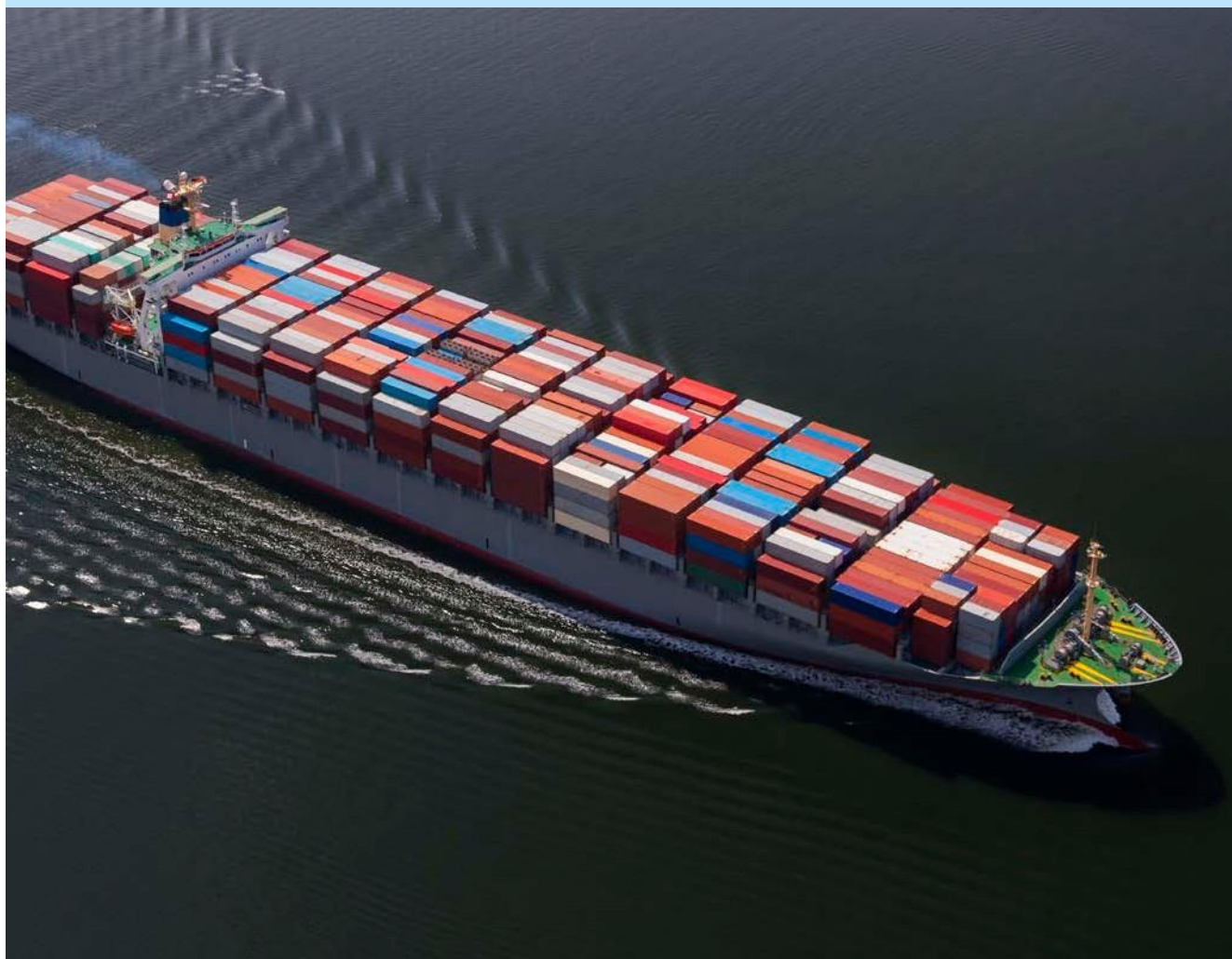




FIATA soovitatavad parimad tavad

# SEISURAHA KONTEINERVEO PUHUL





FIATA soovitatavad parimad tavad

## SEISURAHA KONTEINERVEO PUHUL

FIATA mereveo töörühm on koostanud selle parimate tavade juhendi, et abistada nii FIATA riiklikke ühendusi kui ka nende liikmeks olevaid ekspediitoreid.



Mereveo töörühm koosneb ekspediitoritest ja kutseühingu esindajatest, kes on spetsialiseerunud mereveole ise sellega tegeledes või nõustajana sellega seotud vaidluste ja juriidiliste küsimuste osas. Töörühma juhib FIATA sekretariaat ning see kohtub tavaliselt kolm korda aastas – veebruaris, juunis ja FIATA maailmakongressil. Töörühm on osa FIATA multimodaalse transpordi instituudist (MTI ehk *Multimodal Transport Institute*) ning annab oma tegevusest aru FIATA kevadisel sessioonil ja FIATA maailmakongressil.

Seisuraha nõuded on merevedu kasutatavate klientide jaoks äärmiselt ebameeldivad ja neid tuleks võimalusel alati vältida. Selles juhendis esitatakse seaduslikud alused nõuete esitamiseks, kuid kirjeldatakse ka olukordi, kus seisuraha nõudeid saaks minimeerida või vältida.

Selle parimate tavade juhendi eesmärk on selgitada kõikidele lugejatele,

sõltumata nende tegevusalast, iga stsenaariumi loogikat ja kehtivust – selgelt, läbipaistvalt ja täpselt. Loodetavasti annab see juhend lugejaile, kes ei ole mereveoga tihedalt seotud, sellest teemast parema arusaama.

Selle dokumendi eesmärk on reguleerivate asutuste sekkumist vältides uurida praegust olukorda ja tuua välja parimad tavad, mida saaksid vabatahtlikult rakendada kõik sadamate kaudu laste saatvad osapooled. Need parimad tavad võivad aidata vähendada tarbetuid tarneahelaga seotud kulusid ja ebatõhusat käitumist, mis viivad seisuraha nõueteeni.

Monopolivastased ja konkurentsi puudutavad seadused kõikjal maailmas keelavad esindusorganitel nagu FIATA äritegevuses osaleda. FIATA soovib äripartneritel kasutada seda juhendit ärialastes vaidlustes oma seisukoha põhjendamiseks.



**Kui soovite lisateavet FIATA mereveo töörühma tegevuse kohta või teil on märkuseid selle juhendi kohta, võtke palun ühendust ELEA sekretariaadiga aadressil [elea@elea.ee](mailto:elea@elea.ee)**



# LÜHIKOKKUVÕTE

Seisuraha nõudmise õigus on laevandusettevõtete jaoks oluline vahend, millega tagada oma konteinerite tõhus kasutamine, et teenida tagasi nendega seotud suured investeeringud. Laevandusettevõtete jaoks on hädavajalik saada oma konteinerid tagasi võimalikult kiiresti ja seetõttu tuleks kaubandusettevõtteid, mis kasutavad konteinereid kokkulepitust kauem, suunata sellest tavast loobuma.

## Põhimõtteliselt on seisuraha nõudmisel kaks peaesmärki:

- laevandusettevõttele kuuluva konteineri kasutamise eest tasu maksmine;
- kaubandusettevõtte suunamine konteinereid võimalikult kiiresti tagastama, et laevandusettevõtte saaks neid uuesti kasutada ja tagada konteinerite kiire ringluse.

## Laevandusettevõtted on kohustatud andma kaubandusettevõtetele mõistliku maksustamisest vaba aja, et neil oleks piisavalt aega:

- konteineri laadimiseks ja kohaletoimetamiseks ekspordi korral;
- tühja konteineri pealevõtmiseks, mahalaadimiseks ja tagastamiseks impordi korral.



Viimase paari aasta jooksul on maksuvaba aega vähendatud ja seisuraha määrad on oluliselt tõusnud. Laevandusettevõtteid on süüdistatud oma positsiooni kuritarvitamises kaubandusettevõtetele ebaõiglaste ja ebamõistlike seisuraha nõuete esitamise näol. Valitseva arvamuse kohaselt kasutavad laevandusettevõtted seisuraha nõudmise õigust oma sissetuleku ja kasumi suurendamiseks. Drewry andis 2016. aastal teada, et „...lisatulu seisurahast, mis ei ole seotud lastiga, aitab .....keerulisest olukorrast välja tulla“.

Selles kontekstis algatas FMC (USA föderaalne merenduskomisjon, *Federal Maritime Commission*) uurimise, millele anti nimeks „Fact Finding 28“. Selles keskenduti „laevandusettevõtete ja mereterminalide operaatorite tavadele seoses seisurahaga“. Komisjon algatas selle uurimise, kui lastisaatjad, vahendajad ja konteineriveoga seotud huvitatud pooled esitasid ühiselt sellekohase kaebuse ja avalduse. Selle põhjal pidi FMC andma suunised selles osas, millised oleksid „mõistlikud“ seisuraha nõuded vastavalt USA seadustele.

Selle dokumendi eesmärk on reguleerivate asutuste sekkumist vältides uurida praegust olukorda ja tuua välja parimad tavad, mida saaksid vabatahtlikult rakendada kõik sadamate kaudu laste saatvad osapooled. Need parimad tavad võivad aidata vähendada tarbetuid tarneahelaga seotud kulusid ja ebatõhusat käitumist, mis viivad seisuraha nõueteni.



# MÄÄRATLUSED

Määratlusi sisaldavad mitmed väljaanded ja tariife puudutavad dokumendid. Selle dokumendi puhul on FIATA otsustanud kasutada järgmisi määratlusi.

## **Seisuraha (kui konteiner on terminalis) (demurrage)**

Tasu, mida kaubandusettevõtte maksab konteineri(te) kasutamisel terminalis maksuvaba aega ületava seisuaja eest.

## **Seisuraha (kui konteiner on väljaspool terminali) (detention)**

Tasu, mida kaubandusettevõtte maksab konteineri(te) kasutamisel väljaspool terminali või depood maksuvaba aega ületava seisuaja eest.

## **Liidetud seisuraha (merged demurrage & detention)**

Tasu, mida kaubandusettevõtte maksab konteineri(te) kasutamisel maksuvaba aega ületava aja eest, kui tasu terminalisisese ja –välise seisuaja eest liidetakse kokku.

## **Maksuvaba aeg**

Aeg, mille eest kaubandusettevõtte ei pea tasu maksma ja mille ületamisel kohaldatakse seisuraha.

## **Hoiutasu**

Seotud tasud (mis ei piirdu ainult kairendiga), mida küsivad terminalioperaatorid maal seisvate konteinerite eest. Terminalioperaator edastab sellised tasud tavaliselt laevandusettevõttele, kui neile saab lisada marginaali.

## **Terminalisisene seisuaeg - import**

Imporditava lasti puhul on terminalisisene seisuaeg ajavahemik alates konteineri mahalaadimisest laevalt kuni täis konteineri väljasaatmiseni terminalist.

## **Terminalisisene seisuaeg - eksport**

Eksporditava lasti puhul on terminalisisene seisuaeg ajavahemik alates täis konteineri vastuvõtmisest terminalis kuni täis konteineri laevale laadimiseni.

## **Terminaliväline seisuaeg - import**

Imporditava lasti puhul on terminaliväline seisuaeg ajavahemik alates täis konteineri väljasaatmisest kuni tühja konteineri vastuvõtmiseni kogumispunktis.

## **Terminaliväline seisuaeg - eksport**

Eksporditava lasti puhul on terminaliväline seisuaeg ajavahemik alates tühja konteineri pealevõtmisest terminalist või depood kuni täis konteineri vastuvõtmiseni terminalis.





# PARIMAD TAVAD

FIATA eesmärk on soovitada „parimaid tavasid“, millega äripartnerid oma suhetes ja tegevustes arvestama peaksid. Selles jaotises kirjeldatakse stsenaariume, milles nõutakse seisuraha tasumist. Sellele järgnevad „parimad tavad“, mida äripartnerid läbirääkimistel kaaluma peaksid. Samuti tuleks esitada põhjendused.

## SEISURAHA ÄÄRMISELT PIKA AJAPERIOODI EEST

### Stsenaarium

Konteinerid on tõkestatud ebatavaliselt ja äärmuslikult pika aja vältel, tavaliselt juriidiliste vaidluste tõttu või muudel äärmiselt erandlikel põhjustel. Teadaolevalt on olnud juhtumeid, kus seisuraha summa on kasvanud 20-kordseks, ületades juba konteineri väärtust. Ühe äärmusliku näite puhul märkis FMC tunnistaja, et konteineri hoidmine Manhattani keskuses oleks olnud odavam kui New Yorki/New Jersey sadamas.

### Parim tava

Seisuraha määramata summani kasvada laskmine on ebamõistlik. Nõutavatele summadele peaks kehtima piirang, mis vastab laevandusettevõtte mõistlikule tasule seoses konteineri väärtusega.

FIATA on seisukohal, et seisuraha nõudmisele määramata aja eest ei ole seaduslikku alust. Veolepingu alusel, mida reguleerib konossement, on kaubandusettevõtte kohustatud konteineri vastu võtma. Kui aga asjaolud, nagu nt juriidiline vaidlus või probleem tolliga, muudavad kaubandusettevõtte tema kohustuse täitmise võimatuks,

on laevandusettevõtete tava veolepingule viidates seisuraha nõuda äärmiselt küsitav.

Samuti on FIATA seisukohal, et pideva seisuraha nõudmise asemel on laevandusettevõtetel kohustus tegutseda lahenduste leidmiseks ennetavalt ja heas usus, näiteks pakkudes välja konteinerite mahalaadimist – kui see on võimalik.

FIATA soovib äripartneritel leppida kokku seisuraha ülempiiris, mis peaks ideaalis vastama uue konteineri ostuhinnale.

## SEISURAHA OLUKORRAS, MIS JÄÄB KAUBANDUSETTEVÕTTE KONTROLLI ALT VÄLJA

### Stsenaarium

Erinevad asjaolud, nagu nt halvad ilmatingimused, streigid ja (eelkõige) terminali ülekoormatus on viinud selleni, et kaubandusettevõtted ei saa oma konteinereid terminalidest kätte. Mured tööjõuga, terminalide valik ja terminalide ülekoormatus seoses niigi piiratud alaga sadamates ja terminalides peatuvate laevade üha kasvava suurusega on näited probleemidest, mis on tarneahela partnerite kontrolli all, kuid ei allu kaubandusettevõtete kontrollile. Need probleemid viivad seisuraha nõudmiseni kaubandusettevõtetel, mis ei saa lastitud konteinereid terminalist kätte ega tagastada tühje konteinereid, kuigi see ei ole nende süü.

### Parim tava

Lepingu pooltevahelisuse põhimõtte puudumine tarneahela partnerite vahel sadamates on üks põhiteemasid, mida FMC oma uurimise „Fact Finding 28“ raames käsitleb. Üksused (sh kaubandusettevõtted), millel ei ole lepingulist suhet üksustega, mille põhjustatud viivitused on toonud kaasa seisuraha nõuded, ei peaks olema kohustatud selliseid tasusid maksma, kui terminal ei suuda konteinerit/konteinereid välja anda või vastu võtta. Ei ole loogiline nõuda tasu, mis peaks motiveerima kaubandusettevõtteid konteinereid kiiresti ära viima või tagastama, kui terminal ei suuda seda nõuet täita.

FIATA soovib võtta arvesse ülekoormatuse tendentsi, mida põhjustavad lastide käitlemise tippajad, mis on seotud uuemate ja suuremate konteinerlaevade ning laevandusettevõtete liitude ja konsolideerimistega.

FIATA soovib äripartneritel leppida kokku tingimustes maksuvaba aja pikendamiseks sellise ajaperioodi võrra, mis vastab alljärgnevate olukordade kestusele:

- kui terminal ei suuda konteinerit impordiks välja anda või ekspordiks vastu võtta;
- kui depoo ei saa tühja konteinerit vastu võtta.



## SEISURAHA AJA EEST, MIL KONTEINEREID PEETAKSE KINNI

### Stsenaarium

Konteinereid kasutatakse piiri-ületuseks ning neis oleva kauba puhul on vajalik tollivormistus ja -kontroll. Sõltuvalt kaubast ja tollinõuetest võib see protsess võtta rohkem aega. Tolliasutus võib ka otsustada konteinereid kontrollida või imporditavat kaupa kinni pidada.

Sellistel juhtudel ei saa kaubandusettevõtte konteinereid kätte.

### Parim tava

FIATA soovib äripartneritel leppida kokku tingimustes, mille puhul ei kannataks kumbki pool bürookraatliku saamatuse tõttu kahju ja päevatasud jääksid minimaalseks, kui viivituse põhjuseks on valitsus ja mitte asjaga seotud erasektori ettevõtted.

Kaubandusettevõttelt tuleks nõuda ainult „laevandusettevõtte tasu konteineri kasutamise eest“. Teisest elemendist, mis on seotud „kaubandusettevõtte suunamisega konteinereid võimalikult kiiresti peale võtma ja tagastama“, tuleks loobuda.



## SEISURAHA KONTEINERITE PUHUL, MILLE VEDU KORRALDAB KAUBANDUSETTEVÕTE

### Stsenaarium

Kohalevedu sadamasse ja edasivedu saab korraldada nii veoettevõtte kui ka kaubandusettevõtte. Terminalide hiljutise ülekoormatuse ajal näitasid raportid, et laevandusettevõtted nõudsid seisuraha sellistelt kaubandusettevõtetelt, mis korraldasid oma konteinerite vedu ise, kuid mitte sellistelt, kelle konteinerite vedu korraldasid nemad. See viitab, et laevandusettevõtted kuritarvitavad oma positsiooni.

### Parim tava

Siseveo korraldamisel konkureerivad laevandusettevõtted ekspediitoritega, kes on ühtlasi nende kliendid. See mõjub turule halvasti, kui ettevõtetel on võim nõuda oma konkurentidelt ebamõistlikke tasusid. Kliente tuleks kohelda võrdselt ja õiglaselt sõltumata sellest, kas konteinerite vedu korraldab kaubandus- või veoettevõtte. FIATA soovib äripartneritel leppida kokku tingimustes sellise ebaõiglase eristamise vähendamiseks.

Samuti julgustab FIATA oma liikmeid tegema endale selgeks selle teemaga seotud monopolivastased eeskirjad oma jurisdiktsioonis ja nõustama oma liikmeid vastavalt sellele.





## EKSPORDI LÖPPKUUPÄEVAGA SEOTUD SEISURAHA

### Stsenaarium

Veel paar aastat tagasi piiras ekspordikonteinerite õigeaegset vedu sadamasse ainult füüsiline lõppkuupäev ja -aeg, mis tähendas viimast päeva/kellaaega konteineri terminali viimiseks, et tagada selle laevale laadimine. Mõnedes sadamates oli võimalik viia konteiner ja dokumendid kohale vaid kaks päeva enne laeva väljumist.

Erinevate turvalisusega seotud meetmete tõttu on konteinerite sadamatesse viimise tähtaegu pikendatud, kuid eelkõige on lisa-aeg seotud ekspordidokumentide ning konteinerit ja selles olevat lasti puudutava teabega. Muu hulgas on need tähtajad seotud järgneva:

- eelteavitusreeglid (AMS ehk *Advance Manifest Rules*);
- kontrollitud brutomassi (VGM ehk *Verified Gross Mass*) deklaratsiooniga seotud SOLAS-määrus.

### Eelteavitusreeglid

Dokumentide ja VGMI tähtaeg on nüüd sageli viis päeva enne laeva väljumist ning füüsiline lõpptähtaeg konteinerite kohaletoomiseks kolm päeva enne laeva väljumist. Samas võib maksuvaba seisuaeg olla vähendatud ainult neljale päevale enne laeva väljumist.

Maksuvaba seisuaaja vähendamine koos lõpptähtaja varasemaks tõstmisega on toonud kaasa selle, et ajavahemik konteinerite kohaletoomiseks on veel lühem.

### Parim tava

Maksuvaba seisuaaja vähendamine ekspordimisel on vastuolus turuseisu ja olukorraga, kus terminalid on hädas tippaegade ja ülekoormatusega. Maksuvaba aja pikendamine aitaks tippaegu ja ülekoormatust vähendada ning võimaldaks kaubandusettevõtetele rohkem paindlikkust.

Kuivõrd tippaegu ja ülekoormatust põhjustavad muu hulgas ka merevedajate liidud, konsolideerimised ja suuremad konteinerilaevad, eeldaks FIATA, et laevandusettevõtted võimaldaksid kaubandusettevõtetele pikema maksuvaba aja näol rohkem paindlikkust.

FIATA soovib äripartneritel leppida kokku pikemas maksuvabas ajas, et leevendada praegust ülekoormatust ja võimaldada kaubandusettevõtetele rohkem paindlikkust eksporditavate konteinerite kohaletoomisel ning mitte sundida kaubandusettevõtteid „tormama“ erinevatest ja sageli liiga lühikestest tähtaegadest kinni pidamise nimel.

Mõistlikud maksuvabad ajaperioodid on hädavajalikud, et tagada võrdsed tingimused kaubandusettevõtete korraldatavaks veoks ja erandlikeks olukordadeks, kus lastisaatjad ja kaubandusettevõtted peavad ootama ekspediitoritelt teavet. Näiteks võib tuua stsenaariumi, kus lastisaatja on valmis esitada VGMI või AMSi puuduvad dokumendid vastavatel tähtpäevadel, kuid soovib laadida konteineri ainult päev või kaks hiljem. Sellisel juhul vajab kaubandusettevõtte konteineri numbrit (vastavalt SOLAS-konventsiooni meetodile 2). Ent tavaliselt ei saa laevandusettevõtte anda konteineri numbrit, kui tühja konteinerit ei ole peale võetud. Sellises olukorras võib kaubandusettevõtte olla sunnitud lastitud konteineri peale võtma, laadima ja kohale toimetama oluliselt varem kui lõpptähtajal ning on seejuures silmitsi seisuraha nõudega konteineri liiga varajase terminali viimise tõttu.

## VÄLJUMISVIIVITUSTEGA SEOTUD SEISURAHA

### Stsenaarium

Iga laeva puhul teatavad laevandusettevõtted füüsilised lõppkuupäevad lastitud ekspordikonteinerite tegelikuks kohaletoimetamiseks sadamasse. Tavaliselt arvutatakse ekspordiga seotud seisuaeg järgmiselt: „eksporditava lasti puhul on terminalisisene seisuaeg ajavahemik alates täis konteineri vastuvõtmisest terminalis kuni täis konteineri laevale laadimiseni“.

Eeltoodud määratluse põhjal võib konteiner jääda seisma, kui laeva väljumine viibib, ja mõned laevandusettevõtted on sellist arvutusmeetodit rakendanud.

### Parim tava

Kaubandusettevõtet, mis tagab konteineri kohaletoomise maksuvaba aja jooksul ja enne lõppkuupäeva, ei tohiks karistada lisatasudega, kui pikem seisuaeg on tingitud laeva väljumise viibimisest.

FIATA soovib äripartneritel leppida kokku seisuraha arvutamise alustes ekspordi puhul, näiteks järgmiselt:

„eksporditava lasti puhul on terminalisisene seisuaeg ajavahemik alates täis konteineri vastuvõtmisest terminalis kuni täis konteineri terminali toomise väljakuulutatud lõppkuupäevani“.





## SEISURAHA IMPORDITAVATE KONTEINERITE PUHUL – NÕUETE ÕIGEAEKSUS JA LÄBIPAISTVUS

### Stsenaarium

Impordikonteinerid, mida veetakse ekspediitori konossemeni alusel, vabastatakse tegelikule importijale/kaubasaajale ekspediitori poolt, kes on kaubasaajana kirjast laevandusettevõtte konossementis. Tegelik vabastuse järel ei ole ekspediitoril kontrolli selle üle, millal konteiner terminalist importija/kaubasaaja nimel

ära viiakse. Sageli saavad ekspediitorid arveid seisuraha eest nädalaid pärast konteineri tegelikku äravedu ning selliste tasude sissenõudmine importijalt/kaubasaajalt võib osutuda keerukaks. Samuti võivad kogunenud summad olla väga suured.

### Parim tava

FIATA on seisukohal, et seisuraha nõuetest tuleks teavitada varem. Samuti soovib FIATA kaaluda seisuraha nõuete esitamist nädala jooksul pärast konteineri väljastamist terminalist.

Lisaks soovib FIATA parandada teabevahetust merenduse tarneahelas, mis muudaks nõuetega seotud teabe läbipaistvamaks.

## MAKSUVABA AJA PIIRANGUD JA TERMINALIDE TIPPAJAD

### Stsenaarium

Viimastel aastatel on maksuvaba terminalisisene seisuaeg oluliselt vähenenud. Selle otsusega on vähendatud ajavahemikku, mil kaubandusettevõtted saavad impordikonteinereid terminalist ära vedada ja ekspordikonteinereid terminali kohale toimetada.

Selline trend on kahjulik – eriti olukorras, kus paljud terminalid ja maapoolsed operaatorid on hädas suuremate laevade, sagenevate tippaegade, ülekoormatuse ja ebaregulaarsete laevagraafikutega.

Ülisuurte konteinerlaevade (ULCV ehk *Ultra Large Container Vessels*) kasutuselevõtt on otseses seoses viivituste ja terminalide ooteaegade pikenedamisega.

Tippaegade sagenemine põhjustab suuremat koormust maapoolsele transpordile ja äraveole, mille tulemusel on paljud sadamad hädas ka teede ülekoormatusega. Kuigi olukorda leevendaks täiendav maapoolne investeering taristusse, tuleb kaaluda ka tippaegade leevendamist maksuvaba aja pikendamise abil.

### Parim tava

Arvestades üha sagenevaid tippaegu ja sellega seotud koormust maapoolsele transpordile ja äraveole ning seda, mil määral merevedajate liidud ja konsolideerimised ning ülisuured konteinerlaevad tippaegu ja ülekoormatust põhjustavad (mitte ainult terminalis, vaid ka sisemaal), eeldaks FIATA, et laevandusettevõtted kaaluksid kaubandusettevõtetele pikema maksuvaba seisuaaja näol suurema paindlikkuse võimaldamist.

Maksuvaba aja vähendamise asemel soovib FIATA äripartneritel leppida kokku maksuvaba aja pikendamises, et anda kaubandusettevõtetele rohkem vabadust.

## TERMINALIVÄLINE SEISUAEG JA KESKKONNAKAITSEST TULENEV MUUTUS TRANSPORDIIVISIDES

### Stsenaarium

Keskkonnakaitse on paljudes riikides väga oluline teema ning paljud kaubandusettevõtted on keskkonna kaitsmiseks ja oma süsinikujalajälje vähendamiseks kasutusele võtnud vastavad eeskirjad ja eesmärgid. Pariisi kliimakokkuleppega üritab üleilmne kogukond vähendada kasvuhuonegaase ja ühendused nagu Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) on kehtestanud reeglid laevadest pärineva heite üldiseks vähendamiseks.

Üleilmse konteinerveo ja logistika osas on fookus süsinikujalajäljel mõõdetuna konteineri veol ükselt uksele. Selles kontekstis teevad valitsused investeeringuid, et edendada üleminekut keskkonnasõbralikumatele transpordiviisidele konteinerite kohale- ja edasiveol.

Paraku võtab konteinerite vedamine keskkonnasõbralikumal viisil praami või rongiga rohkem aega ja sellega kaasneb terminalivälise seisuraha nõuete oht.

### Parim tava

Laevandusettevõtted peaksid täitma oma kohustust panustada keskkonnakaitse, toetades muutust transpordiviisides. See oleks lihtne, kui kehtestada kaubandusettevõtete korraldusel sisemaal praami või rongiga veetavatele konteineritele pikemad ja realistlikumad seisuajad.

Selles kontekstis ei tohiks laevandusettevõtted kaubandusettevõtete korraldatavat vedu takistada, keeldudes konteinereid sisemaistes depoodes välja andmast või vastu võtmast.





## TERMINALIVÄLISE SEISUAJA PIIRANGUD JA KAUBANDUSETTEVÖTTE KORRALDATAV VEDU

### Stsenaarium

Kaubandusettevõtete võime korraldada oma kohale- ja edasivedu ise on põhiõigus, mida tuleb kaitsta. Oleks kurb, kui veoettevõtete korraldatav vedu muutuks monopoliks, mis ahendaks kaubandusettevõtete valikuvõimalusi.

Selleks, et kaubandusettevõtted saaksid ise oma vedu korraldada ega oleks võrreldes veoettevõtete korraldatava veoga halvemas seisus, on hädavajalik mõistlik maksuvaba terminaliväline seisuage.

### Parim tava

FIATA soovib äripartneritel leppida kokku tingimustes, mis tagaksid kaubandusettevõtete konkurentsivõimelisuse võrdsel mänguväljal. Selleks tuleks pakkuda kaubandusettevõtete veetavatele konteineritele õiglast ja realistlikku maksuvaba terminalivälist seisuagea. Pole küsimustki, et kaubandusettevõtte korraldatav vedu on paindlikum ja kulutõhusam, millest võidab lõppkokkuvõttes lasti omanik.





# JÄRELDUS

FIATA on nõus sellega, et seisuraha nõuded on laevandusettevõtete jaoks toimivad ja olulised vahendid, millega tagada oma varustuse võimalikult kiire tagastamine. Konteineri kasutamisel maksuvaba aega ületavaid kaubandusettevõtteid tulekski trahvida.

Sellegipoolest ei tohiks kaubandusettevõtelt nõuda ebaõiglaseid ja ebamõistlikke tasusid. Selles kontekstis on olemas tugevad viited sellele, et laevandusettevõtted kuritarvitavad seisuraha nõuete esitamise õigust oma kasumi suurendamiseks. Arusaadavalt on laevandusettevõtted hädas väga raske ärikeskkonnaga ja teevad kõik, mis nende võimuses, et tekitada tuluvooge, mis ei ole alati seotud lastiga, ent FIATA on seisukohal, et kaubandusettevõtted ei peaks sellise rõõvelliku hinnastamise tõttu kannatama, eriti kui viivitused ei tulene sageli üldse neist endast.

## FIATA soovib äripartneritel vaadata üle seisuraha nõuetega seotud murekohad ja jõuda kokkuleppele alljärgneva osas:

- seisuraha ülempiiri kehtestamine;
- maksuvaba aja pikendamine juhul, kui terminal ei suuda konteinerit väljastada/vastu võtta, terminali suutmatusele vastava ajaperioodi võrra;
- seisuraha nõudmise piiramine sellele osale, mis katab „laevandusettevõtte tasu konteineri kasutamise eest“, kui kaubandusettevõtte ei saa konteinerit peale võtta/tagastada. (Kasvavast) osast, mis peaks „suunama kaubandusettevõtet konteinerit tagastama“, tuleks loobuda;
- kaubandusettevõtte poolt veetavatele konteineritele võrdsete tingimuste tagamine ja ebavõrdse kohtlemise vähendamisele suunatud tingimustes kokku leppimine;
- terminalisisese seisuaaja pikendamine ekspordi puhul, et kaubandusettevõtte võimalused plaanide tegemisel ning erinevate VGMi, eelteavitusreeglite ja füüsilise sulgemisega seotud tähtaegade järgimisel oleksid realistlikumad;
- ekspordi puhul kasutatavate seisuraha arvutamise põhimõtete muutmine, et suunata vastutus laevade hilinemiste eest laevandusettevõttele;
- seisuraha nõuete esitamine imporditavate lastide eest palju kiiremini, ideaalis nädala jooksul;
- suurematest laevadest ja sagedastest tippaegadest tingitud terminalide ülekoormatuse ja maapealse transpordikoormuse leevendamine ning kaubandusettevõtetele suurema vabaduse andmine maksuvaba terminalisisese seisuaaja pikendamise teel;
- keskkonnasõbralikumate transpordiviiside kasutuselevõtu toetamine maksuvaba terminalivälise seisuaaja pikendamise teel;
- samuti soovib FIATA parandada teabevahetust merenduse tarneahelas, mis suurendaks selliste nõuetega seotud teabe läbipaistvus

