal õigust, juhul kui poolte vahel pole teisiti kokku lepitud, neid kulusid ostjalt sisse nõuda.

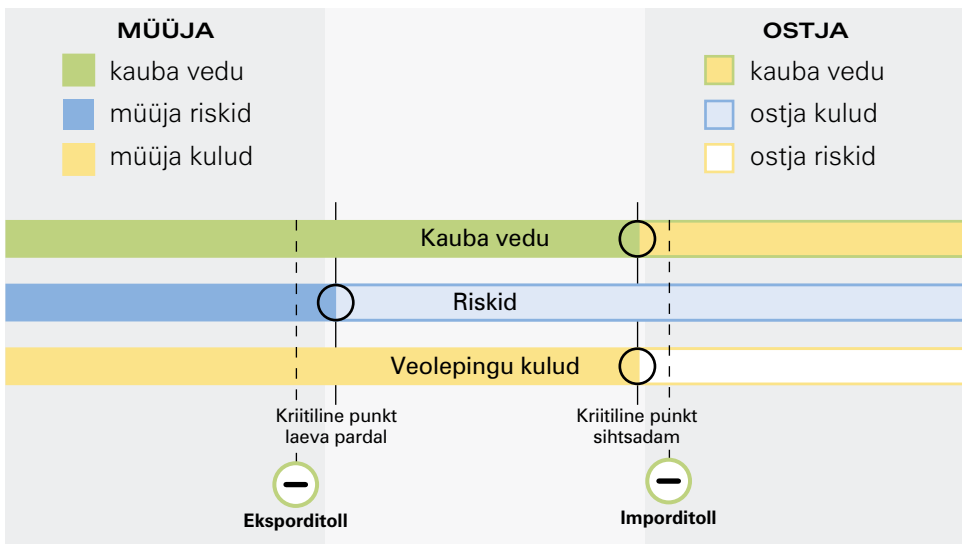
Müüja peab kas tarnima kauba laeva pardale või edasi müüma nii juba varem tarnitud kauba ärasaatmiseks sihtkohta. Lisaks peab müüja sõlmima veolepingu Sõna “edasi müüma” (*procure*) käib siin korduvate edasimüükide kohta tarneahelas (“ahelmüük”), mis on eriti tavapärane toormekaubanduses.

CFR võib olla asjakohatu, kui kaup antakse vedajale üle enne laeva pardale jõudmist, nt konteinerkaup, mis tavaliselt tarnitakse terminali. Sel juhul peaks kasutama CPT-klaustrit.

Kulude jaotusel on määrav roll veolepingul. Ostja kulud on kõik kaubaga seonduvad kulud pärast kauba tarnimist, sh 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 peab müüja poolt sõlmitav veoleping peab katma.

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



Joonis 25. Tarneklausel CFR hind ja prahiraha.

Joonisel 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 on lastitud laeva pardale;
- veolepingu kulude müüjalt ostjale ülemineku koht – sihtsadam.

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

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

“Hind, kindlustus ja prahiraha” (CIF) tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui kaup on laeva pardal, või kui ta müüb edasi nii juba varem tarnitud kauba. Kauba kadumise ja kahjustamise risk läheb üle, kui kaup on laeva pardal. Müüja peab sõlmima veolepingu kauba veoks nimetatud sihtsadamasse ja tasuma selleks vajaliku prahiraha ja kulud.

Kui kasutatakse CPT, CIP, CFR või CIF-i, on müüja oma tarnekohtuse täitnud siis, kui ta annab kauba üle vedajale valitud tarneklausliga määratud viisil, mitte siis, kui kaup jõuab sihtkohta.

Müüja sõlmib ka kindlustuslepingu katmaks veo ajal ostjal lasuvat kauba kadumise või kahjustamise riski. Ostja peab tähele panema, et CIF-klausli kohaselt nõutakse müüjalt ainult miinimumkattega kindlustuse muretsemist. Peaks ostja soovima suurema kindlustuskattega kaitset, peab ta selles kas võimalikult selgelt kokku leppima müüjaga või võtma ise täiendava kindlustuse.

Sellel tarneklauslil on kaks kriitilist punkti, sest riski üleminek ja kulude üleminek toimuvad eri kohtades. Kui leping fikseerib alati sihtsadama, siis lastimissadamat, kus risk läheb ostjale üle, ei tarvitse leping määratleda. Kui ostja tunneb lastimissadama vastu erilist huvi, siis soovitatakse pooltel see lepingus fikseerida nii täpselt kui võimalik.

Pooltel soovitatakse nii täpselt kui võimalik määratleda nimetatud sihtsadama piires täpne punkt, sest selle punktini on kulud müüja kanda. Müüjal on soovitatav sõlmida veoleping, mis vastab täpselt sellele valikule. Kui müüja võtab veolepingus mahalaadimisega seotud kulud nimetatud sihtkohas enda kanda, siis müüjal ei ole õigust, juhul kui poolte vahel pole teisiti kokku lepitud, neid kulusid ostjalt sisse nõuda.

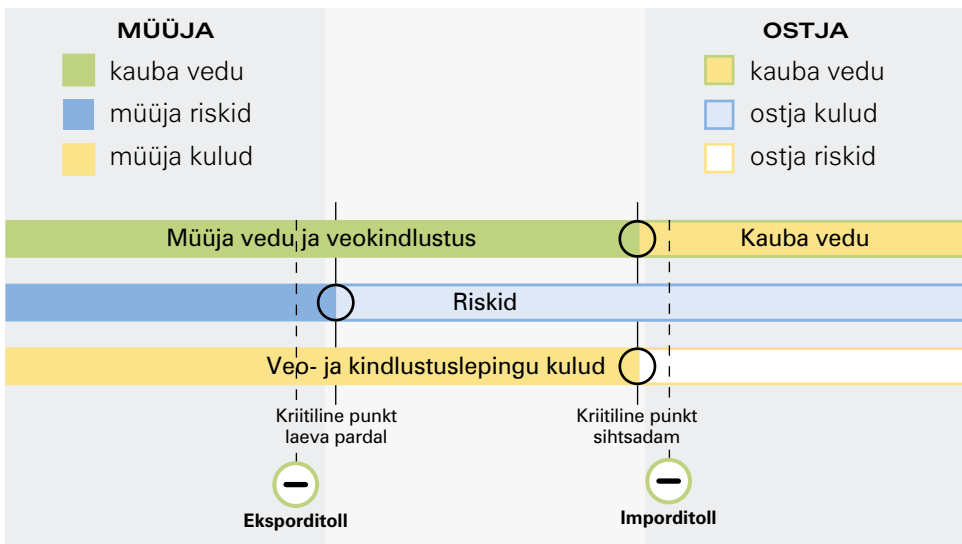
Müüja peab tarnima kauba laeva pardale või edasi müüma (*procure*) nii juba varem tarnitud kauba ärasaatmiseks sihtkohta. Lisaks peab müüja sõlmima veolepingu. Sõna “edasi müüma” (*procure*) käib siin korduvate edasimüükide kohta tarneahelas (“ahelmüük”), mis on eriti tavapärane toormekaubanduses.

CIF võib olla asjakohatu, kui kaup antakse vedajale üle enne laeva pardale jõudmist, nt konteinerkaup, mis tavaliselt tarnitakse terminali. Sel juhul peaks kasutama CIP-klauslit.

CIF nõuab müüjalt ekspordi-tolliklaarimise tegemist, kui see on asjakohane. Ent müüjal ei ole mingit kohustust teha kauba impordi-tolliklaarimist, maksta ühtegi impordi-tollimaksu ega korraldada ühtegi impordi-tolliformaalsust.

Täiesti lubamatu on selle tarneklausli kasutamine nendel juhtudel, kui sihtkoht asub sisemaal, kuhu laevaga ligi ei pääse. Kahjuks kohtab aeg-ajalt sellist väärapraktikat, kus sisemaal asuva tarne- või sihtkoha puhul kasutavad praktikud FOB-i tähistamiseks seda, et kauba veo korraldab ostja, ja CIF-i tähistamiseks seda, et kauba saadab kohale müüja.

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



Joonis 26. Tarneklausel CIF – hind, kindlustus ja prahiraha

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

- müüja poolt korraldatava veo lõpp-punkt – sihtsadam;
- kauba kadumise või kahjustamise riski ülemineku koht – lähtesadam, kui kaup on lastitud laeva pardale;
- veolepingu kulude müüjalt ostjale ülemineku koht – sihtsadam.

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

3.3. KOKKUVÕTTEKS

Lisaks eelmises osas kirjeldatud eri tarneklauslite spetsiifilistele nõuetele esitab Incoterms® 2010 veel mitmeid 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 tavapärasel viisil. Erinõuded pakendile peab ostja esitama enne müügilepingu sõlmimist;
- kauba asjakohaselt markeerima;
- osutama ostjale viimase palvel, kulul ja riisikol kaasabi, muretsemaks dokumente ja teavet, mida ostja võib vajada tema kohustuseks olevate tolliformaalsuste ja turvaklaarimise 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 puhul tuleb kanda ka ekspordimaa võimude korraldusel toimuva kontrolli kulud;
- tasuma müüja kulutused, kui müüja on ostja palvel muretsenud lisadokumente ostja ülesandeks olevate tolliformaalsuste täitmiseks.

Tabel 5. Poolte põhilised kohustused kauba tarnimisel Incoterms 2010 järgi.

Tarne- klausel	Ekspordi- toll	Peale- laadimine	Veo- leping	Kind- lustus- kohustus	Maha- laadimine	Impordi- toll
EXW	O	O	O	-	O	O
FCA	M	M/O*	O	-	O	O
CPT	M	M	M	-	O**	O
CIP	M	M	M	M	O**	O
DAT	M	M	M	-	M	O
DAP	M	M	M	-	O**	O
DDP	M	M	M	-	O**	M
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

Märkused:

* ostja, kui tarne toimub väljaspool müüja territooriumi

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

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

Joonis 27. Lepingu maksumus sõltuvalt tarneklauslist. Veoviis – vaba.

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

Joonis 28. Lepingu maksumus sõltuvalt tarneklauslist vetelveol.

Incoterms

2000

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

Incoterms®

2010

EXW FCA
CPT CIP
DAT DAP DDP
FAS FCA CFR CIF

Incoterms® tarneklauslid määratlevad ostja ja müüja kohustused kauba tarnimisel. Nad on muutunud rahvusvahelise kaubanduskeele baassõnavaraks.

Incoterms® 2010 sisaldab 11 tarneklauslit. Ta võtab arvesse rahvusvahelise kaubanduse arengud ja annab ametliku soovitusena kasutada Incoterms'i tarneklausleid ka siseriiklikes müügilepingutes.

Alates 1. jaanuarist 2011 peaks kõigis sõlmitavais müügilepingutes kasutama Incoterms® 2010 tarneklausleid

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

EMI  **EWT**

IDA - LÄÄNE KOOLITUSE AS

Rahvusvahelise Kaubanduskoja ICC otseliige
A. H. Tammsaare tee 47 11316 Tallinn
Telefon 684 1250
ewt@emiewt.ee
www.emiewt.ee



www.eas.ee

