Ekspedeerija käsiraamat

Koostanud Jüri Suursoo

Autorite kollektiiv:
Ülle Aasjõe
Ain Eidast
Hele Hammer
Jelizaveta Janno
Tiina Kalda
Viive Kirsipuu
Tõnu Mägi
Kati Nõuakas
Jüri Suursoo
Ain Tulvi
Valter Veedler

2016

Saateks

Ekspedeerija käsiraamatu sisu koostamisel lähtus koostaja järgmistest arusaamadest.

1. ELEA nägemus ekspedeerija käsiraamatust ja sellest tulenev ülesandepüstitus.
2. FIATA-diplomikoolituse nõuetes kirjeldatud kompetentsid ja koolitamise sisumoodulid on leidnud kajastamist käesoleva käsiraamatu peatükkides.
3. Arvesse on võetud koostamise ajal kehtinud logistiku kuuenda taseme kutsestandardiga nõutavad kompetentsid.
4. Koostajale olid eeskujuks analoogsed käsiraamatud ja õppematerjalid Soomest, Rootsist, Šveitsist, Ühendkuningriigist, Singapurist ja muud erialased kirjalikud allikad.
5. Käsiraamat on koostatud elektroonselt kättesaadavana, seetõttu ei käsitleta põhjalikult teemasid, mille põhjalik käsitlus on elektroonselt kättesaadav teistes andmebaasides (nt Eesti Maksu- ja Tolliameti Andmebaas, Riigi Teataja jne). Sellisel juhul on antud viited joonealuse märkusena koos aadressiga. Nimetatud asjaolu võimaldab mitmekordistada käsiraamatu andmemahtu.
6. Käsiraamat on teema- ja märksõnadepõhiselt liigendatud viiel tasandil ja seetõttu on püütud käsitlemine teha võimalikult lihtsaks.
7. Käsiraamatu sisu on jagatud viieteistkümneks peatükiks:
   - Ekspedeerimisettevõtte majandustegevust ja tegevussuundikajastatakse peatükkides 1 ja 8.
   - Klientide ootused ekspedeerimisteenustele ja ekspedeerimise teoreetilised alused on kajastatud peatükis 2.
   - Arusaam, et ekspedeerimisteenus põhineb klientide soovil ja nende poolt sõlmitud kaupade ostu-müügilepingul on kajastatud peatükis 3.
   - Peatükis 4 on kajastatud logistika süsteemsuse põhimõtet, mis on omakorda aluseks logistilisele mõttelaadile, sealhulgas ka ekspedeerimistegevuse teoreetilistele alustele
   - Ülejäänud peatükid (5,6,7,9,10,11,12,13,14 ja 15) kajastavad ekspedeerija erinevaid teenuseid ja nendele teenustele esitatavaid seadusandlikke ja tehnoloogilisi nõudeid. Käsitlemist leiavad ka teenuste osutamise lepingud ja hinnakujundus.

Head kasutamist soovides

Koostaja Jüri Suursoo

Tallinnas, september 2016

Väljaandja Tallinna Tehnikakõrgkool
Pärnu mnt 62
10135 Tallinn

ISBN 978-9949-9694-6-3 (pdf)

Eessõna

Iga kord palgates ettevõttesse uusi töötajaid ja koolitades eriala praktikante seisame silmitsi tõsiasjaga, et kuidas selgitada ja anda ülevaade nii interdistsiplinaarsest valdkonnast nagu seda on ekspedeerimine. Milles seisneb ekspedeerija, veokorraldaja, logistiku töö ja millised riskid on sellega seotud? Sellest lähtuvalt on ELEA liikmed leidnud, et õigeks sammuks on Ekspedeerija käsiraamatu uue, täiustatud versiooni väljaandmine.

Ekspedeerija käsiraamatu esimese väljaande ilmumisest on möödunud üle 15 aasta, keskendus see põhiliselt Soome praktikale, mis oli toonase noore majanduse eeskujuks ja sihiks. Tänaseks on äri- ja majanduskeskkond meie ümber jõudsalt edasi arenenud, Eesti on Euroopa Liidu liikmesriik ja kasutusel on ühisraha - euro, jõudsalt on edasi arenenud infoühiskond ja paljud õigusaktid tulenevad Euroopa Liidu seadusandlusest.

Samuti on muudatuste protsessi läbinud ekspedeerimise äri, muutunud on mentaliteet ja trendid. Transpordivajadused järjest kasvavad, nõuded teenustele muutuvad, kasvutrende näitavad e-kaubandus ja logistiliste ahelate üha suurem integreeritus.

Võttes arvesse toimunud muutusi ja arengut oleme käsiraamatule andnud uue, kaasajale vastava sisu ja vormi, mis on vajalik sektori arenguks ja kvalifitseeritud tööjõu pealekasvule kaasaaitamiseks.

Ekspedeerija käsiraamat on mõeldud kasutamiseks eeskätt ekspediitoritele, kuid on oluline tugimaterjal ka transpordispetsialistidele, logistikutele, veokorraldajatele ja väliskaubandusega tegelevate ettevõtete spetsialistidele. Käsiraamatut saavad õppematerjalina kasutada logistika ja transpordi eriala üliõpilased ja kõik kellel on vaja logistika alastele küsimustele vastuseid leida.

Erilist tänu soovin avaldada ELEA liikmetele ja koostööpartneritele – kes on andnud hindamatu panuse käsiraamatu koostamisele ja väljaandmisele, ilma teieta ei oleks seda käsiraamatut olemas.

Aitähh!

Janek Saareoks

ELEA juhatuse esimees

Retsensioon

Ekspedeerija käsiraamat (koostaja J. Suursoo)

Tallinna Tehnikakõrgkool, 2016. 574 lk

ISBN 978-9949-9694-6-3

Sissejuhatus

Käesolev retsensioon on koostatud Tallinna Tehnikaülikooli mehaanika ja tööstustehnika instituudi veonduslogistika külalisprofessori Ott Koppeli poolt vastavalt töövõtulepingule 12-1/220 16. maist 2016. a. Retsensioon põhineb käsikirja 6. juunil 2016 retsensendile kättesaadavaks tehtud 19. maiga 2016 dateeritud versioonil.

Akadeemilise retsensiooni kirjutamisel on lähtutud asjakohasest heast tavast1. Nimetatud hea tava kohaselt peab retsensent andma hinnangu käsikirja vastavusele sihtgrupile, sisu süsteemsusele ja liigendatusele, mõisteraamistiku olemasolule ja oskuskeele kasutamisele, illustratsioonide piisavusele ning kasutatud allikate adekvaatsusele ja viitamisele. Hinnang on esitatud järgnevalt, olulisemad leiud ja täpsustatud soovitused on koondatud eraldi dokumenti.

1 Vt nt Nicholas, K. A., Gordon, W. (2011). *A Quick Guide to Writing a Solid Peer Review*. Eos, American Geophysical Union Transactions, Vol. 92, No. 28, pp. 233-240.

Vastavus sihtgrupile

Retsensendi hinnangul on käsiraamat kooskõlas järgmiste siseriiklike ja rahvusvaheliste dokumentidega, vastates seega sihtgrupi (ekspediitorid, transpordi- ja väliskaubandusspetsialistid) vajadustele:

1) FIATA diplomikoolituse raamnõuded ja Eesti kutsestandard Ekspedeerija, tase 6;

2) Eesti kutsestandard Logistik, tase 6;

3) majandus- ja kommunikatsiooniministri 29.02.2012 määrus nr 19 (Veokorraldaja kvalifikatsiooni-nõuded, koolituskursuse õppekava, koolitustunnistuse vorm ning kõrgkoolide ja nendes ettevalmistatavate erialade loetelu, mille lõpetajale antud kõrgkoolidiplom tõendab piisavaid teadmisi veokorraldaja koolituskursuse õppekavas loetletud ainetes) olulises osas.

Kuigi tellija ja koostaja ei ole seadnud eesmärgiks käsiraamatu vastavust kõrg- ja kutsekoolide vajadustele, on käsiraamat retsensendi arvates eriliste raskusteta kasutatav ka õppetöös, nt ärinduse, õiguse, tarneahela juhtimise, logistika, transpordi planeerimise, raudtee- ja autotehnika õppekavadel, samuti nii täiendusõppe, kutsehariduse, rakenduskõrghariduse, bakalaureuse- kui ka magistritasemel.

Sisu süsteemsus ja liigendatus

Käsiraamatu ülesehituse aluseks on FIATA diplomikoolituse raamnõuded. Mõningaid teemasid (nt laondus) on käsitatud laiemalt, mis retsensendi arvates on ka põhjendatud.

Käsiraamat on liigendatud viiel tasemel. Mõningatel juhtudel (nt 2.7.1.1., 3.4.2.3.1., 8.6.1., jne) on liigenduse aluseks üksainus märksõna. Neil juhtudel võiks vahepealkirju mitte nummerdada. Retsensent soovitab kaaluda ka märksõnaregistri lisamist käsiraamatule.

Mõisteraamistik ja oskuskeele kasutamine

Mõisteraamistik on loodud ja käsiraamatu neis osades, mis põhinevad koostaja varasematel publikatsioonidel, on seda ka järgitud. Näib, et rõhuv osa käsiraamatu peatükkidest on toimetatud. Retsensenti häirib inglisekeelsete väljendite kasutamine kohtades, kus see ei ole vältimatult vajalik. Täpsemalt on retsensendi tähelepanekud esitatud akadeemilise retsensiooni lisas.

Illustratsioonid

Illustratsioonide all mõistab retsensent lisaks joonistele ka loetelusid, tabeleid ja valemeid. Neid on retsensendi hinnangul piisavalt. Kuid korrektne oleks kõikidele illustratsioonidele ka tekstis viidata, samuti oleks otstarbekas valemid nummerdada (ja vastavalt viidata). Kaaluda võib tabelite ja jooniste loetelude lisamist. Korrastamist vajab illustratsioonide numereerimine. Täpsemalt on retsensendi tähelepanekud esitatud akadeemilise retsensiooni lisas.

Kasutatud allikad ja viitamine

Käsiraamatu maht on 574 lk, mille mitmekordistavad viited asjakohastele dokumentidele. See toob aga kaasa teatavad probleemid sisuhaldusega. Eelkõige väljenduvad need hüperlinkides kehtetutele õigusaktidele ja tänaseks kadunud kodulehekülgedele või nende alamosadele. Täpsemalt on sellistele tehnilistele probleemidele osundatud akadeemilise retsensiooni lisas.

Käsiraamatut lugedes võib märgata, et korrektse viitamise vajadust akadeemilisele kirjandusele on teadvustatud ja püütud seda ka järgida. Samas on kasutusel erinevad viitamissüsteemid, mis raskendavad kasutatud allikate tuvastamist. Retsensendi soovitus on kasutada ühtset viitamissüsteemi, nt joonealuseid märkusi. Täpsemalt on seda küsimust käsitatud akadeemilise retsensiooni lisas.

Kokkuvõte

Kokkuvõtteks leiab retsensent, et käsiraamat on üldiselt õnnestunud ja pärast käesoleva retsensiooni lisas toodud paranduste tegemist sihtgrupi poolt kasutatav.

Ott Koppel, PhD

logistika õppetooli hoidja, külalisprofessor

mehaanika ja tööstustehnika instituut

Tallinna Tehnikaülikool

Sisukord

SAATEKS **1**

EESSÕNA **2**

RETSENSIOON **3**

SISUKORD **5**

1. SISSEJUHATUS EKSPEDEERIMISVALDKONDA **20**

1.1. EKSPEDEERIMISE MÕISTE **20**
1.2. EKSPEDEERIMISE AJALUGU JA ARENG **21**
1.3. EKSPEDEERIMISE TAUSTAST **21**
1.4. EKSPEDEERIMISETTEVÕTE **22**
1.5. EKSPEDEERIJA OTSUS **23**
1.5.1. Otsustamine logistilisel planeerimisel *23*
1.5.2. Logistilised otsused *24*
Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid *27*

2. EKSPEDEERIMISE SISU JA EKSPEDEERIJA ROLLID **28**

2.1. EKSPEDEERIMISE TEOREETILISED ALUSED JA OBJEKT **28**
2.1.1. Kaubavoog *28*
2.1.2. Rahavoog (ka finantsvoog) *31*
2.1.3. Infovoog *31*
2.2. TEENUSTE VOOG (JADA) **32**
2.3. EKSPEDEERIJA KLASSIKALISED ROLLID TEENUSTE OSUTAMISEL **35**
2.3.1. Ekspedeerija kaupade konsolideerijana *35*
2.3.2. Ekspedeerija kaubavedude korraldajana *37*
2.3.3. Ekspedeerija terminali-, laoteenuste ja teiste kaubakäitlusteenuste osutajana *39*
2.3.4. Ekspedeerija tolliformaalsuste korraldajana *40*
2.3.5. Ekspedeerija roll tehingu rahastamisele kaasaaitamisel *40*
2.3.6. Ekspedeerija riskide maandajana *41*
2.3.6.1. Veosekindlustus *41*
2.3.6.2. Vedaja vastutus *41*
2.3.7. Ekspedeerija informatsiooni vahendaja ja töötlejana *42*
2.3.7.1. Standardiseeritud informatsioon *42*
2.3.7.2. Automaatne andmetöötlus *42*
2.3.8. Ekspedeerija nõustajana *42*
2.3.9. Ekspedeerija äriidee *43*
2.4. KOKKUVÕTTEKS EKSPEDEERIMISEST JA EKSPEDEERIJAST **43**
2.4.1. Põhjendatud ootused ekspedeerimisteenusele *43*
2.5. EKSPEDEERIMISTEENUSTELE SEATAVAD EESMÄRGID **47**
2.5.1. Ajakulude optimeerimine (minimeerimine) *47*
2.5.2. Kulude optimeerimine (minimeerimine) logistilises ahelas *47*
2.5.3. Minimeerida protsessis seotud kapital *47*
2.5.4. Teenuste tase *48*
2.5.5. Tarnetihedus kui kvaliteedi parameeter *49*
2.5.5.1. Tarne kiirus *49*
2.5.5.2 Teeninduse kvaliteet *49*
2.5.6. Turvalisus *50*
2.5.7. Paindlikkus *51*
2.5.8. Muud ootused *52*
2.5.8.1. Optimeerida (minimeerida) kulud protsessi juhtimisel *52*
2.5.8.2. Info liikumise optimeerimine tarneahelates *52*

2.6. EESMÄRGISTATUS JA SPETSIALISEERUMINE 52
2.6.1. Integreeritud logistika kontseptsiooni kohaselt eesmärgistatud transpordisüsteemid 53
2.6.1.1. Ajale orienteeritud teenus 54
2.6.1.2. Kvaliteedile orienteeritud teenused 55
2.6.1.3. Kulutuste minimeerimisele orienteeritud transpordisüsteemid 55
2.6.1.4. Riskide minimeerimisele ja turvalisuse tagamisele orienteeritud teenus 55
2.6.2. Orienteerituse mõju eesmärkide saavutamisele 55
2.7. TEENUSTE TURUNDAMISE PÕHIMÕTTED 56
2.7.1. Kaheksa komponenti, mida tuleb jälgida teenuste turundamisel 57
2.7.2. Hinna määramise eripärad teenindusettevõttes 58
2.7.3. Teenindusettevõtte erijooned 58
Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid 59

3. RAHVUSVAHELINE KAUBANDUS JA LEPINGUD 60

3.1. RAHVUSVAHELINE OSTU-MÜÜGILEPING 60
3.1.1. Rahvusvaheline müügilepingu sõlmimine oferdi ja aktsepti vormis 60
3.1.1.1. ÜRO konventsioon kaupade rahvusvaheliste ostu-müügilepingute kohta 60
3.1.1.2. Lepingu sõlmimine oferdi ja aktsepti vormis 61
3.1.1.2.1. Nõuded oferdile 62
3.1.1.2.2. Nõuded aktseptile 63
3.1.1.2.3. Vastu- ehk kontraofert 63
3.1.1.2.4. Oferdi esitamine 63
3.1.2. Eksport-importlepingute koostamine 64
3.2. TARNEKLAUSLID 66
3.2.1. Üldist tarneklauslitest 66
3.2.2. „Incoterms 2010" rahvusvahelise kaubanduse tarneklauslid 67
3.2.3. Combiterms 70
3.2.4. Tarneklausli valik 71
3.3. MAKSETINGIMUSED 72
3.3.1. Üldist müügilepingu finantstingimustest ja terminoloogia 72
3.3.2. Müügilepingu finantstingimused 73
3.3.2.1. Maksetähtaeg 73
3.3.2.2. Müügilepingu valuutatingimused 73
3.3.2.3. Maksevahendid 75
3.3.3. Makseviis 77
3.3.3.1. Avatud arve (Open Account) 78
3.3.3.2. Lunatasu (COD – Cash on Delivery) 79
3.3.3.3. Tšekiga tasumine 80
3.3.3.4. Dokumendiinkasso 81
3.3.3.4.1. Sularaha (makse) dokumentide vastu makseviisi maksetingimused ehk klauslid 82
3.3.3.4.2. Riskid inkassotehingutes 83
3.3.3.4.3. Sissenõude kulud 84
3.3.3.4.4. Ekspordisissenõue 84
3.3.3.4.5. Impordisissenõue 85
3.3.3.4.6. Kaubaga seonduvad meetmed 85
3.3.3.5. Akreditiiv (L/C – Letter of Credit; D/C – Documentary Credit) 87
3.3.3.5.1. Akreditiivi osapooled 88
3.3.3.5.2. Akreditiivide liigid 89
3.3.3.5.3. Tühistamatu akreditiiv (*irrevocable documentary credit*) 89
3.3.3.5.4. Tühistatav akreditiiv (*revocable credit*) 90
3.3.3.5.5. Kinnitamata akreditiiv (*unconfirmed credit*) 90
3.3.3.5.6. Kinnitatud (tühistamatu) akreditiiv [(*irrevocable*) *confirmed documentary credit*] 90
3.3.3.5.7. Kohe makstav akreditiiv (*payment at sight* või *sight credit*) 90
3.3.3.5.8. Kohalik (lokaalne) akreditiiv 90
3.3.3.5.9. Edasilükatud maksetähtajaga akreditiiv ehk tähtajaline akreditiiv (*deferred payment*, ka *time credit*) 90
3.3.3.5.10. Aktsepteerimisega akreditiiviga (*acceptance*) 90

3.3.3.5.11. Võõrandatav (negoseeritav) akreditiiv (*negotiation credit*) 91
3.3.3.5.12. Uuenev (automaatne) akreditiiv (*revolving credit*) 92
3.3.3.5.13. Ettemaksuklausliga akreditiiv (*red* või *green clause documentary credit*) 92
3.3.3.5.14. Edasiavatav akreditiiv ehk ülekantav akreditiiv (*transferable documentary credit*) 92
3.3.3.5.15. Teise akreditiivi tagatisel avatud akreditiiv (*back-to-back documentary credit*) 93
3.3.3.5.16. Laekumiste edasimääramine (*Assignment of Proceeds*) 93
3.3.3.5.17. Tagatisakreditiiv (*Standby Documentary Credit*) 94
3.3.3.6. Akreditiivitingimuste seadmine ja realiseerimine 94
3.3.3.6.1. Impordiakreditiiv kokkuvõtlikult 94
3.3.3.6.2. Akreditiivi avamine 95
3.3.3.6.3. Ekspordiakreditiiv ja akreditiivi avamisest teatamine 95
3.3.3.6.4. Akreditiivi üleandmine ja ostjalt makse sissenõudmine 95
3.3.3.6.5. Dokumentide esitamine ja müüjale tasumine 95
3.3.3.6.6. Dokumentide kontrollimine 97
3.3.4. Kaitsetingimused maksmata jätmise vastu 98
3.3.4.1. Viivised 98
3.3.4.2. Garantiid 98
3.3.5. Ekspordi finantseerimise meetodid 100
3.3.5.1. Faktooring 100
3.3.5.2. Forfaiting 100
3.3.5.2.1. Forfaitingu olemus 101
3.3.5.2.2. Primaarne ja sekundaarne forfaitingtehing 101
3.3.5.3. Rahvusvaheline liisingfinantseerimine 101
3.3.5.3.1. Liisingfinantseerimise olemus 101
3.4. DOKUMENDID OSTU-MÜÜGILEPINGU REALISEERIMISEKS (SAATJA DOKUMENDID) 102
3.4.1. Üldist dokumentidest 102
3.4.2. Kaubaarved 103
3.4.2.1. Faktuurarve (Invoice, Commercial Invoice) 103
3.4.2.2. Pro forma arve (Pro Forma Invoice) 104
3.4.2.3. Sihtriikide ametkondade nõudmised 104
3.4.2.3.1. Kinnitamine ja legaliseerimine 104
3.4.2.4. Konsuliarve (Consular Invoice) 105
3.4.3. Sanitaartunnistused ehk sanitaarsertifikaadid (Health Certificate) 105
3.4.3.1. Ekspordidokumendid 106
3.4.3.2. Impordi registreerimise dokumendid 106
3.4.3.3. Sanitaarnõuded Euroopa Liidu sisesel kaubavahetusel 107
3.4.4. Fütosanitaarsertifikaat 107
3.4.4.1. Taimepass 108
3.4.5. Ohtlike ainete veol vajalikud dokumendid ehk sertifikaadid 108
3.4.5.1. Ohtlike kaupade dokumentatsioon merevedudel 109
3.4.5.2. Ohtlike kaupade dokumentatsioon maanteevedudel 110
3.4.5.3. Ohtlike kaupade dokumentatsioon raudteevedudel 110
3.4.5.4. Ohtlike kaupade dokumentatsioon lennuvedudel 110
3.4.6. Päritolutõendid 111
3.4.6.1. EUR.1 kaubatõend ehk liikumissertifikaat (Movement certificate) 111
3.4.6.2. EUR-MED-kaubatõend 111
3.4.6.2.1. Kumulatsioonisüsteemi kuuluvad riigid 112
3.4.6.3. Arvedeklaratsioon 114
3.4.6.4. Tarnija deklaratsioon 114
3.4.6.5. Päritolutõend – vorm A 114
3.4.6.6. A.TR.-kaubatõend 115
3.4.6.7. Muud sertifikaadid tolliformaalsuste täitmiseks 115
3.4.7. Lähetuseelse kontrolli tõendid (Preshipment Inspection Sertificates) 116
3.4.7.1. Kvaliteeditunnistus ehk kvaliteedisertifikaat (Quality Certificate) 116
3.4.7.2. Kaalutunnistus (Weight Certificate) 116
3.4.7.3. Koguste loendid (pakendite loetelu) 116
3.5. RAHVUSVAHELISE KAUBANDUSKOJA TÜÜPLEPINGUD 117
3.6. EUROOPA LIIDU SISENE KAUBANDUS 118
3.6.1. Erinõuded tehingutele loomse päritoluga kaupade ja taimedega 118

3.6.2. Erinõuded aktsiisikaupadega tehingutele 118
Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid 119
Seadusandlikud regulatsioonid 119
4. LOGISTIKA KUI SÜSTEEM 120
4.1. LOGISTIKA KONTSEPTSIOON 120
4.2. LOGISTIKA VASTUTUSVALDKONNAD, ALLSÜSTEEMID JA EESMÄRGID 121
4.3. LOGISTIKA KAVANDAMISE TERVIKTSÜKKEL 124
4.4. VARUD KUI LOGISTIKA KESKNE TEGUR 128
4.5. INFO KUI LOGISTIKA KESKNE TEGUR 130
4.6. LOGISTIKA KVALITEET JA SELLE JUHTIMINE 132
Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid 134
5. LAONDUS 135
5.1. LAOD JA LADUDE LIIGID 135
5.1.1. Vajadus ladude järele 135
5.1.2. Oma lao pidamine või laoteenuste ostmine 136
5.1.3. Ladude jaotus tegevusvaldkonna ja kasutusotstarbe järgi 137
5.1.3.1. Jaotuslaod 138
5.1.3.2. Kaupluste laod 138
5.1.3.3. Logistikafirmade laod 138
5.1.3.3.1. Avalikud laod ehk nn laohotellid 138
5.1.3.3.2. Tollilaod 138
5.1.3.4. Konsignatsiooni- ehk komisjonilaod 139
5.1.4. Ladude jaotus kasutatava tehnoloogia alusel 139
5.1.5. Ladude jaotus muude tunnuste alusel 140
5.2. LAOTEHNOLOOGIAD JA -SEADMED 141
5.2.1. Madalate kaubaaluste riiulitega ladu 141
5.2.2. Peenkaubariiulitega ladu 142
5.2.3. Kõrge, kitsaste vahekoridoridega ladu 143
5.2.4. Virnastamine 144
5.2.5. Sügavriiulid 145
5.2.6. Läbivooluriiulid 146
5.2.7. Liikuvriiulid 147
5.2.8. Vertikaalkarussell 148
5.2.9. Tornsüsteem 149
5.2.10. Sahtellao süsteem 149
5.2.11. Kaubaaluste kraanasüsteem 150
5.2.12. OSR-süsteem 150
5.3. LAOTÕSTUKID JA MUUD LAOSEADMED 151
5.3.1. Tõstukite liigid 151
5.3.1.1. Tõstejõud 152
5.3.1.2. Tõstekõrgus 152
5.3.1.3. Sõidukõrgus 152
5.3.1.4. Vabatõste 152
5.3.1.5. Pöörderuum 152
5.3.2. Vastukaaltõstukid 152
5.3.3. Teisaldamis- ehk siirdetõstukid 153
5.3.4. Käsikahveltõstukid 153
5.3.5. Siirdetõstukid 153
5.3.6. Tugiratastõstukid 154
5.3.7. Liikuvmastiga tõstukid 155
5.3.8. Madalkomplekteerimistõstukid 155
5.3.9. Kõrgkomplekteerimistõstukid 156

5.3.10. Pöördkahveltõstukid ... 157
5.3.11. Süstiktõstukid ... 158
5.3.12. Kombitõstukid ... 158
5.3.13. Neljasuunalise liikumisega tõstukid ... 159
5.3.14. Tõstukite lisaseadmed ... 159
5.3.15. Pakkimismasinad ja -seadmed ... 160
5.3.15.1. Kilemähkimismasin ... 160
5.3.15.2. Pakkelindiga pakkimise seade ... 160
5.3.15.3. Kaalud ... 161
5.3.16. Laadimislüüsid ja -sillad ... 161
5.4. KAUBA KÄITLEMISE TOIMINGUD ... 162
5.4.1. Laoprotsess ja laotoimingud ... 162
5.4.2. Kauba mahalaadimine ... 162
5.4.3. Hoiuühikute koostamine ... 163
5.4.4. Kauba vastuvõtukontroll ... 164
5.4.5. Hoiukohtadele paigutamine ... 166
5.4.6. Hoiustamine ja hoiukohtade hooldamine ... 166
5.4.7. Hoiustamissüsteemid laos ... 167
5.4.8. Ristlaadimine ... 169
5.4.9. Lao- ja otsesaadetiste konsolideerimine ... 169
5.4.10. Väljastustellimuste komplekteerimine ... 170
5.4.11. Komplekteerimistööd tõhustavad töömeetodid ... 172
5.4.11.1. Ositi komplekteerimine ehk tsoonkomplekteerimine ... 172
5.4.11.2. Rühmkomplekteerimine ... 172
5.4.11.3. Masskomplekteerimine ... 173
5.4.12. Saadetiste pakkimine ... 173
5.4.13. Saadetise väljastamine ja pealelaadimine ... 175
5.4.14. Töö infosüsteemis ... 176
5.4.15. Inventeerimine ... 176
5.4.15.1. Täisinventuur ... 177
5.4.15.2. Aastainventuur ... 178
5.4.15.3. Tsükliline inventuur ... 178
5.4.15.4. Pidev inventuur ... 178
5.4.16. Laotoimingute omahind ... 180
5.5. LADUSTAMISE JA KAUBAKÄITLEMISE LEPINGUD ... 183
5.5.1. Võlaõigusseaduse kohane laoleping ... 183
5.5.1.1. Hoiuleandja kohustused ... 184
5.5.1.2. Laopidaja vastutus vastavalt VÕS §-ile 905 ... 184
5.5.2. Ladustamise tüüpleping(ud) ... 185
5.5.3. NSAB 2015 kohase laolepingu võrdlus ELEA ladustamise tüüplepinguga ... 186
Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid ... 188
6. EKSPEDEERIMISLEPINGUD ... 189
6.1. VÕLAÕIGUSEST TULENEVAD ÕIGUSLIKUD NÕUDMISED EKSPEDEERIMISLEPINGUTELE ... 189
6.2. TAVAÕIGUSE TÜÜPLEPINGUTEST ... 189
6.3. EKSPEDEERIMISE TÜÜPLEPING JA ÜLDTINGIMUSED ... 190
6.3.1. FIATA-ekspedeerimisteenuste näidisreeglid ... 190
6.3.1.1. Sissejuhatuseks ... 190
6.3.1.2. FIATA-ekspedeerimisteenuste näidisreeglid ... 191
6.3.2. ELEA Üldtingimused 2015 ... 194
6.3.2.1. Üldtingimuste rakendamine ... 195
6.3.3. Ekspedeerimisleping ELEA ÜT 2015 kohaselt ... 196
6.3.3.1. § 3 B. Ekspedeerija vedajana (lepingupoolena) ... 196
6.3.3.1.1. Ekspedeerija vastutus alltöövõtjate eest ... 198
6.3.3.2. § 3 C. Ekspedeerija vahendajana ... 198

6.3.3.3. § 3 D. Ladustamine ... 199
6.3.3.4. § 3 E. Üldine tegevusjuhis jm ... 199
6.3.3.5. Tarneaeg ja ajalubadus ning ekspedeerija vastutuse ülemmäär ajalubaduse rikkumisel ... 199
6.3.3.6. Tellija vastutus ... 200
6.3.3.7. Kinnipidamis- ja pandiõigus ... 201
6.3.3.8. Nõuete esitamine ... 201
6.3.3.9. Erimeelsuste lahendamine ja kohtualluvus ... 201
6.4. PARTNERLUS JA VASTASTIKUNE ESINDAMINE ... 201
6.4.1. Ekspedeerija töö koostöövõrgustikus ... 201
6.4.2. Kasumikeskuste printsiip ... 201
6.4.3. Kaubakanali printsiip ... 203
6.4.4. Kasumijaotamise printsiip ... 204
6.4.5. Kulujaotamise printsiibid ... 206
Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid ... 206
7. FIATA-DOKUMENDID ... 207
7.1. FBL JA FWB ... 208
7.1.1. FIATA Multimodaalse transpordi konossement – FBL ... 209
7.1.1.1. FIATA Multimodaalse Transpordi Konossemendi vorm ... 211
7.1.1.2. FIATA Multimodaalse Transpordi Konossemendi (FBLi) kasutamise standardtingimused (1992) 213
7.1.2. FIATA Multimodaalse Transpordi veokiri FWB ... 220
7.2. EKSPEDEERIJA VASTUVÕTUTÕEND FCR ... 223
7.3. EKSPEDEERIJA TRANSPORDITÕEND FCT ... 226
7.4. EKSPEDEERIJA LAOKIRI FWR ... 227
7.5. FIATA-VORMID ... 228
7.5.1. Lastija ohtlike kaupade transpordi deklaratsioon (FIATA SDT) ... 228
7.5.2. Kaubasaatja Intermodaalse Transpordi Kaalu Sertifikaat – SIC ... 228
7.5.3. Ekspedeerimisinstruktsioonid – FFI ... 229
Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid ... 230
Raamatud ... 230
8. ARVELDAMINE JA ABINÕUD TASUDE VÄLJANÕUDMISEL ... 231
8.1. RAHAVOOGUDE JUHTIMINE ... 231
8.2. KREDIIDILEPINGUD ... 235
8.3. FAKTOORING JA ÕIGUS MAKSETE OMASTAMISEKS ... 237
8.4. VAIDLUSTATUD ARVED ... 240
8.5. TASUMINE KÄTTETOIMETAMISEL (POD, COD) ... 241
8.6. TASAARVELDAMINE ... 242
8.6.1. Aegumistähtaja kohaldamine tasaarveldamises olevatele nõuetele ... 242
8.7. RAKENDATAVAD SEADUSLIKUD VAHENDID NÕUDE SISSENÕUDMISEKS ... 243
8.7.1. Eesti õigusruumis rakendatavad võimalused ... 243
8.7.1.1. Maksekäsu kiirmenetlus ... 243
8.7.1.2. Vahekohtumenetlus ... 244
8.7.1.3. Hagimenetlus ... 244
8.7.2. Tehingutes Euroopa Liidu isikutega ... 245
8.7.2.1. Euroopa maksekäsumenetlus ... 245
8.7.2.2. Euroopa täitekorraldus ... 245
8.7.2.3. Euroopa väikeste kohtuvaidluste menetlus ... 245
8.7.2.4. Rahvusvahelise kaubanduskoja arbitraažireeglite järgne menetlus ... 245
8.7.3. Pandiõigus ... 245
8.7.3.1. Kinnipidamis- ja pandiõigus ELEA ÜT 2015 kohaselt ... 246
Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid ... 247
9. KINDLUSTUS ... 248
9.1. RISKIDE OLEMUS ... 248

9.1.1. Logistikateenuste riskikindlus ja usaldusväärsus 249
9.1.2. Ajariskid tarneahelates 250
9.1.2.1. Põhjused ajaparameetrite hälbimisel 250
9.1.3. Kauba kahjustumise, hävimise või kadumise riskid 252
9.2. KINDLUSTAMINE 254
9.2.1. Majanduslikud ja seadusandlikud aspektid 254
9.2.2. Kindlustusleping ja põhimõisted 255
9.2.3. Kindlustuse liigid 258
9.3. VARAKINDLUSTUS 258
9.3.1. Veosekindlustus 259
9.3.1.1. Kindlustustingimused 260
9.3.1.2. Koguriski- ehk täiskindlustus – institute cargo clauses (A), 1/1/2009 CL 382 260
9.3.1.3. Baaskindlustus – institute cargo clauses (C), 1/1/2009 CL 384 261
9.3.1.4. Laiendatud baaskindlustus – institute cargo clauses (B), 1/1/2009 CL383 261
9.3.1.5. Sõja- ja streigiriskid 261
9.3.1.6. Kindlustusväärtus 261
9.3.1.7. Klauslite võrdlustabel 262
9.3.1.8. Kindlustusmaksed 262
9.3.1.9. Kindlustusjuhtum 263
9.3.1.9.1. Dokumendid hüvituse saamiseks 263
9.3.2. Laovarude kindlustamine 263
9.4. VASTUTUSE KINDLUSTUS 263
9.4.1. Ekspedeerija vastutuse kindlustus 263
9.4.1.1. Kindlustusobjekt 264
9.4.1.2. Kindlustusriskid 264
9.4.1.3. Välistused 264
9.4.1.4. Üldine hüvitispiir ja kindlustusriski hüvitispiir 265
9.4.2. Vedaja vastutuse kindlustus 265
9.4.2.1. Kindlustusobjekt 265
9.4.2.2. Kindlustusriskid 266
9.4.2.3. Välistused 266
9.4.2.4. Üldine hüvitispiir ja kindlustusriski hüvitispiir 266
9.4.3. Liikluskindlustus 267
9.4.3.1. Roheline kaart 267
9.4.3.2. Liikluskindlustuse kindlustusjuhtum 267
9.4.3.3. Liikluskahju defineerimine 267
9.4.4. Tsiviilvastutuse kindlustus 268
9.4.4.1. Kindlustusjuhtum 268
9.4.5. Kahjukäsitluse protsess 268
9.4.5.1. Regressiõigus 268
9.4.6. Kindlustusvaidlused 270
Soovitatavad kirjanduslikud ja muud materjalid 271
Võrgumaterjal 271
10. RAHVUSVAHELISED VEOD 272
10.1. KAUPADE ETTEVALMISTAMINE VEOKS 272
10.1.1. Pakendamine 272
10.1.1.1. Veopakend 273
10.1.2. Informatsiooni ettevalmistamine 277
10.1.2.1. Tähistamine ehk markeerimine 277
10.1.2.1.1. Veopakendi tähistamine ehk markeerimine 278
10.1.2.1.2. Tarne markeering (*Routing mark*) 279
10.1.2.1.3. Informatiivne markeering 279
10.1.2.1.4. Kauba käitlemise juhiseid määrav markeering 280
10.1.3. Veoste ohutuse tagamine 283
10.1.3.1. Veoste laadimine 284
10.1.3.2. Jõudude mõju veostele 284
10.1.3.3. Veoste kohtkindel kinnitamine lastiruumis 285

10.1.3.3.1. Veosekinnitamise vahendid 285
10.1.3.3.2. Veoste kinnitamise viisid 287
10.1.3.4. Veoühikute lastimise nõuded uue veoühikute koodeksi valguses 288
10.1.4. Transporditerminalid 292
10.1.4.1. Tolliterminalid 292
10.1.5. Veovahendite kasutamise efektiivsust iseloomustavad tegurid 292
Soovitatavad kirjanduslikud ja muud materjalid 293
10.2. MAANTEEVEOD 294
10.2.1. Maanteevedudest üldiselt 294
10.2.1.1. IRU ja TIR 294
10.2.1.2. Liiklemis- ja veoload 295
10.2.2. Veovahendid 296
10.2.2.1. Sõidukite mõõtmed 297
10.2.2.2. Autorongi suurim lubatud tegelik mass 298
10.2.2.2.1. Naaberriikides kehtivad nõuded 298
10.2.3. Veolepingu sõlmimise majanduslikud mõjud ja nende efektiivsuse mõõtmine 298
10.2.3.1. Ajakasutust määravad tegurid 299
10.2.3.2. Kulustruktuurist tulenevad seosed 299
10.2.3.3. Kulustruktuurist tulenevad mõjud hinnakujundusele 300
10.2.4. Veo planeerimine 303
10.2.4.1. Veomarsruutide kavandamine 303
10.2.5. Sõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja korraldus 304
10.2.5.1. Sissejuhatus 304
10.2.5.2. Reguleerimisala ja kehtivad seadusandlikud regulatsioonid 304
10.2.5.2.1. Rahvusvaheliselt kehtivad erandid 305
10.2.5.3. Riigisisesed erandid 305
10.2.5.4. Sõiduaeg 306
10.2.5.4.1. Ööpäevane sõiduaeg 306
10.2.5.4.2. Iganädalane sõiduaeg 307
10.2.5.4.3. Kahenädalane sõiduaeg 307
10.2.5.5. Puhkeaeg 307
10.2.5.5.1. Ööpäevane puhkeperiood 307
10.2.5.5.2. Iganädalane puhkeperiood 309
10.2.5.6. Sõidumeeriku kasutamine 309
10.2.5.6.1. Salvestuslehe või juhikaardi kasutamine 310
10.2.5.6.2. Poolte kohustused sõidumeeriku andmete säilitamisel 310
10.2.5.7. Sõidu- ja puhkeajale kehtestatud nõuete rikkumiste raskusastmed 311
10.2.6. Maanteevedude leping 311
10.2.6.1. Kaupade ostu-müügilepingu mõju maanteevedude lepingule 312
10.2.6.2. Veokiri 313
10.2.6.3. Kaubasaatja vastutus 315
10.2.6.4. Vedaja vastutus ja vastutusest vabanemise tingimused 315
10.2.6.5. Maanteevedude tüüpleping ja veotingimused 317
10.2.7. Eriveosed 320
10.2.7.1. Kergestiriknevad ja temperatuuri suhtes tundliku kaubad 320
10.2.7.1.1. Veosed ja veopakendid 320
10.2.7.1.2. Kontaminatsioon 321
10.2.7.1.3. Eriveokid ja nende tähistamine 321
10.2.7.1.4. Dokumendid 323
10.2.7.2. Taimede ja lillede veod 323
10.2.7.3. Vedelike vedu ehk paakveod 324
10.2.7.3.1. Seadusandlikud nõuded 324
10.2.7.4. Suuremõõtmeliste ja raskekaaluliste veoste vedu 324
Soovitatavad kirjanduslikud ja nuud materjalid 325
10.3. RAUDTEEVEOD 326
10.3.1. Üldist raudteevedudest 326
10.3.2. Vagunite ja veoste lubatud gabariidid 326
10.3.3. Raudteeveerem (vagunid) 327
10.3.4. Rahvusvaheline raudteevedude konventsioon CIM 330

10.3.4.1. Veolepingu sõlmimine CIM-konventsiooni kohaselt *331*
10.3.4.1.1. Kaubavedaja vastutus 332
10.3.4.1.2. Raudteeveodokument (*Railroad consignment note*) – veokiri 333
10.3.5. SMGS-kokkulepe *333*
10.3.5.1. SMGS-kokkulepe sisu *333*
10.3.5.2. Raudteeveod SMGS-lepingu kohaselt *335*
10.3.5.3. Veoaeg raudteevedudel *338*
10.3.5.3.1. Veoaja kujunemine 338
10.3.5.3.2. Kaupade kohaletoimetamise tähtaeg 338
10.3.5.3.3. Hüvitis veoaja ületamise eest 339
10.3.6. Raudteekaubaveo hinnakujundus ja veotasu arvestamise alused *340*
10.3.6.1. Raudteeveo hinnakujunduse reguleerijad *341*
10.3.6.1.1. Veoeeskiri 341
10.3.6.1.2. Lepingulised suhted 341
10.3.6.1.3. Rahvusvahelised regulatsioonid 341
10.3.6.1.4. Kaubaveotasude arvestamise juhendid 342
10.3.6.2. Raudteeveotasude kujunemine *342*
10.3.6.3. Teenused, mis on tasustatavad lisaks kujunenud veorahale (ASi EVR Cargo teenuste näitel) *344*
10.3.6.3.1. Kaubaveoteenused 344
10.3.6.3.2. Kommertsteenused 345
10.3.6.3.3. Kaubaveo lisateenused 345
10.3.7. Rahvusvaheline koostöö *345*
10.4. MEREVEOD **347**
10.4.1. Merevedude mõisteid *347*
10.4.2. Levinumad laevatüübid *349*
10.4.2.1. Reisilaevad *349*
10.4.2.2. Tsistern (paak)- ja tankerlaevad *349*
10.4.2.3. Külmutuslaevad (reeferid) *349*
10.4.2.4. Raskeveo alused (laevad) (heavy lift carriers) *349*
10.4.2.5. Autode vedamisele spetsialiseerunud alused *349*
10.4.2.6. Ro-ro- (roll on-roll off) ehk praamlaevad *349*
10.4.2.7. Raudteepraamid *349*
10.4.2.8. Sto-ro-laevad *349*
10.4.2.9. Reisiparvlaevad *350*
10.4.2.10. Konventsionaalsed laevad *350*
10.4.2.11. Lo-lo-laevad (lift on-lift off) *350*
10.4.2.12. Konteineralused *350*
10.4.2.13. Kuivlasti laevad *350*
10.4.2.14. Puisteveoste laevad *350*
10.4.2.15. Mitmeotstarbelised laevad (multipurpose) *350*
10.4.2.16. Lihter ja Seebee-laevad *350*
10.4.2.17. Puhver-pargas üksused *350*
10.4.2.18. Laevade klassifikatsioon ja registrid *350*
10.4.3. Meretranspordi töö korraldamine *351*
10.4.3.1. Transpordiprotsessi mõiste ja struktuur *351*
10.4.3.2. Laeva töö tehnoloogiline protsess *351*
10.4.3.3. Merevedude liigitus *354*
10.4.3.3.1. Veo otstarbe järgi 354
10.4.3.3.2. Veoobjektide järgi 354
10.4.3.3.3. Veomooduse järgi 355
10.4.3.3.4. Ladustamise järgi 355
10.4.3.3.5. Piiriületuse järgi 355
10.4.3.3.6. Transpordiprotsessi korraldamise järgi 356
10.4.3.3.7. Töökorralduse vormi järgi 356
10.4.3.4. Kaupade trampvedude korraldamine *357*
10.4.3.4.1. Üksikreisid (*Single Voyages*) 357
10.4.3.4.2. Järjestikused reisid (*Consecutive Voyages*) 357
10.4.3.4.3. Kombineeritud töökorraldus 358
10.4.3.4.4. Kasutatavad prahilepingute liigid 358
10.4.3.5. Liinivedude töö ja laevaliikluse korraldamine *358*
10.4.3.5.1. Liinivedude (*Liner Shipping*) mõiste 358

10.4.3.5.2. Liinilaevanduse tunnused 358
10.4.3.5.3. Laevaliinide liigitamine 358
10.4.3.5.4. Kaupade broneerimisel kasutatav dokumentatsioon 359
10.4.3.6. Laevanduskonverentsid kui liinilaevanduse koostöövorm 360
10.4.3.6.1. Ühisteenindamine (*Joint Service*) 360
10.4.3.6.2. Laevanduskonverentsid (*Freight Conferences*) 360
10.4.3.7. Laevade kinnitamine liinidele ja suundadele 363
10.4.3.7.1. Üldised põhimõtted 363
10.4.3.7.2. Valiku kriteeriumid 363
10.4.3.8. Liiniliikluse praktika 364
10.4.3.9. Laevaliikluse korraldamise meetodid ja dokumentatsioon 364
10.4.4. Mereveolepingust üldiselt 365
10.4.4.1. Sissejuhatuseks reeglitest ja arengust 365
10.4.4.2. Praht ja prahiraha (last ja veoraha) 367
10.4.4.3. Merevedude lepingute terminoloogia ja lepingute üldised põhimõtted ja lepingutüübid 368
10.4.4.4. Lepingulised veod, ka generaalleping (General Contract) 369
10.4.5. Mereveo leping 369
10.4.5.1. Vedaja vastutus 370
10.4.5.2. Laevaveotingimused 372
10.4.5.2.1. Liinitingimused (*Liner terms*) 372
10.4.5.3. Kommertslepingu tingimustest tulenevad mõjud mereveolepingule 373
10.4.5.4. Konossement 374
10.4.5.4.1. Konossemendi väljastamise tingimused 376
10.4.5.4.2. Kauba üleandmine konossemendi vastu 377
10.4.5.4.3. Originaalkonossement (*Original* B/L) 378
10.4.5.4.4. Koopiakonossement (*Copy* B/L) 378
10.4.5.4.5. Puhas ja must konossement (*Clean Bill of Lading*, *Claused Bill of Lading*) 379
10.4.5.4.6. Ühiskonossement (*Groupage* B/L) 380
10.4.5.4.7. Liinikonossement (*Liner Bill of Lading*) 380
10.4.5.4.8. Transiitkonossement ehk läbiv konossement (*Trough Bill of Lading*) 380
10.4.5.4.9. Elektroonne konossement 380
10.4.5.5. Mereveokiri 381
Soovitatavad kirjanduslikud ja nuud materjalid 382
Seadusandlikud aktid 382
10.4.6. Siseveeteede transport 382
10.4.6.1. Õiguslikud alused 383
10.4.6.2. Laevad ja pargased 384
10.4.6.3. „Sinine raamat” 386
10.5. LENNUTRANSPORT 387
10.5.1. Sissejuhatus 387
10.5.2. Lennukite klassifikatsioon 388
10.5.2.1. Kitsakerelised (narrow body) reisilennukid 389
10.5.2.2. Laiakerelised (wide body) reisilennukid 389
10.5.2.3. Kaubalennukid (freighter) 389
10.5.3. Lennukitüübid 390
10.5.4. Lennukite lastiruumid 393
10.5.4.1. Bulk-lastiruumid 393
10.5.4.2. Lennuveo suurühikute (ULD)-lastiruumid 394
10.5.5. Lennuveo suurühikute (ULD)-tüübid 395
10.5.6. Lennukite laadimisel kasutatav tehnika 398
10.5.6.1. Kaubakärud 398
10.5.6.2. Vedukid ehk tow-tractor või tug 399
10.5.6.3. Mobiilne konveierlint 399
10.5.6.4. Platvormtõstuk ehk high-loader 399
10.5.6.5. Transporter 400
10.5.7. Lennukaupade transporti reguleerivad organisatsioonid ja konventsioonid 401
10.5.7.1. IATA – International Air Transport Association 401
10.5.7.2. Lennutranspordi konventsioonid 401
10.5.8. Lennusaadetiste ekspedeerimine 402
10.5.8.1. Lennujaamade ja lennufirmade koodid 403

10.5.8.2. Lennugraafikud ... 403
10.5.9. Lennutranspordi tarneahel ... 403
10.5.9.1. Maanteekaubavedu lennukaubaveo reeglite järgi (RFS) ... 404
10.5.9.2. Lennusaadetise julgestus ... 404
10.5.9.2.1. Tuntud saatja staatus (*Known Consignor*) ... 404
10.5.9.2.2. Kokkuleppelise esindaja staatus (*Regulated Agent*) ... 404
10.5.10. Spetsiifiliste kaubagruppide lennutransport ... 404
10.5.10.1. Ohtlikud ained ... 405
10.5.10.2. Elusloomad ... 407
10.5.10.3. Kergestiriknevad kaubad ... 408
10.5.11. Lennusaadetiste transpordihinnad ... 408
10.5.11.1. TACT – The Air Cargo Tariff ... 408
10.5.11.2. Lennufirmade lisatasud ... 409
10.5.12. Lennusaadetise dokumentatsioon ... 410
10.5.12.1. MAWB (Master Air Waybill) ehk pea-saateleht ... 410
10.5.12.2. HAWB (House Air Waybill) ehk ala-saateleht ... 410
10.5.12.3. Paberivaba lennutransport ... 413
10.5.13. Lennusaadetiste jälgimine ... 415
Soovitatavad kirjanduslikud ja nuud materjalid ... 416
10.6. MULTIMODAALNE JA INTERMODAALNE TRANSPORT ... 416
10.6.1. Intermodaalse transpordi veoühikud ... 419
10.6.1.1. Vahetuskered ... 419
10.6.1.2. Vahetatavad poolhaagised ... 420
10.6.1.3. Register swap bodyde ja treilerite registreerimiseks ... 421
10.6.1.4. Veoühikute automaatse identifitseerimise süsteemid ... 422
10.6.1.5. Inter- ja multimodaalse transpordi terminalid ... 423
10.6.2. Multimodaalse transpordi tüüpleping ... 424
Soovitatavad kirjanduslikud ja nuud materjalid ... 425
10.7. KONTEINERVEOD ... 425
10.7.1. Konteinerite ehitus ... 425
10.7.1.1. Fitingud ... 426
10.7.2. Konteinerite tüübid ... 427
10.7.3. Konteinerite tähistamine (markeerimine) ... 430
10.7.3.1. Rahvusvaheline Ohutute Konteinerite Konventsioon ... 432
10.7.3.2. Konteinerite Tollikonventsioon ... 433
10.7.4. Konteinerite laadimise protseduurid ... 433
10.7.5. Veoleping. Veokirjad ja saatedokumendid ... 433
10.7.6. Konteinervedude hind mereveol ... 435
Soovitatavad kirjanduslikud ja nuud materjalid ... 435
10.8. LÜHIÜLEVAADE MUUDEST VEOVIISIDEST ... 436
10.8.1. Kiirveod ... 436
10.8.1.1. Üldist ... 436
10.8.1.2. Kiirsaadetised ... 436
10.8.1.3. Teenuste pakett ... 436
10.8.2. Rahvusvaheline postivedu ... 437
10.8.3. Kolimis-, näituse- ja kunstiveod ... 437
10.9. PRETENSIOONIDE ESITAMINE JA LAHENDAMINE VEONDUSTEENUSTE KORRAL ... 438
10.9.1. Pretensioon ... 438
10.9.2. Nõude esitamise aeg ja lahendamine ... 438
11. OHTLIKE KAUPADE EKSPEDEERIMINE ... 441
11.1. SAATEKS ... 441
11.2. SEADUSANDLIK REGULATSIOON OHTLIKE AINETE KÄITLEMISEL ... 441
11.2.1. Seadusandliku regulatsiooni eesmärk ... 441
11.2.2. Euroopa Liidu kemikaali õigusaktid ... 441
11.2.3. Kemikaali ohutuskaart ... 442

11.2.3.1. Ohutuskaardi sisu ... *442*
11.3. OHTLIKE AINETE VEO RAHVUSVAHELINE REGULATSIOON ... **443**
11.3.1. Maanteevedudel ... *443*
11.3.2. Raudteevedudel ... *444*
11.3.3. Siseveeteedel ... *444*
11.3.4. Merevedudel ... *444*
11.3.4.1. Rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (SOLAS) ... *444*
11.3.4.2. MARPOL ... *444*
11.3.4.3. Läänemerekokkulepe ... *445*
11.3.5. Õhuvedudel ... *445*
11.4. VEOOHUTUS OHTLIKE AINETE VEOL ... **445**
11.4.1. Veos osalejate üldised kohustused ... *445*
11.4.1.1. Üldine veokeeld ... *445*
11.5. OHTLIKU AINE KLASSIFITSEERIMINE ... **446**
11.5.1. Ohuklasside klassifitseerimise lähtealused ... *446*
11.5.2. Ohtliku aine tähistamine ... *446*
11.5.3. Ohtlike ainete ohuklassid ... *447*
11.5.3.1. Klass 1. Lõhkeained ja neid sisaldavad esemed ... *447*
11.5.3.2. Klass 2. Gaasid ... *449*
11.5.3.3. Klass 3. Tuleohtlikud vedelikud ... *450*
11.5.3.4. Klass 4.1. Tuleohtlikud tahked ained, isereageerivad ained ja tahked mitteplahvatavas olekus lõhkeained ... *451*
11.5.3.5. Klass 4.2. Isesüttivad ained ... *452*
11.5.3.6. Klass 4.3. Ained, mis veega kokkupuutes eraldavad kergestisüttivaid gaase ... *452*
11.5.3.7. Klass 5.1. Oksüdeerivad ained ... *452*
11.5.3.8. Klass 5.2. Orgaanilised peroksiidid ... *452*
11.5.3.9. Klass 6.1. Mürgised ained ... *453*
11.5.3.10. Klass 6.2. Nakatavad ained ... *453*
11.5.3.11. Klass 7. Radioaktiivsed materjalid ... *453*
11.5.3.12. Klass 8. Sööbivad ained ... *453*
11.5.3.13. Klass 9. Muud ohtlikud ained ja esemed ... *454*
11.6. OHTLIKU VEOSE ETTEVALMISTUS VEOKS ... **454**
11.6.1. Ohtliku aine pakendamine ... *454*
11.6.1.1. Ohtliku aine veopakendile esitatavad üldised nõuded ... *454*
11.6.1.2. Nõuded surveanumatele ... *455*
11.6.1.3. ÜRO tüübikinnitus tööndusliku valmistatavatele pakenditele ... *456*
11.6.1.3.1. Paakide kodeerimine ... 458
11.6.2. Ohtliku aine pakendamisviisid ... *459*
11.6.2.1. Piiratud koguses ohtliku aine pakendamine ja vedu ... *459*
11.6.2.2. Erandkoguses (E-Excepted quantities) pakitud ohtlike veoste vedu ... *460*
11.6.2.3. Väikeses koguses ohtliku aine pakendamine ja vedu ... *460*
11.6.3. Ohtliku aine pakendite tähistamine ... *461*
11.6.3.1. Täiendavad nõuded klassi 1 ainete pakendi tähistamisel ... *461*
11.6.3.2. Täiendavad nõuded klassi 2 ainete pakendi tähistamisel ... *461*
11.6.3.3. Täiendavad nõuded klassi 7 ainete pakendi tähistamisele ... *462*
11.7. VEODOKUMENDID OHTLIKU AINE VEOL ... **462**
11.7.1. Veokiri ... *463*
11.7.2. Suurkonteineri pakkimise sertifikaat (IMDG-koodeks 5.4.2) ... *464*
11.7.3. Kirjalikud ohutusjuhised ... *464*
11.8. OHTLIKU VEOSE LAADIMINE JA VEDU ... **465**
LISA 1. Kõrge riskiastmega ohtlike veoste loend ... *469*
LISA 2. Väikeses koguses ohtliku aine vedu ... *470*
LISA 3. Ohu tunnusnumbrite tähendus ... *471*
LISA 4. Ohtude pingerea tabel ... *474*
12. TOLLIKORRALDUS ... **475**
12.1. TOLLIKORRALDUS RAHVUSVAHELISES KAUBANDUSES ... **475**

12.2. TOLLIKORRALDUSE ÜLDISED PÕHIMÕTTED 475
12.3. TOLLINDUSE TERMINID 477
12.3.1. Tolliväärtus 478
12.3.2. Tollijärelevalve ja tollikontroll 482
12.3.3. Tolliagentuur ja tolliagent 482
12.3.3.1. Otsene esindamine 482
12.3.3.2. Kaudne esindamine 483
12.3.4. Tollivõlg 483
12.3.5. Tollimaks 483
12.3.6. Luba 483
12.3.7. Tagatis 483
12.3.7.1. Üldtagatis 484
12.3.8. Keskne tollivormistus 484
12.4. EUROOPA LIIDU TOLLITARIIFISTIK TARIC 484
12.4.1. Kaupade kodeerimine 485
12.4.1.1. Lisakoodid 486
12.4.2. Geograafiline piirkond 486
12.4.2.1. Päritolureeglid 488
12.4.2.1.1. Mittesooduspäritolureeglid 488
12.4.2.1.2. Sooduspäritolureeglid 488
12.4.2.1.3. Küllaldane (piisav) valmistamine ehk töötlemine päritolumaal 489
12.4.2.1.4. Ebapiisav töötlemine või valmistamine 489
12.4.2.1.5. Kumulatsioon 489
12.4.2.1.6. Tollitagastuse keeld 489
12.4.2.1.7. Siduv päritoluinformatsioon 489
12.4.2.1.8. Kauba lähetamise reegel 490
12.4.3. Meetmed 490
12.4.3.1. Tariifikvoodid 490
12.4.3.2. Dumpinguvastased meetmed 490
12.4.3.3. Mittetariifsed kvoodid 491
12.4.3.4. Eelseire (Prior surveillances) 491
12.4.3.5. Piirangud 491
12.4.3.6. Keelud 491
12.4.3.7. Statistiline seire 491
12.5. EESTI TOLLITARIIFISTIK ETT 491
12.5.1. Rahvuslikud meetmed 491
12.6. TOLLIKÄITUS JA TOLLIPROTSEDUURID 493
12.6.1. Ülddeklaratsioon 493
12.6.1.1. Kauba vedu sisenemisdeklaratsiooniga 494
12.6.2. Tollikäitlus 494
12.6.3. Tolliprotseduuridest ja vormistamisest üldiselt 494
12.6.4. Tolliprotseduur: vabasse ringlusesse lubamine 496
12.6.5. Tolliprotseduur: eksport 498
12.6.5.1. Eksportija 499
12.6.5.2. Ekspordi tollipunkt 499
12.6.6. Re-eksport 499
12.6.7. Eriprotseduuridest üldiselt 500
12.6.8. Tolliprotseduur: tolliladustamine 500
12.6.8.1. Tolliladustamise eesmärk 500
12.6.8.2. Kauba ajutine ladustamine 501
12.6.8.3. Tollilaod 502
12.6.8.3.1. Tollilao definitsioon 502
12.6.8.3.2. I tüüpi tolliladu 502
12.6.8.3.3. II tüüpi tolliladu 502
12.6.8.3.4. Eratolliladu 502
12.6.8.3.5. Vabatsoon 503
12.6.9. Tolliprotseduur: seestöötlemine 503

12.6.9.1. Peatamissüsteem *504*
12.6.9.2. Tagasimaksesüsteem *505*
12.6.9.3. Töötlemine tollikontrolli all *507*
12.6.10. Tolliprotseduur: välistöötlemine *508*
12.6.11. Tolliprotseduur: ajutine import *509*
12.6.11.1. Ajutine import tollideklaratsiooni esitamisega *509*
12.6.12. Tolliprotseduuri lõppkasutus *510*
12.6.13. Tolliprotseduur: transiit *510*
12.6.13.1. Ühistransiidiprotseduuri konventsioon *511*
12.6.13.1.1. Ühistransiidi printsipaal 511
12.6.13.2. Liidu välistransiidi protseduur *513*
12.6.13.3. Liidu sisetransiidiprotseduur ja liidu kauba staatuse tõendamine *513*
12.6.13.3.1. Liidu kauba staatuse tõendamine 513
12.6.13.4. Elektroonne transiidijuhtimise süsteem NCTS *514*
12.6.13.5. Transiidi/julgeoleku saatedokument (TSAD – Transit/Security Accompanying Document) *514*
12.6.13.6. TIR-konventsioon *516*
12.6.13.6.1. TIR-märkmiku täitmine 517
12.6.13.6.2. TIR-vedu 519
12.6.13.7. ATA- ja Istanbuli konventsiooni põhine transiit *522*
12.6.13.7.1. ATA-märkmik 522
12.6.13.8. Muud transiidikokkulepped *524*
12.6.13.8.1. Reini manifest 524
12.6.13.8.2. Ülemaailmse Postiliidu õigusaktidega määratletud transiit 524
12.6.13.8.3. NATO-veod 524
12.7. TOLLIAGENTUURI (-AGENDI) LEPINGUD 525

13. JULGEOLEKU JA TURVALISUSE TAGAMINE 526

13.1. KONTSEPTSIOON 526
13.2. VOLITATUD ETTEVÕTJA STAATUS 529
13.2.1. Sertifikaadi taotlemine *532*
13.2.1.1. AEOC-sertifikaadi kohustuslikkus *532*
13.2.1.2. Lihtsustuste saamise eeldus *533*

14. ELEKTROONNE ANDMEVAHETUS (EDI) LOGISTIKAS 535

14.1. MIS ON ELEKTROONILINE ANDMEVAHETUS EHK EDI? 535
14.2. EDI-AJALUGU – SÜND TRANSPORDISEKTORIS 535
14.3. EDI-STANDARDID 536
14.3.1. EDI-sõnumid transpordivaldkonnas *537*
14.3.2. Tellimus *537*
14.3.3. Tellimuse kinnitus *537*
14.3.4. Saateleht *538*
14.3.5. Vastuvõtukinnitus *538*
14.3.6. Tarnekorraldus *538*
14.3.7. Arve *538*
14.4. MIKS ON EDI KASULIK? 539
14.5. EDI-PROJEKTI ELLUVIIMINE 540
14.5.1. Pane kokku EDI-projekti meeskond *540*
14.5.2. Koosta EDI-projekti plaan *541*
14.5.3. Vali EDI-teenuse pakkuja *542*
14.5.4. Piloteeri ühe partneriga *544*
14.5.5. Kaasa EDI-projekti teised äripartnerid *545*
Soovitatavad kirjandus ja allikad *546*

15. E-KAUBANDUS 547

15.1. ÜLDIST 547
15.2. ÕIGUSLIKUD PROBLEEMID 548

15.3. E-KAUBANDUSE EELISED JA TUNNUSJOONED 549
15.4. E-KAUBANDUSE PEAMISED TÜÜBID 550
15.4.1. Peamised kaubaartiklid e-kaubanduses 551
15.5. TAGASTUSLOGISTIKA 551
15.5.1. Mõiste 551
15.5.2. Tagastuslogistika ajalugu ja määratlus 552
15.5.3. Kaupade tagastamise põhjused 553
15.5.4. Toodete omadused 554
15.5.5. Protsessis osalejad 555
15.5.6. Tagastuste juhtimine 557
15.5.7. Tagastustoimingute kirjeldus ja skeem 558
ELEA EKSPEDEERIJA KÄSIRAAMATU SPONSORID 559

1. SISSEJUHATUS EKSPEDEERIMISVALDKONDA

Jüri Suursoo

Teemad

- Ekspedeerimise mõiste
- Ekspedeerimise ajalugu ja areng
- Ekspedeerimise taustast
- Ekspedeerimisettevõte
- Ekspedeerija otsus

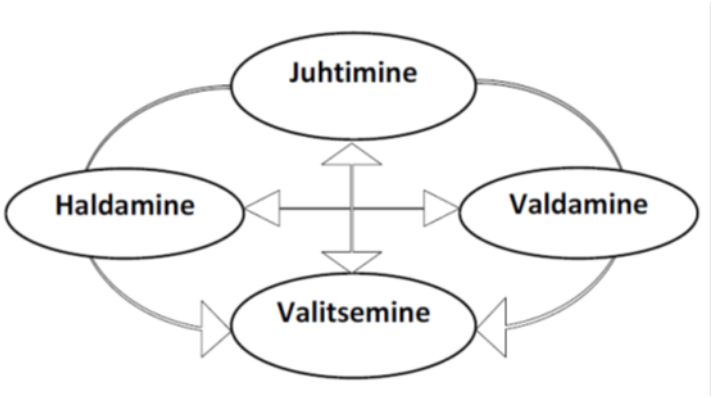
1.1. Ekspedeerimise mõiste

Ekspedeerimine on professionaalne kaubavedude korraldamine. Reeglina mõeldakse selle all kaubavedude korraldamist kellegi teise nimel ja huvides. Eesti keelde on termin tulnud vene laenuna sõnast *экспедирование*. Mitmetes keeltes põhineb mõiste „ekspedeerimine" itaaliakeelsel sõnal *spedire*, mis tähendab saatjat. Rootsikeelses *speditör* ja saksakeelses *Spediteur* võib ära tunda itaaliakeelse sõnatüve. Ka eesti keeles kasutatakse termini „ekspedeerija" asemel „speditöör".

Eesti õigusruumis on ekspedeerimine eeskätt **vedude korraldamine ja sellega kaasnevate teenuste osutamine. Sellisel juhul on tegemist käsundi täitmisega.** (Ekspedeerimislepingule kohaldatakse käsunduslepingu kohta sätestatut, kui käesolevast peatükist ei tulene teisiti)[1]. Sellest tulenevalt on tegemist eeskätt tellijalt käsundi saanuga ehk kliendi agendiga.

Selleks, et ekspedeerimine kui logistikasüsteemides tegutseja defineerida tegevuste kaudu, kirjeldame esmalt korraldamise mõistet.

Korraldamine



Joonis 1.1. Korraldamise osategevused

Korraldamine tarneahelates (või juhtimine laiemas tähenduses) kujutab endast tugevalt integreeritud nelja põhitegevust ja nende omavahelistest mõjutustest tulenevaid lisategevusi.

Selgituseks nende osategevuste sisu kirjeldused.

1. **Juhtimine**. Ülalkirjeldatud koolkonna arusaamadest lähtuvalt saab juhtida üksnes protsesse. Juhtimise objektiks saavad seega olla tarneahelas toimuvad protsessid. Sellest tulenevalt on **ekspedeerimine eeskätt tarneahelates toimuvate protsesside juhtimine**.
2. **Valitsemine**. Valitsemise objektiks on inimesed ehk ekspedeerimispraktikas süsteemi lülides töötavad inimesed. Töötajaid kui isiksusi ei juhita, vaid motiveeritakse või karistatakse seadusandlikus keskkonnas (töölepingud, ametijuhendid, protseduurireeglid jne). Valitsemine kuulub personalitöö valdkonda.

[1] Võlaõigusseadus peatükk 43 § 854 teine lõige: https://www.riigiteataja.ee/akt/123032015075?leiaKehtiv

3. **Valdamine**. Valdamise objektiks on varad, mida süsteemi operaator saab käsundada. Need varad võivad olla kas esemelised (nt töövahendid) või finantsvahendid (nt raha ja nõuded). Varad võivad olla omanduses või renditud ja laenatud. Ekspedeerimise valdkonna seisukohalt on klientuuri **varade valdamine ja nende eest vastutamine oluline valdkond**. Seda valdkonda reguleerib terve rida reegleid, mida käesoleva käsiraamatu kontekstis ka käsitletakse.
4. **Haldamine**. Haldamine on kõigi korraldamise osategevuste paigutamine õigusruumi ehk tuleb määrata seadustest tulenev raamistik tarneahelate korraldamiseks. Haldamise, juhtimise ja valdamise valdkond on käesoleva käsiraamatu teemaks.

Korraldamise osategevuste omavahelised seosed ongi ekspedeerimisvaldkonna põhilised mängureeglid. Teisalt tuleb juurde tuua logistika mõiste. **Logistika on antud kontekstis meetod, mille baasil lahendatakse korraldamist käsitlevad probleemid**. Kaasajal on logistilise mõttelaadi puhul erinevaid lähenemisi, nt kasutatakse terminit „tarneahela korraldamise (või juhtimise) protsess" (ingl k *Supply Chain Management või Supply Chain Process*). Viimase korral tuleb märkida, et ekspedeerimine hõlmab kitsamat valdkonda kui terviklik tarneahela juhtimine, seetõttu on mõistlikum jääda mõiste „logistika" juurde.

1.2. Ekspedeerimise ajalugu ja areng

Oma algsel kujul oli ekspediitor[2] vabakutseline agent, kes **tegutses kliendi agendina**, seega oli ekspedeerimine seotud vaid tollimise ja veoste vahendamisega. Alles 20. sajandi teisel poolel, kui algasid konteinerveod ja kasvasid autoveod, **hakkasid ekspediitorid võtma endale suuremat vastutust kõigi transportimisega seotud toimingute eest ja laiendasid oma teenuste valdkonda**. **Ühelt poolt oli see vastutulek klientuurile, teisalt tingis seda konkurents ja kolmandaks logistilise mõttelaadi areng majanduses tervikuna**. Ekspedeerimisettevõtted[3] asutasid oma veofirmad või ostsid juba valmis ettevõtted. Seati sisse oma veoühendused eri maadega, osteti transpordivahendeid, müüdi terveid ekspedeerimis- ja veopakette, mis võisid sisaldada juba väga laiaulatuslikku kaubakäitlemist. Ekspedeerimistegevuses toimus integreerumise protsess analoogselt logistika arengus toimuvaga. Tänapäeval tegutsevad rahvusvahelisi vedusid korraldavad ettevõtted ka ekspedeerijatena. Selline suund on jätkunud praeguseni ja elektroonilise infoedastuse kasvades on arenenud ka müüdav toode.

Automaatse andmetöötlusega ekspedeerijate ladudes suudetakse kliendile keerulisi automatiseeritud raamatupidamis-, sorteerimis-, ümberpakkimis- ja muid laoteenuseid pakkuda.

1.3. Ekspedeerimise taustast

Nii kaubanduslepingu osapooled kui ka ekspediitorid puutuvad kokku terve rea probleemidega, mis on põhjustatud olulistest erinevustest lepinguosaliste taustades. Eelkõige on tegemist geograafiliste regioonide vahel toimuva kaubavahetusega, kus on kultuurilised erinevused, erinev suhtlemiskeel ning majanduslik, poliitiline ja seadusandlik keskkond. Tegemist on mitmekihiliste ja -palgeliste keskkondadega. Ekspedeerimisel tuleb kõigi nende faktoritega arvestada.

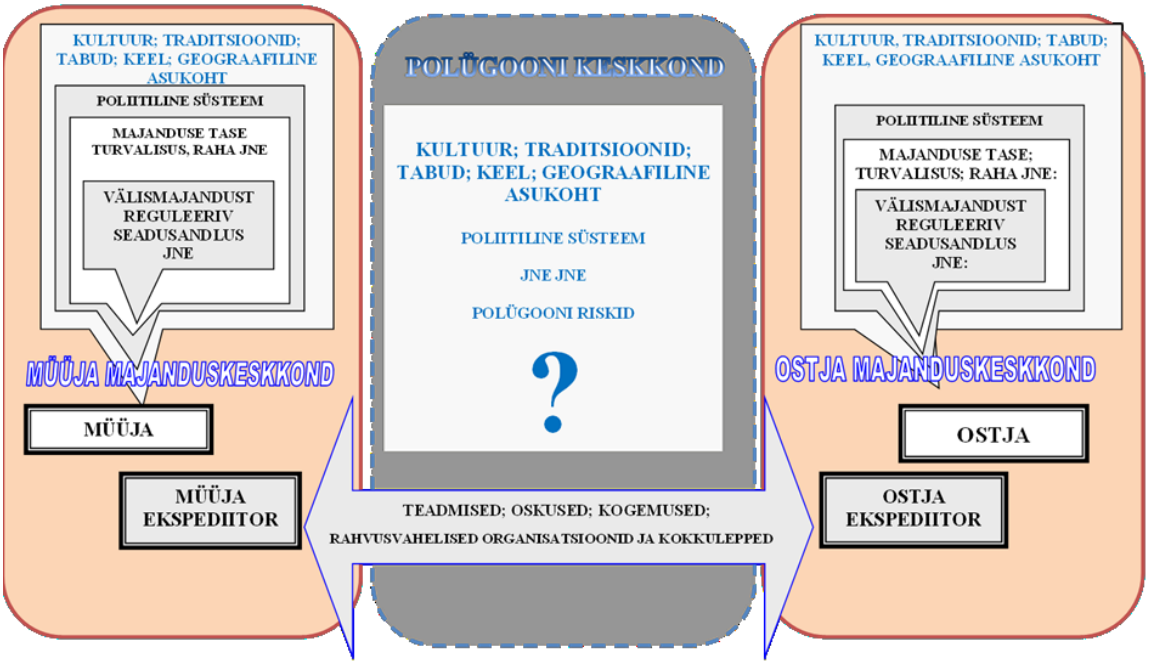
Ekspedeerimistegevuses saab keskkonnamõjude minimeerimiseks tugineda rahvusvahelisele praktikale ja rahvusvahelistele kokkulepetele. Sellisteks kokkulepeteks on WTO (*World Trade Organisation*) reeglistik, rahvusvahelised konventsioonid veoliikide lepingutest, rahvusvahelised tollikokkulepped ning Rahvusvahelise Kaubanduskoja (ICC) soovitused ja reeglid.

Teisalt peame arvestama, et ekspedeerimine kui tegevusala ei saa toimida makrologistilise taustata. Selleks, et kaubad saaksid liikuda, peavad olema selleks loodud eeldused, nagu:

- teedevõrk, sadamad, lennuväljad, transporditerminalid;
- usaldusväärsed pangad ja toimiv raharinglus;
- usaldusväärsed kindlustusfirmad piisavate teenustega;

[2] Antud käsiraamatu kontekstis on mõiste „ekspediitor" füüsiline isik, spetsialist
[3] Mõiste „ekspedeerija" on kaesoleva käsiraamatu kontekstis äriettevõte

- toimiv telefoni- ja andmeside ning postiteenused;
- teenindus ja tanklad;
- spetsialistid ja koolitus;
- toll ja piirikontroll;
- füto-sanitaarteenistus;
- konkurentsivõimelised veondusettevõtted;
- ladustamise võimalused;
- üheselt mõistetav seadusandlus ja maksusüsteem jne.



Joonis 1.2. Ekspedeerimise keskkond

Polügooni ka **transpordipolügooni** all (vaata ülaltoodud joonis 1.2.) mõistetakse geograafilist ruumi kus antud kaupade veoprotsess läbi viiakse ja kus asub selleks vajalik taristu. Polügoon peab võimaldama alternatiivseid lahendusi, seega on laiem mõiste kui maršruut.

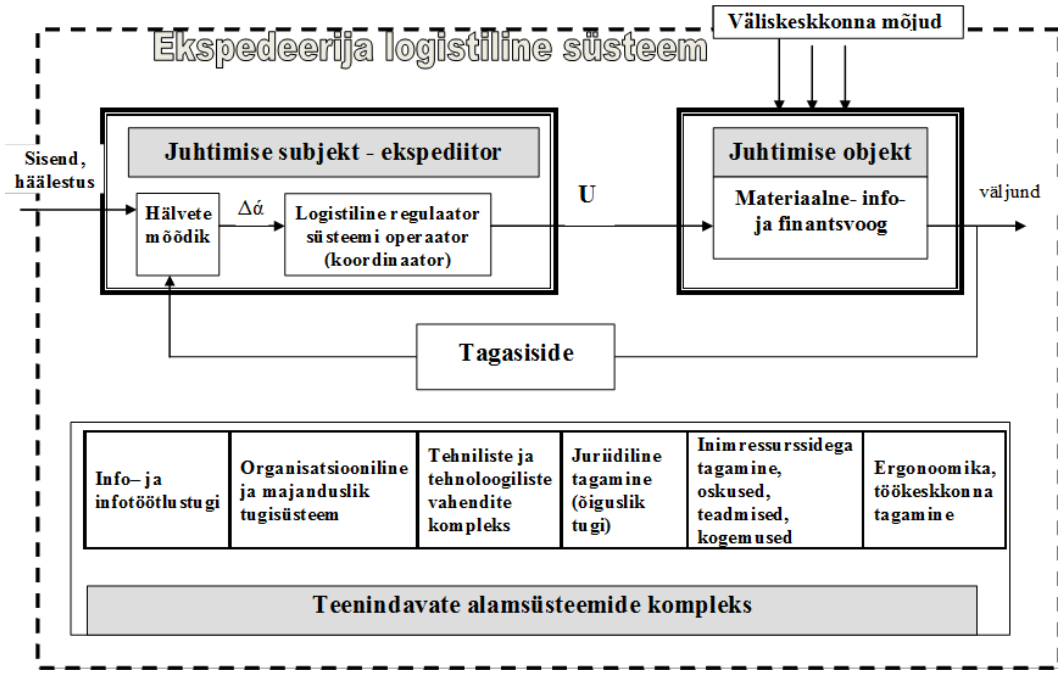
Seega nõuab ekspedeerimine väga suurt koostööpartnerite võrgustikku ja põhineb eeskätt koostöösuhetel. Ühelt poolt on see eelduseks sünergia tekkeks ja edukaks tööks, teisalt aga peidab piisavalt riske ja nõuab seega täpsust ja pühendumist oma missioonile.

1.4. Ekspedeerimisettevõte

Ekspedeerimisettevõtte tegevus põhineb eespool kirjeldatud (punktis 1.1) vedude korraldamisel, õigemini väljendudes korraldamise osategevustel. Põhitegevusel ehk protsessi juhtimisel on erinevad piirangud.

- Piirangud, mis tulenevad õigusruumi nõuetest (haldamise valdkond).
- Majanduslikud piirangud, nii operaatori kui ka kaubasaatjate/-saajate poolsed.
- Sotsiaalse keskkonna ja kultuurilised piirangud.

Sellest tulenevalt on ekspedeerimine ja kogu logistikavaldkonna tegevus võimalik kindlates raamides, mille määrab eespool kirjeldatud (punktis 1.3) tegevuskeskkond. Ettevõtte tegevust iseloomustab järgmine joonis.



Joonis 1.3. Ekspedeerimisettevõtte toimemudel

Tänapäeval toimub ekspedeerimisettevõtete ja veondusettevõtete integratsiooniprotsess ja seetõttu on raske eristada nn puhast ekspedeerimisettevõtet. Nii veondus- kui ka ekspedeerimisettevõtted pakuvad transpordi- ja ekspedeerimisteenuseid. Samal ajal laieneb tegevusvaldkond teistele logistikavaldkondadele (laondus, infovahendus jne). Ekspedeerimisettevõtted võivad olla globaalsel turul tegutsevad, kes omavad globaalset liinidevõrku või lokaalsel turul tegutsevad. Sellest tulenevalt on ettevõtte ülesehitus ja struktuur erinev. Suurte ettevõtete puhul on reeglina eraldi impordi- ja ekspordiekspedeerijad. Seal võib olla ka eriosakondi.

Organisatsioonimudeleid on ilmselt sama palju, kui on ekspedeerimisfirmasid. Põhielemendid on kõikides logistika- ja ekspedeerimisfirmades siiski üldjoontes samad. Nad on erakapitalil põhinevad äriühingud ja neist suur osa on aktsiaseltsid või osaühingud, kus otsustav roll kuulub aktsionäride või osanike üldkoosolekule. Euroopa integreerumine ja selle transpordipoliitika vabamaks muutumine sunnib logistika- ja ekspedeerimisfirmasidki oma jõude koondama ning moodustama üha suuremaid üksusi.

Kõrvuti kontsentratsiooniga ekspediitorfirmade osas töötavad edukalt koostöösuhetele rajatud ekspediitorettevõtete võrgud, mis on oma teenuste pakkumisel suurfirmadest tihti operatiivsemad ja paindlikumad. Seda soodustab ka infotehnoloogia kiire areng ja uued infotehnoloogilised lahendused.

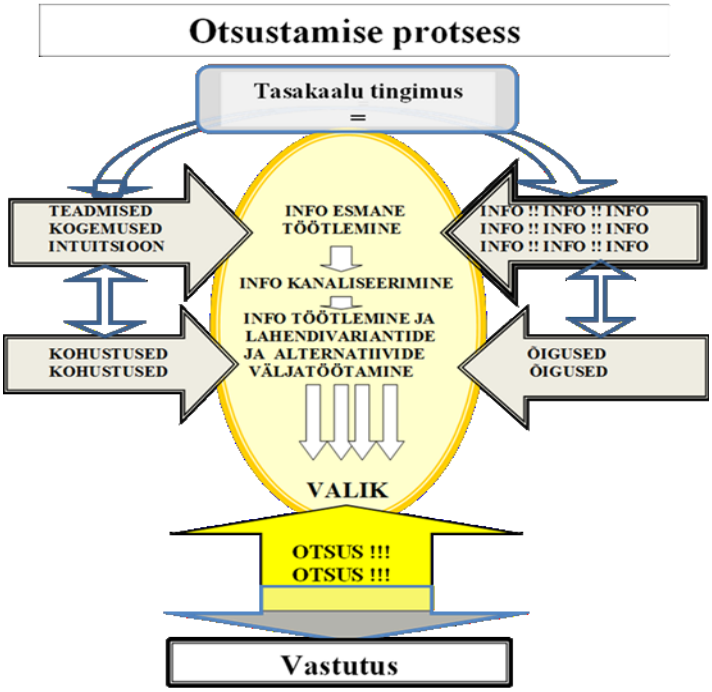
1.5. Ekspedeerija otsus

1.5.1. Otsustamine logistilisel planeerimisel

Milleks on vaja teha otsuseid? Otsustamine on iga protsessi juhtimise vältimatu kaasnähtus. Selleks, et teha otsuseid, peavad olema täidetud mõningad eeltingimused. Need oleksid:

- otsustaja peab omama piisavalt teadmisi, oskuseid ja kogemusi juhitava protsessi kohta;
- otsustajal peab olema piisav ja küllaldane info protsessi kulgemise kohta;
- otsustajal peab olema õigus vastu võtta otsuseid;
- otsustajal peab olema kohustus juhtida vaadeldavat protsessi ja vastu võtta otsuseid;
- otsustamiseks on vaja, et oleks alternatiivseid lahendeid, vastasel korral ei toimu otsustamist, vaid fakti nentimine.

Otsuse vastuvõtmine on seega iseenesest protsess. Selliseid protsesse uurib sotsiaalpsühholoogia. Otsustamisprotsessi kaudu kujuneb otsustaja vastutus protsessi tulemuslikkuse üle. Otsustamisprotsessi on kujutatud joonisel 1.4.



Joonis 1.4. Otsustamisprotsess

Oma olemuselt on otsus valik alternatiivsete võimaluste vahel, mis eeldab piisava ja täpse informatsiooni olemasolu ja oskust seda informatsiooni kasutada. Praktikas esineb siiski tihti olukordi, kus tuleb otsustada ebapiisava info korral. Sellisel juhul aitavad kogemused ja intuitsioon. Infotehnoloogia ja andmeedastuse kiire areng kaasajal on kaasa aidanud info paremale kättesaamisele ja seega ka õigete otsuste tegemisele.

Otsustamisprotsessi teiseks eelduseks on juhtimisstruktuurist tulenev õiguste ja kohustuste jaotus. Esmalt peab otsustajal olema kohustus protsessi juhtida. Selleks peavad tal olema lisaks kohustusele ka õigused vastu võtta otsuseid. Asjaolu, et **õigused ja kohustused peavad olema tasakaalus**, on eriti oluline dünaamilistes süsteemides toimuvate protsesside korral, nt logistilised protsessid transpordisüsteemides.

Otsustamine toob kaasa otsustaja **vastutuse protsessi tulemuslikkuse** ja häireteta kulgemise eest. **Seega, otsustamiseta ei teki ka vastutust.**

1.5.2. Logistilised otsused

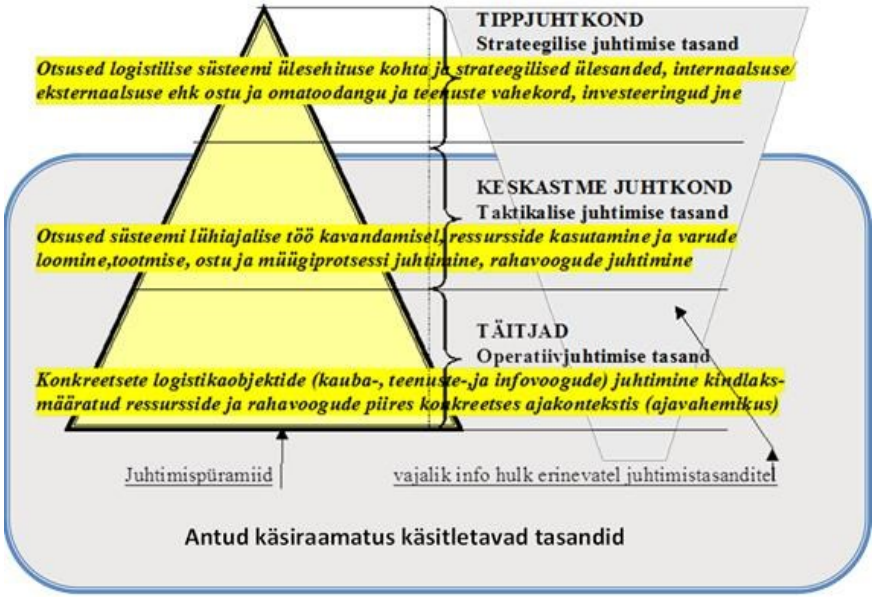
Logistilised otsused on otsused, mis on vajalikud logistilises süsteemis toimuvate protsesside juhtimiseks. Eeskätt on need muidugi materiaalse voo ja sellega seotud infovoo juhtimiseks, kuid ka finants- ja teenustevoo juhtimiseks vajalikud otsused, mis on osa majandustegevust puudutavatest otsustest.

Nagu kõik ettevõtte majandustegevust käsitlevad otsused, jagunevad ka logistilised otsused oma tasemelt kolmeks:

- strateegilised,
- taktikalised,
- operatiivsed.

Oma asendist tulenevalt täidavad eri tasanditel vastuvõetavad otsused siiski ühtset eesmärki, kuid on oma mõjult ja mõju kestvuselt erinevad. Logistiliste otsuste tasemed on näitlikult kujutatud

joonisel 1.5. Tähelepanu tuleb tasemete eristamisel pöörata info erisustele, mis on vajalik eri tasemetel otsuste vastuvõtmiseks.



Joonis 1.5. Juhtimisotsuste tasandid

Mõned autorid (Ballou jt) on jaganud logistika juhtimistasandid ja -otsused neljale tasandile:

- tippjuhtkond – strateegilised otsused;
- keskastme juhtkond – taktikalised otsused;
- järelevalve- ehk kontrollorganid – operatiivtegevuse järelkontroll ja tagasiside;
- täitjad ehk operatiivtasand – operatiivsed otsused.

Sellise jaotusega on rõhutatud operatiivtegevuse olulisust ja selle kontrolli vajadust ning tagasisidel põhinevate korrektsiooniotsuste tegemise vajadust. Sellisel juhul on operatiivtasand reeglina rutiinne täitevtegevus, kus otsustamisprotsess on minimaalne ja selle tõttu ka vastutus ebapiisav, mistõttu ta nõuab järelevalvet.

Logistilisi otsuseid võib nende mõju seisukohalt jagada lühi- ja pikaajalisteks.

Lühiajalised otsused kujutavad endast otsustusi, mis võetakse vastu lähiajal toimuvate sündmuste kohta ja mille jaoks on kogunenud piisav informatsioon ning mille toime on lühiajaline. Lühiajalise toimega otsuseid võetakse reeglina vastu operatiiv- või taktikalisel tasandil. Sellised otsused võib jagada: **taktikalised**, **operatiivsed** või **automaatsed**. Viimased on sellised, kus kogu ettevalmistav töö on tehtud arvutiprogrammide abil, nt laovarude jälgimine ja juhtimine, veoprotsesside jälgimine jne.

Ekspedeerijate tegevus ja otsuste vastuvõtmine kuulub reeglina lühiajaliste otsuste valdkonda ja otsustamisprotsess peab olema kiire.

Pikaajalise mõjuga otsustuste tegemiseks on vajalik eelnev andmete kogumine ja analüüs. Need otsused on reeglina strateegilise tasandi otsused ja neid jaotatakse valdkonniti, s.o milliste valdkondade kohta see on vastu võetud või võetakse, nt:

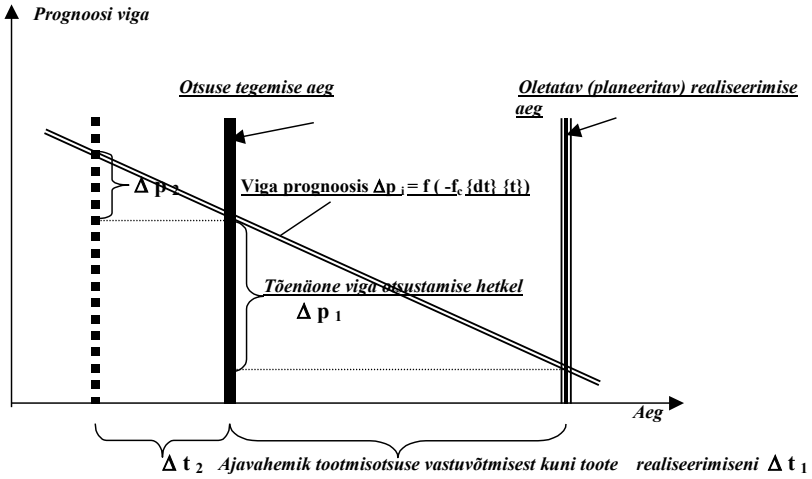
- asukoha valikuga seotud otsused;
- turvalisuse tagamine ja volitatud ettevõtja staatuse taotlemine;
- transporditeenuste strateegia, nt alltöövõtjate, osutatavate teenuste valik ja spetsialiseerumine;
- laoteenuste ja terminaliteenuste kavandamine, ladude arendamine;
- andmeedastus ja -vahetus;
- kaupade käitlemine ja pakendamine jne.

Pikaajalise mõjuga otsuste vastuvõtmiseks ja eelnevaks analüüsiks on vajalik spetsialistide kaasamine ja see nõuab seega pikemaajalist ettevalmistamist ja ressursse. Strateegiliste otsuste vastuvõtmiseks vajalik infovoog on reeglina mahukas ja nõuab eelnevat töötlemist ning analüüsi. Samas on oluline, et saadav töödeldud info oleks piisav otsuse vastuvõtmise ajal ning et otsus võetakse vastu õigeaegselt.

Oluliseks faktoriks on otsuse tegemise aeg, kui palju enne sündmust või käivitatavat protsessi otsus vastu võetakse. Mida pikem on see periood, seda tõenäosem on viga otsuses ehk **liiga varajases otsuses on vigade tõenäosus suurem.**

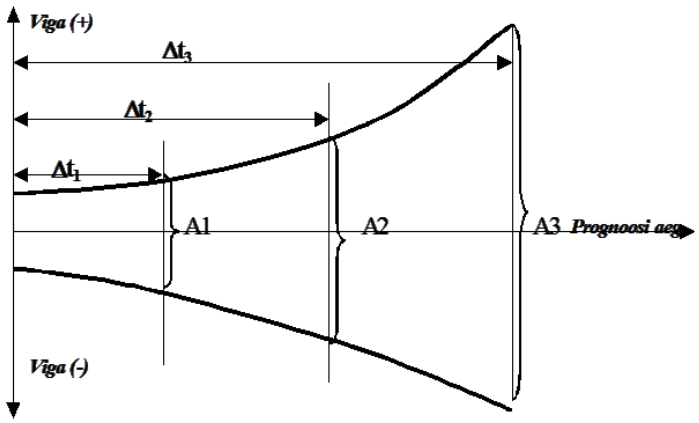
Otsustamine logistilises süsteemis peab olema ajastatud, seda ei tohi teha vara ja kiirustades ega ka liiga hilja, mis võib kaasa tuua koostöösüsteemide tõrkeid ja tarbijale pakutava toote või teenuse väärtuse languse või kvaliteedi halvenemise.

Kuidas määrata otsustamiseks õige aeg? Eeskätt peab otsustamiseks olema piisav informatsioon ja teiseks tuleb minimeerida ajalisest distantsist tulenevat viga. Mida varem tehakse otsused, seda ebapiisavam on informatsioon ja seda suurem on vea võimalus. Mida hiljem tehakse otsus, seda täpsem ta tuleb, kuid seab ohtu protsessi õigeaegse alustamise või lõpetamise (vt joonist 1.6). Valdav osa ekspedeerimisotsustest tehakse vahetult enne teenuse osutamist või piisavalt lühikese ajavahemikuga enne teenust. Otsustamise viga ei tulene seega tavaliselt ajafaktorist, vaid puudulikust infost. Teatavat mõju võib ajafaktor põhjustada taktikaliste otsuste korral, nt pikaajaliste veo- ja ekspedeerimislepingute korral, tarifitseerimisel ja kus väliskeskkonna muutused võivad vea põhjustada.



Joonis 1.6. Otsuse vea ja vastuvõtmise aja sõltuvus logistilises süsteemis

Skeemist saab järeldada, et logistilises süsteemis tuleb otsused tootmise alustamiseks vastu võtta nii hilja kui võimalik, kuid mitte hiljem kui minimaalselt lubatav ehk minimaalne aeg protsessi käivitamiseks.



Vea suuruse muutus sõltuvalt ajast ei ole lineaarne funktsioon, nagu joonisel 1.6 on käsitluse lihtsustamiseks kajastatud. Tegelikult on hälbe tõenäosuse puhul tegemist eksponentaalse seosega. Vaata joonist 1.7.

Joonis 1.7. Vea amplituud

Joonistest 1.6 ja 1.7 võib teha järgmised järeldused.

1. Selleks, et teha prognoosimisel võimalikult väike viga, on oluline, et logistilises ahelas oleks kaupade ja teenuste liikumine võimalikult kiire.
2. Eraldi tasub igas konkreetses logistilises süsteemis analüüsida positiivse ja negatiivse hälbe mõju eripära. Kumb toob kaasa suuremad negatiivsed järelmõjud?

Hästitoimivas organisatsioonis on informatsiooni kogumine, töötlemine ja kanaliseerimine kuni iga töötajani analüüsitud, läbimõeldud ja planeeritud. Otsuse vastuvõtmiseks eri tasanditel töötavate töötajate poolt on oluline, et infovoogude suunamisel oleks nendega arvestatud.

Konkreetsetele logistilistele otsustele võidakse seada näiteks järgmised eesmärgid:
- seotud käibekapitali vähendamine;
- protsessi kestvuse lühendamine;
- ringluskiiruse suurendamine (eeskätt finantsressursside);
- tarbijate nõudluse rahuldamine;
- tootmisressursside võimalikult tootlik kasutamine.

Nagu eespool kirjeldatud, jagunevad logistilised otsused strateegilisteks, taktikalisteks ja operatiivotsusteks. Samas erinevad eeskätt strateegilised ja taktikalised otsused nii oma toimelt kui ka mõjualalt. Nendest erisustest tulenevalt jaotatakse otsuseid mitmeti. Üks võimalustest jaotada otsuseid võiks olla alljärgnev.

Taktikalise taseme otsuseid võib eeskätt jagada nende toimeala seisukohalt: hanke-, tootmis- ja jaotuslogistikaalasteks otsusteks.

Tootmislogistilised otsused käsitlevad teenuste planeerimist. Otsuse vastuvõtmisel tuleb arvestada tugiotsustega. Tootmislogistilisi otsuseid jagatakse kolmeks: ligikaudseteks, täpseteks ja tellimusjärgseteks planeerimisotsusteks. Täpseid ja tellimusjärgseid otsuseid võib pidada ka operatiivtasandi otsusteks.

Ligikaudsete planeerimisotsuste hulka kuuluvad sellised otsused, nagu:
- teenuste planeerimisega alustamine;
- vajalike sisendite (alltöövõtjate) vajaduse hindamine, nende kvaliteedi ja mahu määramine;
- teenuste kvaliteedi (standardite) määramine ja sellest tuleneva aja, tehnoloogia ja seadmete valik.

Logistilist voogu mõjutavad turundustaktikalised otsused tulenevad otseselt müügitulemustest või müügiprognoosist. Müügiprognoos põhineb samal ajal tootmise ligikaudsele planeerimisotsusele. **Turundustaktikalised** otsused võivad olla:
- põhimõttelised müügiotsused;
- majanduslikud otsused, mis käsitlevad hinda, maksmisviise, hinnaalandusi jne;
- ajafaktorist tulenevad teenuste müügiotsused;
- tellimiste vastuvõtmisega seonduvad otsused.

Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid

1. Jüri Suursoo. **Transpordisüsteemide logistika ja ekspedeerimine**. Tallinna Tehnikakõrgkool, 2010.
2. Jorma Lehtonen, Antti Lehmusvaara Logistiikka **yrityksen kilpailutekijänä Markkinointi** instituutti
3. Reijo Oksanen **Kuljetustuotanto ja – talous. 2004**

Tagasi sisukorda

2. EKSPEDEERIMISE SISU JA EKSPEDEERIJA ROLLID

Jüri Suursoo

Teemad

- Ekspedeerimise teoreetilised alused ja objekt
- Teenuste voog (jada)
- Ekspedeerija klassikalised rollid teenuste osutamisel
- Kokkuvõtteks ekspedeerimisest ja ekspedeerijast
- Ekspedeerimisteenustele seatavad eesmärgid
- Eesmärgistatus ja spetsialiseerumine
- Teenuste turundamise põhimõtted

2.1. Ekspedeerimise teoreetilised alused ja objekt

Transpordilogistika objektiks on kas reisija (reisijatevoog) või materiaalne voog, koos temaga kaasnevate info-, teenuste ja finantsvooga. Veosteveo süsteemis on objektiks järgmised.

1. **Kaubavoog** (ka materiaalne voog, materjali voog jne):
   - **teenuste voog**;
   - **infovoog** (õigem oleks defineerida teenuste jadana);
   - **finantsvoog** (rahavoog).

Sellele lisanduvad veel järgmised.

2. **Varud** – moodustatakse tarneahelate toimimise riskide vähendamiseks ja mõnede tarnekanalite omapärast tulenevalt. Varud võivad olla ladudes või lühiajaliselt terminalides. Varud on alati kuluallikaks ja varude optimeerimine on logistika üks põhieesmärke. Varude suurus sõltub ekspedeerimisteenuste ühest olulisest kvaliteedinäitajast ehk teenindussagedusest.
3. **Sekundaarne voog** – transpordivaldkonnas käsitleme sekundaarse voo mõiste all transpordipakendite (taaskasutatavad alused, kastid jne) ja veoühikute (konteinerid, vahetatavad furgoonid ja teiste intermodaalsete tehnoloogiate veoühikute) ringlust ja selle ringluse korraldamist. Sekundaarse voo korraldamine on ressursimahukas tegevus ja tema kulud kajastuvad kaupade veohindades.

2.1.1. Kaubavoog

Kaubavoog (kirjanduses kasutatakse ka **terminit materiaalne voog**) **on toore, komplekteeritavad või toode, millele ajas ja ruumis liikumisel teatava intervalli läbimisel lisandub lisaväärtus teenuste (transport, ladustamine jne) või tehnoloogilise töötlemise tulemusena.**

Juhul, kui puudub ajaline intervall järgmiseks etapiks, **muutub kaubavoog kaubavaruks**.

Praktilises logistikas iseloomustavad kaubavoogu tema kulgemine geograafilises ruumis, seega alg- ja lõpppunkt, marsruut ja ajafaktorid, nagu liikumise aeg, kiirus, kaubavoo intensiivsus jne.

Transpordipraktikas jaguneb kaubavoog **saadetisteks, mida iseloomustavad tema nimetus, mass, mõõtmed, omadused, pakend, markeering**, väliskaubanduslikes tehingutes ka **kaubakood kui kaubaga seotud kohustuste kandja**.

Sõltuvalt kaubavoo omadustest ja parameetritest, on kaubavoogude käsitlemisel ja nende juhtimisel erinevusi ja teatud tinglikkusega eristavad autorid kaubavoogusid 10–12 omaduse põhjal. Nende omaduste matemaatiline kirjeldamine annab võimaluse süsteemseks matemaatiliseks analüüsiks ja teoreetiliste mudelite väljatöötamiseks. Ekspedeerimispraktika seisukohalt on olulised mõned neist, mida järgnevalt kirjeldame.

1. **Sõltuvalt kaubavoo pidevusest, jaotatakse kaubavood:**

- **pidevad kaubavood**, kus kauba liikumise marsruudil toimub pidev kaupade liikumine (nt torujuhtmetranspordi korral):

$$\mathbf{Q = \int t(t)dt;} \qquad [2.1.]$$

- **diskreetsed kaubavood**, kus kaubavoog moodustub saadetistest, mis liiguvad ajaliste intervallide järgi:

$$Q = \sum_{i=1}^{n} q_i \qquad [2.2.]$$

Kus Q- kaubavoog
q_i- saadetis
t- aeg

Ekspedeerimise tavapraktikas on tegemist diskreetsete kaubavoogudega, ainult makromajanduse tasemel võib teatud tingimustel rääkida pidevatest kaubavoogudest, nt naftasaaduste transiidil jne.

2. Regulaarsusest sõltuvalt:

- **determineeritud kaubavood**, see tähendab et igal ajahetkel on kaubavoo parameetrid määratletavad:

$$\mathbf{Q = f(t);} \qquad [2.3.]$$

- **stohhastilised** (ka tõenäoselt juhuslikud) kaubavood, mille puhul kaubavoo parameetrid on igal ajahetkel prognoositavad teatud tõenäosusega, pikemas perspektiivis aga piisavalt suure tõenäosusega:

$$p(Q_f) = \lim \sum_{t=0}^{T} p_t(Q_{ft}) \to 1 \qquad [2.4.]$$

kus $p_t(Q_{ft})$ – kaubavoo parameetri tõenäosus konkreetsel ajahetkel;
$p(Q_f)$ – kaubavoo parameetri tõenäosus ajaperioodil – ΔT.

Mikrologistilistes süsteemides opereerimisel on reeglina tegemist determineeritud kaubavoogudega ja see on ka valdava osa transpordisüsteemide üks eesmärke kaubavoogude juhtimisel. Kaasaja infotehnoloogia annab selleks piisavad võimalused.

Kaubavoogude prognoosimine makrologistilises süsteemis, sh infrastruktuuri arendamisel, põhineb stohhastilistel meetoditel. Samuti võime stohhastiliste kaubavoogudega opereerida terminalide, üldkasutatavate ladude ja muude mikrologistika objektide töö planeerimisel.

3. Stabiilsusest lähtuvalt:

- **stabiilsed kaubavood**, kus kaubavoo parameetrid on stabiilsed teatava ajavahemiku jooksul:

$$\mathbf{Q = f(t) = const;\ t_1 < t < t_2;} \qquad [2.5.]$$

- **ebastabiilsed kaubavood**, kus kaubavoo parameetrid on vaadeldavas ajaühikus muutuvad suurused:

$$\mathbf{Q = f(t) \neq const.} \qquad [2.6.]$$

Tavapraktikas on reeglina tegemist ebastabiilsete kaubavoogudega, mis muutuvad ajas (nädalas, kuus, sesoonselt). Mida stabiilsem on kaubavoog, seda odavam on tema käitamise ja juhtimise protsess.

4. Kaubavoogude muutumise seisukohast:

- **statsionaarsed kaubavood**, kus kaubavoo intensiivsus on jääv suurus:

$$\mathbf{\lambda = n / t = const,} \qquad [2.7.]$$

kus
λ – kaubavoo intensiivsus;
n – kaubaühikud, saadetised;
t – ajaperiood;

- **mittestatsionaarsed kaubavood**, kus kaubavoo intensiivsus on vaadeldaval ajaperioodil muutuv:

$$\lambda = \mathbf{n / t \neq const}. \qquad [2.8.]$$

Kaubavoo intensiivsus on otseselt korreleeruv sellise praktikas olulise kvaliteedinäitajaga nagu tarnesagedus. Samuti sõltuvad sellest logistilised kulud.

5. Kaubavoo elementide liikumise järgi:

- **püsiva kiirusega** liikuvad kaubavood, kus:

$$\mathbf{V = const \text{ ja } L = V*t}; \qquad [2.9.]$$

- **muutuva kiirusega** liikuvad kaubavood, kus

$$\mathbf{V \neq const.} \qquad [2.10.]$$

See tähendab, et kaubad liiguvad eri etappidel erineva kiirusega, võivad marsruudil peatuda jne. Praktikas on reeglina tegemist viimasega ning see nõuab vaheladustamist ja seega ka täiendavaid kulutusi.

6. Perioodilisuse seisukohalt (tarnesageduse seisukohalt):

- **perioodilised kaubapartiid** (kaubavood) on kindla perioodilisusega T saabuvad (lähtuvad) kaubavood (partiid):

$$\rho = \mathbf{f\,(T),} \text{ kus } \mathbf{T = const}; \qquad [2.11.]$$

- **ebaühtlase perioodilisusega** kaubavood on muutuva perioodilisusega saabuvad (lähtuvad) kaubavood või nende elemendid:

$$\rho = \mathbf{f\,(t),} \text{ kus } \mathbf{t_i \neq T;\ t - var}. \qquad [2.12.]$$

Ebaühtlase perioodilisusega kaubavooge võib omakorda eristada**:**

- rütmiliselt muutuvad kaubavood (nt sesoonselt) ja
- ebarütmilised kaubavood.

7. Oma keerukuselt jagunevad kaubavood:

- lihtsad (diferentseeritud) vood, kus kaubavoog koosneb ühte tüüpi objektidest:

$$\mathbf{q} = \{q_i\}; \qquad [2.13.]$$

- keerukad (integreeritud) vood, kus kaubavoog koosneb eritüübilistest objektidest:

$$q = \sum_{i=1}^{n} q_i \qquad [2.14.]$$

Lihtsate kaubavoogude puhul (Eesti tingimustes võib näiteks tuua naftasaaduste, metallide, väetiste ja teravilja transiidi) on tehnoloogia alati üheselt määratav. Reeglina on tegemist suurte kaubapartiidega.

Integreeritud voogude puhul ei ole kaubapartiide käitamise tehnoloogia alati ettemääratav ja nõuab seega olulisemalt suuremaid kulutusi ja infovoogude juhtimise täpsemat ajastamist.

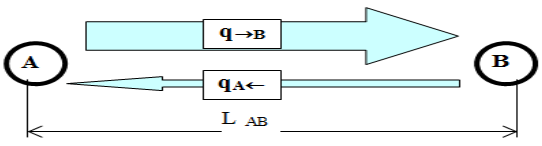
8. Kaubavoogude balansseerituse (tasakaalu) seisukohalt:

- balansseeritud kaubavood, kus päri- ja tagasisuunalised kaubavood on võrdsed:

$$\mathbf{q_{\rightarrow B} = q_{A\leftarrow}}, \qquad [2.15.]$$

- disbalansseeritud kaubavood:

$$\mathbf{q_{\rightarrow B} \neq q_{A\leftarrow}}. \qquad [2.16.]$$



Antud näitaja on eriti oluline ekspedeerimistegevuses ja näitab kaubavoogude tasakaalustatust geograafiliste punktide või piirkondade vahel. Seda suhet iseloomustatakse disbalansiteguriga:

$$\mu = \frac{q_{A\leftarrow}}{q_{\rightarrow B}}$$, kus nimetajas on suurem näit, $q_{A\leftarrow} < q_{\rightarrow B}$; $1 \geq \mu$. [2.17.]

Esitatud näitaja mõjutab otseselt kulutusi logistilises kanalis ja määrab veovahendite kaubaruumi kasutamise.

Kokkuvõtteks
Eespool kirjeldatud **klassifitseerimise põhimõtted on kasutatavad lisaks kaubavoogudele ka info-, teeninduse ja finantsvoogude puhul** ja annavad võimaluse analüüsida logistilisi süsteeme ning ahelaid. Teisalt võimaldavad need süsteemid välja arendada **stohhastilisi arengumudeleid** ning analüüsida võimalikke arengustsenaariumeid logistiliste teenuste ja süsteemide arendamiseks.

Kaubavoog oma omadustelt ja parameetritelt on mitmepalgeline ja seab ekspedeerimisteenustele oma olemusest tulenevalt kõrged nõudmised. Kaubavoogude eripärad on üks oluline põhjus transpordisüsteemide ja ettevõtete spetsialiseerumisele.

2.1.2. Rahavoog (ka finantsvoog)

Rahavoog logistikas on logistilises süsteemis ringlevate rahaliste vahendite suunatud liikumine logistilises süsteemis ja logistilise süsteemi ja väliskeskkonna vahel eesmärgiga tagada kaubavoogude ja sellega kaasnevate teenuste ja info liikumine.

Definitsioonist järeldub, et:
1) logistiline rahavoog ei ole iga raha liikumine, vaid üksnes **rahaliste vahendite suunatud liikumine**;
2) rahaliste vahendite suunatud liikumise **eesmärgiks peab olema kaubavoogude** ja sellega kaasnevate teenuste ja infovoogude **juhtimine**;
3) rahaliste vahendite suunatud liikumine on kas logistilises süsteemis endas või logistilise süsteemi ja väliskeskkonna vahel.

Rahavood liiguvad kaubavoogudega vastupidises suunas (ühe logistilise ahela üksikute lülide puhul võib see olla ka vastupidi).

Rahavoogude all tuleb mõista:
- finantsvahendeid, mille hulka võivad kuuluda ka väärtpaberid (tšekk, vekslid, võlakirjad jm kohustused müüja kasuks); kaupade vahetamine, tasaarveldamine ehk kliiring jne;
- erinevaid krediidi müümise ja tasumise viise, nagu lunatasu, dokumentaalinkasso ja akreditiiv.

Neid rahavoogude praktilise juhtimise viise ja meetodeid ekspedeerimispraktikas vaadeldakse kaupade ostu-müügilepingut käsitlevas osas. Rahavoogude juhtimisel tuleb arvestada:
- finantsvõimalused ei ole piiramatud ja nad on reeglina piiratud, seega ka kogu protsess omab kindlaid piiranguid;
- rahal on oma hind (mida väljendavad nii laenu- kui ka hoiuseintressid, samuti ka omakapitali hind);
- rahavoog on kõrgendatud tähelepanu objekt, seega nõuab erilisi kaitseabinõusid.

Kaasaegne rahvusvaheline kaubandus nõuab hea makrologistilise taustsüsteemi olemasolu. Selle all on mõeldud finantsinstitutsioone, nagu pangad ja kindlustuskompaniid.

2.1.3. Infovoog

Infovooks nimetatakse kõnes, kirjas või elektroonsel teel edastatud teateid, mis on genereeritud kaubavoost, eesmärgiga saavutada püstitatud logistiline eesmärk.

Info on vajalik juhtimisotsuste vastuvõtmisel kõigil juhtimistasanditel. Sellest tulenevalt tuleb infovood jagada väliskeskkonna ja logistilise süsteemi vahelisteks ja süsteemi sisesteks

infovoogudeks. Kogu süsteemiväline infovahetus ei oma logistilise süsteemi seisukohalt tähtsust ja seetõttu tuleb esmalt muust informatsioonist eraldada.[4]

Kogu süsteemisisene logistiline infovoog tuleb kanaliseerida selliselt, et ta jõuaks info kasutajani, jõuaks sinna õigeaegselt ja oleks puhastatud mittevajalikust informatsioonist ehk mürast.

Esmane infovoog saab alguse tarbijalt ehk laiemas mõttes turult. Esmase infovoo formeerimisel tuleb tagada, et kajastatud oleks turu trend, info konkureerivate kaubavoogude ja teenuste osas, muud väliskeskkonna mõjusid iseloomustavad näidud (nt ostuvõime, mood jne). Esmase infovoo töötlemine peab andma sisendid strateegiliste, taktikaliste ja operatiivplaanide ja tegevuse jaoks ning vastavate otsuste tegemiseks.

Infovoogusid tähistatakse $\mathbf{r}_i$ ja süsteemis ringlevat parasiitinfo hulka $\mathbf{r}_{\text{müra i}}$ tähistatakse:

$$R = \sum_{i=1}^{n} (r_i + r_{müra i}) . \qquad [2.18.]$$

Informatsioonilogistika eesmärgiks on minimeerida parasiitinfo $\mathbf{r}_{\text{müra i}} \rightarrow \mathbf{min}$ ja sellega vähendada ajakulusid ja ressursse info töötlemiseks. Üheks võimaluseks on siin infovoogude standardiseerimine.

Infovoog omab teatud spetsiifilisi omadusi:

- infoks saab nimetada töödeldud andmeid ja ta on kasutatav ainult kindlas kontekstis ja selles süsteemis, mille jaoks ta on toodetud;
- info on müüdav, vahe kaubaga on selles, et kauba müümisel läheb kaup üle uuele omanikule, kes saab seda kasutada, info müümisel jääb info kasutamiskõlblikuks ka eelmisele omanikule ja lisandub uus omanik;
- info on talletatav andmepankades ja arhiivides;
- info kasutamise aja määrab süsteem ja selles süsteemis või süsteemi ja väliskeskkonna vahel toimuv protsess, muul ajal ei pruugi info olla kasutatav;
- info nõuab kaitsmist nii süsteemi enda kui ka väliskeskkonna müra eest;
- infovoog nõuab kaitsmist voo üksikute elementide kadumise ja moondumise eest;
- info amortiseerub (vananeb) ajas ja muutub kasutamiskõlbmatuks (müraks) kiiremini kui enamik kaupu, mille voogude juhtimiseks ta on toodetud;
- logistilise süsteemi **baasinfo** (alginfo) ehk protsessi **käivitav** info saab alguse „turult" ja liigub kaubavoogudega vastassuunas, muu info süsteemis liigub kahesuunaliselt, vastavalt süsteemi loodud kanalitele.

Transpordisüsteemides kasutatakse standardiseeritud informatsiooni, mille kandjaks operatiivtöö tasandil on kauba- ja veodokumendid ning elektroonsed infokandjad.

2.2. Teenuste voog (jada)

Teenuste voog kaasneb kaubavooga. Üha enam tootjaid kaasab oma toote müügile ka toote müügijärgse teeninduse, nt seadmete, autode, kodutehnika müügijärgne teenindamine. Reeglina on logistilises süsteemis vaja kaubavoole rida teenuseid, nt ekspedeerimise ja transporditeenused, kaubakäitlemise teenused jne. Seega võib öelda, et teenuste voog on kaubavoo juhtimise ülesande realiseerimise üks oluline komponent ja kuulub reeglina logistilise ahela juurde. Teenused võivad olla süsteemi sisesed või väliskeskkonnast koostöölepingute abil sisseostetavad.

Erinevalt kaubavoost ei rakendu teenuste voole kõik logistika objektile (voog) iseloomulikud kategooriad, näiteks ei ole võimalik luua teenuste varu, neid ei ole võimalik ladustada ega transportida. **Teenus peab olema osutatud täpselt vajalikul ajahetkel ja kohas**. Nimetatud

[4] Vaata täiendavalt informatsioonist kui ressursist: Donald J. Bowersox, David J. Closs. „Logistical Management", Michigan State University 1996, lk 195–220.

asjaolu muudab teenuste voo logistilise süsteemi seisukohalt väga oluliseks ja tundlikuks. Kaasajal on teenuste planeerimisest saanud logistika üks põhifunktsioone.

Eespool kirjeldatust lähtuvalt on vajalik eristada kauba- ja teenusvoogu. Viimase puhul oleks otstarbekohasem kasutada mõistet „**jada**". Teenused erinevad kaupadest järgmiste erisuste poolest, millest tuleneb ka kaup- ja teenusvoogude erinevus.

1. **Ekspedeerija teenuse kvaliteeti hinnatakse üksnes otseselt mõõdetavate ajaparameetrite kaudu**. Seetõttu on otstarbekohane teha vahet teenuse ja teeninduse kvaliteedi vahel. **Teeninduse kvaliteet** ei ole otseselt mõõdetav (meetrites, kilogrammides ega muude mõõdetavate füüsikaliste tunnuste kaudu) ja seetõttu on **tegemist hinnangutega**. Hinnangud on suuremal või vähemal määral subjektiivset laadi.
2. Ostja võtab tihti osa teenindamise protsessist.
3. Kogu teenuste maht osutatakse teeninduse käigus samal ajavahemikul ja teenust ei saa osutada ette ega hiljem, teda ei ole võimalik ladustada.
4. Ostja ei saa kunagi teenuse omanikuks, kuigi ta ostab teenuse.
5. Teenus on protsess, mille tõttu ostja ei saa enne protesteerida, kui ta tasub teenuse eest, seega peale teenuse osutamise lõppu.
6. Tellijal on võimalus hinnata mitte üksnes teenust kui tervikut, vaid ka tema üksikuid etappe ja teenuste osutamise protsessi.

Logistilises süsteemis antakse teenusele hinnang ootuste ja tegeliku teenuse vahena, seega kas teenus vastas ootustele või olid mingid tema osad või protsess oodatust erinev. Reeglina ootuste nn ülemine piir puudub, küll aga sõnastatakse ootuste miinimum. **Teenuse kvaliteeti ja teeninduse kvaliteeti peab vaatama transpordisüsteemides erinevate kategooriatena.**

Näitajad, mille abil hinnatakse ja mõõdetakse **teenuste vastavust ootustele**, on (mõõdetavad parameetrid):

- füüsiline keskkond, kus osutatakse teenust ehk millisel polügoonil teenus osutatakse;
- teenuse hind;
- usaldatavus, s.o kuidas täidetakse lubadused, tähtajad; ka teenuste võimalik sagedus ja rütmilisus (võrreldavus eelneva praktilise kogemusega);
- vastutus ehk kuidas vastutatakse teenuse eest, kas antakse garantii jne;
- lõpetatus, kas kõik vajalikud teenused on teostatud (teenuste tase) ja kas on piisavad teadmised ja kompetentsus teenuse täielikuks teostamiseks ka keeruliste ülesannete korral;
- ohutus, kas teenuse osutamise protsess on ohutu kliendi või teenuse objekti suhtes;
- paindlikkus ehk reageerimine keskkonna ja sisendite muutustele jne.

Teenindamise kvaliteeti hindame (subjektiivsed hinnangud):

- viisakus, iseloomustab teenindaja käitumist suhtlemisel kliendiga;
- suhtlemisvalmidus, näitab teenindaja valmisolekut kliendiga suhtlemiseks;
- vastastikune arusaamine, näitab teenindaja valmisolekut kliendi probleemidega tegeleda ja neid mõista;
- teenindamise keskkond jne.

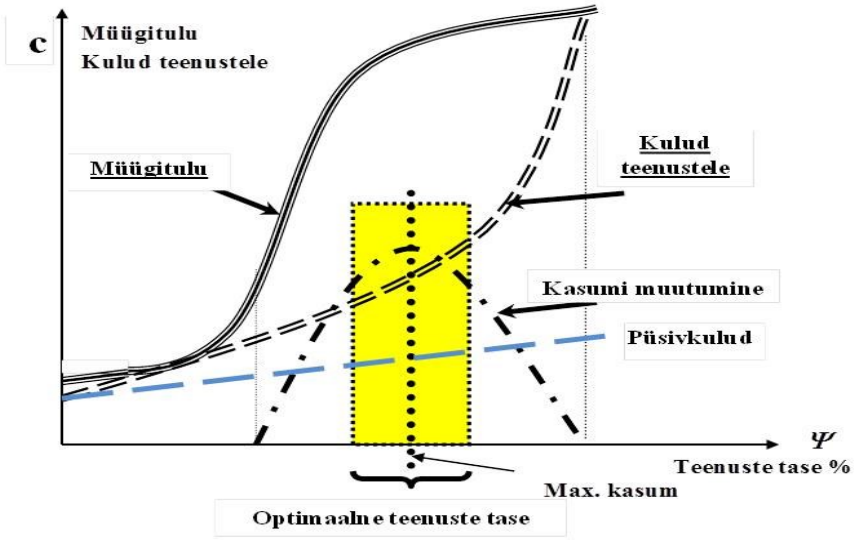
Logistilises ahelas iseloomustatakse lisaks kirjeldatule teenuste voogu veel praktilises majandustegevuses mõõdetavate kategooriatega, need oleks: teenuste osutamiseks kulunud aeg ($\mathbf{t}_{\text{teenused j}}$) ja tehtud kulutused ($\mathbf{c}_{\text{teenused j}}$) ning eesmärgiks on optimeerida need kulutused ja ajad teenusvoos.

Logistiliste teenuste voo planeerimisel tuleb alati arvestada ka sellega, et ükskõik millise materiaalse voo logistiliseks teenindamiseks ta on mõeldud (nt seadmete müügijärgne teenindamine jne), ei kompenseeri teenuste taseme tõstmisest tulenev müügimahu kasv alati teeninduse taseme tõstmisele tehtavaid kulutusi. Logistiliste teenuste planeerimisel tuleb jälgida seost teenuste taseme ja müügimahu kasvu vahel ja välja selgitada optimaalne lahend.

Teenuste tase määratakse kas teenuste aja või mahu suhtega järgmiste valemite alusel:

$$\Psi = \frac{\sum_{i=1}^{n} t_i}{\sum_{i=1}^{N} t_i} \times 100\% \text{ või } \Psi = \frac{m}{M} \times 100\%, \qquad [2.19.]$$

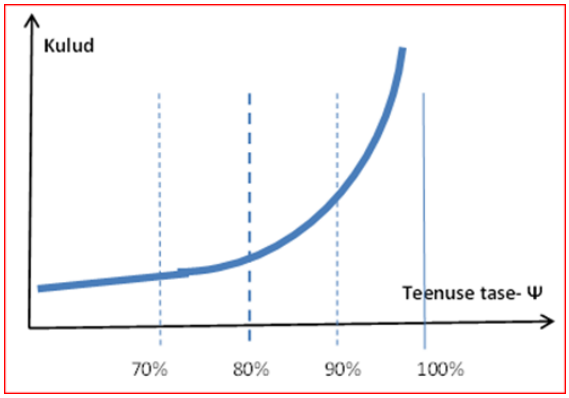
kus
Ψ – logistilise teenindamise tase;
m – tegelikult osutatud logistilise teenindamise koguseline maht;
M – teoreetiliselt võimalik logistilise teeninduse koguseline maht;
N – teoreetiliselt võimalik logistiliste teenuste arv;
n – tegelikult osutatud logistiliste teenuste arv;
t_i – aeg i-nda teeninduse osutamiseks.



Joonis 2.1. Teenuste optimaalse taseme määramine, võttes aluseks kasumi formeerumist

Teenuste taseme planeerimisel tuleb arvestada asjaolu, et teenuste taseme kasvades ei kasva kulud teenustele mitte lineaarselt, vaid eksponentaalselt:

$$\mathbf{c_{j+1} = f(\Psi) = c_j (1 + e^{\psi})}, \text{ kus } \boldsymbol{\psi \le 1} \text{ ja } \mathbf{e \approx 2{,}7}. \qquad [2.20]$$



Joonis 2.2. Kulutused teenusele olenevalt teenuste tasemest

Nagu joonis näitab, ei ole üldjuhul otstarbekas planeerida teenuste taset suuremaks kui ~ 80%, sest selle taseme ületamine nõuab väga suuri kulutusi. Juba 70% alates kasvavad kulutused eksponentaalselt.

Seega võib rakendada analoogselt teistes majandusprotsessides esinevatele eksponentaalsetele sõltuvustele omast **empiirilist 20/80-reeglit ehk Pareto printsiipi**. Antud kontekstis tähendab see seda, et teenindamise taseme kavandamisel 100% saavutamine ei saa olla omaette eesmärgiks. Siinjuures tuleb märkida, et alati on võimalik eksklusiivsete teenuste osutamiseks need teenused sisse osta.

Materiaalse logistilise voo (kaubavoo) seisukohalt on teenuste voog tihti väga oluline, seda põhjusel, et kaubavoog iseenesest nõuab teenust. Teenused, mida süsteem peab kavandama kaubavoo teenindamiseks, oleksid järgmised:

- transporditeenused (erinevad transpordiliigid nõuavad erinevat käsitlemist);
- terminali- ja ladustamisteenused;
- ühitamise ehk konsolideerimise ja jaotusteenused jne;
- kaubakäitlemise teenused (stividorteenused, pakendamine, markeerimine jne);
- tollimaakleri teenused;
- veoste kindlustamine;
- muud ekspedeerija pakutavad teenused jne.

Ka selliste teenuste planeerimine peab lähtuma optimaalsuse kriteeriumist. Alati peab ettevõtjal olema selge visioon, mida teha ise ja mida sisse osta. Ka sisseostetud teenus on ekspedeerija logistilise süsteemi üks osa kindla funktsiooni täitmiseks.

2.3. Ekspedeerija klassikalised rollid teenuste osutamisel

Järgnevalt kirjeldame põhirollidega, mida ekspedeerimisettevõte peab kandma. Osa neist rollidest omavad suuremat kaalu ja osal neist muutub ajaga nende kaal, seejuures on tegemist ekspedeerimisteenuste klassikaga. Loetelus on erinevatel autoritel[5] 7–8 ekspedeerimisteenust, mille osutamiseta ei tavatseta teenuste osutajat käsitleda ekspedeerijana. Näiteks ettevõtja, kes on oma tegevuse orienteerinud üksnes autovedude korraldamisele mingis regioonis, võib olla küll veokorraldusettevõte (kellele laienevad autoveoseadusest tulenevad kohustused), aga mitte ekspedeerija.

2.3.1. Ekspedeerija kaupade konsolideerijana

See valdkond on üks vanemaid ekspedeerija tegevusalasid. Selleks, et valdkonda käsitleda, anname mõningaid mõisteid ja definitsioone.

1. **Saadetise** all mõistetakse ühest lähtekohast ja ühelt saatjalt ning ühte sihtkohta ja ühele saajale ühe veokirjaga saadetud kaupa, mis on laaditud ühte sõidukisse. Saadetised koosnevad ühest või mitmest pakkeühikust.
2. **Pakkeühik** on transpordipakendis lahutamatu kauba kogus.
3. **Konsolideeritavad ehk ühildatavad kaubasaadetised** on kaubapartiid, mis on väiksemad nii kauba massilt kui ka mahult kui kaubaruum ja sinna saab laadida täiendavalt ühe või rohkem saadetisi. Ekspedeerimispraktikas kasutatakse sageli ingliskeelset lühendit LCL – (*Less than Container Load* või *Less than Car Load*). Termin on eriti kasutusel merevedude korral. Maanteevedude korral kasutatakse ka terminit LTL – (*Less than Truck Load*).
4. **Kaubaruum (lastiruum)** on sõiduki osa, kus veetakse kaupa. Kaubaruum on osa sõidukist või eraldiseisev ruum (nt treiler, haagis, konteiner), kuhu paigutatakse ja kinnitatakse kaup veo ajaks.

Konsolideerimise ehk ühitamise eesmärgiks on <u>kaubaruumi tootjatehase projekteeritud kandevõime maksimaalne ärakasutamine.</u> See tähendab, et kaubaruumi paigutatakse eri saadetisi saavutamaks antud ajahetkel võimalikult suur kandejõu kasutamise tegur.

$$\chi = \frac{q_{tegelik}}{Q_{tehn}} \rightarrow \max \leq 1 \qquad [2.21.]$$

Seda tegurit võib kirjeldada ka kui veovahendi või veoühiku kaubaruumi mahu kasutamise tegurit või laadimispinna ärakasutamist. Eri veoliikide korral on need üleminekutegurid erinevad ja leiavad käsitlemist rahvusvahelisi vedusid kajastavas peatükis. **Maanteevedudel** on tavaks kasutada mahu-

[5] Vaata peatüki lõpus olev kirjanduse loetelu

ja kaalukaupade ümberarvestuse tegureid ning arvutatakse **saadetise arvestuslik kogukaal**. Arvestamise aluseks on:

- 1 m^3 (Cbm) = 333 kg;
- 1 ldm (kaubaruumi jooksev laadimismeeter) = 1850 kg. Kasutatakse juhul, kui pakkeühikute füüsikalised omadused ei võimalda kaubaruumi maksimaalselt ära kasutada, näiteks puudub võimalus virnastada saadetisi kaubaruumis (pealelaadimise piirangud jne).

5. Maanteetranspordi korral on kasutatavad järgmised mõisted.

- **Pisipakk**

  Pisipakiks loetakse saadetist, mille kogukaal ei ületa 35 kg ja mis koosneb ühest pakkeühikust. Pisipaki pakkeühiku pikkus ei ületa 2 m ja pikkus + ümbermõõt ei ületa 3 m. Dimensioonid on kasutuses eeskätt maanteevedudel. Lennuvedudel, kullervedudel ja postivedudel võivad dimensiooniti erineda.

- **Pakisaadetis**

  Pakisaadetiseks loetakse saadetist, mille kogukaal ei ületa 99 kg ja mis koosneb maksimaalselt kolmest pisipakist.

- **Väikesaadetis (ingl k *Groupage cargo*)**

  Väikesaadetiseks loetakse saadetist, mille arvestuslik kogukaal on alla 2500 kg ja üldjuhul teostatakse vedu ümberlaadimisega. Massipiirang võib olla erinevate transpordiliikide puhul erinev, näiteks Eestis raudteevedudel on väikesaadetiseks kaubapartii, mille kogumass on alla 5000 kg ja ei võta kogu vaguni kaubaruumi. Väikesaadetiste puhul näeb kaupade käitlemise tehnoloogia ette kaupade konsolideerimise ette veoterminalis.

- **Osakoorem**

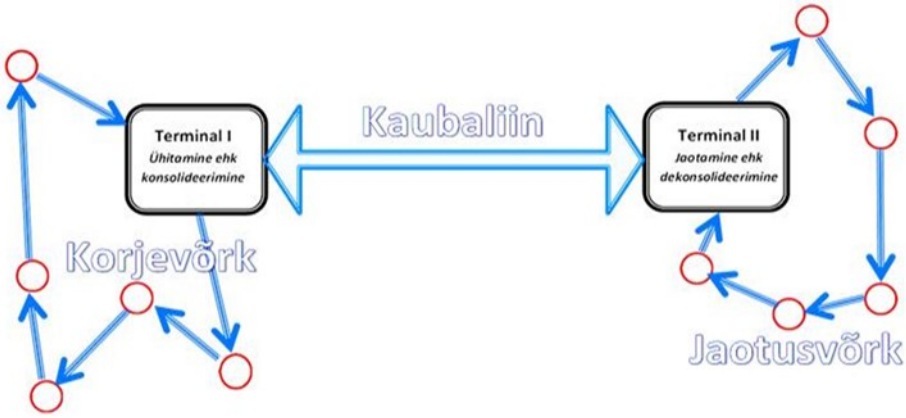
  Osakoormaks loetakse saadetist, mille arvestuslik kaal on 2500 kg või enam ning millele lisaks mahub sõidukisse ka teisi saadetisi ja üldjuhul teostatakse vedu ümberlaadimiseta, seega toimub saadetiste konsolideerimine veomarsruudil veoprotsessi käigus.

6. Täiskoorem

Täiskoormaks loetakse saadetist, mis täidab kogu kaubaruumi või klient maksab kogu kaubaruumi kasutamise eest. Vedu teostatakse üldjuhul ümberlaadimiseta. Ekspedeerimispraktikas kasutatakse ka ingliskeelset lühendit FCL või FTL (*Full Container Load* või *Full Truck Load*).

Konsolideeritavate saadetiste, nagu pakisaadetis, väikesaadetis ja osakoormate erinevus on veotehnoloogias. Pakisaadetiste puhul on oluline, et saadetise käitlemisel ei ole vaja laadimismehhanisme ja saadetise vastuvõtmine veoks ning loovutamine saatjale toimub kliendi ruumides (I korrusel). Konsolideerimine ja dekonsolideerimine toimub veoterminalis. Korje ja jaotus toimub eraldi väikse kaubaruumi ja kandejõuga autodega või teeb klient seda ise.

Väikesaadetiste puhul on tehnoloogia analoogne pakisaadetistega, kuid saadetise laadimisel võib olla vajadus laadimismehhanismide kasutamiseks ja kauba vastuvõtmine ning loovutamine toimub kas terminalis või korje-, jaotusauto kaubaruumi kõrval.



Joonis 2.3. Väikesaadetiste käitlemine

Osakoormate puhul on reeglina kliendi ülesandeks kauba laadimine kaubaruumi ja kaubaruumist ning konsolideerimine toimub veomarsruudil.

Oluline piiri määramisel, kas konsolideerida kaubad marsruudil või terminalis, on majanduslik kaalutlus. See piir on kehtestatud Euroopa majandusruumi praktikast tulenevalt maanteevedudel järgmisest seosest lähtuvalt:

$$c_k \times l_k + q_v \times c_T < c_L \times l_k, \qquad [2.22.]$$

kus

c_k – kulud korjeauto läbisõidu km-le, [EUR/km];
l_k – keskmine korjekaugus, km;
q_v – väikesaadetise (partii) arvestuslik kaal, kg;
c_T – terminalikulud (maha- ja pealelaadimisel ning konsolideerimisel), EUR/100 kg;
c_L – liiniauto kulud läbisõidu km-le.

Konsolideeritud kaupade veol on rida eeliseid, kuna kaubaruumi parema ärakasutamisega saavutatakse kulude oluline vähenemine. See avaldub järgmises.

- Ekspedeerija ja kauba saatja või vastuvõtja saavad kasu madalamate veokulude tõttu, kuna suhtes transporditava kauba hulka veokulud vähenevad ja kauba saatja või saaja maksavad ainult nende kasutatud kaubaruumi eest.
- Vedaja saab oma veovahendi kandevõime ja veovõimsuse paremini ära kasutada ja vähendada ajakulusid dokumentidega tegelemisel.
- Väikesaadetiste veod toimuvad tavaliselt regulaarsete kaubaliinidega täpselt kavandatud veoplaani alusel, nii et selle kasutajal on võimalik üsna täpselt määratleda kauba transportimisele kuluvat aega.
- Ekspedeerimisfirmade tootearenduse kaudu on väikesaadetiste konsolideerimine jõudnud ka õhutransporti. Lennukompaniid ise ei või sellega tegeleda, seetõttu toimuvad väikesaadetiste veod alati kahe ekspedeerimisfirma vahel. See tähendab kahe lennuvälja vahel regulaarselt liikuvate saadetiste ühendamist ühele ja ühtsele kauba saatedokumendile, millega saavutatakse ühe saadetise kohta soodsam veose kogumaks.
- Konsolideeritavate kaupade vedudel võib kasutada **kombineeritud transpordi** põhimõtteid. Näiteks auto- ja lennutranspordi koostöös on võimalik üldkulusid tunduvalt vähendada, ilma et veoaeg oluliselt pikeneks.

2.3.2. Ekspedeerija kaubavedude korraldajana

Kaubavedude korraldamine on ekspedeerimistegevuse üks põhilisi funktsioone. Vedude korraldajad on ekspedeerimisettevõtte olulised töötajad, nad vastutavad tegelike vedude operatiivse organiseerimise eest, kasutades ekspedeerimisfirmade oma transpordivahendite kaubaruumi või ostes teenust eksisteerivate kaubaliinide ja kaubaliinide võrkude operaatoritelt.

Ekspedeerija peab kauba transporti korraldama asudes alati mõtlema, millist teavet saaja kauba kohta vajab. Siseturul peab kaubasaadetisega kaasas olema tavaliselt ainult üks paber – kauba saatedokument. Rahvusvahelistel vedudel veo-/lastikiri ja faktuurarve. Aga kui tegemist on ohtlikke aineid sisaldava saadetisega, peavad sellega alati kaasas olema kirjalikud turvaeeskirjad kõikide nende maade keeltes, mille territooriume kaup oma teekonnal läbib. Kliendi, kauba saaja jaoks, ei ole lastikiri kauba vastuvõtmisel ja kontrollimisel siiski küllaldane. Et paremini mõista kliendi vajadusi, on kõige parem katsuda panna end kliendi olukorda ja mõelda, milliseid nõudmisi ja vajadusi endal seoses kauba vastuvõtmisega oleks.

Veodokumentide/lastikirja juurde peaks alati olema lisatud kaubaarve ja/või pakkeleht, et klient teaks kaupa vastu võttes, millise kauba ja tellimusega on tegemist. Kui kaup viiakse väljapoole asukohamaad, peab enne selgeks tegema, millised erinõuded kaubaarve täitmise ning kauba jm sertifikaatide kohta kõnealusel maal kehtivad. Dokumentide koostamiseks peab varuma küllaldaselt aega, et need oleksid valmis, kui kaubapartiid välja saatma hakatakse. Eriti tähtis on dokumentide õigeaegne valmimine siis, kui need soovitakse lisada veodokumentidele.

Ekspordiks mineva kauba ekspedeerimiseks on väga tähtis, et veo- ja/või ekspedeerimisfirma **saaks veetava kauba kohta eelinfot**. Eriti tähtsad on järgmised andmed:

- eksportija nimi ja aadress ning registreerimisnumber;
- ostja nimi ja aadress;
- kättetoimetamise aadress, kui see ostja aadressist erineb;
- tarnimise viis;
- nõuded veovahendile;
- kauba veoseühikute (kaubakohtade) arv ja brutokaal;
- kauba maht;
- andmed eksporditavale kaubale rakendatavate soodustuste kohta, päritolureeglitest tulenevalt (kas on vaja päritolutõendit) jne;
- **maksetingimused**, mis võiksid ekspedeerijat puudutada (nt lunatasu, inkasso või akreditiivitingimused);
- aadress, kuhu kaubale järele minna või teade selle kohta, millal kaup ekspedeerijale saabub;
- andmed kauba erandlike omaduste kohta (nt ohtlik kaup, temperatuuritundlik toidukaup jne);
- (Euroopa Liidu sisekaubanduses tuleb alati teatada nii ostja kui ka müüja käibemaksu registreerimisnumber);
- **tarneklausel** määrab tehingu osapoolte kohustused ja vastutused ehk selle, kumb maksab veose eest, terminalikulud jne. Tavaliselt see osapool, kes transpordi eest maksab, ka korraldab selle.

Kui vajalikud andmed kauba ja selle tarnimise aja kohta on saadud, broneerib ekspordiekspedeerija transpordivahendist kauba jaoks lastiruumi. Seda tehakse tavaliselt telefoni teel.

Juhised ekspedeerimiseks antakse üsna tihti edasi telefoni teel, oleks siiski soovitatav esitada nad kirjalikult taastataval kujul kasvõi juba sellepärast, et vältida inimlikke vääritimõistmisi. Ekspedeerimisfirmad on lasknud klientide jaoks trükkida või elektroonselt loonud oma vormid, mille kasutamine võimaldab kõik vajalikud teated korraga edasi anda.

Ekspordiekspedeerija läheb kliendi kaubale ise järele või korraldab selleks kohaliku transpordi, arvestades välisveonduses kehtivat sulgemisaega (*Closing Time*) ehk pärast mida ei ole enam võimalik kaupa transpordivahendisse laadida. Eksportöör võib ka ise kauba ekspedeerijale toimetada, kuid peab seejuures arvestama tema antud juhtnööridega.

Vedude korraldaja ülesandeks on seega:

- valida veoliik kauba omadustest, kauba hinnast, saadetise mahust ja tarnetähtaegadest olenevalt;
- määratleda veomarsruut selliselt, et veokulud oleksid optimaalsed ja valitud marsruut ei põhjustaks kauba säilimisele ja kvaliteedile ülemääraseid riske;
- broneerida konsolideeritava kauba puhul vajalik kaubaruum vedaja veovahendi kaubaruumis;

- väljastada vedajale veokiri veolepingu tõendamiseks ja (ekspedeerimis-)juhendid (kauba käitlemist puudutava informatsiooniga);
- võtta oma esindaja kaudu saatjalt kaup vedamiseks vastu, kontrollides kauba pakendi, koguse ja markeeringu vastavust lepingule ja veondusnõuetele;
- vajadusel väljastada tõend kauba vastuvõtmise kohta (FCR, FCT, vt FIATA-dokumendid);
- konsulteerida tellijat erinevatest transpordivõimalustest, nende võimaluste headest ja halbadest külgedest ja varustada klienti vajadusel veonduse hinnakalkulatsioonidega.

Kõik olulisemad õhutransporti kasutavad ekspedeerimisfirmad on **IATA** Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni (*International Air Transport Association*) esindajad ja viimase volitatud veodokumentide koostajad. Ekspedeerimisfirmad võivad pakkuda õhuvedusid ka väljaspool IATAt asuvatele lennuväljadele. Sellisel juhul on ilmselt võimalik saada IATA kehtestatud hindadest soodsamaid hindu.

Vedude korraldajad hoolitsevad oma klientide ja ettevõtete volitusel klientide veoste eest, ühitades neid vastavalt vajadusele sobiva suurusega kaubapartiideks. Veokorraldaja ülesandeks on loovutada klientidele või nende volitatud teistele ekspedeerijatele kaubasaadetise valdamiseks vajalikud dokumendid.

2.3.3. Ekspedeerija terminali-, laoteenuste ja teiste kaubakäitlusteenuste osutajana

Ladustamist käsitletakse eraldi peatükis, seetõttu kirjeldame praeguses kontekstis üksnes ekspedeerija rolli tausta, mitte sisu. Terminaliteenuste osutamine ekspedeerijate poolt on tervikliku transporditeenuse osa ja võimaldab veoste ühitamist, vajadusel ka tolliteenuste pakkumist jne.

Laotegevus on ekspedeerimisega seotud tervikteenuse üheks osaks. Ettevõtjad loobuvad üha enam oma ladudest ja annavad toodete füüsilise käitlemise üle allhankijatele. Eeskätt tehakse seda majanduslikel kaalutlustel, kuivõrd oma laomajanduse ülalpidamine tööjõukulude kasvades osutub ettevõtjale ebaotstarbekohaseks. Ekspedeerijad opereerivad järgmistes terminalides ja ladudes.

1. Transporditerminalid
Terminal on mingi transpordietapi lõpppunkt, aga samas ka järgmise etapi alguspunkt. Oluline erinevus lao ja terminali vahel on see, et laos on kaupa, mille järgmine tarneaadress ei ole veel teada. Seevastu terminalikaup on niisugune läbiminev kaup, millel on järgmine tarneaadress juba olemas.

2. Tolliterminalid
Selleks, et veel tollimata kaupa ajutiselt säilitada, maha- ja pealelaadida, asutatakse transpordisõlmedesse tolliterminale. Tolliterminali pidajana tegutseb kõige sagedamini kas ekspedeerimisfirma või spetsiaalselt terminalitegevuseks asutatud terminali teenindusfirma. Nõuded tolliterminalidele on esitatud tollitegevust käsitlevas peatükis.

3. Tollilaod
Tolliladu on tolliametniku järelevalve all olev territoorium, hoone või ruum, mis on mõeldud sisseveetud tollimata kauba ja väljaveetava kauba hoidmiseks pikema perioodi jooksul, kui seda võimaldab tolliterminal. Tollilaod jagunevad: avalikeks tolliladudeks ja era- ehk privaattolliladudeks. Käsitlemist leiavad tollitegevust käsitlevas peatükis.

4. Vabatsoonid
Vabatsooniks võib olla logistilise käitamise seisukohalt otstarbekas territoorium, kus infrastruktuur loob tegevuseks eeldused. Vabatsooni võib piiramata ajaks paigutada ja seal töödelda niisugust maaletoodud kaupa, mille ladustamine aitab kaasa ekspordile, muule tootmistegevusele, transiidile või üldiselt olulisele impordile.

5. Ladustamisteenused
Laohotellides, lisaks kaupade säilitamisele, sorteeritakse kaupu, pakitakse neid ümber ja kasutatakse muid kauba käitlemisega seotud meetmeid enne toodete saatmist jaemüüki või

lõpptarbijale. Laohotelli all mõeldakse täisteenindusega kompleksi, kus laovarude arvestust peetakse automaatse andmetöötluse abil ja ka kaupade käitlemine ladudes on tavaliselt hästi automatiseeritud. Tänu mehhaniseeritud pakendamisliinidele on võimalik kaupade mitmesugune ümberpakkimine ja käitlemine, nagu eksportpakendite markeerimine jne. Laoseisu kontrollitakse automaatselt iga kliendi lõikes. Ladustamine on võimalik nii üheks päevaks kui ka mitmeks aastaks.

- **Kaupade pakendamine**

Kaupade pakendamine on reeglina ettevõtja (kaubasaatja) kohustus, kuid vaatamata sellele pakuvad osa ekspedeerijaid, kes on laopidajana erihüvitise eest, kaupade pakendamise teenust. Eeskätt on tegemist kaupadele transpordiks sobiva pakendiga. Kõige sagedamini kasutatakse kaupade pakendamist alustele või kasutatakse teisi taaskasutatavaid pakendeid.

- **Kaupade markeerimine**

Ka kaupade markeerimine on eeskätt kaubaomaniku ülesanne. Ekspedeerija-laoteenuste pakkuja teeb seda kui lisateenust oma kliendi volitusel ja kliendi ettekirjutuste kohaselt. Juhul, kui kaubad liiguvad automatiseeritud andmetöötlusega ladude-terminalide vahel, on soovitatav kaupade markeerimisel kasutada vöötkoode või RFIDi tehnoloogial põhinevaid tagisid.

2.3.4. Ekspedeerija tolliformaalsuste korraldajana

Tolliformaalsused ja nõuded nende formaalsuste täitmiseks kehtestab iga riik oma seadustega. Logistilise mõttelaadi seisukohalt on toll üks lüli ahelas, kus esinevad ajakaod ja kaupadele kohaldatavate maksude ja lõivude tõttu tõuseb kauba hind. Ajakadude põhjus peitub eelkõige kaubavoogude ebarütmilisuses ja on prognoositav tõenäosusteooria meetoditega, eeskätt järjekordade teooria abil.

ELi seaduste kohaselt peab ekspedeerimisettevõtja, kes korraldab kliendi eest tolliformaalsusi, andma tollile tagatise tema poolt deklareeritavate kaupadega kaasnevate maksude (tolli-, aktsiisi- ja käibemaksu) osalises või täielikus ulatuses. Ekspedeerija peab selleks taotlema **tolliagendi** õigust, mida kinnitab vastav tegevusluba. Tal peavad olema selleks väljaõppinud ja vastavat tunnistust omavad töötajad.

Tollivormistusel on erinev lähenemine:
- ekspordi tollivormistamise;
- impordi tollivormistamise;
- transiidi tollivormistamise;
- eriprotseduuride korral.

Kõigil juhtudel peab ekspedeerija jälgima, et kõik vajalikud dokumendid oleks olemas ja korrektselt täidetud. Kõige tähtsam väljaveo tollideklaratsiooni lisa on ekspordiks mineva kauba arve (faktuurarve).

Impordi korral on olukord mõnevõrra komplitseeritum, kogu tegevus seisneb tollimises, tarifitseerimises ja maksude ettevalmistamises. Ka dokumentide vajadus on suurem ja see sõltub riigi maksupoliitikast ning riigi sõlmitud kaubanduslepingutest, tingimata on vaja peale faktuurarve ka päritolusertifikaati.

Tollitegevust käsitleb eraldi peatükk, seetõttu piirdume üksnes ekspedeerija rolli selgitamisega.

2.3.5. Ekspedeerija roll tehingu rahastamisele kaasaaitamisel

On loomulik eeldada, et ekspedeerijalt kui logistilise ahela hoidjalt oodatakse kaasabi ka rahavoogude juhtimisel. Muidugi ei saa see olla rahavoogude garanteerija roll, küll saab ta aga tõsiselt kaasa aidata lepingutasu laekumisele. Selleks mõningad üldisemad põhimõtted. Eeskätt puudutab see juba ostu-müügilepingu sõlmimisel ettenähtut ja kas seal on kavandatud ekspedeerija kaasamine ning kas ostu-müügi **finantstingimused** võimaldavad ekspedeerija kaasamist. Rahvusvahelise kaubavahetusega seotud arveldustes on kasutusel neli makseviisi:

- avatud arve ehk maksekorraldus;
- lunatasu;
- inkasso;
- akreditiiv.

Kahte esimest nimetatakse puhasteks (*clean*) makseteks ja kahte viimast dokumendimakseteks (*documentary payments*). Makseviis lepitakse kokku ostu-müügilepinguga. Ekspedeerija ei saa oluliselt kaasa aidata esimese makseviisi kasutamise korral. Ülejäänud makseviiside korral võib ekspedeerija roll olla piisavalt suur ja vahel ka otsustav. Teema täpsem käsitlus on **kaupade ostu-müügilepinguid** kajastavas peatükis.

2.3.6. Ekspedeerija riskide maandajana

Iga dünaamilise protsessiga, seega ka transpordiprotsessi ja sellega seotud tegevustega kaasnevad riskid, mis võivad põhjustada kaupade riknemise, hävimise, kadumise jne. On loomulik, et logistilise mõtteviisi ja seega ka ekspedeerimispraktika üheks prioriteediks on viia riskid miinimumini. Üks võimalus on veetavad kaubad protsessiks nõuetekohaselt ette valmistada. Samas on ka selge, et kõik riskid ei ole välditavad, nt loodusõnnetused jne. See eeldab protsessis osalejate poolt riskide jagamist. Üks võimalustest on kindlustamine. Eeskätt on kindlustamise objektiks kaup, mille käitlemine on loovutatud ekspediitorile. **Ekspedeerijad kindlustavad oma klientide veoseid kliendi soovil**. Ennekõike aga tuleb osata oma riskide suurust hinnata.

2.3.6.1. Veosekindlustus

Veosekindlustus on kindlustus sellise riski puhuks, mis ähvardab kindlustatud rahalist väärtust omavat legaalset kaupa või muud legaalset omandit seda ametlikult aktsepteeritud transpordivahendiga vedades. Kindlustust vajab see osapool, kellele langeb tarneklauslite järgi vastutus kauba eest veo ajal ja kes soovib nii kindlustada ennast võimalike majanduslike kahjude eest või kellel on kaubalepingu eeskirjade kohaselt kindlustuskohustus (CIF- ja CIP-klauslites).

Veosekindlustus on viis kaitsta majanduslikult kaubaomaniku ärihuvi transpordi ajal juhtuvate kahjude puhuks. Kui kaup on kindlustatud, võidakse nii ekspedeerija kui ka vedajate vastutuse piiratus unustada ja kontsentreeruda sellele, millest sõltub kõige rohkem ettevõtte tulevik ehk äritegevusele.

2.3.6.2. Vedaja vastutus

Vedaja vastutus on alati piiratud. Vastutus transporditava kauba eest on määratletud eraldi igale veoliigile seaduste, määruste ja rahvusvaheliste lepingutega (konventsioonidega). Kui vedaja vabaneb vastutusest selle veoliigi kohta kehtivate regulatsioonide kohaselt, jääb kogu kahju kas müüja või ostja kanda. Tarneklausel sätestab kaubavastutuse (riskivastutuse) siirdumise müüjalt ostjale.

Ostja seisukohast on probleem selles, et kui kahjustus fikseeritakse alles kauba saabumisel sihtpunkti, on riskivastutus tavaliselt juba talle siirdunud. Ostjale jääb tavaliselt ainsaks võimaluseks proovida saada kompensatsiooni kahju tekitajalt, kõige sagedamini vedajalt.

Vedaja vastutuse määrad on erinevad olenevalt veoliigist. Erinevused tulevad välja vastutuse alustes ning nõuete esitamise ja aegumise tähtaegades. Erinevusi võib selgitada näiteks sellega, et õhutranspordiga veetakse üldjuhul kallimat ja töödeldumat kaupa kui meretranspordiga.

Ekspedeerija roll on:
- informeerida oma klienti **võimalikest riskidest ja vajadusel kindlustada veosed**;
- tagada oma klientuurile **selliste vedajate kasutamine**, kes suudavad oma **vastutust ka tagada**. **Järelikult peab ekspedeerija veenduma, et vedaja(d) on oma vastutuse piisaval määral kindlustanud.**

2.3.7. Ekspedeerija informatsiooni vahendaja ja töötlejana

Ekspedeerijal on informeerimise kohustus olnud juba tema tegevuse algaastaist, see tähendab, et tal **on kohustus informeerida kogu protsessi kulgemisest** ja takistustest. On reegel, et halb info tuleb esitada viivitamatult. Põhjus on väga lihtne, sellisel juhul jõutakse viga parandada juba algstaadiumis. Kaasaegne infotehnoloogia on andnud täiendavad võimalused informatsiooni edastamiseks ja töötlemiseks.

2.3.7.1. Standardiseeritud informatsioon

Ekspedeerimispraktikas on kauba liikumisega kaasnev informatsioon standardiseeritud. See informatsiooni hulk on välja kujunenud aastatepikkuse arengu tulemusel ja kirjeldatakse dokumentide vormides ettenähtud kujul. Selle informatsiooni hulka mõjutavad ka riikide seadusandlikud aktid, nt tolliseadus, võla- või lepinguõigus jne. Ekspedeerimisel vajalikest dokumentidest tuleb juttu edaspidi.

2.3.7.2. Automaatne andmetöötlus

Tänapäeval suudetakse pakkuda klientidele väga mitmekesiseid automaatse andmetöötluse teenuseid, nt:

- laoarvestus ja varude jälgimine laohotellides;
- elektroonne andmeedastus tollivormistamisel;
- tellimiste vastuvõtmine ja arvete väljastamine interneti kaudu;
- automaatne info edastamine protsessi kulgemisest jne.

2.3.8. Ekspedeerija nõustajana

Ühe omaette valdkonna ekspedeerimisfirmade pakutavate teenuste hulgas moodustavad rahvusvahelise kaubavahetuse ja sellega kaasnevate ekspedeerimisega seonduvate vedude, tollivormistuse ja muude kaasnevate teenustega seotud konsultatsioonid, mis on püsiklientidele tavaliselt tasuta, kuigi EEA ÜT–2015 kohaselt võiks seda teenust ka tasu eest teha.

Ekspedeerijad nõustavad erinevates küsimustes. Tavaliselt on nõustamise objektiks järgmised valdkonnad:

- saadetise kiireloomulisusest ja turvalisusest tulenevatele nõuetele vastava transpordiviisi valimine;
- transpordivahendi valimine;
- sihtmaa (ka lähtemaa – impordil) seadusandlus ja sellega kehtestatud võimalikud piirangud;
- tolliformaalsused ja nende täitmine;
- vajalikud dokumendid;
- maksusoodustused;
- tollimaksud;
- tolliväärtust puudutavad küsimused;
- kvootidest (Euroopa Liidu kaubanduspiirangutest);
- käibemaksuga maksustamine;
- kaubakoodid (HS, CN, TARIC);
- impordi ja ekspordiga seotud maksuvaidlused;
- kuidas edastada kaebuseid (nt Rahandusministeeriumile või Maksu- ja Tolliametile);
- veondust reguleerivatest konventsioonidest tulenevad õigused ja kohustused;
- kuidas maandada võimalikke riske ja millised on kindlustamise võimalused;
- tarneklauslite kasutamisest tulenevad küsimused;
- erinevate maksetingimuste rakendamise võimalused (COD, CAD L/C) ja vajalikud dokumendid;
- veoload jne.

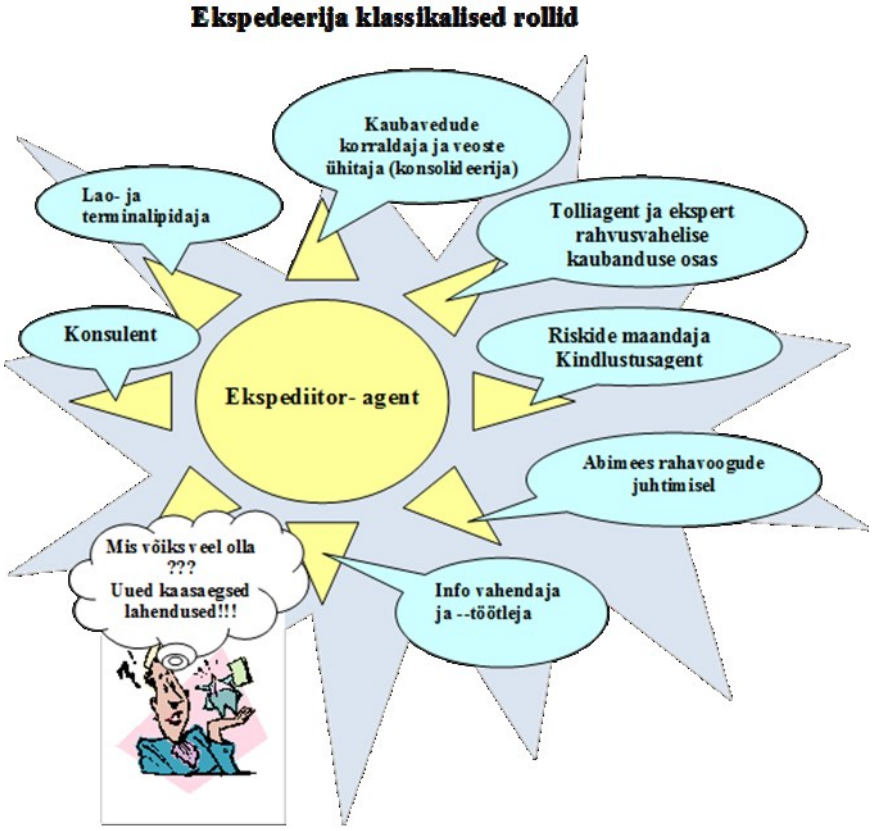
Soovitatav on alati konsulteerida ekspedeerijaga juba enne kaubalepingu sõlmimist, eriti siis, kui tegemist ei ole tavapärase ja tuntud partneri või regiooniga. Eelnev konsulteerimine aitab ära hoida võimalikud arusaamatused tulevase rutiinse töö käigus ja vähendada lepinguga kaasnevaid riske.

2.3.9. Ekspedeerija äriidee

Ekspedeerija äriidee tuleneb otseselt käesolevas materjalis kirjeldatud transpordisüsteemi, seega ka ekspedeerimise objekti omadustest. Erilist tähelepanu tuleb siinjuures pöörata kaubavoo omadustele.

Seega: ekspedeerija äriidee on kirjeldatav kui erinevate ettevõtjate **kaubavoogude ning sellega kaasnevate info-, teenuste- ja finantsvoogude kanaliseerimine ühte logistilisse kanalisse ekspedeerija logistilises süsteemis**, eesmärgiga suurendada kaubavoogude stabiilsust, regulaarsust, balansseeritust ja rütmilisust ning selle kaudu **saavutada tarnete kiirus ja kulude kokkuhoid**.

2.4. Kokkuvõtteks ekspedeerimisest ja ekspedeerijast



Joonis 2.4. Ekspedeerija rollid

Joonisel 2.4 on näidatud iga ekspedeerimisettevõtte ees seisev probleem, mida teha täiendavalt klassikalisele skeemile oma konkurentsivõime tõstmiseks. Praegu on kõigil ettevõtjatel kasutada võimsad vahendid infotehnoloogia näol oma klientuuri ootuste väljaselgitamiseks ja teenuste täiustamiseks.

2.4.1. Põhjendatud ootused ekspedeerimisteenusele

Logistika põhiülesannetest tulenevalt esitatakse analoogsed nõudmised ekspedeerimisteenusele, see tähendab, et sellelt teenuselt oodatakse kõigi logistika objektide (kauba-, info-, teenuste- ja rahavoogude) osas logistika põhiülesannete täitmist ja kui see ei ole objektiivsetel põhjustel teostatav, siis olulist kaasaaitavat tegevust.

Turumajanduse filosoofiast lähtuvalt tähendab see seda, et **ekspedeerija peab suutma korrastada oma kliendi logistilist süsteemi** ja selle sees korrastada **logistilisi ahelaid**. Samas teades, et

üldlevinud arusaamade kohaselt **kehtib** termodünaamika II seadus ehk **entroopia kasvu seadus** ka globaalses sotsiaal- ja majandusvaldkonnas[6]. Globaalses turumajanduslikus keskkonnas tähendab see, et ühe lokaalse süsteemi korrastamine toob kaasa korrastamatuse tekke ülejäänud süsteemis tervikuna. **Seega saavutab korrastamise tulemusel klient olulise konkurentsieelise.**

Siit järeldus: **ootused ekspedeerimisteenusele tulenevad eeskätt konkurentsivõime tõstmise vajadusest ja põhinevad ühiskonna arengu seaduspärasustest tulenevale objektiivsele paratamatusele**.

Kuigi seda tihti otseselt ei tajuta, on ekspedeerimine ettevõtja konkurentsivõime kujundamisel väga oluline komponent. Selleks, et täita põhjendatud ootusi ekspedeerimisteenustele, peab ekspedeerija täitma erinevaid rolle ja pakkuma erinevaid teenuseid, neist olulisemaid kirjeldasime eespool. Sellest tulenevalt peab ekspedeerija olema suuteline igale oma kliendile tema vajaduste rahuldamiseks koostama logistilise ahela ja võimeline seal protsesse juhtima. Iga lüli selles ahelas peab suutma täita kliendi ootusi nii ajalises kui ka majanduslikus mõttes.

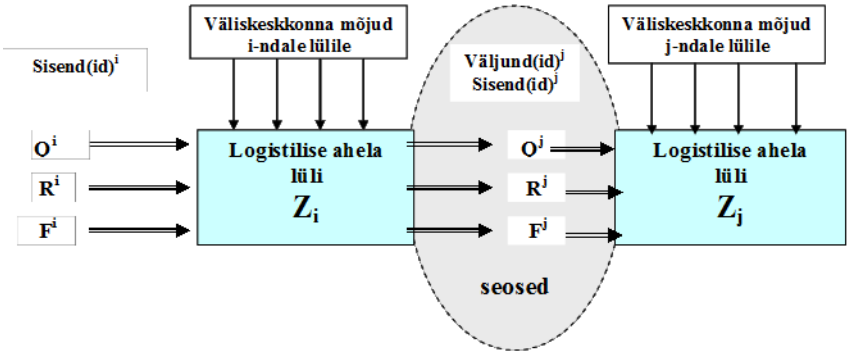
Logistiliste ahelate korral on oluline saavutada nende vaheliste seoste stabiilsus ja töökindlus. Suur osa lülidest töötavad alltöövõtjatena, seega kogu ahela ulatuses tuleb vältida võimalikke integratsiooniriske. Logistilist ahelat tuleb käsitleda süsteemina ja süsteemi riskikindlus sõltub kõigi süsteemi lülide riskikindlusest ja on väljendatav nende riskikindluste tõenäosustegurite korrutisena:

$$p_{süsteem} = \prod_{i=1}^{n} p_i \ . \qquad [2.23.]$$

Selline korrutis võib tõrke korral ühes või teises lülis anda väga väikese tulemuse. Logistilise ahela lülide arv n võib keeruliste tarneahelate korral olla suur või mõningatel kordadel isegi väga suur. Järelikult tuleb saavutada olukord, kus:

$$p_{süsteem} \geq \prod_{i=1}^{n} p_i \qquad [2.24.]$$

ehk süsteem saavutab sünergilisele süsteemile omased tunnused. Selle all mõistame tugevalt integreeritud süsteemi, kus lülide vahelised seosed on hästi välja arendatud.



Joonis 2.5. Seosed

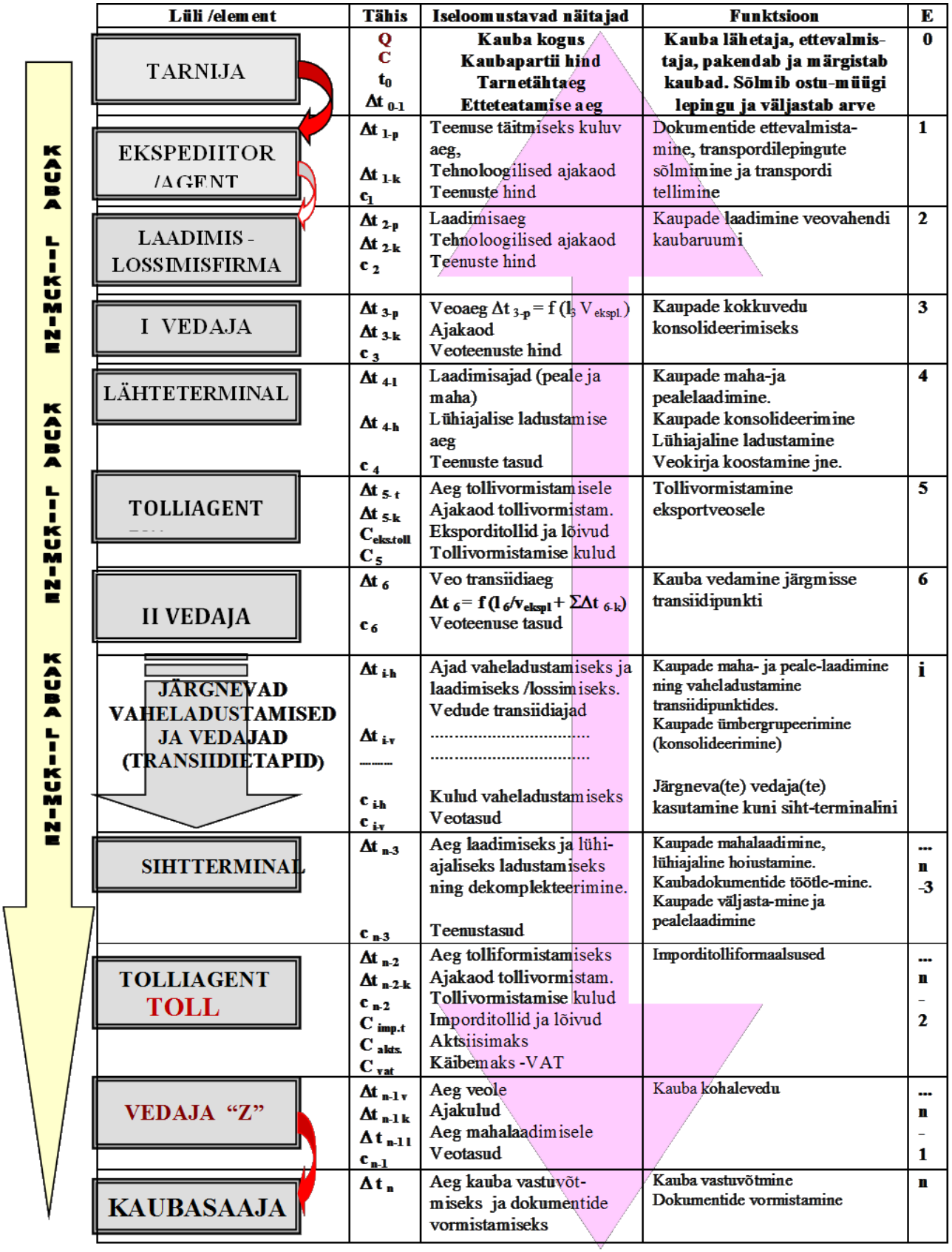
Lülide vahelised seosed on orienteeritud süsteemi objekti eri külgede arvestamisele ja on määratletavad järgmiselt.

[6] Antud väide ei kehti reeglina ettevõtte tasandil, küll aga globaalselt. Ekspedeerimistegevus toimub globaalsetel turgudel. Ka ettevõtte tasandil on valdkondi, millistes toimuvad protsessid rohkem suletud kui avatud süsteemi tingimustes ja on riske, mida ei suudeta juhtida ega mõjutada, sealhulgas valdavalt kõik taustariskid. Nende korral ei ole leitud paremat kirjeldamise võimalust kui termodünaamika II seadus.

1. **Majanduslikud** – see tähendab ühised majandushuvid ja orientatsioon.
2. **Õiguslikud** – siia hulka kuuluvad:

- koostöölepingud koos mõlemapoolsete kohustuste ja õiguste fikseerimisega, sh infovahetamise põhimõtted, keel ja kasutatavad lepingutingimused;
- kvaliteedinõuete aktsepteerimine ja nende tagamine (ISO 9000, ISO 14001 jne);
- seadusandlike regulatsioonide aktsepteerimine, siia kuulub:
  - asukohamaa seadusandlus (sh infrastruktuuri kasutamise tingimused, maksu- ja tolliseadused jne);
  - rahvusvahelised konventsioonid (sh veolepingute konventsioonid, nagu Haagi-Visby Reeglid, CMR, CIM, SMGS, Varssavi konventsioon jne);
  - riikidevahelised kokkulepped.

3. **Tehnilis-tehnoloogilised seosed**, siia hulka kuuluvad standardid, juhendid ja protseduurireeglid, mis on süsteemi lülide poolt ühiselt aktsepteeritavad. Siia kuuluvad veoühikute kohta kehtivad standardid (ISO, EN jne), veovahendite kohta kehtestatu jne.
4. **Kommunikatsioon**. Tegemist on informatsiooni kahepoolse edastamisega.



Lüli /element	Tähis	Iseloomustavad näitajad	Funktsioon	E
TARNIJA	Q C t_0 Δt_{0-1}	**Kauba kogus** **Kaubapartii hind** **Tarnetähtaeg** **Etteteatamise aeg**	**Kauba lähetaja, ettevalmis-taja, pakendab ja märgistab kaubad. Sõlmib ostu-müügi lepingu ja väljastab arve**	**0**
EKSPEDIITOR /AGENT	Δt_{1-p} Δt_{1-k} c_1	Teenuse täitmiseks kuluv aeg, Tehnoloogilised ajakaod Teenuste hind	Dokumentide ettevalmista-mine, transpordilepingute sõlmimine ja transpordi tellimine	1
LAADIMIS - LOSSIMISFIRMA	Δt_{2-p} Δt_{2-k} c_2	Laadimisaeg Tehnoloogilised ajakaod Teenuste hind	Kaupade laadimine veovahendi kaubaruumi	2
I VEDAJA	Δt_{3-p} Δt_{3-k} c_3	Veoaeg $\Delta t_{3-p} = f(l_3, V_{ekspl.})$ Ajakaod Veoteenuste hind	Kaupade kokkuvedu konsolideerimiseks	3
LÄHTETERMINAL	Δt_{4-l} Δt_{4-h} c_4	Laadimisajad (peale ja maha) Lühiajalise ladustamise aeg Teenuste tasud	Kaupade maha-ja pealelaadimine. Kaupade konsolideerimine Lühiajaline ladustamine Veokirja koostamine jne.	4
TOLLIAGENT	Δt_{5-t} Δt_{5-k} $C_{ekstoll}$ C_5	Aeg tollivormistamisele Ajakaod tollivormistam. Eksporditollid ja lõivud Tollivormistamise kulud	Tollivormistamine eksportveosele	5
II VEDAJA	Δt_6 c_6	Veo transiidiaeg $\Delta t_6 = f(l_6/v_{ekspl} + \Sigma\Delta t_{6-k})$ Veoteenuse tasud	Kauba vedamine järgmisse transiidipunkti	6
JÄRGNEVAD VAHELADUSTAMISED JA VEDAJAD (TRANSIIDIETAPID)	Δt_{i-h} Δt_{i-v} ..... c_{i-h} c_{i-v}	Ajad vaheladustamiseks ja laadimiseks /lossimiseks. Vedude transiidiajad .... Kulud vaheladustamiseks Veotasud	Kaupade maha- ja peale-laadimine ning vaheladustamine transiidipunktides. Kaupade ümbergrupeerimine (konsolideerimine) Järgneva(te) vedaja(te) kasutamine kuni siht-terminalini	i
SIHTTERMINAL	Δt_{n-3} c_{n-3}	Aeg laadimiseks ja lühi-ajaliseks ladustamiseks ning dekomplekteerimine. Teenustasud	Kaupade mahalaadimine, lühiajaline hoiustamine. Kaubadokumentide töötle-mine. Kaupade väljasta-mine ja pealelaadimine	... n -3
TOLLIAGENT TOLL	Δt_{n-2} Δt_{n-2-k} c_{n-2} $C_{imp.t}$ $C_{akts.}$ C_{vat}	Aeg tolliformistamiseks Ajakaod tollivormistam. Tollivormistamise kulud Imporditollid ja lõivud Aktsiisimaks Käibemaks -VAT	Imporditolliformaalsused	... n - 2
VEDAJA "Z"	Δt_{n-1v} Δt_{n-1k} Δt_{n-1l} c_{n-1}	Aeg veole Ajakulud Aeg mahalaadimisele Veotasud	Kauba kohalevedu	... n - 1
KAUBASAAJA	Δt_n	Aeg kauba vastuvõt-miseks ja dokumentide vormistamiseks	Kauba vastuvõtmine Dokumentide vormistamine	n

Joonis 2.6. Logistiline ahel

2.5. Ekspedeerimisteenustele seatavad eesmärgid

Järgnevad eesmärgid tulenevad primaarse lepingu ehk kaupade ostu- müügilepingu tingimustest ja selle lepingu selle osapoole, kes vastutab tarneahelas toimuva eest ja tellib vastavad teenused, soovidest ning ootustest. Seega on järgneva kirjeldamisel lähtutud eeskätt kliendi seisukohast ja ekspedeerija võimalused ei ole antud käsitluses primaarsed.

2.5.1. Ajakulude optimeerimine (minimeerimine)

Selle all mõistetakse logistilise objekti, eeskätt kaubavoo või selle osa logistilise kanali või ahela läbimiseks kulutatud aja optimeerimist. Ahela läbimiseks kuluvat aega võib jagada tehnoloogiliseks ajaks – $\mathbf{t}_{tehn}$. Ja mittetootlikuks ajaks – $\mathbf{t}_{mittetootlik}$ ehk ajakadudeks. Logistika eesmärgiks on eelkõige minimeerida viimased:

$$\sum t_{mittetootlik} \rightarrow \min(opt) \qquad [2.25.]$$

ehk kogu ahela kohta

$$\sum_{i}^{n} (t_{tehni} + t_{mittetootliki}) \rightarrow opt(\min), \qquad [2.26.]$$

kus
n – logistilise ahela lülide/elementide arv.

2.5.2. Kulude optimeerimine (minimeerimine) logistilises ahelas

Selle all mõistetakse logistiliste lülide ja elementide omahinna või ostuteenuste hinna ($\mathbf{c_i}$) optimeerimist ja sellega kaasnevat rahavoogude vähendamist:

$$C = \sum_{i=1}^{n} c_i \rightarrow opt(\min) \qquad [2.27.]$$

2.5.3. Minimeerida protsessis seotud kapital

Majandamisel üldiselt on üks võimalus seotud kapitali vähendamiseks koopereerimine ja allhangete osatähtsuse tõstmine. Miks peaks kasutama allhankijaid oma toodangu või teenuse asemel? Kõige olulisema põhjusena on esitatud seotud kapitali vähendamine ja keskendumine oma parimatele oskustele. Seega **kaubasaatja võiks ja saaks ekspedeerimisteenuse sisse osta**. Olukorra näitlikustamiseks võib vaadelda järgnevat rentaablust iseloomustava näitarvu **ROI** (*Return on Investment*) skeemi:

$$RO(I:E) = \frac{Kasum}{Kapital} = \frac{Kasum}{Müügitulu} x \frac{Müügitulu}{Kapital}. \qquad [2.28.]$$

Kasum/müügitulu kirjeldab müügitulu rentaablust ehk kui suurt katet on hinnakujunduses võimalik tootele seada. Konkureerivatel aladel on hinnakujunduse vabadus üsna väike ja turg määrab hinna. Seetõttu peab rentaabluse parandamiseks mõtlema välja midagi muud.

Parandamise võimalust pakub meile teine muutuv tegur **müügitulu/kapital**, mis kajastab kapitali ringluskiirust. Ringluskiiruse suurendamine on allhangete keskseks võimaluseks mõjutada ettevõtte rentaablust (allhanked vähendavad kapitali vajadust).

Ekspedeerimisvaldkonna seisukohast peab, lisaks ülaltoodule, ekspedeerija tagama oma kliendile ostu-müügilepingutes kokkulepitu võimalikult rentaabli teostamise. Antud kontekstis on kapitali all mõeldud käibevahendeid, mis on seotud tarne ehk kaupadega sellise protsessi ajal ja mida kauba omanik või valdaja ei saa sellel ajal kasutada. **Mõeldud on käibevarade rentaablust kajastava seosega**. Tegemist ei pea olema, ega ka ole, kogu käibevarade, vaid **konkreetse tarnega seotud käibevara rentaablusega**.

Näiteks: Ostu-müügilepinguga on sõlmitud kokkulepe kaubale aastaks kokku summas 1000000 eurot ja on võimalik tarnida see kaup kord kuus või kord nädalas. Juhul kui kauba realiseerimisel on kasumimarginaal 5% siis esimesel juhul oleks käibevarade rentaablus:

$$R_I = \frac{50000}{1050000} \times \frac{1050000}{1000000/12} = 0{,}6 \quad \text{ehk } 60\%$$

ja teisel juhul

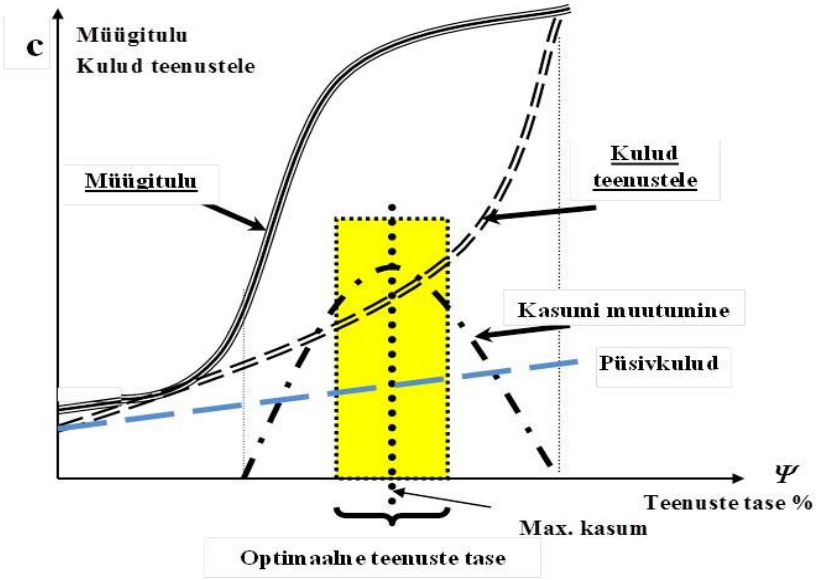
$$R_{II} = \frac{50000}{1050000} \times \frac{1050000}{1000000/52} = 2{,}6 \text{ ehk ehk } 260\%$$

Ekspedeerimisvaldkonnas ja transpordiprotsessis on oluline, et klient saaks määrata transpordiprotsessides kaubaga seotud kapitali optimaalse suuruse ja valemi 2.28 abil saame määrata vajaliku tarnesageduse.

Seega peitub kaasaja logistikakulude vähendamise mõistlik lahendus ekspedeerija võimaluste mõistlikus kasutamises. Ka logistilises võrgus on võimalik omi ressursse juhtida, kui on loodud tugevad ja pikaajalised koostöösuhted. Sageli on see ka tervikmajanduse aspektist soodsam.

2.5.4. Teenuste tase

Teenuste tase võib sageli lisaks vajalike teenuste arvu kindlaksmääramisele esitada nõudeid veose täpsusele ja muudele kvaliteedinõuetele, nagu tarnetihedus, informatsiooni liikumisega seotu ja kauba säilimise nõuded. Teenuste tase ja teenuste kvaliteet määratakse kindlaks müüja ja ostja vahelistel ärilistel läbirääkimistel piisava kaitsmise kohta transpordikahjude tõkestamiseks.



Joonis 2.7. Teenuste tase

Teenuste tase on kvaliteedi hindamise kaudne kriteerium. Teenuse taseme maksimum määratakse kindlaks väga harvadel juhtudel, seevastu on teenuse optimeerimine märgatavalt üldisem. Selle põhjuseks on kulutegurid. (Vt ka peatükk 2.2 ja joonis 2.7).

Määravaks võib saada **empiiriline 20/80-reegel ehk Pareto printsiip**. Viimane määrab arusaama, et 20% teenustest annab 80% tulusid.

Teenuste tase on teenuste mahu kriteerium ja määrab vajalike teenuste hulga ja kasutamise ulatuse. **Teenuste tase ja teenuse kvaliteet ei ole sünonüümid, vaid teenustevoo kvantitatiivne ja kvalitatiivne külg. Nende koosmõju annab nn teenuste mõõdu.** Tihti vaadatakse neid koos

üldise kvaliteedi mõõdupuuna. Selle käsiraamatu kontekstis on neid siiski otstarbekohane käsitleda eraldi.

2.5.5. Tarnetihedus kui kvaliteedi parameeter

Tarnetihedus teeninduse tegurina on viimastel aastatel muutunud üha tähtsamaks ja kujunenud transpordisüsteemide kvaliteedi hindamise kõige olulisemaks parameetriks. Seda seetõttu, et pärast seda, kui logistiline mõtteviis on muutunud üldisemaks ja **ajalubadusega tarned** (*Just-in-Time*) tavapärasemaks, on saadetiste suurus jäänud väiksemaks ja vastavalt suurenenud tarnetihedus.

Seetõttu hindame transporditeenuse kvaliteeti eeskätt tarnetiheduse erinevate **mõõdetavate parameetrite** nagu (tarne)**sageduse** ja **rütmilisuse** kaudu.

- **Sagedus** näitab, mitu korda võimaldab süsteem vaadeldaval ajaperioodil tarnet korraldada.

$$\delta = Z \diagup \Delta T, \qquad [2.29.]$$

  kus ΔT on analüüsitav ajaperiood, näiteks nädal.

Sagedust mõõdetakse seega kordades ajaperioodil, nt kord nädalas või kaks korda nädalas jne.

- **Rütmilisuse** määrab ära ajavahemik kahe tarnevõimaluse vahel, kas rütm on ühtlane ehk ajavahemik on konstantne

$$\Delta t = const \text{ või varieeruv } \Delta t = \text{var}. \qquad [2.30.]$$

Tarnetiheduse kasvatamine ehk sageduse suurendamine äratasuvalt on kergem suurte kaubakoguste juures. Traditsioonilise iganädalase saadetise jagamine mitme nädalapäeva peale õnnestub kergemini suure käibe puhul. Niinimetatud peente (õhukeste) kaubavoogude probleem on selles, et nende korral on tarnetiheduse tõstmine probleemne. Sagedus ja rütm on **tarnekindluse** tagamisel oluline. Tarnekindluse puhul on lisaks ekspedeerija tegevusele oluline ka tarnija professionaalne tegevus. Seda saab parandada ekspedeerija ja tarnija koostöö, eriti pikaajaline koostöö.

Tarnetihedus, sh sagedus ja rütm kulgeb, õigemini peab kulgema, läbi kogu logistilise ahela.

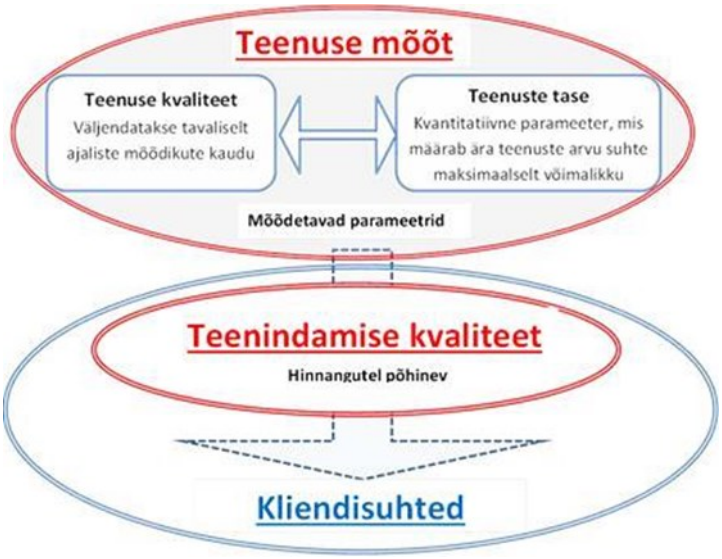
2.5.5.1. Tarne kiirus

Tarne kiirus on teenindusega oluliselt liituv faktor, eriti sel juhul, kui saadetisega on kiire. Kiirus mõjutab ka kaubaga seotud kapitali kogust. Aga nagu juba varem nenditud, on tarne kiirus väga tugevalt sõltuv logistilise ahela lülidest, nt transpordiviisist (lennuk, auto, laev). Lisaks nimetatule ka transpordiahelas esinevatest mittetootlikest ajakuludest.

2.5.5.2 Teeninduse kvaliteet

Teeninduse kvaliteet on turunduse kategooria ja ühepoolselt seotud teenuste mõõdu kategooriaga ning seega ka teenuste taseme ja teenuse kvaliteediga. Teeninduse kvaliteedi puhul on tegemist terve rea hinnatavate näitajatega, millest enamik kuulub sotsiaalpsühholoogiliste ja seetõttu ka suuresti subjektiivsete hinnangute alla. Teeninduse kvaliteet käsitleb kliendi ja teenindaja vahelist suhtlust.

Teeninduse kvaliteedi kavandamisel tuleb lähtuda teenuste turundamise põhiprintsiipidest.



Joonis 2.8. Teenuse ja teeninduse kvaliteedi seos

Teeninduse kvaliteedile seatavad eesmärgid tulenevad transpordisüsteemi orienteeritusega kaasnevast teenuste mõõdust. Vastupidine seos teeninduse kvaliteedi mõjust teenuste mõõdule on vähene.

2.5.6. Turvalisus

Eesmärgiks on **kauba koguse ja kvaliteedi säilimine muutumatuna**. Eeskätt seab see ülesanded tootmislogistikale nii, et toodang oleks tavavahenditega teisaldatav ja transporditav. Edasises liikumises logistilise ahela piires tähendab see saadetise toimetamist saatjalt vastuvõtjale nii, et kogu saadetis kulgeb korraga ja midagi ei lähe kaotsi. Kvaliteedi säilimine muutumatuna tähendab kauba päralejõudmist kahjustumata või riknemata (nt toiduainete transportimine). Need eesmärgid nõuavad kvaliteetset tööd läbi kogu logistilise ahela. Sellele küsimusele tuleb tähelepanu pöörata juba siis, kui sõlmitakse allhanke- ja esindajalepinguid.

Kauba koguse muutumatuna püsimise seisukohast on olulisemad logistilise ahela need lülid, kus kaubavooga kokku puututakse – eelkõige ladudes ja terminalides. Need on niisugused potentsiaalsed kohad, kus ühel või teisel põhjusel osa kaubapartiist võib kogu saadetisest eralduda. Põhjuseks võib olla näiteks see, et kogu saadetis ei mahtunud transpordivahendisse. Logistilise süsteemi kavandamisel peab olema kokku lepitud, kuidas niisugusel juhul käituda.

Kõige lihtsamaks vahendiks kauba kahjustumise tõkestamiseks on veose asjakohane asjakohane kinnitamine ja sidumine ning kauba hoolikas pakendamine. Kaupade puhul, mis nõuavad veotemperatuuri reguleerimist, on oluline õigete temperatuuride (režiimide) teadmine ning termoandurite kalibreerimine jne.

Kõik majandusprotsessid, sh ka logistilises süsteemis toimuvad protsessid alluvad termodünaamika teisele seadusele, s.o **entroopia kasvu seadusele** ja seega peidavad endas riske. Eriti on riskide esinemise tõenäosus suurem dünaamilistes protsessides, kus kaup liigub ajas ja ruumis (transpordis, ladustamisel jne). Seega on logistika seadnud endale praktilises tegevuses ülesandeks nende riskide maandamise. Olulisemad riskid võib jagada:

- riskid, millega kaasneb kaubavoo katkemine, kaupade kadumine ja kahjustumine;
- finantsriskid;
- infovoo katkemisest, kahjustumisest või info puudulikkusest tulenevad riskid;
- teenuste kvaliteedist tulenevad riskid;
- koostööpartnerite tegevusest tulenevad riskid ehk integratsiooniriskid;
- ajafaktorist tulenevad riskid (tegemist on lubatu ja tegeliku vastuoluga ehk konfliktiga).

Iga sellise riskigrupi saab jagada omakorda terveks konkreetsete riskide jadaks. Riskidel on omadus kuhjuda, st et ühe riski maandamata jätmine võib kaasa tuua rea teiste riskide võimendumise. Seega on logistika ja ka ekspedeerimisteenuse üks eesmärk vältida riskide avaldumist konkreetse väärnähtena ja luua süsteem, mis ei võimalda kaasnevate väärnähete võimendumist mingi parameetri hälbimisel.

Üks võimalus tõrgete mõju vähendamiseks on alternatiivsete lahendite väljatöötamine riskide avaldumise ja võimendumise vältimiseks ning nende rakendamine olukorras, kus põhilahend mõningate parameetrite osas hälbib lubatust rohkem.

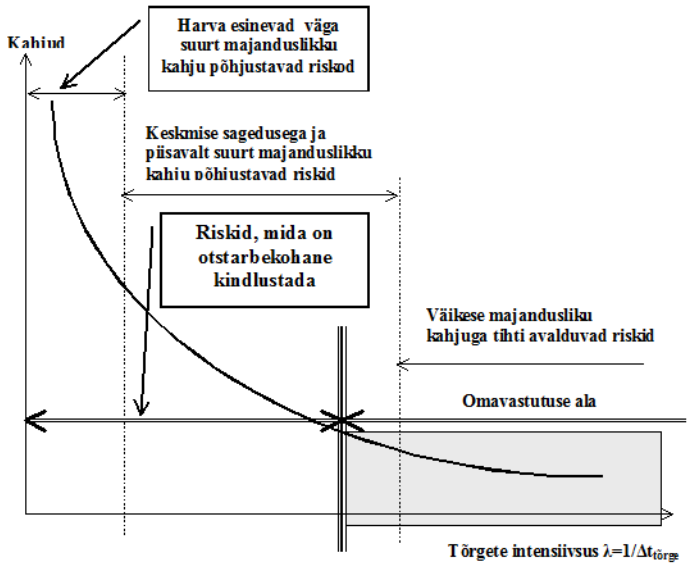
Riskikindlust logistilistes ahelates ja süsteemis iseloomustab:

- **süsteemi taastumisvõime** tõrke korral ja seda iseloomustab taastumisaeg $\mathbf{T}_{\text{taastum.}}$;
- **tõrgete sagedus**, s.o keskmine aeg kahe kõrvutioleva tõrke vahel – $\mathbf{\Delta t}_{\text{tõrge}}$;
- **taastumise intensiivsus** – μ;
- **tõrgete intensiivsus** $\lambda = \mathbf{1} / \Delta\, \mathbf{t}_{\text{tõrge}}$.

Näiteks logistilises ahelas, kus tehniliste seadmete osatähtsus on suur, saab ahela elementide **töökindlust (G)** iseloomustada eksponentseosega:

$$\mathbf{G} = \mathbf{e}^{-\lambda t}, \text{ kus } \mathbf{t} - \text{tööaeg.} \qquad [2.31.]$$

Riskide jagunemist nende poolt põhjustatud majandusliku kahju ja nende ilmingute (tõrgete) esinemissageduse järgi iseloomustab hüperboolne seos, vt joonist 2.9.



Joonis 2.9. Riskide jaotus

Jaotusest selgub, et osa riske ei too vaatamata suurele esinemissagedusele kaasa olulisi majanduslikke kahjusid, kindlasti aga mõjutavad nad ekspedeerimisteenuse kvaliteeti. Neid riske suudab teenuseosutaja oma vahendite piires taluda ja adekvaatselt reageerida. Riskid, mille avaldumisel, s.o tõrke toimumisel kaasnevad olulised või suured majanduslikud kahjud, vajavad eraldi käsitlemist, kuivõrd nende avaldumisel ei pruugi organisatsioon omada piisavat vastupanuvõimet. Oluline vahend nende riskide maandamiseks on nende jagamine. Teades riskide suurust ja nende prognoositud või prognoositavat esinemissagedust, saab nende ennetamiseks planeerida abinõud, milleks üks võimalus on oma vastutuse ja muude riskide jagamine ehk kindlustamine, mida käsitleb eraldi **kindlustamise peatükk**.

2.5.7. Paindlikkus

Ekspedeerija korraldatava süsteemi paindlikkust iseloomustatakse ajamõõdikute kaudu, eeskätt kahes valdkonnas.

1. Kui kiiresti ehk millise aja jooksul suudab süsteem reageerida sisendite muutustele.
2. Millise aja jooksul suudab süsteem kohaneda väliskeskkonna muutustega.

Süsteemi paindlikkus eeldab:
1) reservide olemasolu,
2) alternatiivsete lahendite olemasolu.

Eespool on esitatud seitse olulisemat logistika eesmärki, juhul kui teenuste tase ja teenuste kvaliteeti vaadelda erinevate eesmärkidena, mis seatakse logistikasüsteemide operaatoritele ehk ekspediitoritele. Neid eesmärke rakendatakse kõigile objekti külgedele (materiaalse, info- ja rahavoogude suhtes). Olenevalt klientuuri profiilist võib selliseid ootuseid olla rohkem. Erinevate klientide puhul omavad erinevad ootused erinevat kaalu, mida ka järgnevalt vaatame.

2.5.8. Muud ootused

2.5.8.1. Optimeerida (minimeerida) kulud protsessi juhtimisel

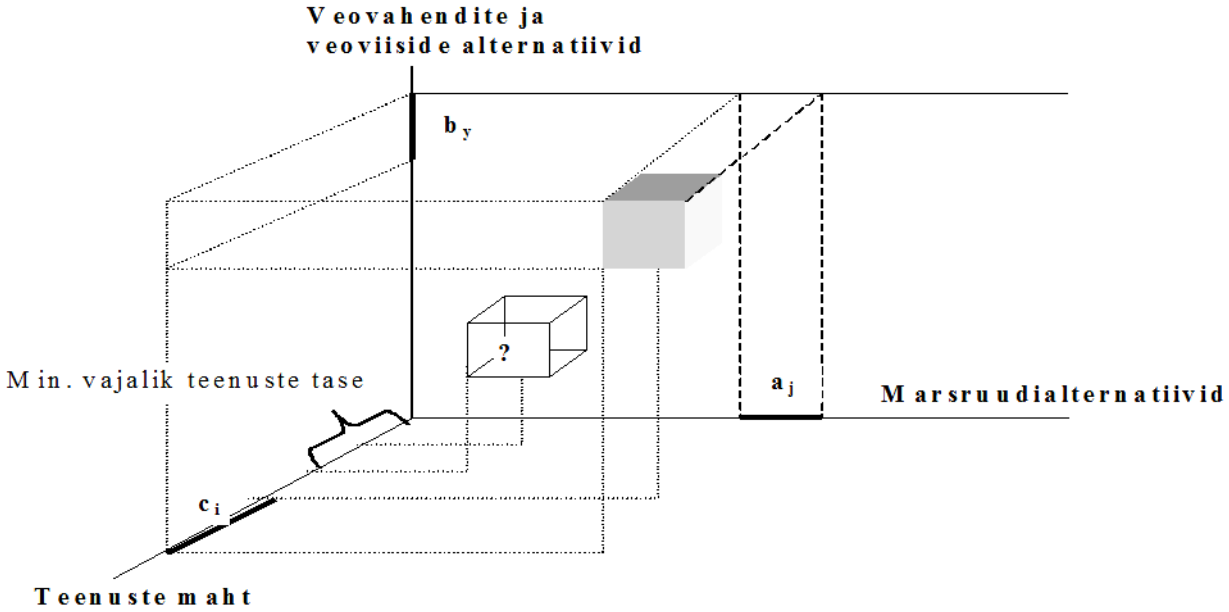
Selle all mõeldakse protsessi juhtimiseks kulutatud vahendite optimeerimist. Nende kulude alla kuuluvad kulutused infovoogude juhtimiseks ja info hankimiseks ning töötlemiseks, samuti kulutused rahavoogude korrastamiseks ja juhtimiseks. Selles valdkonnas tuleb kaaluda kas on otstarbekam teha ise või osta teenusena sisse, nt komplekteeritavad, ekspediitori-, veo- ja laoteenused jne. Eriti aktuaalsed on need kulutused ja nende otstarbekus ostu- ja jaotuslogistika kontekstis ning eeskätt väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjatest klientidele.

2.5.8.2. Info liikumise optimeerimine tarneahelates

Ka see ootus on eeskätt väikeste või keskmise suurusega ettevõtetel. Käsitlemist leiab siis, kui ostuteenuste osatähtsus kliendi majandustegevuse osana on suur ning info kogumine ja töötlemine on mahukas ja aeganõudev.

2.6. Eesmärgistatus ja spetsialiseerumine

Logistiliste ja transpordisüsteemide eesmärgistamisel kasutatakse erinevaid paradigmasid ja kontseptsioone, olenevalt süsteemi objektist ja tema omadustest. Sellest tulenevalt tuleb leida see turunišš, mis antud keskkonnas ja kaubasaatjate/-saajate seisukohalt optimaalne.



Joonis 2.10. Transporditurú nišš

Valiku aluseks sobib kolm olulist mõjurit:
- veopolügoon ja marsruut,

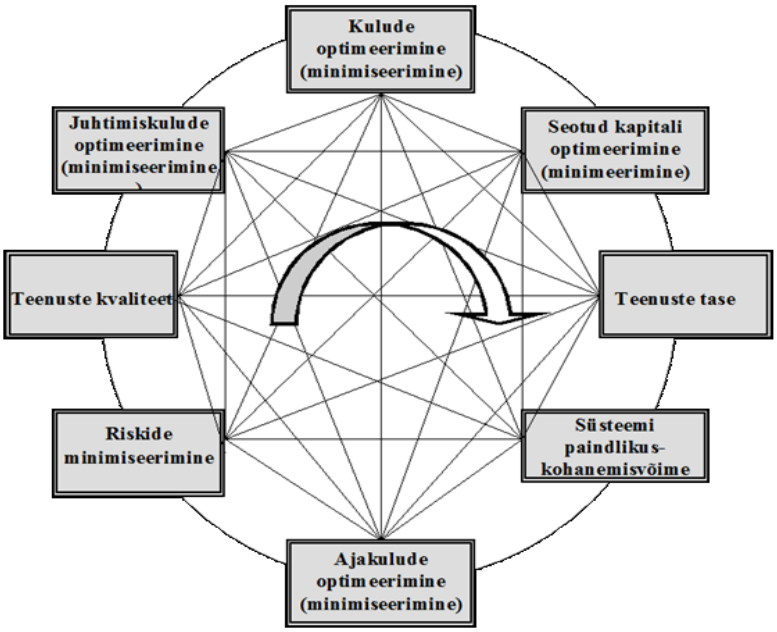
- teenuste tase,
- veoviis ja veovahendid.

Nimetatud kolme mõjurit toetavad teised süsteemi orienteeritust kirjeldavad eesmärgid, seda iseloomustab järgmine joonis.

2.6.1. Integreeritud logistika kontseptsiooni kohaselt eesmärgistatud transpordisüsteemid

Transpordisüsteemide eesmärgid lähtuvad reeglina **integreeritud logistika paradigmast**, eriti veoste- ehk kaubavedudele orienteeritud süsteemides. Need ootused ja eesmärgid on eelnevalt kirjeldatud käesolevas peatükis. Nende eesmärkide puhul püütakse saavutada optimaalne tasakaal. Kuivõrd osa nendest eesmärkidest on oma olemuselt teiste eesmärkidega vastuolus, ei suudeta seda tasakaalu alati saavutada ja hoida. Näiteks kvaliteedi ja teenuste hinna vahel. Samuti kiiruse ehk aja ja hinna vahel jne.

Tihti ei olegi otstarbekohane selle tasakaalu otsimine ja kasuks tuleb orienteerumine üksnes ühele või kahele, antud majandusruumis ning objekti iseärasustest vaadeldaval ajahetkel prioriteetsele eesmärgile. See võimaldab spetsialiseerumist kõige enam nõutavatele teenustele ja oma tegevust optimeerida nii ressursside võimalikult efektiivse kasutamise suunas kui ka kvaliteedi tagamisel.



Joonis 2.11. „Eesmärkide ratas"

Näiteks väikese või keskmise suurusega ettevõtete ootuste ring integreeritud logistika paradigmast tulenevalt (vt joonis 2.11).

Joonisel kujutatud eesmärkide (aga ka hindamiskriteeriumite) ring näitab nende seoste ulatust ja paljusust. Nii on neid seoseid 8 parameetri korral:

$$S = (n-1)! = 7 + 6 + 5 + 4 + 3 + 2 + 1 = 28$$

ja arvestades mõjude polaarsust siis 2 x 28 ehk 56. Mõjude polaarsuse all mõtleme siin seda, et parameetrite vastastikune mõju ei pruugi alati olla ühesuunaline või samas suurusjärgus.

Näiteks olemasolevate teenuste kvaliteedi parandamine ei tõsta veel teenuste taset (osutatud teenuste suhet võimalikesse), küll on aga suur tõenäosus, et teenuste taseme tõstmine toob kaasa ka teenuste kvaliteedi tõusu.

Esitatud „eesmärkide ratas" ja nende eesmärkide hindamiseks tabelis 2.1 antud seosed **on eeskätt süsteemi väliseks hindamiseks** ehk **väljundite hindamiseks** ja sobib kliendiootuste väljendamiseks (süsteemi suhtes genereeriva lüli ehk kaubasaatja/saaja seisukohalt).

Teenust kui toodet iseloomustavad parameetrid peavad olema mõõdetavad, ka eesmärgid peavad olema seatavad mõõdetavatena. Eespool esitatud tabel iseloomustab antud näite korral neid parameetreid.

Nende parameetrite arv esitatud „ringis" ei pruugi olla lõplik ja nende omavaheline mõju on erinevates süsteemides erinev. Seetõttu ei ole ka võimalik hinnata neid mõjusid konkreetsete formaliseeritavate seoste abil üldiselt. Küll aga on neid seoseid **võimalik empiiriliselt koostada iga konkreetse süsteemi kohta**. Selleks tuleb esmalt määrata süsteemi orienteeritus ja selle arendamise põhimõtted.

Tabel 2.1. Eesmärkide hindamise seosed

Jrk	Mõõdetav parameeter	Mõõt-ühik	Tähis/funktsioon	Märkused
1.	Kulude optimeerimine (minimeerimine)	Raha C	$C = \sum_{i=1}^{n} c_i \rightarrow \mathrm{opt(min)}$	Süsteemi lülides toimuvate protsesside kulude optimeerimine
2.	Seotud kapitali optimeerimine (minimeerimine)	Raha C	$RO(I) = \frac{Kasum}{Kapital} \rightarrow \max$	Tehinguga seotud kaubaomaniku käibevahendite rentaablus
3.	Teenuste tase	Raha C	$C = f(c^z) \rightarrow \mathrm{opt}$	Eksponentfunktsioon kulude ja osutatud teenuste kvantitatiivse taseme seosest
4.	Süsteemi paindlikkus – kohanemisvõime	Aeg h	$\Delta t_{taastum} \rightarrow \min$	Taastumisaeg sisendite või taustakeskkonna muutuste puhul
5.	Ajakulude optimeerimine (minimeerimine)	Aeg h	$T = \sum_{i=1}^{n} (t_{tehni} + t_{kaodi}) \rightarrow \mathrm{opt}$	Tarneahelas toimuvate protsesside ajakulu optimeerimine
6.	Riskide minimeerimine	Raha C	$1/\Delta t_{risk}$ $C_{kahju} = f(e^{\lambda t})$	Eksponentfunktsioon: riskide avaldumissageduse ja kahjude vaheline seos
7.	Teenuste kvaliteet	Aeg h	$\Delta t = 365/z$ $\Delta t \approx \mathrm{const}$	Sagedus ja rütm
8.	Juhtimiskulude optimeerimine (minimeerimine)	Raha C	$C_{juht} \rightarrow \mathrm{opt\ (min)}$	Süsteem peab võimaldama kaubaomaniku (tellija) juhtimiskulusid vähendada

Järgnevalt mõned näited teenuste süvendatud orienteerimise kohta mõnele konkreetsele parameetrile. Tuleb juhtida tähelepanu asjaolule, et sellisel juhul saab teiste parameetrite optimeerimist vaadelda üksnes teatava tinglikkusega.

2.6.1.1. Ajale orienteeritud teenus

Sellise orientatsiooniga teenust osutavate süsteemide korral antakse prioriteet ajale. Kõige tähtsam parameeter on see, et kauba kohaletoimetamise aeg oleks võimalikult lühim:

$$\sum t_{mittetootlik} \rightarrow \min(opt) \text{ ehk kogu ahela kohta,} \qquad [2.32.]$$

$$\sum_{i=1}^{n} (t_{tehni} + t_{mittetootliki}) \rightarrow opt(\min) \qquad [2.33.]$$

kus

n – logistilise ahela lülide/elementide arv.

Sellisel juhul allutatakse suurem osa integreeritud logistika teisi eesmärke prioriteediks seatud eesmärgile.

Aja optimeerimisele orienteeritud süsteemideks võib lugeda:
- JIT-süsteem (*Just-in-Time*) tarneahelates;
- postiside;
- kiirveod (nn kullerteenused jne);
- lennuveod.

Analoogsed ajale orienteeritud teenuste süsteemid sõitjateveol on eeskätt linnadevahelises ja rahvusvahelises liikluses. Näiteks Euroopa raudteedel ICE (*Inter City Express*), lennuliinide võrk jne.

2.6.1.2. Kvaliteedile orienteeritud teenused

Need on transpordisüsteemid, mis garanteerivad väga kõrge kvaliteedi, lisades täiendavaid teenuseid transpordiprotsessis. Veoste veol oleksid sellised teenused:
- rippriiete transpordile orienteeritud süsteem;
- JIT-süsteem (*Just-in-Time*) tarneahelates;
- messide ja näituste teenindamise teenused;
- kolimisteenused.

Sõitjateveol näiteks äri- ja elitaarklassi reisijate teenindamine reisijateveol õhu-, mere- ja raudteetranspordis. Sellise süsteemi korral on hinnatase tunduvalt kõrgem ja orienteeritud nõudlikule tarbijale.

2.6.1.3. Kulutuste minimeerimisele orienteeritud transpordisüsteemid

Need on süsteemid, kes seavad prioriteediks seose:

$$C = \sum_{i=1}^{n} c_i \rightarrow \min(opt), \qquad [2.34.]$$

mille saavutamiseks minimeeritakse kulutused kvaliteedile ja mingil määral ka turvalisusele. Teenuste tase on reeglina madal, see tähendab minimaalselt teenuseid konkreetse ülesande lahendamisel.

Sellised süsteemid on näiteks:
- tagastuslogistikateenustele orienteeritud süsteemid;
- sekundaarse toorme korje süsteemid jne.

Sõitjateveol odavlennuliinide teenused, linnade ühistranspordi teenused.

2.6.1.4. Riskide minimeerimisele ja turvalisuse tagamisele orienteeritud teenus

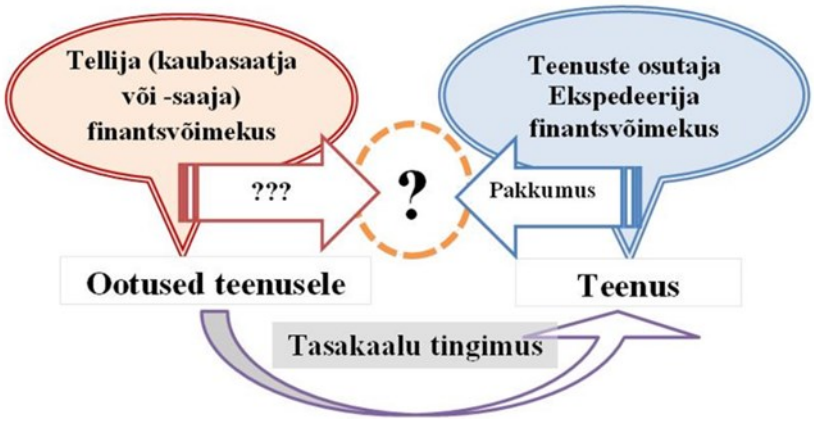
Seatakse eesmärk veoste maksimaalsele turvalisusele ja riskide maandamisele. Sellised süsteemid on näiteks inkasseerimissüsteemid, väärtesemete ja kunstiväärtuste veole spetsialiseeritud süsteemid.

Lisaks võib olla erineva orienteeritusega teenustele orienteeritud süsteeme, olenevalt teenustepakkuja äriideele ja geograafilisele asukohale.

2.6.2. Orienteerituse mõju eesmärkide saavutamisele

Tavaliselt räägitakse teenuste ja ka kaupade puhul hinna ja kvaliteedi suhtest. Transpordisüsteemide puhul oleme sunnitud hinnanguid andma palju enamate parameetrite osas, mis on omavahel tihedalt seotud. Süsteemi orientatsiooni kavandamisel või hindamisel peame arvestama asjaoluga, et mingi parameetri muutmisele suunatud abinõud toovad kaasa suurema või väiksema mõju kõigile teistele

parameetritele. Need mõjud võivad olla kas positiivsed või negatiivsed ja mõjutavad süsteemi tasakaalu (kuni uue tasakaaluasendi leidmiseni).



Joonis 2.12. Teenuste ja ootuste tasakaalu ja vastuolu üheaegsuse printsiip

Süsteemile hinnangu andmiseks peavad kõik süsteemi eesmärgid olema mõõdetavad, nagu eespool kirjeldatud. Kõik need parameetrid on hinnatavad kas aja funktsioonina või funktsioonina rahast. **Integreeritud** (summeeritud) **hinnangu andmist takistab raha ja aja suhte tõlgenduste erinevus.**

Otstarbekohane on hinnata neid parameetrite vahelisi mõjusid, kirjeldades seda näiteks maatriksina.

Vastuolu ootuste ja tegelike teenuste vahel kirjeldab joonis 2.12. Selge on asjaolu, et pakutavate teenuste ja ootuste vahel olev erinevus ei saa olla suur, vastasel korral jääb teenus osutamata ja teenuse vajaja leiab teise teenusepakkuja, kelle puhul see vastuolu kas puudub või on väike.

Teenuste hindamisel süsteemi operaatori seisukohalt tuleb ümber hinnata rida parameetreid, nt seotud kapitali optimeerimise (minimeerimise) või juhtimiskulude optimeerimise (minimeerimise) parameetrid. Tegemist on erinevate subjektidega. Ootused ei ole piiratud mingite tingimustega, küll aga on süsteemi eesmärgistamine vastavalt ootustele alati piiratud erinevate faktoritega, eeskätt majanduslike võimalustega nagu investeeringute võimalused. Kokkuvõtteks võime nentida, et **tegemist on** seega **ootuste ja finantsvõimekuse vahelise kompromissi otsimisega**.

2.7. Teenuste turundamise põhimõtted

Ülle Aasjõe

Kõikide ettevõtete tegevus on edukas vaid siis, kui tema pakutav toode või teenus rahuldab mingite tarbijagruppide vajadusi ja on abiks nende probleemide lahendamisel.

Teenuse ja tegeliku toote võrdlemisel (tabel 1) torkavad silma teenuse järgmised omadused.

1. Teenus on mittemateriaalne, sisaldades peale käegakatsutava ja konkreetse ka midagi muud, mida on raske defineerida. Oluline on ära tunda, millised tegurid on teenuse puhul kliendi seisukohalt kõige olulisemad.
2. Teenus on oma olemuselt protsess, mis kujuneb suhtlemissituatsioonis. Kusjuures teenindusettevõtte tegevuse lõpptulemuseks on mingi sündmus, vastupidiselt tootmisettevõttele, kus lõpptulemuseks on konkreetne toode. Kõikides protsessi etappides on klient teenuse aktiivne kaaslooja.
3. Teenust toodetakse osaliselt samal ajal, kui seda tarbitakse, ta on ainukordne, teda ei saa lattu toota ega täpselt samal kujul korrata.

Tabel 2.2. Toote ja teenuse võrdlus

Üldjuhul toode	Üldjuhul teenus
• On esemeline. • On ladustatav. • Läheb pärast ostu-müügitehingut üle müüja omandusest ostja omandusse. • On enne müüki demonstreeritav. • Valmistatakse ja seejärel turustatakse. • Valmistatakse kliendi kohaloluta. • Ilmnenud vead on tekkinud tootmisprotsessis. • Säilitab oma vormi pärast tootmisprotsessi.	• On immateriaalne. • Ei ole ladustatav. • Ei saa minna üle kliendi omandusse. • On raskesti demonstreeritav. • Osutatakse ja turustatakse üheaegselt. • Pole osutatav kliendi ja teenindaja kontaktita. • Kui ta osutub vääraks, on see tingitud eelkõige teenindaja või ka kliendi hoiakutest ja käitumisest. • Formuleerub alles teenindusprotsessis ega pruugi oma vormi säilitada.

2.7.1. Kaheksa komponenti, mida tuleb jälgida teenuste turundamisel

Tootmisettevõttes on turundus enamasti sillaks ettevõtte ja tarbija vahel. Toodete turundamisel lähtutakse traditsioonilisest turundusmeetmestikust, mida nimetatakse ka 4P-ks, kus peamised komponendid on toode, hind, koht ja edustus. Teenindusettevõttes võib eristada kahesugust klientidele suunatud turundustegevust – traditsioonilist ja otsest. **Otsese turundustegevuse** all mõeldakse kogu **teenindaja ja kliendi vahelist tegevust**, mis kõige sagedamini toimub samaaegselt teenuse tootmisega. Teenuste turundamisel on otsene turundamine sageli otsustava tähtsusega. Kliendi ja teenindaja vahelisel suhtlemisel luuakse teenuse kvaliteet ning otsustatakse, kas ettevõtte turundustegevus õnnestus. Teenuste turunduse eesmärgiks on panna kliendid kõigepealt ettevõtte ja tema teenuste vastu huvi tundma ja seejärel antakse kliendile lubadusi. Klient ostab teenuse, et seda proovida, mingil muul moel pole tal võimalik teenuse kvaliteedis veenduda. See esimene proov on väga kriitiline etapp kliendi suhtumises ettevõttesse ja tema teenustesse.

Teenuste turundamisel kasutatakse integreeritud turundusmeetmestikku 8P. Integreeritud teenuste turundus kujutab endast koordineeritud planeerimist ja teostust, teostamise operatsioone ja personalitegevust, mis on olulised teenindusettevõtte eduks.

8P-turundusmeetmestik

Koosneb järgmistest komponentidest:

- **teenuses sisalduvad** toote **komponendid** (*product elements*). Need on kõik komponendid teenuse pakkumiseks, mis loovad kliendile väärtust;
- **koht, inforuum ja aeg** (*place, cyberspace, time*). Sõltuvalt teenuse iseloomust on oluline valida kliendile kõige sobivam koht ja aeg teenuse osutamiseks, valides selleks kas füüsilised või elektroonilised infokanalid. Kliendi ootused teenuse kiirusele ja mugavusele on otsustavad tegurid teenuse kvaliteedi hindamisel;
- **edustus ja koolitus** (*promotion and education*). Teenuse turunduse peamine komponent on teenindaja ja kliendi vaheline suhtlus selleks, et anda kliendile vajalikku teavet ja nõu, veenmaks kliente teenust proovima. Suur osa suhtlemisest on koolitusliku iseloomuga, eriti on seda tunda uute klientidega suhtlemisel. Vajalikuks võib osutuda klientide koolitus erinevate teenuste kasutamiseks;
- **hind ja kliendi muud kulud** (*price and other outlays*). Teenuste hinnakujundusel peab teenindaja eelkõige lähtuma kliendi vajadustest ning nägema ette, milliseid kulusid saab klient teenust tarbides kokku hoida;

- **teenuse protsess** (*process*). Teenuse osutamise protsessi läbimõeldus ja sujuvus mõjutavad otseselt teenuse osutamist tervikuna. Halvasti sujuv protsess mõjutab otseselt klienditeenindajaid nende töö kvaliteedis;
- **tootlikkus ja kvaliteet** (*productivity and quality*). Need on ühe mündi kaks külge. Ühelt poolt suurendades tootlikkust, soovib ettevõte kulud kontrolli alla hoida, kuid teiselt poolt ei tohi sellega kärpida teenuse kvaliteedi taset. Teenuse kvaliteet on teenuste turundamisel üks peamisi kliendilojaalsuse loomise komponente;
- **inimesed** (*people*). Teenuste kvaliteet sõltub paljuski teenindajate ja klientide vahelisest suhtlusest. Teenuse osutaja käitumine ja suhtumine mõjutab suures osas kliendi hinnangut teenuse kvaliteedile. Edukad ettevõtted teevad suuri jõupingutusi oma töötajate värbamiseks, koolitamiseks ja motiveerimiseks;
- **füüsilised elemendid** (*physical evidence*). Ettevõtte visuaalne identiteet: hoonete välimus, haljastus, sisustus, seadmed, personal, trükised jm nähtavad füüsilised elemendid annavad kliendile käegakatsutava tõendi teenuse stiili ja oletatava kvaliteedi kohta.

2.7.2. Hinna määramise eripärad teenindusettevõttes

Hinna normimine. Erinevalt toodete turundusest on hind mõningates teenindusettevõtetes normitud, mis kehtivad teenindaja ja kliendi vaheliste kõigi teenindussuhete korral (nt sõidupiletid, teatripiletid).

Hinnaläbirääkimised. Peale fikseeritud hindade kasutatakse teenuste turustamisel ka täiesti vastupidist varianti. Väga spetsialiseeritud ja individualiseeritud teenuste korral määratakse hind kindlaks teenindaja ja kliendi vaheliste läbirääkimiste käigus.

Teenuste kombineerimine. Teenuste kombineerimine lisateenustega, eri moodulid, teistsugune ajakulu teenuse osutamiseks jms on kõik niisugused toimingud või elemendid, mille abil on võimalik teha hind kliendile sobilikuks.

Teenuste jaotamine. Teenuste kombineerimisega on tihedalt seotud teenuste jaotamine, kus teenindusettevõte esitab kogu oma teenustepaketi jaotatuna nii, et kõik kompleksi osised on üksikuna turustatavad.

Tulemustest sõltuv hind. Teenuste puhul, millele saab rakendada kontrolli kvantitatiivsete (numbriliste) näitajate põhjal, saab rakendada tulemustest sõltuvat hinda. Näiteks võib turvafirma teenuste hind olla seatud sõltuvusse varguste vähenemise hulgast poes.

2.7.3. Teenindusettevõtte erijooned

- Teenindusettevõttel **ei ole kunagi võimalik tundmatuks jääda**. Kaupu tootval ettevõttel õnnestub see näiteks tooteartiklite või turustuskanalite varjus.
- Ettevõtte **kuvand on** kliendi meelest üks **osa teenuse kvaliteedist**. Klient võtab hoiaku ettevõtte teenuste suhtes juba selle järgi, milline ettekujutus on tal ettevõttest endast.
- Ettevõtte positiivne **kuvand loob tausta ettevõtte reklaamsõnumitele**. Kui ettevõtte kuvand on negatiivne, ei võta klient vastu või ei usu ettevõtte reklaamiga edasiantavaid sõnumeid.
- Ettevõtte kuvand avaldab mõju sellele, millised isikud pürgivad ettevõttesse tööle. Teenuste hea kvaliteedi poolest tuntud ettevõttesse pürgivad tööle inimesed, kes ka ise kvaliteeti kõrgelt hindavad ja usuvad, et ettevõte vastab nende ootustele.
- Ettevõtte kuvand avaldab mõju ka kogu personali töömotivatsioonile ja oma töö väärtustamisele.
- Ettevõtte kuvand mõjutab ka seda, milline on tööleasujate meelest ettevõtte oletatav tegutsemisviis. Ebasõbralikuks arvatud ettevõttes kaldub uustulnuk käituma ebasõbralikult nii töökaaslaste kui ka klientidega. Uuendusmeelseks peetud ettevõttes võib personal ise püüda asju aktiivselt arendada.

Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid

1. Jüri Suursoo. Transpordisüsteemide logistika ja ekspedeerimine. Tallinna Tehnikakõrgkool, 2010.
2. Peter Jones. Legal **Handbook on Forwarding**, Fourth edition. FIATA, 2008.
3. Rauli Werdermann, Pasi Raunio. **Ekspedeerimine**. Marketingi Instituut. 2002.
4. Cheong Yun Wan, Thomas Sim **Multimodal Transport**. The Singapore Logistics Association 2006.
5. Rachel Henwood, Tan Tee Hwa **Seafreight Forwarding** The Singapore Logistics Association 2006.
6. Ho Chee Mun **Airfreight Forwarding** The Singapore Logistics Association 2005.
7. Jorma Lehtonen, Antti Lehmusvaara **Logistiikka yrityksen kilpailutekijänä** Marketingi Instituudi väljaanne
8. **Leitfaden für Spediteur-Lehrlinge**. Schweiz Spediteur Verband 2008 (Allgemeine Berufs- und Branchenkunde, Zollwesen, Überseespedition, LKW-Verkehr, Lagerwesen, Transportversicherung, Bahngütertransporte, Rhein-/Binnenschiffahrt)
9. Jan Ramberg, Kurt Schalling, Jerzy Tarkowski **Internationella Transporter och Spedition, Allmän del** Sveriges Speditörförbund
10. Elis Lindbergh, Frank Grönwall, Torsten Dahlgren, Per Jessing, Göran Lagerbäck **Internationella Transporter och Spedition**. Sveriges Speditörförbund
11. В. И. Апатцев идр. Под редакцией В. М. Николашиа **Логистические транспортно-грузовые системы** Москва Изд-во Академия. Москва, 2003.
12. Л. Б. Миротин, Ы. Э. Ташбаев. **Системный анализ в логистике**. Москва, 2002.

Punktis 2.7. kasutatud ja viidatud

13. Perens, A. **Teenuste marketing**. Tallinn. Külim, 1998.
14. Joutsenkunnas, T.; Heikurainen, P. **Juhi töö teenindusettevõttes**. Tallinn. Aspectum, 1997.
15. Lovelock, C. H; Vandermerwe, S.; Lewis, B.; Fernie, S. Services **Marketing**. Edinburgh Business School, 2011.
16. Lovelock, C. H.; Wright, L. **Principles of service marketing and management**. Upper Saddle River, N. J: Prentice Hall, 1999.

Tagasi sisukorda

3. Rahvusvaheline kaubandus ja lepingud

Jüri Suursoo

Teemad

- Rahvusvaheline ostu-müügileping
- Tarneklauslid
- Maksetingimused
- Dokumendid ostu-müügilepingu realiseerimiseks (saatja dokumendid)
- Rahvusvahelise kaubanduskoja tüüplepingud
- Euroopa Liidu sisene kaubandus

3.1. Rahvusvaheline ostu-müügileping

Rahvusvaheline kaupade ostu-müügileping on aluseks logistika- ja ekspedeerimistegevusele. Tegemist on ostja ja müüja vahelise kokkuleppega, millest tulenevad ülesanded ekspedeerimisettevõtetele. Müüja ja ostja lepivad kokku müügiobjekti osas, sh kauba, raha ja info liikumises ja reeglina ka ajafaktorites nagu tarneaeg. Ostu-müügilepingu objekt määrab tavaliselt ära ka ekspedeerija orienteerituse. Kokkuvõtlikult võib öelda, et **müüja ja ostja lähtuvad oma lepingute sõlmimisel lepinguvabaduse põhimõtetest**. Logistika- ja ekspedeerimisettevõtted peavad need lepinguvabaduse põhimõtetel sõlmitud lepingud realiseerima, st kaubad müüjalt ostjale toimetama, lähtudes transpordile kehtestatud reeglitest ja neid täites.

Sellest lähtuvalt on logistika ja ekspedeerimisega tegelevatel ettevõtjatel ning nende töötajatel oluline tunda ostu-müügilepingute sõlmimise korda ja nende lepingute sisu. Põhimõtteliselt täidavad ju logistika- ja ekspedeerimisettevõtted müüja ja ostja lubadusi, mida nad on lepingut sõlmides andnud.

3.1.1. Rahvusvaheline müügilepingu sõlmimine oferdi ja aktsepti vormis

3.1.1.1. ÜRO konventsioon kaupade rahvusvaheliste ostu-müügilepingute kohta

Rahvusvahelised müügilepingud peavad lähtuma asjaoludest, et riikides (või laiemalt regioonides) toimivad erinevad äritavad, mis baseeruvad vaadeldavate regioonide kultuuritaustal, erinevatest poliitilistest ja sotsiaalse keskkonna eripäradest tulenevalt jne. See seab rahvusvahelise kaubandusega tegelejate ette soovi läbi rääkida ja kehtestada reegleid ning soovitusi ühtlustamaks arusaamisi ärikeskkonnast ja -tavadest. Need soovitused või reeglid on suure üldistusega dokumendid. Üks selliseid on Viini Konventsioon 1980. aastast. Eesti Vabariigi Riigikogu ratifitseeris 1993. a kaks väliskaubandust puudutavat olulist rahvusvahelist konventsiooni.

1. Välisriigi vahekohtu otsuste tunnustamise ja täitmise kohta (1958. a New Yorgi konventsioon)[7].
2. ÜRO konventsioon kaupade rahvusvaheliste ostu-müügilepingute kohta (1980. a Viini konventsioon)[8].

Viini konventsioon **on läbinisti dispositiivne õigusnorm**, sest müügilepingu pooled, s.o ostja ja müüja võivad välistada kogu konventsiooni või selle üksikute nõuete rakendamist juhul, kui nad selles kokku lepivad. Samal ajal on Viini konventsioonis **üks imperatiivne klausel, mille nõudeid müügilepingu pooled ei saa isegi vastastikusel kokkuleppel eirata**. See on 12. klausel, mis puudutab müügilepingu sõlmimise, muutmise või lõpetamise või mistahes muu tahteavalduse suulist vormi: **Kui kas või üks lepingupoolte kommertsettevõtte asukohariikidest on Viini konventsiooniga ühinedes teinud avalduse, et antud riik tunnistab ainult kirjalikku müügilepingu sõlmimise vormi, siis ei saa kumbki lepingupool seda arusaama ignoreerida.**

[7] Välisriigi vahekohtu otsuste tunnustamise ja täitmise konventsioon. Vastu võetud 09.06.1958, RT II 1993, 21, 51: https://www.riigiteataja.ee/akt/13142474.

[8] Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni konventsioon kaupade rahvusvahelise ostu-müügilepingute kohta. Vastu võetud 10.04.1980, RT II 1993, 21, 52: https://www.riigiteataja.ee/akt/13142550.

Samal ajal Viini konventsioon iseenesest tunnistab lepingu sõlmimise ja muu tahteavalduse suulist vormi.

NB! Eesti ratifitseeris konventsiooni, mitte tunnistades müügilepingu sõlmimise, muutmise või lõpetamise kokkuleppe, oferdi ja aktsepti või muu tahteavalduse suulist vormi. See klausel tunnistati kehtetuks 2002. a.

Konventsioon koosneb neljast osast, kokku 101 artiklit.

1. Rakendussfäär ja üldsätted (kus käsitletakse ka eeltoodut).
2. Lepingu sõlmimine, kus käsitletakse lepingu sõlmimise korda (ofert, aktsept ja nendest johtuvad kohustused).
3. Väga oluline ja mahukas on kolmas osa: **kaupade ost-müük**, kus on välja toodud lepingu sisu, ostja ja müüja kohustused, kauba ettevalmistamine, kohaletoimetamine, üleandmine, tasumine, riskide üleminek ja teised lepinguga kaasnevad toimingud ning nendega kaasnevad kohustused ja vastutus. See osa on kõige mahukam ja jaguneb omakorda järgmiselt.
   - I peatükk. „**Üldsätted**" (artiklid 25–29).
   - II peatükk. „**Müüja kohustused**" (artiklid 30–52) ja jaguneb omakorda kolmeks jaoks:
     - kauba tarnimine ja dokumentide üleandmine;
     - kauba vastavus ja kolmandate isikute õigused;
     - õiguskaitsevahendid juhul, kui lepingut rikub müüja.
   - III peatükk. „**Ostja kohustused**" (artiklid 53–65) ja jaguneb omakorda kolmeks jaoks:
     - hinna tasumine;
     - tarne vastuvõtmine;
     - õiguskaitsevahendid juhul, kui lepingut rikub ostja.
   - IV peatükk. „**Riski üleminek**" (artiklid 66–70).
   - V peatükk. „**Müüja ja ostja kohustuste ühised sätted**" (artiklid 71–88) ja jaguneb omakorda kuueks jaoks:
     - lepingu ettenähtav rikkumine ja lepingud kauba tarnimiseks üksikpartiidena;
     - kahjumid;
     - protsendid;
     - vastutusest vabastamine;
     - lepingu lõpetamise tagajärjed;
     - kauba säilitamine.
4. Lõppsätted (artiklid 89–101).

3.1.1.2. Lepingu sõlmimine oferdi ja aktsepti vormis

Lepingu sõlmimise käik vastavalt konventsiooni teise osale (artiklid 14–24). Rahvusvahelises praktikas on väga levinud müügilepingu sõlmimine oferdi ja aktsepti vormis. Müüja (või ostja) esitab teisele poolele (aktseptandile) pakkumise. Aktseptant saadab oma nõusoleva vastuse (aktsepti). Sel hetkel, kui oferent vastuse kätte saab, on müügileping sõlmitud.

Viini konventsioon reglementeerib väga täpselt oferdi ja aktseptiga seonduva. Kuid siin peitub ikkagi üks oht, mis saab alguse oferdi definitsioonist:
„...**1. Ühele või mitmele konkreetsele isikule adresseeritud pakkumine on ofert, kui see on piisavalt selge ning väljendab oferendi kavatsust pidada end aktsepti puhul seotuks**. Pakkumine on piisavalt selge, **kui selles on märgitud kaup ning otseselt või kaudselt määratud kauba kogus ja hind** või ette nähtud nende kindlaksmääramise kord..."[9]

Aktsepti definitsioon:

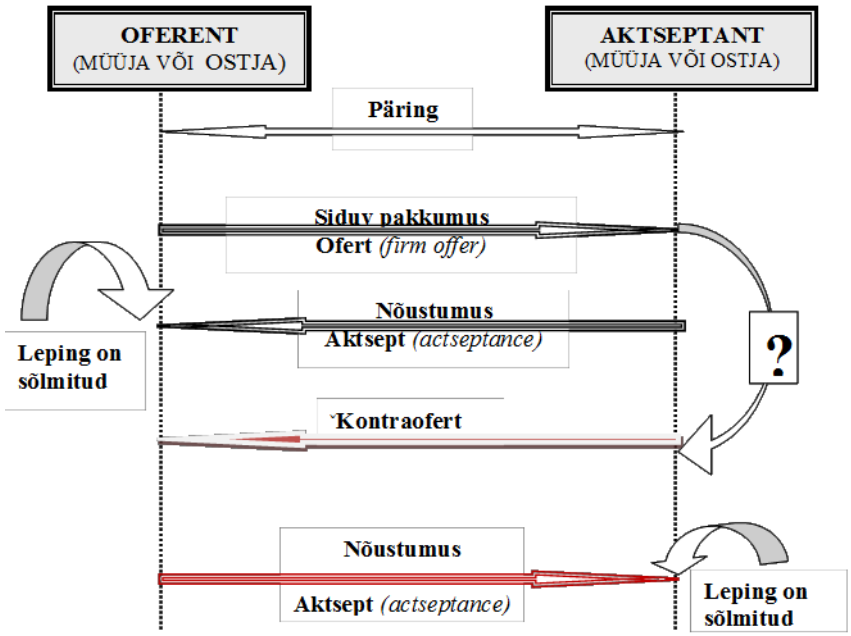
[9] ÜRO konventsioon kaupade rahvusvaheliste ostu-müügilepingute kohta (1980. a Viini konventsioon – 14. artikkel).

„...**1. Oferdi adressaadi avaldus või muu käitumine, mis väljendab nõusolekut oferdiga on aktsept. Vaikimine iseenesest ei ole aktsept**[10]."

Definitsioonidest järeldub, et ühele või isegi mõlemale poolele ootamatult võib osutuda sõlmituks rahvusvaheline müügileping, milles väga olulised poolte kohustused on jäetud fikseerimata.

Näiteks, fikseeritud on kaup ja selle hind, kuid puudub tarnetähtaeg, rääkimata teistest tähtsatest momentidest, nagu tarnekoha ja riski ülemineku fikseerimine jms. See on äärmuslik näide, kuid Viini konventsiooniga ühinemise järel pole sellise situatsiooni teke üldsegi mitte välistatud.

Joonisel 3.1 on näha lepingu sõlmimise käik. Oferent saadab konkreetsele isikule oma pakkumise – oferdi. Kui aktseptant on oferdi tingimustega nõus, saadab ta oferendile oma nõusoleva vastuse. Sel hetkel, kui oferent saab vastuse kätte, on poolte vahel sõlmitud müügileping, mida pooled peavad ka täitma. Enne, kui selgitada joonise alumisel poolel esitatud kontraoferdi protseduuri, vaadakem lähemalt, mida Viini konventsioon sätestab oferdi ja aktsepti kohta.



Joonis 3.1. Lepingu sõlmimine oferdi ja aktsepti vormis

3.1.1.2.1. Nõuded oferdile

Lisaks oferdi definitsioonile sätestab Viini konventsioon terve rea nõudeid (artikkel 14). Pakkumine **ei ole ofert**, kui ta on adresseeritud määratlemata isikute ringile. See on kutse oferdi tegemiseks. Seega kauba väljapanemine vitriinile ei ole oferdi esitamine.

Järelikult on ofert selline pakkumine, mis:
1) on adresseeritud konkreetsele isikule või konkreetsetele isikutele;
2) on piisavalt konkreetne, st on määratletud kaup, selle kogus ja hind või nende määramise kord;
3) väljendab pakkuja kavatsust pidada ennast nõustumise korral seotuks edastatud pakkumisega.

Ofert **jõustub** siis, kui adressaat selle kätte saab.

Oferti saab tühistada oferendi teatega tingimusel, et adressaat saab teate kätte enne või vähemalt samal ajal oferdiga. Nii saab tühistada ka tagasivõtmatut oferti.

Oferdi saab **tagasi võtta** tingimusel, et adressaat saab oferdi tagasivõtmise teate kätte enne aktsepti ärasaatmist.

[10] ÜRO konventsioon kaupade rahvusvaheliste ostu-müügilepingute kohta (1980. a Viini konventsioon – 18. artikkel).

Oferti **ei saa tagasi võtta**, kui ta on tagasivõtmatu (nt juhul, kui aktsepti andmiseks on antud kindel aeg) või kui oferdi adressaadil oli arukas pidada oferti tagasivõtmatuks.

Ofert kaotab kehtivuse pärast seda, kui oferent on saanud adressaadilt teate selle tagasilükkamise kohta.

3.1.1.2.2. Nõuded aktseptile

Aktsept on oferdi adressaadi avaldus või muu tegevus, mis väljendab nõusolekut. Selle muu tegevuse all mõistetakse näiteks kauba saatmist, arve tasumist, mis toimus oferdi jõul või pooltevahelise varasema praktika alusel. Tellimiskiri loetakse aktseptiks. Aktsept ei ole aktseptandi vaikimine.

Seega: aktsept **jõustub** sel hetkel, kui oferent on adressaadilt nõusoleku kätte saanud. Sel pole jõudu, kui oferent ei saa aktsepti tema poolt määratud tähtajaks kätte. Kui oferent on jätnud tähtaja määramata, siis aruka tähtaja jooksul, arvestades tehingu asjaolusid ja oferendi kasutatud sidevahendite kiirust. Oferdi jõul või pooltevahelise praktika või tava alusel võib adressaat avaldada oma nõusolekut oferendile teadet saatmata mingi **tegevuse kaudu**, eriti kauba lähetamiste või hinna tasumisega. Selline aktsept jõustub selle sooritamise hetkel tingimusel, et tegevus on sooritatud eelmises lõigus kirjeldatud tähtaja jooksul.

Kui oferent on aktsepti **tähtaja andnud** kirja või e-posti teel, algab tähtaja arvestus kirjas näidatud kuupäevast. Kui kuupäeva pole näidatud, siis ümbrikul näidatud kuupäevast või e-posti ajafikseeringust andmebaasis ehk tähtaja arvestus algab hetkest, mil adressaat oferdi sai. Aktsepti tähtaja sisse jäävaid **riigipühi või töövabu päevi** tähtaja arvestusest välja ei jäeta. Kui aktsepti andmiste tähtaeg langeb riigipühale või töövabale päevale, pikendatakse tähtaega esimese järgmise tööpäevani. **Hilinenud** aktsept ei kaota kehtivust, kui oferent saadab aktseptandile viivitamatult sellekohase teate. Kui hilinenud aktsepti sisaldavast kirjast või muust kirjalikust teatest on näha, et aktsept on hilinenud selle edastamisel esinenud ebanormaalsete asjaolude tõttu, säilitab hilinenud aktsept kehtivuse, juhul kui oferent ei saada viivitamata aktseptandile teadet, et ta peab oma oferti jõu kaotanuks.

Aktsepti saab **tühistada**, kui oferent saab tühistamisteate kätte enne või samal hetkel kui aktsepti. Leping loetakse **sõlmituks** hetkel, mil aktsept vastavalt eespool kirjeldatud sätetele jõustub.

3.1.1.2.3. Vastu- ehk kontraofert

Vastuoferdi korral on **tegemist kompromissi otsimisega** kauba või teenuse hinna või tingimuste osas, seega oferdile antud **nõusolev vastus**, mis sisaldab täiendusi, piiranguid või muid muudatusi, ongi **vastuofert**.

Kui vastuses sisalduvad lisatingimused ei muuda oluliselt oferdi tingimusi, on selline vastus aktsept juhul, kui oferent ei vaidle sellele viivituseta vastu või ei saada vastavat kirjalikku teadet. Sellisel juhul on lepingu tingimusteks oferdi tingimused koos aktseptis sisalduvate muudatustega. Oferdi tingimuste **oluliseks muudatuseks** on lisa- või erinevad tingimused kauba hinna, maksmise, kvaliteedi ja koguse, tarne koha ja tähtaja, ühe poole teise ees vastutamise mahu või vaidluste lahendamise korra osas.

Nagu joonisel 3.1 näha, muutub **esialgne aktseptant** oferdi tingimusi oluliselt, muutudes ise oferendiks ning esialgsest oferendist saab aktseptant juhul, kui ta muudetud tingimustega nõustub ning vastava nõusoleva teate ka ära saadab. Leping loetakse sõlmituks hetkel, kui vastuoferdi esitaja aktsepti kätte saab.

3.1.1.2.4. Oferdi esitamine

Eeltoodu on refereering Viini konventsiooni artiklitest 14–24, mis võrdlemisi põhjalikult sätestavad kõik vajalikud nõuded oferdi ja aktsepti kohta. Rahvusvahelises kaubavahetuses on välja kujunenud teatud tavad oferdi koosseisu kohta. Selle põhjal peaks ofert sisaldama järgmisi andmeid.

1. Juriidilise akti nimetus, milleks pakkumine tehakse – nt müügilepingu sõlmimiseks.

2. Sõlmitava lepingu pooled, st oferendi ja adressaadi nimed.
3. Oferdi objekt ehk sõlmitava lepingu ese.
4. Tarnetähtaeg.
5. Kauba hind või hinna määramise meetod.
6. Tarnetingimused.
7. Maksetingimused.
8. Viide üldistele lepingutingimustele – viivised, garantiikohustused, vääramatu jõud, vaidluste lahendamine.
9. Eritingimused: pangagarantiid, varud, optsioonid, alternatiivid jms.
10. Oferdi kehtivuse aeg.
11. Kuupäev ja allkiri (juhul, kui see on antud kontekstis vajalikuks peetud, nt e-kirjade korral).

Küllalt levinud on oferdi esitamine kirjana (faksina, e-kirjana), millele on lisatud *pro forma* kaubaarve. Sellisel juhul kirjas teatatakse, et soovitakse adressaadiga sõlmida müügileping *pro forma* arves esitatud tarne- ja maksetingimustel.

Oferte ja aktsepte vahetatakse tavaliselt kirjalikul kujul (faksi või e-posti teel). Selliselt sõlmitud lepingud on tihti sisult väga lühidad. Sellest tingitult kerkib alati üles küsimus: kuidas tagada, et niisugune „lühivormis" sõlmitud rahvusvaheline müügileping oleks piisavalt konkreetne ja sisutihe? Selle küsimuse all mõistame asjaolu, et vaatamata vormi lühidusele saaks ja oleks fikseeritud kõik olulised ostja ja müüja kohustused ja õigused ning kõik kohustused ja nende jagamine oleks fikseeritud selliselt, et lepingupooled tõlgendaksid neid ühtemoodi.

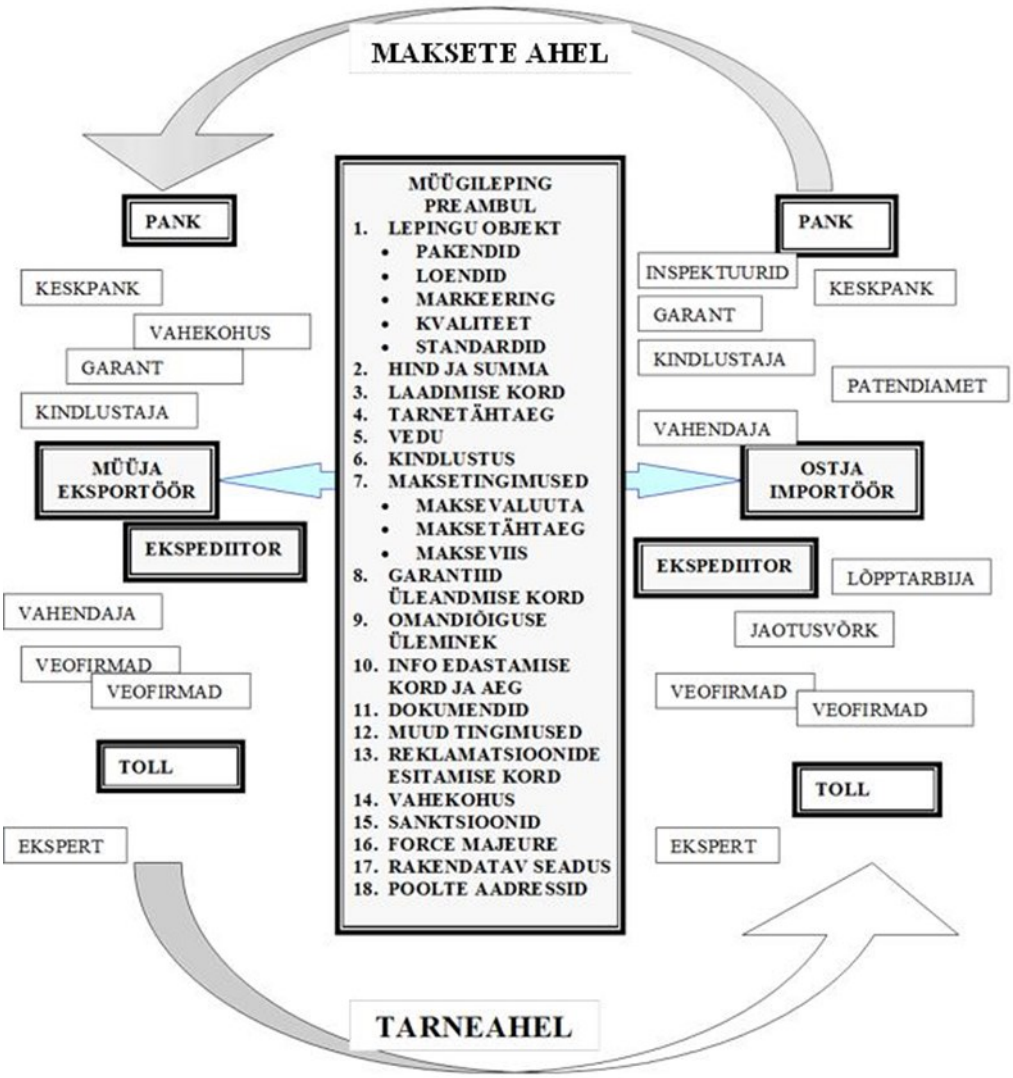
3.1.2. Eksport-importlepingute koostamine

Müügitehing ei pruugi olla kergelt teostatav. Joonisel 3.2 on skemaatiliselt kujutatud rahvusvahelist müügitehingut kogu oma keerukuses ja samas mõningal määral lihtsustatult. Esmased on muidugi mõlemad lepingupooled: eksportija (müüja) ja importija (ostja). Lisaks veel rida lepingu täitmiseks vajalikke institutsioone ja organisatsioone. Joonise alumine pool esitab kauba liikumise voogu müüjalt ostjale ehk tarneahelat.

Näha on kõik põhilised osalejad: vedajad, ekspordi- või impordilitsentside ja vajalike tõendite (sertifikaatide) väljastajad, mõlema osapoole tollid, aga ka kauba kättetoimetamise vahendaja – ekspediitor (leiab kasutamist ka termin „speditöör"). Selles ahelas toimub kauba tarne, seega kauba üleandmine müüjalt ostjale.

Kaubale vastupidises suunas, s.o ostjalt müüjale liiguvad maksed. Maksed on rahavoo tekkimise eeldus. Tegemist on nn **makseahelaga** ehk mõningase üldistuse korral **rahavooga**. Skeemil on näidatud müügitehingu põhilised osalised. Näitamata on aga tarne, samuti maksete sooritamise võimalikud viisid. Nii näiteks tarne, s.o kauba üleandmine võib toimuda ükskõik millises kauba liikumise ahela punktis, nii nagu müügilepingu pooled omavahel kokku lepivad. Ka kasutatavad veoviisid võivad olla väga erinevad, alates autovedudest, kuni kõige komplitseeritumate kombineeritud vedudeni (intermodaalsed tehnoloogiad jne) välja.

Ka maksete ahelas võib olla väga erinevaid maksete sooritamise viise (ostja ettemaks, kohemakse, müüja kommertskrediit) või vorme (avatud arve, lunatasude erinevad variandid, dokumendiinkasso, dokumendiakreditiivide erinevad võimalused).



Joonis 3.2. Rahvusvahelise ostu-müügilepingu sisu ja kaasatavate mõjutajate skeem

Tarneahela osas on tavaliselt vajalik fikseerida:
1) kasutatav veoviis ja kelle ülesandeks on sõlmida veoleping;
2) tarnekoht, -viis ja -aeg;
3) kauba kadumise ja kahjustamise riski müüjalt ostjale ülemineku hetk. Tavaliselt toimub riski üleminek samaaegselt tarnega, s.o kauba üleandmisega;
4) kaubaga seonduvate kulutuste müüjalt ostjale ülemineku hetk;
5) kelle kohustuseks on ekspordi, impordi ja transiidi tolliformaalsuste täitmine;
6) milline on kauba laadimise kord, milliseid vastastikuseid teateid tuleb edastada;
7) milliseid dokumente tuleb tarnetõendamiseks väljastada;
8) poolte kohustused kauba kindlustamise osas;
9) kes tasub tarnel vajalike igat liiki kontrolloperatsioonide ehk inspektsioonide kulud;
10) müüja kohustused pakendi ja markeeringu osas;
11) kohustused vastastikku abi osutamise osas jpm.

Maksete ahela puhul on pooltel eelkõige vaja fikseerida:
1) mis on kauba hind, kas see on püsihind, nn liikuv, libisev või hoopis hilisema määramisega hind;
2) milliste pankade vahendusel toimuvad maksed ja millal (makseaja fikseerimine);
3) millist maksevaluutat kasutatakse;
4) milline on rakendatav makseviis (avatud arve; dokumendiinkasso, -akreditiiv);
5) millist maksevahendit kasutatakse (tšekid, vekslid);

6) milliseid täiendavaid maksegarantiisid peetakse vajalikuks jpm.

Reeglina on müügitehing täide viidud, kui ostja saab kätte kauba ja müüja tasu tarnitud kauba eest ning kõik see toimub nii, nagu pooled ette nägid ja võisid põhjendatult oodata lepingut sõlmides. Kuna tegelikkus võib kujuneda oodatust erinevaks, juba kogu protsessi keerukuse ja protsessis osalejate arvukuse pärast, tuleks heas lepingus näha ette ka vaidluste lahendamise kord. Selles osas kuuluks fikseerimisele:
1) pretensioonide esitamise kord;
2) sanktsioonid;
3) vääramatu jõuga seonduvad asjaolud;
4) vahekohtu- ehk kohtualluvus;
5) rakendatav õigus;
6) lepingu lõpetamise eritingimused.

Täiusliku müügilepingu koostamiseks peavad pooled fikseerima väga palju momente kauba tarne- ja maksete ahela, samuti vaidluste lahendamise korra osas. Kõike seda ühes lepingus lahti kirjutada on väga töömahukas. Veelgi keerukam on osata ette näha lepingu täitmisel ette tulevaid olukordi, mille puhuks tuleks poolte kohustused ja õigused lepingutes fikseerida.

3.2. Tarneklauslid[11]

Üheks kõige levinumaks abinõuks keerulise lihtsustamiseks on kasutada Rahvusvahelise Kaubanduskoja normistikku „Incoterms". Tarneklauslid selgitavad **kulude jaotuse ehk kuluvastutuse**, kahjuohu ülemineku müüjalt ostjale ehk **kaubavastutuse** ning mõlema tehingu osapoole, müüja ja ostja **tegevuskohustused** ehk **tegevusvastutuse**. Lisaks müüjale ja ostjale ei seo tarneklauslid kolmandat osapoolt, näiteks kaubavedajat, keda seovad veotingimused või veoleping. Samas on vaja märkida, et kuigi õiguslikult ei seo tarneklauslid kolmandaid osapooli, on nendega arvestamine transpordilepingutes igati mõistlik. Sellega arvestatakse ostja ja müüja tahet ja realiseeritakse võimalikult hästi osapoolte tegevuskohustused. Rahvusvahelises kaubanduspraktikas leiab selline tava järjest rohkem järgimist ehk tehakse tarneklausel teatavaks kolmandatele osapooltele.

3.2.1. Üldist tarneklauslitest

Kaupade transportimine ühest riigist teise sisaldab endas mitmeid ohutegureid. Kaubad võivad kaduda või viga saada, tarne viibida või jääda täiesti tulemata teise osapoole oma kohustuse vääritimõistmise tõttu. Kuigi osapooled toimivad hoolikalt, võib kohustustest, riskidest või kulude jaotusest tekkida tüli, kuna kaubandustavad eri riikides pole samasugused.

Neid probleeme püüavad kõrvaldada ühtsed tarneklauslid „Incoterms". Rahvusvahelise kaubanduskoja koostatud reeglistik, kus määratletakse väliskaubanduses kõige tavalisemate tarneklauslite sisu. Klauslite eesmärgiks on jõuda kõikjal maailmas ühtse tõlgendamiseni. Kui tehingu osapooled kasutavad oma kaubanduslepingus nimeliselt mainituna „Incotermsi" klausleid, võivad nad loota sellele, et asjad saavad tõlgendatud samal viisil ja tehing realiseerub nii, et mõlemad osapooled jäävad rahule.

Esimene rahvusvaheline reeglistik tarneklauslitest võeti kasutusele 1936. a – „Incoterms 1936", millega määratleti üheksa klausli sisu. Hiljem 1953. a need uuendati, täiendati neid aastatel 1967 ja 1976 ning uuendati taas aastatel 1980, 1990 ja 2000. Tarneklauslite areng on olnud kahesuunaline, esmalt kuni aastani 1980 täiendati klausleid uute klauslite lisamisega (FOR, FOT jne). Alates 1980. aastast on areng olnud tõlgenduste kitsendamise ja ühtlustamise suunas. Viimati jõustus tarneklauslite 2010. a versioon 1. jaanuaril 2011. Tarneklauslite arv vähenes 13-lt 11-le. Kusjuures

[11] Incoterms® 2010. By the International Chamber of Commerce (ICC). ICC Publication No. 715, 2010 Edition. Eestikeelne publikatsioon EMI-EWT INCOTERMS 2010. Tallinn. 2010.

mereveoklauslite osas kuuelt neljale. Klauslites arvestatakse ka elektroonilise infovahetuse pakutavate võimalustega.

3.2.2. „Incoterms 2010" rahvusvahelise kaubanduse tarneklauslid[12]

Vastavalt „Incoterms 2010" klauslitele mõjutab ostja kaubasaaja tarneahelas toimuvat ja veoviisi siis, kui tarneklausel on EXW, FCA, FAS, FOB ja valib transpordi operaatori. CFR-, CIF-, CPT-, CIP-, DAT-, DAP- ja DDP-klauslite puhul mõjutab müüja kauba eest maksjana tarneahela operaatorit ja veoliiki, valides enda meelest parima lahenduse. „Incotermsi" klauslite kogumik on tehtud ärielu jaoks ja see on koostatud selleks, et muuta selgemaks tarneklauslites valitsevat segadust ühtlustatud klauslitega.

Tabel 3.1. Kõigi veoliikide puhul kasutatavad tarneklauslid INCOTERMS 2010 kohaselt

Tähis	**Mõiste**	**Müüjapoolne selgitus**	**Ostjapoolne selgitus**	**Märkused**
EXW	*Ex Works*	Järele tuldud	Hangitud tehasest	Müüjakeskne klausel, ei soovitata kasutada rahvusvahelises kaubanduses.
FCA	*Free Carrier*	Põhivedu tasumata	Franko vedaja	Müüjakeskne klausel. Tarneahela kulude, riskide ja tegevusvastutus on ostjal.
CPT	*Carriage Paid To*	Põhivedu tasutud	Vedu makstud kuni	Kahe punkti klausel, kus kuluvastutus ja kaubavastutus lähevad üle erinevas kohas.
CIP	*Carriage and insurance Paid To*	Põhivedu ja tasutud	Põhivedu ja veosekindlustus tasutud kuni	Sama, mis klausel CPT, kuid lisandub müüja kohustus veosed kindlustada ostja kasuks.
DAT	*Delivered At Terminal*	Kohale toodud	Tarnitud terminali	Ostjakeskne tarneklausel. Alates jaanuarist 2011 kasutatav. Asendas klauslit DDU.
DAP	*Delivered At Place*	Kohale toodud	Tarnitud kohale	Ostjakeskne tarneklausel. Alates jaanuarist 2011 kasutatav. Asendas klauslit DDU.
DDP	*Delivered Duty Paid*	Kohale toodud	Tarnitud kohale ja toll tasutud	Täielikult ostjakeskne. Müüjale kõrgendatud riske kaasav. Kasutamine komplitseeritud.
INCOTERMS 2000 puhul kasutati kuni jaanuarini 2011				
DAF	*Delivered AT Frontier*	Kohale toodud	Tarnitud piiril	Asendub tarneklausliga DAP.
DDU	*Delivered Duty Unpaid*	Kohale toodud	Tarnitud toll tasumata	Asendub tarneklausliga DAT või DAP.

Tabel 3.2. Ainult merevedudel kasutatavad tarneklauslid INCOTERMS 2010 kohaselt

[12] http://www.eas.ee/images/doc/ettevotjale/eksport/incoterms2010.pdf

Tähis	Mõiste	Müüjapoolne selgitus	Ostjapoolne selgitus	Märkused
FAS	*Free Alongside Ship*	Põhivedu tasumata	Franko laeva kõrval	Müüjakeskne klausel. Veokulud, riskid ja tegevusvastutus on ostjal.
FOB	*Free On Board*	Põhivedu tasumata	Franko laeva pardal	Müüjakeskne klausel. Veokulud, riskid ja tegevusvastutus on ostjal.
CFR	*Cost and Freight*	Põhivedu tasutud	Hind ja prahiraha tasutud	Kahe punkti klausel, kus kuluvastutus ja kaubavastutus lähevad üle erinevas kohas.
CIF	*Cost, Insurance and Freight*	Põhivedu tasutud	Hind, kindlustus ja prahiraha tasutud	Sama, mis klausel CFR, kuid lisandub müüja kohustus veosed kindlustada ostja kasuks.
INCOTERMS 2000 puhul kasutati kuni jaanuarini 2011				
DES	*Delivered Ex Ship*	Kohale toodud	Tarnitud laeval	Asendub tarneklausliga DAP.
DEQ	*Delivered Ex Quay*	Kohale toodud	Tarnitud kaile	Asendub tarneklausliga DAT.

Merevedude klausleid on mõistlik kasutada juhul, kui on võimalik tagada klauslites etteantud saatja kohustuste täitmine. Seega, kas vedellastide (tankerid), puistekaubad, kuivlastid (kuivlastlaevad) ehk reeglina trampvedudel. Intermodaalsete tehnoloogiate korral nagu konteinerveod ja praamivedudel (ro-ro) on otstarbekam kasutada kõikidele veoliikidele kasutamiseks olevaid tarneklausleid. Põhjuseks on asjaolu, et nii kaubasaatjad kui ka saajad ei suuda mõjutada sadamas toimuvaid protsesse intermodaalsete veoühikute töötlemisel. Näiteks võetakse konteiner vastu terminalis, samuti loovutatakse sihtsadama terminalis.

Kuni Incotermsi tarneklauslite versioonini 2010 jaotati tarneklauslid veel nelja rühma: E-, F-, C- ja D-rühm vastavalt tarneklausli tähise esimesele tähele. Iga rühm omas teatavaid iseloomulikke tunnuseid. Viimase versiooni kohaselt võime neid tunnuseid kirjeldada alljärgnevalt.

- **EXW** on klausel, kus müüja annab kauba tegevuskohas ostja käsutusse. Ostja maksab kõik kulud, ka kulud lähteriigis, sh lähteriigi tollivormistamise kulud.
- **F-**tähega algavate tarneklauslite korral (FCA, FAS, FOB) korral toimetab müüja kauba ostja näidatud vedajale. Tarnekoht on tavaliselt müüja lähedal. Müüja maksab osa kuludest lähteriigis, ostja maksab põhiprahikulud ja kõik kulud sihtriigis.
- **C**-tähega algavate tarneklauslite korral (CFR, CIF, CPT ja CIP) peab müüja sõlmima veolepingu ning CIF- ja CIP-klauslite puhul kindlustuslepingu. Müüja maksab põhiprahikulud klauslis mainitud sihtkohta, ostja kulud sihtriigis.
- **D**-tähega algavate tarneklauslite korral (DAT, DAP ja DDP) vastutab müüja kõikide kulude ja kahjude eest, kuni klauslis teatatud sihtkohani välja. DDP korral ka sihtriigi tollivormistamise kulud.

Tarneklauslitest parema ülevaate saamiseks vaata tabelit 3.3, kus on kirjeldatud kulude ja riskide jagamine müüja ja ostja vahel „Incoterms 2010" kohaselt. Tabel 3.3 kajastab üksnes kõigi veoliikide puhul kasutatavad tarneklausleid (7 klauslit).

Tabel 3.3. „Incoterms 2010" koondtabel (kõigil veoliikidel kasutatavad klauslid)

Tarneklausel Incoterms 2010	Vastutus	Laadimine müüja tehases/laos	Kokkuvedu/korjevedu	Veoleping/ekspordi ekspedeerimine	Dokumendid ekspordiriigis	Tollideklaratsioon ekspordiriigis	Ekspordimaksud	Laadimine kauba-vedaja terminalis	Veose-(kauba) kindlustus[13]	Põhivedu	Mahalaadimine impordiriigi terminalis	Tollideklaratsioon impordiriigis	Impordimaksud	Kojuvedu/jaotusvedu	Mahalaadimine ostja laos/tehases	Muud kulud
EXW	kulud	O	O	O	O	O	O	O	-/?(o)	O	O	O	O	O	O	O
	kaup	O	O	O	O	O	O	O	-/?(o)	O	O	O	O	O	O	O
FCA	kulud	M	M/O	O	M	M	M	M/O	-/?(o)	O	O	O	O	O	O	-/?
	kaup	M	M/O	O	M	M	M	M/O	-/?(o)	O	O	O	O	O	O	-/?
CPT	kulud	M	M	M	M	M	M	M	-	M	M	O	O	M/O	O	-
	kaup	M	M	M	M	M	M	M/O	-	O	O	O	O	O	O	-
CIP	kulud	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	O	O	M/O	O	-
	kaup	M	M	M	M	M	M	M/O	O	O	O	O	O	O	O	-
DAT	kulud	M	M	M	M	M	M	M	-/?(m)	M	M	O	O	O	O	-
	kaup	M	M	M	M	M	M	M	-/?(m)	M	M	O	O	O	O	-
DAP	kulud	M	M	M	M	M	M	M	-/?(m)	M	M	O	O	M/(O?)	O	-
	kaup	M	M	M	M	M	M	M	-/?(m)	M	M	O	O	M/(O?)	O	-
DDP	kulud	M	M	M	M	M	M	M	-/?(m)	M	M	M	M	M/O	O	M
	kaup	M	M	M	M	M	M	M	-/?(m)	M	M	M	M	M/O	O	M

Tarneklauslite kasutamise praktilises rahvusvahelises kaubanduses tuleb aluseks võtta rahvusvahelise kaubanduskoja ametlikud publikatsioonid:

- **Incoterms® 2010** *By the International Chamber of Commerce (ICC).* ICC Publication No. 715, 2010 Edition või
- eestikeelne ametlik tõlge EMI-EWT INCOTERMS 2010, Tallinn, 2010.

Tarneklausleid võib veel liigitada järgmiselt.

1. **Täieliku vastutuse klauslid**, kus müüja või ostja vastutavad täielikult kauba ja kulude eest kogu ahelas.
   - EXW Hangitud tehasest (saatja juurest)
   - DDP Tarnitud toll tasutud
2. **Ühe punkti klauslid**, kus kulud ja vastutus kauba võimalikust kahjustumisest või kadumisest lähevad samas punktis müüjalt üle ostjale.
   - FCA Franko kaubavedaja
   - FAS Franko laeva kõrval
   - FOB Franko laeval
   - DAT Tarnitud terminali

[13] Veosekindlustuse nõue on üksnes tarneklausli CIP korral ja kindlustamise kohustus lasub müüjal. Kõigi teiste tarneklauslite korral on kindlustamine võimalik ja otsuse teeb see lepingu osapool, kellel on kauba riskid. Tarneklauslid seda ei nõua.

- DAP Tarnitud kohale

3. **Kahe punkti klauslid**, kus kulud ja vastutus kauba kahjustumisest või kadumisest lähevad müüjalt ostjale erinevates punktides.
   - CFR Hind ja veokulud makstud
   - CIF Hind, kindlustus ja prahikulud makstud
   - CPT Vedu makstud kuni
   - CIP Vedu ja kindlustus makstud kuni

3.2.3. Combiterms

Combitermsi tarneklauslid põhinevad samadel põhimõtetel Incotermsiga, kuid täpsustab neid tarneklausleid neis osades, kus Incoterms jätab alternatiivseid võimalusi. Sellest tulenevalt on lisatud numbrikood. Combiterms klassifitseerib kulud müüja ja ostja vahel. Klauslite kogumik sündis 1960ndatel **peaasjalikult ekspedeerimisfirmade koostöövajadustest tulenevalt** ja praktikas on kasutusel eeskätt logistikaettevõtetes. Seega **saame Combitermsi klausleid kasutada transporditingimustena**. Combiterms sisaldab endas transpordiahelat ja selle etappe müüjalt ostjale, ühendatuna kulude jaotamise tabeliga. **Combiterms on tavaliselt seotud Incotermsi kehtiva versiooniga, kuid on samas vabamalt tõlgendatav** ja jätab logistikakoostöövõrgustikes töötavatele ettevõtjatele teatavad vabadused kokkulepeteks vabade valikute piires, näiteks vabade tarneklausli koodide kasutamisel. Samuti võimaldab konteerida kulukoode põhikoodide (gruppide) sees. Näiteks põhikoodi 550 korral (põhivedu) saame erinevate koodidega määrata veoliigid, erinevad kaubaveoliinid jne ning sellega siduda Combitermsi kulukoodid raamatupidamisarvestusega ja lõpptulemusel kasutada saadud andmeid logistiliste kulutuste optimeerimiseks.

Combitermsi kulukoodid põhikoodide kaupa

100 Laadimine müüja tehases/laos
150 Kokkuvedu
200 Veoleping/ekspordi ekspedeerimine
250 Dokumendid ekspordiriigis
300 Tollideklaratsioon ekspordiriigis
350 Ekspordimaksud
400 Laadimine kaubavedaja terminalis (terminali all mõeldakse kaubaterminali, raudteejaama, väljakut, sadamaladu või lennujaama)
450 Transpordivahendid
500 Veo (kauba) kindlustus
550 Põhivedu
600 Mahalaadimine impordiriigi terminalis
700 Tollideklaratsioon impordiriigis
750 Impordimaksud
800 Kojuvedu/laialivedu
850 Mahalaadimine ostja laos/tehases
900 Muud kulud

Combitermsi tarneklauslikoodid

Combitermsi tarneklauslikoodid sisaldavad kas kaks või neli alternatiivset klauslit, mille abil määratletakse kuluvastutus.

Kulud siirduvad müüjalt ostjale kas müüja tehases/laos või terminalis siis, kui müüja on loovutanud kauba esimese kaubavedaja haldusesse = FCA.

Kulud siirduvad müüjalt ostjale nimetatud kohas lähteriigi piiril või nimetatud kohas sihtriigi piiril või nimetatud terminalis impordiriigis või ostja laos/tehases = CPT ja CIP.

Nimetatud riigipiiril, tollimata või ostja laos/tehases, tollimata = DAP.

Nimetatud terminalis impordiriigis, tollituna sisaldamata makse või ostja laos/tehases, tollituna sisaldamata nimetatud makse = DDP.

Combitermsi klauslid, mis sobivad kõikidele veoliikidele (üks võimalik versioon)

001	EXW	Ära toodud saatja juurest (kokkulepitud kohast)
002	FCA	Vabalt kaubavedajal (müüja tehases/laos)
005	FCA	Vabalt kaubavedajal (nimetatud terminalis)
006	CPT	Vedu makstud (nimetatud kohani lähteriigi piiril)
007	CIP	Vedu ja kindlustus makstud (nimetatud kohani lähteriigi piiril)
010	CPT	Vedu makstud (nimetatud kohani sihtriigi piiril)
011	CIP	Vedu ja kindlustus makstud (nimetatud kohani sihtriigi piiril)
012	CPT	Vedu makstud (nimetatud terminalini impordiriigis)
013	CIP	Vedu ja kindlustus makstud (nimetatud terminalini impordiriigis)
014	CPT	Vedu makstud ostja laoni/tehaseni
015	CIP	Vedu ja kindlustus makstud ostja laoni/tehaseni
016	DAP	Tarnituna laeval (nimetatud sihtsadamani)
017	DAT	Tarnituna kail (nimetatud sihtsadamani)
018	DAP	Tarnituna piiril (nimetatud terminalini impordiriigis)
019	DAT	Tarnituna (nimetatud terminalini impordiriigis) tollimata
021	DDP	Tarnituna (nimetatud terminalini impordiriigis) tollituna, sisaldamata (nimetatud makse)
022	DAP	Tarnituna ostja lattu/tehasesse tollimata
023	DDP	Tarnituna ostja lattu/tehasesse tollituna, sisaldamata (nimetatud makse)

Tarneklauslid, mis sobivad üksnes vedudeks veeteedel

003	FAS	Vabalt laeva kõrval (nimetatud lastimissadamas)
004	FOB	Vabalt laevas (nimetatud lastimissadamas)
008	CFR	Kulud ja prahtimiskulud makstud (nimetatud sihtsadamani)
009	CIF	Kulud, kindlustus ja prahikulud makstud (nimetatud sihtsadamani)

Kulujaotustabelid

Kulujaotustabelites on „Incoterms 2010" tarneklauslid ühendatud Combitermsi kulujaotustabeliga. Tabelid **on koostatud analoogselt Incotermsi kulujaotustabelile.**

3.2.4. Tarneklausli valik

Klauslite valik sõltub paljuski sellest, kui hästi valikuolukorda sattuv isik tunneb nende sisu. Et suuta valida olukorra jaoks kõige sobivam klausel, ei aita pelgalt sisu tundmisest. Tuleb tunda ka klausliga kaasnevaid kulusid nii veo kui ka vastutuse osas. Selles osas võivad olla abiks ekspedeerimisfirmad. Kindlustusküsimustes on parimad asjatundjad transpordikindlustustega tegelevad kindlustusfirmad.

Ettevõtte ostu- ja müügistrateegia mõjutab ka tarneklauslite valikut. Ettevõte, kes tahab kasutada tarneklausleid ja on võtnud aktiivse rolli, saab neid õigesti kasutades ka majanduslikku kasu. Transpordiahela kulude maksja (tellija) tarnekontroll aktiveerub ja info tarne kohta pole pelgalt kohustus, vaid võimalus mõjutada sündmuste kulgu ja selle kaudu ka logistilisi kulusid.

Tooted võivad mõjutada ettevõtte müügistrateegiat nii, et need tooted, mis lähevad kaubaks oluliste müügipingutusteta, ei nõua lisaväärtust. Ehk toodetele lisaks pole tarvis müüa teenindust, nagu prahtimine, tollivormistus sihtriigis jne. Seega kasutatakse müüjakeskseid tarneklausleid, nagu *Ex Works*, *Free Carrier*, FAS- või FOB-klausleid. See tähendab passiivset müügistrateegiat ja loobutakse riskide võtmisest ega saada seetõttu ka võimalust transpordiahelate aktiivseks korraldamiseks ja kulude juhtimiseks nimetatud ahelates.

Ostu-müügilepinguid sõlmides mõjuvad tarneklauslite kasutamisele ka tarnete mahud. See tehingu osapool, kellel on suuremad mahud, saab ka tõenäolisemalt kõige soodsama veohinna, mida kasutades jõutakse parima lõpptulemuseni.

Tarneklauslit valides on põhjust meenutada ka makse-, lastimis-/veotingimusi ja nende kokkusobitamist nii, et tarne-, makse- ja lastimis-/veotingimus on omavahel kooskõlas ning informatsiooni ja vastutuse katkeid tehingu käigus ei esine.

Kokkuvõtlikult võime valikut mõjutavad tegurid kirjeldada järgmiselt.
- Tarneklauslite ja nende sisu tundmine ehk kasutajate kompetents.
- Müügiobjekt (tooted).
- Müügistrateegia (ka ostustrateegia).
- Tarnemahud ja veoliik.
- Maksetingimused ja sellest tulenevate dokumentide vajadus.
- Tarneahela geograafia jne.

3.3. Maksetingimused

3.3.1. Üldist müügilepingu finantstingimustest ja terminoloogia

Rahvusvaheliste arvelduste eesmärgiks on kanda lepingus kokkulepitud tingimuste kohaselt tehingute maksed maksjalt makse saajale.

Logistilistes süsteemides kirjeldatakse seda kui rahavoogu. Rahavoog on logistikas rahaliste vahendite suunatud liikumine logistilises süsteemis ning logistilise süsteemi ja väliskeskkonna vahel eesmärgiga tagada kaubavoogude ja sellega kaasnevate teenuste ja info liikumine.

Rahavoogude all tuleb mõista finantsvahendeid, mille hulka võivad kuuluda ka väärtpaberid (tšekk, vekslid, võlakirjad ja muud kohustused müüja kasuks), kaupade vahetamine, tasaarveldamine ehk kliiring jne. Samuti erinevaid krediidi müümise ja tasumise viise, nagu lunatasu, dokumentaalinkasso ja akreditiiv. Neid rahavoogude praktilise juhtimise viise ja meetodeid vaatlemegi käesolevas peatükis. Rahavoogude juhtimisel tuleb arvestada:
- finantsvõimalused ei ole piiramatud ja nad on reeglina piiratud, seega ka kogu protsess omab kindlaid piiranguid;
- rahal on oma hind (mida väljendavad nii laenu- kui ka hoiuseintressid);
- rahavoog on kõrgendatud tähelepanu objekt, seega nõuab erilisi kaitseabinõusid.

Kaasaegne rahvusvaheline kaubandus nõuab hea makrologistilise (finantsvahenduse) süsteemi olemasolu. Selle all on mõeldud finantsinstitutsioone, nagu pangad ja kindlustuskompaniid.

Raha. Eelkõige mõeldakse finantsvoogude all raha suunatud voogu, aga ka rahaliselt garanteeritud maksevahendeid, nagu tšekk, veksel jne. Raha iseloomustamiseks tuleb vaadelda tema funktsioone ja omadusi. Tavaliselt räägitakse raha kolmest funktsioonist:
- vahetusvahend (*a medium of exchange*);
- väärtuse mõõt (*a measure of value*);
- väärtuse akumuleerija (*a store of value*).

Lisaks neile kolmele funktsioonile kirjeldatakse raha tähtsamaid omadusi, need on:
- jaotatavus (*divisibility*);
- portatiivsus (*portability*);
- stabiilsus (*stability*);
- vastupidavus, kestvus (*durability*);
- raskesti võltsitavus (*difficulty of counterfeiting*).

Valuuta (*currency*). Mõiste „valuuta" all mõeldakse välisraha (ÕS 2013 *vääring, ka välisraha*). Valuutade omavahelised kursid, seega valuutade hinnad kujunevad valuutaturgudel nõudmise ja pakkumise vahekorrast tulenevalt. Näiteks euro kurssi teiste valuutade suhtes saab vaadata Euroopa

Keskpanga kodulehel.[14] Seal saab jälgida ka pikemaid aegridasid ja seega saada ülevaade ka valuutade volatiivsusest, või vastupidiselt, stabiilsusest ja seega prognoosida ka võimalikke kursiriske.

Oma ajalooliselt arengult on riikide rahasüsteemid läbinud pika arengutee. Viimase saja aasta jooksul võib seda arengut iseloomustada järgmiste märksõnadega.

- Kullastandard (kuni esimese maailmasõjani) (*Gold Standard*).
- Kulla- ja valuutastandard (kuni teise maailmasõja lõpuni) (*Gold Exchange Standard*).
- Fikseeritud vahetuskursi süsteem ehk Bretton Woods'i süsteem (kuni 1973. a) (*Fixed Exchange Rates*).
- Ujuvkursi süsteem (*Floating Exchange Rate*).
- Euroopa valuutasüsteem (kuni 1979. a) nn valuutamadu, kus ülemine ja alumine piir on limiteeritud (+ 2,25%) (*European Monetary System-Snake*).

Mõningad terminid lisaks.

- **Otsene noteering**, valuutakursside määrang turul valitsevate valuutade ostu-müügikursside suhtest.
- **Kaudne noteering**, kasutatakse valuutakursside väljendamisel mõne kasutatavama valuuta kaudu (nt: EUR või USD kaudu).
- Ostu- ja müügikursi vahe <***SPREAD***>, see on valuuta ostu- ja müügikursi vahe.
- ***Spot*-kurss**, valuuta ostu-müügilepingu kokkuleppeline ja siduv valuutakurss ühe kindla tehingu jaoks.
- **Väärtuspäev**, päev, millal tehing peab olema lõpetatud.

Maksevahendite liikumine logistilises süsteemis ja süsteemi ning väliskeskkonna vahel reguleeritakse lepingutega. Lepingutes leiavad kajastamist kõik olulised finantstingimused.

3.3.2. Müügilepingu finantstingimused

3.3.2.1. Maksetähtaeg

Selle tingimuse all on kasutatavad järgmised võimalused:

- **ettemakse ehk avansiline makse**, kus kauba eest tasutakse enne selle väljasaatmist ostjale. Sageli kasutatakse selle all tingimuse all mõistet: **CWO** (*cash with order*) ehk tasumine tellimisel;
- **kohemakse**, tasutakse kohe kauba loovutamisel ostjale (**COD** – *cash on delivery*);
- **kommertskrediit**, kui kauba tasumiseks antakse tähtaeg (peale kauba lähetamist või kauba kättesaamise hetkest).

3.3.2.2. Müügilepingu valuutatingimused

Kasutatakse juhul, kui ostu-müügilepingu tingimused näevad ette tasumise valuutas, määratakse lepingus kindlaks järgmine.

1. **Hind ja hinnavaluuta**.
2. **Maksevaluuta**.
3. **Kursitingimus**, sellega fikseeritakse valuutakurss või määratakse kursi määramise tingimused, nagu väärtuspäev, millise panga kursside alusel jne. Juhul, kui seda ei tehta, jääb vajadus määrata kaitsetingimused kursiriski vastu. Kursitingimuse ja kursiriski kaitsetingimusteks puudub vajadus, kui tehingud teostatakse seotud valuutadega. Näiteks Eesti ettevõtjate lepingud euroga fikseeritud kurssi omavate riikide valuutadega.
4. **Kaitsetingimus kursiriski vastu**. (*Currency adjustment* – valuutapariteetide korrigeerimine). Kaitsetingimus valuutakursi muutumise vastu peab vähendama lepinguosaliste riske. Valuutakurss võib lühiajalises perspektiivis muutuda piisavalt suures ulatuses. Selleks, et prognoosida võimalikke trende valuutakurssides ja prognoosida hälvete suurusi, on

[14] http://www.ecb.int/stats/exchange/eurofxref/html/index.en.html.

otstarbekohane jälgida vaadeldava valuuta muutuste dünaamikat [nt Euroopa Keskpanga (EKP) andmebaasid võimaldavad jälgida väga pikkade perioodide jooksul valuutade käitumist].[15] Nimetatud asjaolu väljendatakse **kursiriskide faktori CAF** (*currency adjustment factor*) kaudu. Näiteks juhul, kui tegemist on ostu-müügilepinguga, kus maksetingimused näevad ette tasumist USDs ja kommertskrediiti, siis kolmenädalase kommertskrediidi tähtaja puhul võib dollari kurss muutuda suures piires, seega müüjale soodsam mingi protsendi võrra ja ostjale kallim sama protsendi võrra, või vastupidi. Selleks, et vältida selliseid riske, kasutatakse ostu-müügilepingutes kaitsetingimusi, mis võimaldavad riske ostja ja müüja vahel õiglaselt jagada. Selliseks kaitsetingimuseks võib olla **valuutaklausel**.

- Ostu-müügilepingusse võib üritada sisse panna valuutaklausli, millega tehingu hind seotakse ette kindlaks määratud kursitasemega.
- Klausel võib olla ühepoolne, siis kui vaid üks tehingupool võib saada kompensatsiooni tehinguhinnas või mõlemapoolne, millega piiratakse ostja kursiriski, aga võetakse arvesse ka müüja kursirisk.
- Valuutaklauslites määratakse tavaliselt valuutakursi lubatud kõikumisvahemik, kas protsentides või teatud kõrgeim ja/või madalaim kurss.

Juhul, kui lepingus kursiriske ei kajastata, jääb riskide maandamine lepinguosaliste kanda. Sellisel juhul võib lootma jääda heale õnnele ja kasutada makseteks vajaliku valuuta hankimiseks turult *spot*-tehinguid. *Spot*-tehingute puhul toimub valuutade ost-müük kliendi jaoks samal päeval ja pankadevaheline kliiring kahe pangapäeva jooksul tehingu sooritamisest ehk väärtuspäeval. Mõnel harval juhul võib tehingu väärtuspäev olla sama või järgmine pangapäev. Tehingu väärtuspäev on konverteerimise päev.

Parema tulemuse annab siiski lepinguosaliste teadlik tegevus kursiriskide maandamisel ja üks paljudest võimalustest on **lepinguvaluuta valik**, üks võimalus vähendada kursiriske.

- Ostu-müügilepingus otsustatakse, mis valuutas tehing tehakse.
- Valuuta valikul tasub arvestada ka valuuta intressimääradega. Kui nõuded on madala intressiga valuutas, võib neid finantseerida, võttes samas valuutas madala intressiga laenu, maandades sellega kursiriski.
- Valuutakontod. Kontosid võidakse kasutada raha liikumise korraldamiseks, likviidsete varade investeerimiseks ja säilitamiseks ning valuutariskide juhtimiseks. Kasutatavad kontoliigid on:
  - nõudmiseni valuutakonto,
  - valuuta kogumiskonto,
  - tähtajaline valuutadeposiit.

Teiseks võimaluseks on ***forward*-tehingud**, nende puhul saab tulevikus osta-müüa eelnevalt kokkulepitud valuutasummasid kokkulepitud kursiga. *Forward*-tehinguga kindlustatakse ennast võimaliku kursiriski vastu tulevikus. *Forward* on siduv lepe mõlemale tehingu osapoolele (pangale ja lepingusõlmijale). Eeskätt on seda tüüpi tehingud mõeldud importööridele. *Forward*-kurssi mõjutavad:

- lepingu tegemise hetke kurss;
- lepinguvaluutade intressid;
- *forward*i pikkus.

Kolmandaks võimaluseks on **valuutaoptsioonid**. Valuutaoptsioon annab õiguse, aga ei too kaasa kohustust vahetada teatud summa valuutat teiseks valuutaks kokkulepitud kursiga kokkulepitud tähtajal. Optsiooni valdajal on siis võimalus valida, kas ta kasutab tehingu sooritamishetkel optsioonikurssi või turukurssi. Valuutaoptsioon ostetakse ja selle eest makstakse ette preemia, mida võib võrrelda kindlustusmaksega. Makse suurust mõjutavad optsioonikurss, optsiooni pikkus,

[15] http://www.ecb.int/stats/exchange/eurofxref/html/index.en.html

kursside ajalooline volatiilsus ja valuutade intressierinevus. Seda tüüpi tehingud on mõeldud eeskätt valuuta saajatele ehk eksportööridele.

Lisaks loetletutele on veel rida võimalusi.

- ***Swap*-tehing** on kombineeritud *spot*- ja *forward*-tehing. See tähendab, et samal ajahetkel lepitakse kokku kaks tehingut: klient ostab üht valuutat ja müüb teist ning samas lepib kokku, et kindlal ajahetkel tulevikus teostab ta vastupidise tehingu praegu fikseeritud kursiga. *Swap*-tehingu puhul annab klient üht liiki valuuta kindlaks perioodiks pangale ning saab selle asemele samaks perioodiks teist liiki valuutat. *Swap*i hind sõltub valuutade intressimäärade vahest ja *swap*i pikkusest.
- **Intressi*swap***. Kui ettevõte teeb otsust eriti pikaajalise finantseerimise kohta, püüab ta valida finantseerimise ja oma valuutasituatsiooni suhtes võimalikult soodsa laenuvaluuta ja intressi tasumise perioodi. Intressi*swap*i puhul lepitakse kokku intresside tasumise vahetamises, näiteks fikseeritud intressimäär ujuva intressimäära vastu või vastupidi.
- **Intressioptsioon**. Intressioptsioon on õigus, mitte kohustus maksta või saada eelnevalt kindlaksmääratud suurusega intressi eelnevalt fikseeritud perioodi järel. Intressioptsiooniga saab kokku leppida suurima ja väikseima makstava või saadava intressi.
- ***Swap*-optsioon ehk *swaption***. *Swap*-optsioon on optsioon, mis annab õiguse, aga ei kohusta teha tulevikus *swap*-leping teatud ajaks ja eelnevalt kokkulepitud intressiga. Õiguse eest teha *swap* (st intressi- või valuutavahetusleping), makstakse preemiat, mille suurust mõjutavad optsiooni kehtivusaeg, *swap*-lepingu perioodi pikkus ning selle perioodi intressi tulukõver ja volatiilsus.
- ***Forward rate agreement* (FRA)** on kahe osapoole vaheline leping, mis fikseerib laenult makstavate või saadavate intresside määra alguspäeva tulevikus. FRA kaitseb intressikõikumiste eest tulevikus. Tehingupooled lepivad kokku teatud hetkel tulevikus (FRA tähtajal) antava laenu intressimäära.

3.3.2.3. Maksevahendid

Maksevahenditena kasutatakse väliskaubanduses:

- **raha**;
- **tšekk** on väärtpaber, millega väljaja käsundab krediidiasutusest käsundisaajat (maksja) tingimusteta maksma kindla rahasumma tšekist nähtuval maksetähtpäeval. Eesti seadusandluses on tšekk leidnud kajastamist võlaõigusseaduse peatükis 48[16];
- **veksel** on ajutine raha asendaja ja lunastatakse tema väljaja poolt kokkulepitud tähtajal. Vekslid võivad olla käskvekslid ehk tratt (kasutatakse ka terminit ülekandeveksel) või lihtvekslid. Eesti seadusandluses on veksel leidnud kajastamist võlaõigusseaduse peatükis 47[17].

Tšekk peab sisaldama järgmisi andmeid:

1) nimetus „tšekk" dokumendi koostamise keeles;
2) tingimusteta käsund kindlaksmääratud rahasumma maksmiseks;
3) maksmiseks kohustatud isiku (maksja) nimi;
4) maksekoht;
5) tšeki väljaandmise aeg ja koht;
6) tšekiväljaja allkiri.

[16] Võlaõigusseadus. Vastu võetud 26.09.2001, peatükk 48. Tšekk §§979 kuni 1004. (Peatükk koosneb neljast jaost, 1. jagu Üldsätted §979 kuni 986, 2. jagu Tšeki üleandmine §987 kuni 990, 3. jagu Lunastamine §991 kuni 999 ja 4. jagu Nõuded tšeki lunastamata jätmise korral §1000 kuni 1004:. https://www.riigiteataja.ee/akt/123032015075?leiaKehtiv

[17] Võlaõigusseadus. Vastu võetud 26.09.2001, peatükk 47. peatükk Veksel koosneb seitsmest jaost:1. jagu Üldsätted §925 kuni 939, 2. jagu Veksli üleandmine §940 kuni 947, 3. jagu Vekslikäendus §948 kuni 949, 4. jagu Käskveksli aktseptimine §950 kuni 957, 5. jagu Veksli lunastamine § 958 kuni 961, 6. jagu Veksli protestimine §962 kuni 969 ja 7. jagu Nõuded veksli aktseptimata ja lunastamata jätmise korral §970 kuni 978 https://www.riigiteataja.ee/akt/123032015075?leiaKehtiv

Rahvusvahelistes arveldustes on võimalik kasutada arveldusvahendina välisvaluutatšekki ja nad jagunevad:

- matka- ehk reisitšekid,
- pangatšekid,
- eratšekid.

Eestis ei ole tšekiga tasumine levinud. Tšekiga makstakse tavaliselt üksnes väikeseid summasid ja kasutatakse tavakohaselt üksnes pangatšekke ja on võimaluseks lunatasu tingimustel. Viimast käsitleme makseviise käsitledes. Tšekiga arvlemise võimaluste uurimiseks vaata ka pankade pakutavaid võimalusi. Näiteks Swedbank: välistšeki inkassoks vastuvõtmise tingimused[18].

Pangatšekk on panga väljastatud tšekk, mida kasutatakse tavaliselt kommertsoperatsioonides. Tšekile on alla kirjutanud tavaliselt kaks panga allkirjaõiguslikku ametiisikut. Tšeki väärtus ning valuuta on tavaliselt trükitud numbrite ja sõnadega tšekile. Tšekid lunastatakse inkasso korras ja sellest tulenevalt võtab see tunduvalt rohkem aega kui tavaliste ülekannete korral (2–4 nädalat). Põhjuseks on asjaolu, et tšekk tuleb posti teel saata väljaandvasse panka ja alles peale seda, kui tšeki väljastanud pank on selle lunastanud, tasutakse see tšeki esitajale. Pangatšeki lunastamisel võetavad teenustasud on varieeruvad ja sõltuvad sellest, mitme korrespondentpanga vahendust tuleb tšeki lunastamisel kasutada.

Eratšekk on firma või üksikisiku väljastatud tšekk mingile pangale, maksta tšeki saajale tšeki esitamisel välja tšekile kirjutatud summa. Eratšekile on trükitud väljaandja nimi ja tema panga nimi ning arve number. Tšeki katte saab teada alles siis, kui tšekk esitatakse lunastamiseks. Neid tšekke võtavad pangad vastu ainult inkasso korras lunastamiseks ja juhul, kui tšekil puudub kate, tagastatakse see ja nõutakse sisse tšeki käsitlemise kulud. Väliskaubanduslikes tehingutes ei ole nende kasutamine mõistlik ja nad ei leia ka Eesti tingimustes kasutamist.

Väliskaubanduses on tšekkide kasutamine pärast andmeedastuse meetodite (*SWIFT*) kasutuselevõttu vähenenud märkimisväärselt. Makse saaja võib siiski nõuda tšekkide kasutamist. Sel juhul peaks meeles pidama, et selle lunastamine on üldjuhul kallis ja mõnevõrra keerukam, kui võrrelda maksekorraldusega. Mitmed pangad ostavad tšekke välja vaid oma klientidelt.

Tšekke käsitletakse selle välja andnud maa tšekke puudutava seaduse kohaselt, Eestis käsitletakse tšekkidega seonduvat võlaõigusseaduse peatükis 48. Tšekke puudutav seadusandlus on üldjoontes samasugune nagu ka teistes riikides. Euroopas välja antud tšekk tuleb esitada 20 päeva jooksul ja väljaspool Euroopat välja antud tšekk 70 päeva jooksul selle väljaandmise kuupäevast. Tšekki võib krosseerida (joonida) kahe ühesuunalise joonega, sellisel juhul pank lunastab tšeki, kirjendades selle saaja kontole.

Pank peab tšekki kinni, kui tšekis on vormistusviga, selle valuutat ei noteerita või sellel on muid kasutust piiravaid tegureid. Samal moel tegutsetakse ka siis, kui pangal on põhjust oletada, et makse ei jõua pärale sobiva aja jooksul pärast tšeki esitamist. Sellisel juhul kirjendatakse makse kliendi kontole alles seejärel, kui makse on välismaalt laekunud.

Vekslid. Veksel on ajutine raha asendaja ja lunastatakse tema väljaja poolt kokkulepitud tähtajal.

Vekslid võivad olla **käskvekslid** (kasutatakse ka terminit **ülekandeveksel**) või **lihtvekslid**.

Käskveksel (tratt või ülekandeveksel) on **väärtpaber**, millega väljaja käsundab käsundisaajat (maksja) tingimusteta maksma vekslist nähtuvale õigustatud isikule kindla rahasumma vekslist nähtuval maksetähtpäeval. Väljaja vastutab veksli aktseptimise ja sellest tuleneva käsundi täitmise (lunastamine) eest. Käskveksli võib välja anda ka kolmanda isiku arvel (komisjoniveksel), samuti selliselt, et see kuulub lunastamisele väljaja enda käsul või selliselt, et väljaja on ise maksjaks.

[18] https://www.swedbank.ee/static/pdf/private/d2d/payments/accepting_foreign_cheques_2011_01_01_est.pdf .

Lihtveksel on **väärtpaber**, millega väljaja kohustub tingimusteta ise maksma vekslist nähtuvale õigustatud isikule kindla rahasumma vekslist nähtuval maksetähtpäeval.

Nii käskveksel kui ka lihtveksel peab sisaldama järgmisi andmeid:
- nimetus „veksel" dokumendi tekstis dokumendi koostamise keeles;
- tingimusteta käsund kindla rahasumma maksmiseks;
- maksmiseks kohustatud isiku (maksja) nimi;
- maksetähtpäev;
- maksekoht;
- isiku nimi, kellele või kelle käsul peab maksmine toimuma;
- veksli väljaandmise aeg ja koht;
- vekslivälja allkiri.

Lihtveksel peab sisaldama andmeid ja veksli väljaja tingimusteta kohustust kindla rahasumma maksmiseks. Vekslite kohta kehtib Eestis võlaõigusseaduse peatükk 47. Vekslid leiavad kasutust eelkõige kommertskrediidi korral.

3.3.3. Makseviis

Termini „makseviis" all mõistetakse kokkulepet, millisel viisil ja vormis toimub arve tasumine. Rahvusvahelise kaubavahetusega seotud arveldustes on kasutusel tavaliselt neli makseviisi, teatud mööndustega võib siia lisada veel viiendana lunatasu:
- avatud arve ehk maksekorraldus,
- lunatasu,
- tšekiga tasumine,
- inkasso,
- akreditiiv.

Kolme esimest nimetatakse puhasteks (*clean*) makseteks ja kahte viimast dokumendimakseteks (*documentary payments*). Makseviis lepitakse kokku ostu-müügilepinguga. Makseviiside kasutamise Eestisisesed reeglid on seadustatud võlaõigusseaduse 40. peatükis[19].

Raha siirdamisel pankade vahel kasutatakse kaasajal **S.W.I.F.T**. [lühend *Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications*, kasutatakse ka lühendit SWIFT (ilma punktideta)] organisatsiooni. S.W.I.F.T.-i lõi 1973. a mais 15 riigi 239 panka kui kasumit mittetootva organisatsiooni, kelle omanikeks on tema liikmespangad. Ülesandeks oli luua rahvusvahelised standardid finantsinstitutsioonide vaheliseks kommunikatsiooniks. Seega tuli saavutada standardite osas kokkulepped tuhandete pankade vahel. SWIFT alustas tööd 1977. a. SWIFTi kasutusele võetud **BIC** (*Bank Identifier Code*) on ISO tunnistanud rahvusvaheliseks standardiks finantsinstitutsioonide identifitseerimisel. SWIFTi **eesmärgiks on finantssõnumite usaldusväärne, kiire ja konfidentsiaalne edastamine** väikeste kuludega.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse nr 260/2012[20] tingimustest tulenevalt kehtivad alates 2014. a veebruarist nii siseriiklikus arvelduses kui ka rahvusvahelisel arveldusel **IBAN** (*International Bank Account Number*) **kontonumbrid**. IBAN on tähtedest ja numbritest koosnev kombinatsioon, mis võimaldab identifitseerida kliendi konto mistahes riigi pangas, **kui selles riigis**

[19] VÕS 40. peatükk MAKSEKÄSUND JA MAKSETEENUS Peatüki sisu:1. jagu Maksekäsund § 703–708; 2. jagu Makseteenuse leping 1. Jaotis. Üldsätted § 709–7212. jaotis Makseteenuse lepingu täitmine alga §724[1]. Makse autoriseerimine kuni 728 3. jaotis. Vastutus § 733' kuni 733[9]. 4. jaotis. Maksevahendiga seotud kohustused ning erisused seoses väikemaksevahendite ja e-rahaga § 733[10]. Maksevahendi omamisega seotud kohustused kuni 733[12]. 5. jaotis. Kohaldamisala ja kõrvalekalduvad kokkulepped § 733[13] kuni 733[14]; 4. jagu. Akreditiiviarveldus. § 747–753; 5. jagu. Inkassoarveldus § 754–757. https://www.riigiteataja.ee/akt/123032015075?leiaKehtiv

[20] EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 260/2012, millega kehtestatakse eurodes tehtavatele kreedit- ja otsekorraldustele tehnilised ja ärilised nõuded ning muudetakse määrust (EÜ) nr 924/2009: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:094:0022:0037:ET:PDF

on kasutusel IBAN-standard. Peale saaja kontonumbri sisaldab IBAN ka saaja riigi ja panga tunnust. IBANi kasutamisel tunnevad Euroopa Liidu liikmesriikides kasutatavad maksesüsteemid klientide kontonumbrid ära ja suudavad kontrollida nende õigsust. IBANi kasutuselevõtt parandas maksete automaatset töötlemist (*Straight Through Processing*, **STP**), kiirendades raha liikumist ning lõi eeldused teenustasude alandamiseks.

Eesti IBAN on 20-kohaline: 6-kohaline IBANi päis, millele järgneb 14-kohaline siseriiklik kontonumber. IBANi päis algab kahetähelise riigikoodiga (Eesti puhul EE), seejärel tuleb kahekohaline kontrolljärk, millele järgneb kahekohaline pangakood. Kui soovite välispartnerile makset teha, peate ta rahvusvahelisele maksekorraldusele kirjutama tema konto IBANi ja tema panga BIC- (*Bank Identification Code*) ehk SWIFT-koodi.

*3.3.3.1. Avatud arve (*Open Account*)*

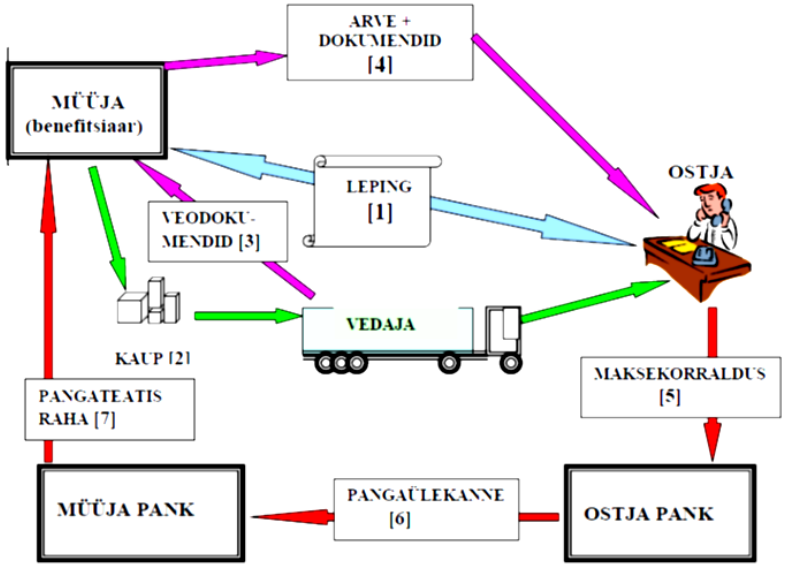
Oma olemuselt kujutab avatud arve maksemeetod endast arve esitamist importijale, kus on öeldud, milliste kaupade eest ja kui suures ulatuses tuleb tasuda. Importija täidab oma pangas rahvusvahelise maksekorralduse ja teostab sellega makse. Vaata joonist 3.3.

Avatud arve puhul suunatakse kaubad eksportijalt otse importijale [2] koos kaasneva dokumentatsiooniga [4], ning sõltuvalt maksetingimustest oodatakse, et importija maksaks arve kas kohe, või kokkulepitud tähtajal [5]. Kaup ja dokumendid jõuavad importijale varem, kui ta peab kaupade eest tasuma. Kaupade eest tasumine sõltub nüüd importija aususest ja maksevõimest. Kogu tehing tugineb vastastikusel usaldusel.

Avatud arvega maksmine annab minimaalsed garantiid müüjale ja kasutusel olevatest maksemeetoditest kõige suuremad eelised ostjale.

Avatud arve maksemeetodi kasutamine **eeldab**, et:
- ostja asukohariigi majandus- ja poliitiline olukord on stabiilne;
- tuntakse ostja asukohariigi äritavasid ja kombeid;
- ostja on tuntud ja hea mainega või ostjaga on pikaajaline koostöökogemus;
- ostja majanduslik seisund ja maksevõime on hea ja kontrollitud.

Avatud arve maksemeetodi **eeliseks** on asjaolud, et:
- see on kiire ja mugav kasutada ning annab seetõttu mõningase konkurentsieelise;
- puuduvad paljud vahendajad, dokumendid liiguvad otse müüjalt ostjale ja tehingute konfidentsiaalsus on paremini tagatav;
- konkurentsitingimustes ei ole tihti võimalik teist maksemeetodit kasutada, kuivõrd ostja ei aktsepteeri teistsuguseid finantstingimusi.



Joonis 3.3. Avatud arve makseviis

Avatud arve maksemeetodi **puuduseks on müüja suur risk**, mida on raske kaitsetingimustega maandada. Klassikaliselt puuduvad sunnivahendid ostjale juhuks, kui ta keeldub arvet tasumast või on nad aeganõudvad ja kulukad.

Ekspedeerija roll seda tüüpi makseteahelas on kaudne. Ta **tõendab** üksnes **kaupade vedamiseks vastuvõtmist** tarneklauslite FCA (ka FAS ja FOB) või CPT ning CIP (ka CFR

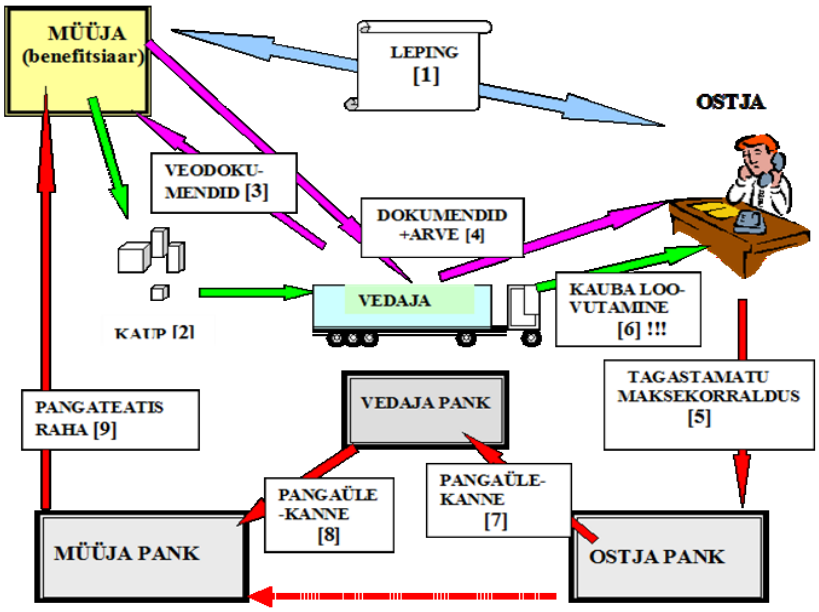
ja CIF) korral. Samuti tõendab ta **kaupade üleandmist** ostjale tarneklauslite DAT ja DAP korral. Tõendamine toimub allkirjastatud veodokumentidega. Sellega tõendab ekspedeerija või vedaja müüjapoolsete ostu-müügilepingukohaste kohustuste täitmist. Sellist tõendamist on tavaliselt vaja arusaamatuste ja reklamatsioonide lahendamisel ja sissenõude õiguslike protseduuride läbiviimisel.

3.3.3.2. Lunatasu (COD – Cash on Delivery*)*

Lunatasu on ekspedeerija lisateenus müüjale (eksportijale), kus ta võtab endale kohustuse enne kauba üleandmist veenduda, et kauba eest on tasutud.

Lunatasu on kohemakse, kus müüja riskid kauba eest tasutud saada, on viidud miinimumini tänu ekspedeerijale, kes võtab endale selle tagamiseks lisakohustuse. Ekspedeerija (või vedaja) annab kauba üle ostjale kas **sularaha või tagastamatu maksekorralduse** (*irrevocable bank transfer*) vastu. Sularaha võib riskide vähendamiseks olla asendatud tšekiga. Vaata joonist 3.4.

Kui sissenõue toimub kas ekspedeerija või kaubavedaja kaudu, annab **eksportija kirjaliku korralduse ehk ekspordi ekspedeerimise korralduse**, kuhu ta märgib **COD ja kaubaarve lõpliku summa**, näiteks **8435 EUR** . Sellisel juhul tegutseb ekspedeerija otseselt koostöös oma esindajaga, vastutades ekspordi ülesande täitmise eest nii, et esindaja teostab ka sissenõude üle kontrolli või nõuab makse ise sisse enne, kui loovutab kaubad maksjale või tema esindajale sihtriigis. Kauba lunamaks on seega täielikult seotud kauba veoahelaga ja selle puhul ei kasutata panka mitte millekski muuks kui ainult maksete vahendamiseks. **Ekspedeerija ise vastutab nõude korralduse ja järelevalve eest.**



Joonis 3.4. Lunatasu kasutamine rahvusvahelises kaubanduses

Ekspedeerija esindaja sihtriigis ei tohi lubada maksjal ega tema esindajal kontrollida korralduse andja (volitaja) loata kaubasaadetist enne, kui kokkulepitud makse on sooritatud.

Esindaja ülesandeks sihtriigis on kontrollida, et **maksja esitaks** (tagastamatu) **maksekorralduse panga kinnitusega**, millele on märgitud kaubaarve lõppsumma või **tasuks mainitud summa otse esindajale sihtriigis**. Esindaja saadab panga maksekorralduse või kaubaarvele vastava makse lähteriigi ekspedeerijale, kes selle aviseerib või kirjendab volitaja kontole.

Kuna lunatasu on lisateenus, siis selle kulud tasub tellija. Ekspedeerija esitab korralduse andjale ekspedeerimisarve, kus on ka kauba järelnõude esitamise teenindustasu. Sihtriigis olev esindaja nõuab lunamaksuga tasumisest tekitatud kulud sisse maksjalt.

Lunatasu on soovitatav kasutada juhul, kui:

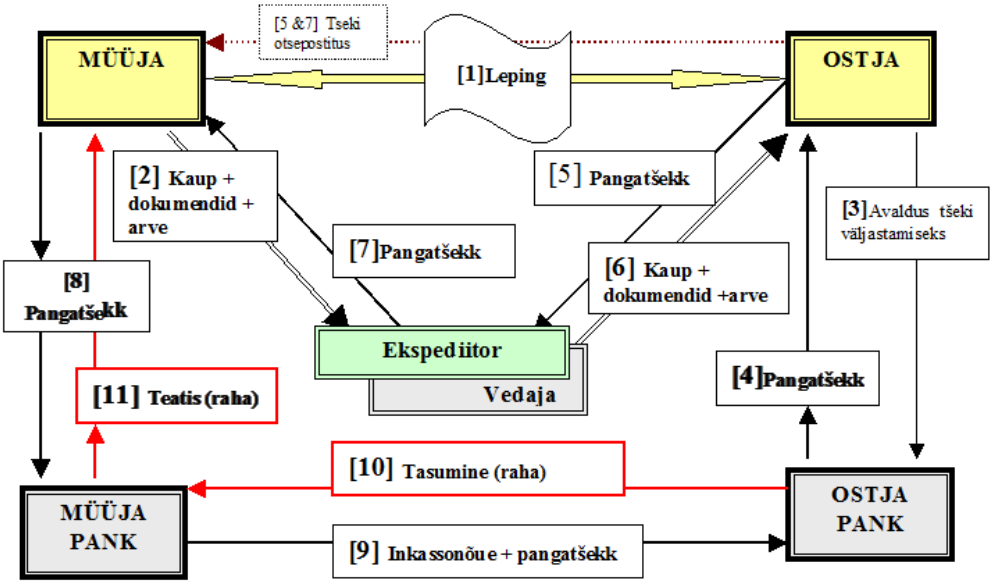
- ostja tausta ja tema majanduslikku seisu ei ole võimalik kontrollida;
- senised kogemused ostjaga ei ole maksedistsipliini osas positiivsed;
- tegemist on väikepartiide ja üksikute harvade saadetistega, kus ostja tausta kontrollimine võib osutuda liiga aeganõudvaks või kulukaks;
- riikides, mille majanduslik ja poliitiline stabiilsus jätab soovida.

Lunatasu meetodi puuduseks müüja (kaubasaatja) seisukohalt on asjaolu, et:
- vajalik on protsessi haarata kolmandaid osapooli (ekspediitor või vedaja ja nende kohalik agent);
- toob kaasa lisakulutusi;
- ekspediitori (või vedaja) ja tema agendi taust peab olema kontrollitud;
- nõuab täiendava kirjaliku lepingu sõlmimist.

Lunatasu meetodi puuduseks ostja (kaubasaaja) seisukohalt on asjaolu, et:
- maksta tuleb enne kauba vastuvõtmist ega ole võimalik kaupa ja tema kogust ning kvaliteeti kontrollida;
- ta ei saa optimeerida tarneahela kulusid, kuna peab oma tarneahela riskide maandamiseks kasutama tarneklausleid, kus ostja tarneahela riskid oleksid minimaalsed. DAT, DAP ja CIP või CIF.

3.3.3.3. Tšekiga tasumine

Rahvusvahelises kaubanduses kasutatakse tšekiga tasumist järjest vähem ja on otstarbekas kasutada lunatasu tingimustel ja väikepartiiliste kaubasaadetiste korral ning juhul, kui tegemist on ühekordse tehinguga, mille puhul ostu-müügileping on sõlmitud oferdi-aktsepti korras sidevahendite vahendusel (e-mail, telefon, faks) ja lepingupartneri tausta ei ole võimalik kontrollida.



Joonis 3.5. Tasumine tšekiga rahvusvahelises kaubanduses

Kasutamist leiavad reeglina pangatšekid. Eratšekke tavaliselt ei aktsepteerita, kuivõrd nende katet ei ole võimalik kontrollida. Tšekkide vastuvõtmisel ja edastamisel on otstarbekas kasutada ekspediitori teenust, kes kauba loovutamisel võtab vastu ka pangatšeki.

Tšekiga makseviisi puuduseks on:
- tšeki lunastamine on aeganõudev, kuivõrd pangad käsitlevad teda inkasso korras ja see võib toimuda läbi mitmete korrespondentpankade. Lunastamise aeg võib olla 2–4 nädalat;
- tšeki lunastamine võib olla kulukas;
- tšeki puhul võib olla vahendajaid (ekspediitor ja tema agendid);
- tšeki otsepostituse puhul puudub eksportööril garantii makse saamise osas.

Ekspedeerija roll seda tüüpi maksetingimuste korral on analoogne lunatasu (COD) kasutamisega. Otsepostituse korral on ekspedeerija roll analoogne avatud arve kasutamisega.

3.3.3.4. Dokumendiinkasso

(*Documentary Collection* – *Cash Against Documents* CAD **& *Documents Against Acceptance* DAA)** ehk sularaha dokumentide vastu ja dokumendid aktsepteerimisel **on dokumendimaksed**.

Sularaha dokumentide vastu on väliskaubanduses kasutatav makseviis, kus:

- makse toimub ostja asukohas;
- algatuse tegijaks ja inkassokorralduse andjaks on müüja;
- pankadel ei ole kohustust kontrollida dokumentide õigsust;
- müüja peab tasuma kõik kulud juhul, kui lepingus ei ole teisiti kokku lepitud.

Sissenõudmismenetlus baseerub Rahvusvahelise Kaubanduskoja Inkassode üldreeglitel (URC – *Uniform Rules for Collections* 1995 – kajastatud on Rahvusvahelise Kaubanduskoja publikatsioonis 522)[21], mis jõustusid 01.01.1996. Rahvusvahelises kaubanduses CAD – maksetingimus (*cash against documents*) tähendab sissenõuet, samuti *clean* või *documentary collection* (D/P). Eestis käsitleb inkassotehinguid võlaõigusseaduse 40. peatüki 5. jagu[22].

Eksportimisel nõuab turu konkurentsisurve asjaajamise kiiret kulgemist, eriti aga kehtib see maksete kiiruse osas, mis on omane avatud arve kasutamisel. Teisalt on aga vajalik vältida neid riske, mis kaasnevad avatud arve kasutamisel. Samas ei ole tihti kasutatav akreditiivi meetod, mis on küll tunduvalt riskivabam, olles seejuures aga dokumentide ja bürokraatiamahukam ning seega aeganõudev ja kulukas. Sellisel juhul on tihti optimaalsem kasutada dokumendiinkasso meetodit, mis on lihtsamalt teostatav kui akreditiivimeetod, olles samal ajal riskivabam kui avatud arve kasutamine. Kui ettevõte kavandab mingit tehingut, siis peaks täpselt kaalutlema ka maksetingimusi ja -viisi. Eelkõige alles uute kaubandussuhete puhul või kui konkurentsiolukord seda nõuab, valitakse makseviisiks sularaha dokumendi vastu. Müüjal on sel juhul kauba suhtes määramisõigus nii kaua, kuni ostja on täitnud kaupadele omandiõiguse andvate dokumentide üleandmise tingimused.[23]

Rahvusvahelistes inkassotehingutes on tavaliselt järgmised osapooled:

- eksportöör ehk müüja;
- veksli esitaja (*the Drawer*) on isik, kes väljastab veksli (B/E) ja on reeglina eksportija;
- importöör ehk ostja;
- veksli maksja (*the Drawee*) on osapool, kellele veksel (B/E) väljastatakse ja on tavaliselt importija;
- raha saaja (*the Payee*) on isik, kellele makstakse vekslis märgitud summa. Tavaliselt eksportija ja tihti on *drawer* ja *payee* üks ja sama isik;
- eksportööri pank;
- importööri pank.

Ekspediitor, kelle ülesandeks on kauba loovutamisel täita ostu-müügilepingu tingimusi. Need tingimused määravad, **milliste dokumentide vastu** tohib ekspedeerija kauba kaubasaajale (ostjale) loovutada.

Inkassolepingu osapooled ja toimumise etapid on kajastatud olenevalt lepingus olevatest **maksetingimustest** joonistel 3.6. ja 3.7. Oluline on tehingu etappide järjekord (joonisel kajastatud numbritega **[1]** kuni **[10]**).

---

[21] Dokumendiga saab tutvuda http://store.iccwbo.org/Content/uploaded/pdf/ICC-Uniform-Rules-for-Collections.pdf

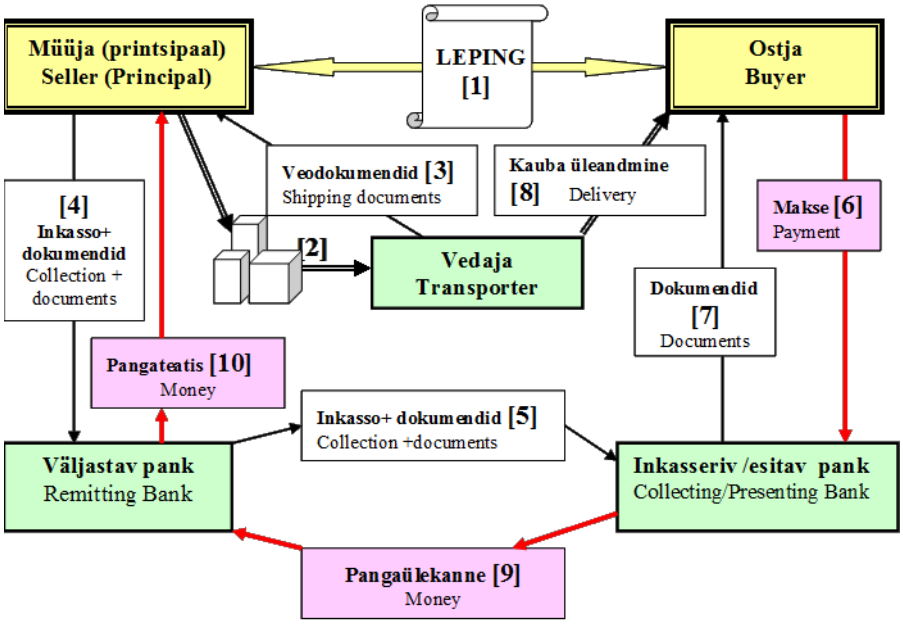
[22] 40. peatükk MAKSEKÄSUND JA MAKSETEENUS 5. jagu. Inkassoarveldus § 754–757. https://www.riigiteataja.ee/akt/123032015075?leiaKehtiv

[23] Lisaks on soovitatav tutvuda pankade pakutavate tingimustega, nt Swedbank: Akreditiivid, inkassod ja pangagarantiid: https://www.swedbank.ee/static/pdf/business/finance/trade/Hansa_A4_dokmaksed_est_UUS.pdf (29.01.2012).

3.3.3.4.1. Sularaha (makse) dokumentide vastu makseviisi maksetingimused ehk klauslid

Klausel D/P (*documents against payment*) eeldab ostjapoolset faktuurarve tasumist pärast seda, kui pank on teatanud dokumentide saabumisest. Praktikas toimub maksmine alles pärast kauba saabumist.

Dokumendid makse vastu tehingu korral toimub tasumine kaupade eest hetkel, kui importija pank annab importijale üle kaubasaadetisega kaasnevad dokumendid. Juhul, kui importöör makset ei soorita, ei saa ta ka dokumente enda valdusesse ega saa seetõttu ekspediitorilt kaupa välja lunastada. Samas ei piira see importööri võimalust maksmisega venitada. Nii pankadel kui ka teistel lepinguosalistel puudub sunnimehhanism, mis sunniks importööri maksekohustust täitma. Sellest tulenevalt puudub eksportööril võimalus sanktsioonide rakendamiseks importööri suhtes. Reeglina on need kaubad juba sihtkohta transporditud ja kaupade all olev raha seotud ning hoiutasud ja aeg nõuavad täiendavaid kulutusi. Eksportijal ei jää tihti muud võimalust, kui omal kulul kaubad tagasi transportida või otsida alternatiivset ostjat. Sellisel juhul ei pruugi ta saada samaväärset hinda, eriti juhul, kui müük toimub oksjonil. Sellisel juhul on eksportija igal juhul kaotaja pool.



Joonis 3.6. Dokumendiinkasso (*Documentary Collection*) CAD D/P

Kui ostja ei pea tasuma kauba eest kohe, vaid alles pärast **veksli** aktsepteerimist, kasutatakse **klauslit D/A (*documents against acceptance*)** ehk **dokumendid veksli aktsepteerimise vastu**.

Dokumendiinkasso klausli D/A rakendamise korral on kesksel kohal veksel. Veksel on kirjalik pikaajaline kohustus rangelt kindlaksmääratud vormis, mis annab veksli omanikule õiguse tähtaja möödudes nõuda võlglaselt ettenähtud rahasumma väljamaksmist.

Müüja peab märkima veksli tasumise tähtaja ühetähenduslikult, kus veksli tasumise tähtaeg võib olla kas:

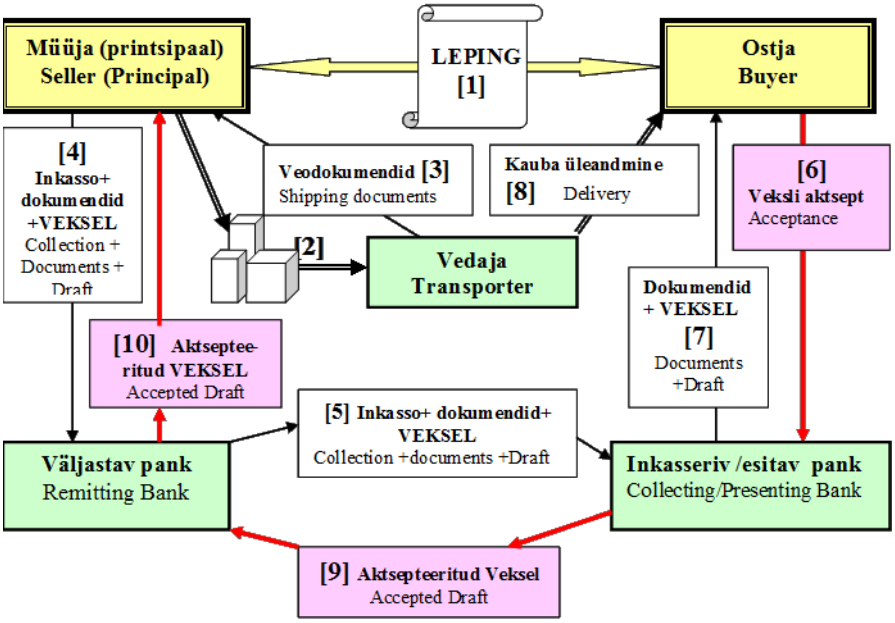
- pärast väljaandmise tähtaja möödumist (nt 30 päeva väljaandmisest/*30 days date, 30 d/d*);
- tähtaja jooksul pärast ettenäitamist (nt 30 päeva näitamisest/*30 days after sight, 30 d/s*);
- kindlaksmääratud päeval.

Dokumendiinkasso jaguneb oma olemuselt kaheks:

- puhas (*clean*) inkasso tähendab seda, et vekslil puuduvad kõik toetavad dokumendid. Kasutatakse juhul, kui dokumendid on mingil põhjusel ostjale eraldi kätte toimetatud või juhul, kui on tegemist teenuste või immateriaalsete toodete ekspordi või impordiga;

- dokumenteeritud (*documentary*) inkasso, sellisel juhul kaasnevad veksliga kaubasaadetist puudutavad dokumendid. Rahvusvahelises kaubavahetuses kasutatakse põhiliselt seda varianti.

Klausli D/A puhul omandab eksportija importijalt aktsepteeritud veksli, mille importija väljastab selleks, et lunastada kaubaga seotud dokumendid. Seega küsib importija pank importöörilt nõusolekut tasumiseks. Aktsepteeritud veksli vastu teeb importöör makse vekslis näidatud tähtajal. Seda nimetatakse ka *time draft* meetodiks. Juhul, kui tähtaja möödudes importöör vekslit ei lunasta, jääb veksli omanikul (eksportööril) veksliõiguslik nõue, kuid ei ole võimalust inkassodokumente ega kaupu tagasi võtta. Eksportööril jääb ka selle makseviisi korral endiselt risk, et importöör keeldub teatud põhjustel aktsepteeritud veksli väljastamisest ja dokumentide väljavõtmisest.
Lisaks veksli aktsepteerimisele võib müüja nõuda ka tagatisi, millest kasutatuim on veksli tagatis. Üldjuhul kirjutab ostja pank vekslile tagatise andjana alla ja pärast seda võib kauba omandiõigust kinnitavad dokumendid anda üle ostjale. Pangatagatis nõuab „usaldusotsuse" tegemist, peab selles osas jõudma pangaga kokkuleppele. Tagatise andjaks võib olla ka eraisik.



Joonis 3.7. Dokumendiinkasso (*Documentary Collection*) klausli CAA; D/A kohaselt (veksli kasutamisega)

Juhul, kui ostja makse hilineb, **võib ülekandevekslit protestida**. Protestimise kohta peab andma sissenõude käsus selged juhtnöörid selleks puhuks, et äkki makset või aktsepteeringut ei saada. Protesti ja muu õigusliku menetlemisega pangale tekitatud kulud ja maksud jäävad selle osapoole kanda, kellelt nad said sissenõudmiskorralduse.

Sularaha (makse) dokumentide vastu puhul volitaja – enamasti müüja, mõnikord ka müüja esindaja või ekspedeerija – annab ülesande oma pangale ehk saatjapangale. Pank koostab selle alusel oma korralduse ja saadab selle edasi ostja riigis olevale pangale ehk raha sissenõudvale pangale, mis esitab koos korraldusega saabunud dokumendid maksjale kas otse või teise, esitava panga vahendusel ja korraldab arveldused saatja pangaga. Alati ei pruugi CADis olla saatjapanka, sest volitaja võib selle korralduse saata ka otse sissenõude eest vastutavasse panka.

3.3.3.4.2. Riskid inkassotehingutes

Inkassotehingute korral langevad eksportöörile kõik väliskaubanduses esinevad riskid. Otseselt inkassotehingutest tulenevad riskid oleksid järgmised.

Eksportööri riskid:

- importöör ei lunasta kaupu ja dokumente või keeldub maksmast CAD L/P-maksetingimuse korral;
- importöör ei väljasta aktsepteeritud vekslit ega võta välja dokumente CAA D/A-maksetingimuse korral;
- dokumendid saabuvad hiljem kui kaup (eriti väikeste veokauguste ja lennutranspordi kasutamise korral). Sellisel juhul tekivad lisakulud kaupade ladustamisel ja säilitamisel;
- originaalkonossement võib mingeid teid pidi sattuda otse importöörini (nt ekspedeerija või vedaja vea tõttu) ja importöör saab kaubad kätte inkassonõuet täitmata.

Importööri riskid:

- importöör peab aktsepteerima dokumente või tasuma enne, kui ta näeb kaupu füüsiliselt ja saab veenduda nende vastavuses eksportööriga sõlmitud ostu-müügilepingule. Müüja nõusolekul võib teha tehinguid, kus ostjale antakse võimalus kaubaproove võtta;
- tavaliselt ei kasutata inkassotehingute korral müüjakeskseid tarneklausleid (EXW, FAS, FOB, FCA), kuna sellisel juhul jääksid tarneahela riskid ostja kanda ja ta peab tasuma enne kauba nägemist. Seega jääksid talle ka kontrollimatud riskid tarneahelas, kuivõrd tal peaks olema kauba suhtes käsundusõigus, samas aga puuduvad tal dokumendid selle käsundusõiguse realiseerimiseks.

3.3.3.4.3. Sissenõude kulud

Selles, kes kannab CADist põhjustatud kulud, tuleks kokku leppida juba tehingu sõlmimisel. Inkassode üldreeglite järgi vastutab selliste kulutuste eest volitaja, kui ta ei ole andnud käsku seda ostjalt sisse kasseerida või kui maksja oma lubadusest hoolimata keeldub seda maksmast. Sobilikuks on peetud seda, et kumbki osapool maksab oma pangakulud ise. Juhul, kui volitaja lubab kaubapartii jagamist ehk tasumist osamaksete kaupa, peaks maksja olema nõus sellest tingitud kulude tasumisega.

Intresside sissenõudmise juhistele tuleb pöörata eriliselt tähelepanu. Juhul, kui intresse peab sisse nõudma, tuleb seda korralduses fikseerida täisarvulise protsendina, näidates ära intressi määramise perioodi ja arvutamise alused. Kui korralduses on määratud, et intresse ei tohi unustada, et intressidest ei või loobuda ja maksja keeldub intresside tasumisest, siis esitav pank ei loovuta dokumente ega ole süüdi nendes tagajärgedes, mis tulenevad dokumentide üleandmise hilinemisest. Tasumisele kuuluvate vekslite eest tuleb tasuda ka riigilõivu, mistõttu müüja annab sageli veksli välja välismaal tasumiseks.

3.3.3.4.4. Ekspordisissenõue

Korralduse eeskujulikuks täitmiseks on pangal vaja täpseid ja korralike juhiseid, milleks pangad on välja töötanud lähtuvalt Rahvusvahelise Kaubanduskoja Inkassode üldreeglid (URC – *Uniform Rules for Collections* – Rahvusvahelise Kaubanduskoja publikatsioon 522) oma inkassojuhise tüüpvormi, kus peavad olema järgmised andmed:

- volitaja andmed;
- maksja andmed;
- sissenõude suurus ja tasumise tähtaeg;
- sularaha dokumentide vastu – juhised;
- juhised arveldusteks;
- vajadusel kauba identifitseerimise andmed, veomarsruut ja veovahend;
- dokumentide loetelu.

Järgnevalt on esitatud näidisena inkassojuhis (vt joonist 3.8).

Volitaja peab enne CAD-ülesande andmist selgitama välja vajalikud dokumendid, kuna nõuded on riikides erisugused. Pank ei ole kohustatud kontrollima seda, kas talle jäetud dokumendid vastavad

riikide kehtestatud nõuetele. Kõige tavalisemateks CAD-dokumentideks on arved, konossement, veosaatedokument, kindlustus ja tratt (käskveksel).

Pank kaitseb volitaja huve. Pangad jätavad endale õiguse nõuda ettemaksu oma kulutuste eest sellelt osapoolelt, kellelt nad said antud korralduse, et katta neid kulutusi, mida CADi täitmise kohta antud juhised võivad põhjustada. Pangad jätavad endale õiguse ka mitte järgida selliseid korraldusi enne, kui kulutustele vastav makse on tasutud. Sissenõudev pank on kohustatud kohe saatma CADi korralduse saatnud pangale makseteatise, kus on eraldi näidatud sissenõutud rahasumma suurus, märgitud sellest võimalikud mahaarvamised ja maksud või tasud ning see, kuidas raha on kontole kirjendatud.

Esitav pank on kohustatud kohe teatama sellele pangale, kellelt ta sai CADi korralduse juhtumist, kui ta ei saa makset või makse aktsepteeringut. Pärast niisuguse teate saamist peab saatja pank andma detailsed korraldused dokumentide edasise käsitlemise kohta. Kui esitav pank ei saa vastavaid korraldusi 60 päeva jooksul, alates sellest, kui ta teatas kas tasumata või aktsepteerimata jätmisest, võib dokumendid tagastada sellele pangale, kellelt saadi CADi korraldus ja esitaval pangal ei ole sissenõude suhtes edaspidi enam mingeid kohustusi.

3.3.3.4.5. Impordisissenõue

Sularaha dokumendi vastu – dokumendid saadetakse vastavalt korraldusele sissenõudvale pangale. Pärast dokumentide saabumist panka teatab pank saabunud korraldusest maksjale. Maksja lunastab dokumendid esitavalt pangalt kohe pärast esimest ettenäitamist kas makse sooritamisega või veksli aktsepteerimisega. Juhul, kui kõnesoleva kauba impordile kohaldatakse loamenetlust, peab impordiluba olema kaupu hõlmav ja selle kehtivusaeg ulatuma kuni võimaliku protesti esitamise päevani.

Kui maksja soovib CADi muutusi, tuleb neist võimalikult kiiresti teatada esitavale pangale, sest muutuste sisseviimiseks on vaja volitajapoolset heakskiitu. Maksja võib dokumente pangas kontrollida. Kui dokumendid on maksjale üle antud, ei ole enam õigust neid volitajale tagastada ega makset tühistada. Maksja ei või tutvuda saabunud kaubapartiiga ekspedeerija laos enne, kui ta esitab ekspedeerijale kaupade omandiõigust kinnitavad dokumendid.

3.3.3.4.6. Kaubaga seonduvad meetmed

Ühe konossemendiga lastitud kaubapartiid võib korralduste andja (volitaja) loal jagada ja loovutada maksjale vastava suurusega osamaksude tasumise järel. Konossement ja jaotusele vastavad proportsionaalsed loovutamise korraldused edastatakse ekspedeerijale.

CADi puhul on sageli antud korraldus viia kaubad avatud tollilattu, kui maksja ei lunasta dokumente kindlaksmääratud tähtaja jooksul pärast kauba saabumist. **Sissenõudev pank saadab dokumendid ekspedeerijale, kes loovutab kaubad maksjale panga välja antud väljastamisorderi alusel**. Tollilattu siirdamisega välditakse ekslikke tollimakseid ja kaubapartii osa tollimise eest tasutakse makseid vaid väljastamisele kuuluva kaubaosa eest.

INKASSOJUHIS
COLLECTION ORDER

Nõudja (nimi, registrikood, postiaadress, telefon, e-maili aadress) / *Drawer (name, registration number, address, telephone, e-mail)*

Maksja (nimi, postiaadress, telefon, telefaks) / *Drawee (name, address, telephone, fax)*

Maksja pank (nimi, aadress) / *Drawee`s bank (name, address)*

Inkasso summa ja valuuta / *Collection amount and currency*

Lisatud dokumendid loovutada maksjale
Attached documents are to be released to the drawee against
☐ makse vastu *payment* ☐ aktsepteerimiseks* *acceptance**
*lisatud dokumendid loovutatakse maksjale enne maksetähtpäeva
**attached documents will be a ssigned to the drawee prior to the maturity date*

Maksetähtaeg *Maturity date* ☐ esitamisel *at sight* ☐ ____ päeva pärast esitamist *days after sight* ☐ _____ kindel maksepäev *fixed maturity date*

☐ Protestida maksmisest keeldumine *Protest non-payment*
☐ Aktsepteeritud käskveksel meile tagastada *Return accepted draft to us*
☐ Maksmisest/aktsepteerimisest keeldumisel teatada põhjus *In case of non-payment/non-acceptance please advise us the reason*

_____ Panga teenustasud maksab *Bank`s charges are paid by* ☐ nõudja *drawer* ☐ maksja *drawee*

Maksja panga teenustasud maksab *Drawee`s bank charges are paid by* ☐ nõudja *drawer* ☐ maksja *drawee*

Teenustasudest keeldumise korral *In case of refusal of charges* ☐ loobuda tasudest *waive charges* ☐ dokumente mitte loovutada *do not release documents*

Lisame järgmised dokumendid / *We enclose following documents:*

Käskveksel / *Draft*	Arve / *Invoice*	Pakkenimekiri / *Packing list*	Konossoment / *Bill of Lading*	Autotranspordi saateleht (CMR) / *Truck Waybill (CMR)*	Lennutranspordi saateleht / *Air Waybill*	Raudteetranspordi saateleht / *Rail Waybill*
☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐

Kindlustuspoliis / *Insurance policy*	Päritolutunnistus / *Certificate of origin*	Analüüsitunnistus / *Certificate of analysis*	Kvaliteeditunnistus / *Quality certificate*
☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐

Inkasso laekumine kanda meie kontole nr.
Collection proceeds shall be credited to our account no. _____

Teenustasud debiteerida meie kontolt nr.
The charges and expenses shall be debited from our account no. _____

Käesolevale inkassojuhise käsitlemine toimub vastavalt Rahvusvahelise Kaubanduskoja kehtivale väljaandele nr. 522 "Üldistatud inkassoreeglitest". Nõudja on teadlik, et ta on vastutav kõigi inkassojuhise käsitlemisega seotud pankade teenustasude ja kulude tasumise eest". / *This collection order shall be handled as subject to International Chamber of Commerce publications no. 522 "Uniform Rules for Collections" valid at any time. We undertake to pay all charges and expenses relating to this collection order. The drawer is aware and accepts, that it is liable for all expenses and charges of all banks related to handling of this collection order".*
"Isegi juhul, kui inkassojuhise järgi peaks teenustasud tasuma maksja, on maksjal alati võimalus tasumisest keelduda
"even if according to the collection order the charges and expenses are to paid by the drawee, the drawee has always change to refuse

Käesolevale inkassojuhisele kohaldatakse Nordea Panga hinnakirja ja Panga üldtingimusi. / *Nordea Bank's price list and general terms and conditions are applied to this collection order.*

Nõudja esindaja nimi ja allkiri / *Name and signature of the drawer's representative*

☐ Allkirjastatud digitaalselt / Signed digitally

Kuupäev / *Date*

Täidab pank / *To be filled in by the bank*

Inkasso nr. / *Collection no.*

Panga esindaja / *Bank's representative*

Joonis 3.8. Inkassojuhis (näide)

3.3.3.5. Akreditiiv (L/C – Letter of Credit*; D/C* – Documentary Credit*)*

Akreditiiv on ostja panga poolt võetud kohustus tasuda müüjale tema saadetud kauba või teenuse eest akreditiivis määratud tähtajal, eeldusel, et kõik akreditiivi tingimused on müüja poolt täidetud ja kõik nõutavad dokumendid esitatud.

Akreditiivi kasutamisel toimub makse tehingu osapoolte kindlaksmääratud tingimuste täitumisel. See on ainus makseviis, kus ostja pank kohustub makset tasuma. Korralduse andja ehk ostja panga kohustus on kehtiv siis, kui pank müüja esitatavate ekspordidokumentide alusel võib kinnitada, et akreditiivi tingimused on täidetud. Akreditiivide puhul käsitlevad pangad ainult dokumente ja **käsitlemine põhineb Rahvusvahelise Kaubanduskoja ühtlustatud akreditiivireeglitele**. Versioon UCP 600 (*The Uniform Customs and Practice for Documentary Credits*)[24] kehtib alates 01.07.2007. Enne seda tähtaega kehtisid tingimused UCP 500. Akreditiiv kujutab endast väliskaubanduse kõige kindlamat maksetingimust. Eesti seadusandluses kirjeldab akreditiivitehingut võlaõigusseaduse peatükk 40[25] 4. jagu. Lisaks kirjeldavad kõik Eestis tegutsevad pangad oma koduleheküIgedel akreditiivilepingu võimalusi ja tingimusi. Mõningad viited: (Swedbank)[26], (SEB)[27], Nordea Pank[28] jne.

Akreditiivi kasutatakse sellisel juhul, kui müüja ja ostja on üksteisele tundmatud või kui geograafilised vahemaad on väga suured. Akreditiiv välistab tehingu osapooltel majanduslikest ja poliitilistest oludest tingitud ebakindluse. Makseviisi valikut võivad mõjutada ka nendes riikides kehtivad valuutaeeskirjad. **Ostja soovib** enda määratletud tingimusel **veenduda kauba kvaliteedis** ja tarneajas. Müüja huvides on kasutada akreditiivi eelkõige siis, kui kauba või teenuse hind on kõrge või kui toodet valmistatakse ostja eritellimusel.

Akreditiivi eelised teiste maksevormidega on kokkuvõtlikult järgmised.

1. **Müüja seisukohalt:**
   - kindlus makse saamise osas, kui ta täidab kõik akreditiivi tingimused, sest akreditiivi avanud pank (*issuing bank*) on võtnud endale kohustuse tasuda saadetud kauba eest, olenemata ostja maksejõulisusest või soovist ja suvast maksetähtajal. Müüja võib, juhul kui ta kahtleb ostja panga usaldusväärsuses, nõuda akreditiivi kinnitamist mõne tema jaoks usaldusväärse panga poolt;
   - võimaldab müüjal anda ostjale ka pikendatud maksetähtaega (*deferred payment*), saades ise oma pangast raha kohe peale korrektsete dokumentide esitamist ja taotledes saadaoleva raha diskonteerimist panga poolt. See annab konkurentsieelise (on võimalik leida rohkem ostjaid, pakkudes järelmaksu võimalust) ilma, et likviidsus ettevõttes halveneks.
2. **Ostja seisukohalt:**
   - võimalus vältida ettemaksu (*prepayment, advance payment, downpayment*). Makse sooritab pank müüjale alles peale akreditiivitingimuste täitmist müüja poolt, s.o peale kauba teelesaatmist akreditiivis ettenähtud tähtaegadel ja tingimustel;
   - tal on võimalus taotleda pikemat maksetähtaega, kuivõrd müüjal on kindlus makse saamise osas;

[24] Tervikteksti on võimalik internetist vabavarana alla laadida näiteks: file:///C:/Users/op095/Downloads/rr_lc_rules_ucp_600.pdf

[25] 40. peatükk. MAKSEKÄSUND JA MAKSETEENUS 4. jagu. Akreditiiviarveldus § 747–753. https://www.riigiteataja.ee/akt/123032015075?leiaKehtiv

[26] Akreditiivid, inkassod ja pangagarantiid: https://www.swedbank.ee/static/pdf/business/finance/trade/Hansa_A4_dokmaksed_est_UUS.pdf (29.01.2012).

[27] http://www.seb.ee/ari/valiskaubanduse-rahastamine/akreditiiv.

[28] http://www.nordea.ee/Teenused+ärikliendile/Finantseerimine/Kaubanduse+finantseerimine/Akreditiivid/807462.html

- võimalus oma usaldusväärsuse tõestamiseks, sest juba akreditiivi avamine panga poolt on müüjale kinnituseks ostja maksevõimelisuse kohta. Akreditiivi avamise fakt näitab ostja tõsist kavatsust lepinguliste kohustuste täitmiseks.

Tehingu sõlmimisel määratlevad ostja ja müüja ühiselt avatava akreditiivi vormi. Sellisel juhul ei ole müüjal vaja paluda muutuste sisseviimist ostja käsul juba avatud akreditiivi ning hoitakse kokku aega ja kulutusi. Akreditiiviga seotud kulude tasumise osas peaks eelnevalt kokkuleppele jõudma.

Müüja peab nõudma tühistamatu akreditiivi avamist. Juhul, kui müüja kahtleb ostja panga maksejõulisuses või -soovis, tasuks müüjal nõuda **kinnitatud akreditiivi**. Sellisel juhul esitab avajapank müüja pangale **akreditiivi kinnitamise palve**. Akreditiivi kinnitamisega võtab müüja pank vastutuse sama maksekohustuse eest nagu avaja pank. Müüja võib paluda oma pangalt akreditiivi kinnitamise ja selle kulude kohta eelotsuse tegemist.

Akreditiiv on müüja jaoks kiireks maksu kättesaamise viisiks. **See on ainus makseviis, mis võimaldab makse kättesaamise kohe pärast tarnet**. Seda võib kasutada efektiivselt ettevõtte finantsplaneerimises.

3.3.3.5.1. Akreditiivi osapooled

Tavaliselt on akreditiivi juures neli osapoolt: **müüja, ostja ja nende mõlema pangad**. Müüja panga osalemine ei ole siiski kohustuslik ja teisalt võib selles osaleda ka muid panku.

- **Ostja** (*applicant* = korralduse andja, volitaja).

Ostja korraldus oma pangale toimub detailselt täidetud kirjaliku akreditiivikohustise alusel. Kohustises on märgitud akreditiivi tingimused ja koht.

- **Müüja** (*beneficiary* = akreditiivi saaja, benefitsiaar).

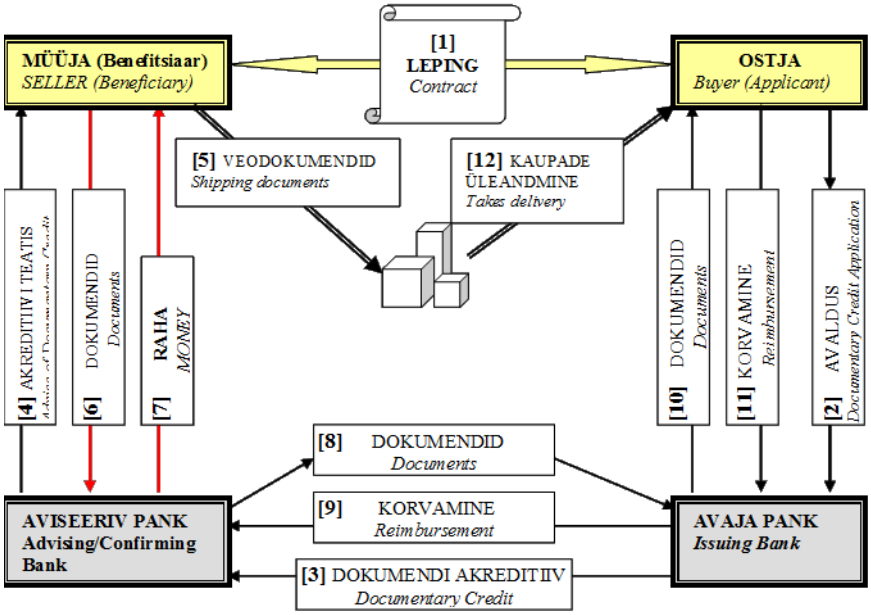
Kui müüja on kaubad üle andnud transpordioperaatorile, esitab ta dokumendid vahendaja pangale või muule pangale, kellelt ta on akreditiivi saanud. Pärast seda, kui pank on veendunud, et dokumendid vastavad akreditiivis esitatud tingimustele ja et dokumendid on esitatud enne akreditiivi kehtivusaja möödumist, saab müüja makse vastavalt välja andnud panga korraldustele. Pärast seda saadab vahendaja pank dokumendid akreditiivi avajapangale, mis annab need üle ostjale.

- **Ostja pank** (*issuing bank* = avajapank).

Avajapank avab akreditiivi vastavalt saadud korraldusele ja teatab avamisest müüjale kas vahetult või läbi vahendajapanga.

- **Müüja pank** ehk aviseeriv pank (*advising bank/confirming bank* = vahendajapank).

Vahendajapank teatab akreditiivi saajale akreditiivi tingimused ja endale võetud kohustused siis, kui tal on palutud akreditiivi kinnitada. Vahendajapank on sõltuvalt akreditiivi tüübist maksev, makset vahendav või aktsepteeriv (kinnitav) pank.



Joonis 3.9. Dokumendiakreditiivijärgse (*Documentary Credit* – L/C) lepingu realiseerimise käik

Pärast müüjaga lepingu sõlmimist [1], mis eeldab akreditiivi kasutamist, palub ostja oma pangal avada akreditiiv [2]. Samas maksab ta pangakulud ja lepib kokku akreditiivi katte maksmise osas. Ostja pank avab akreditiivi oma korrespondentpanga kaudu [3]. Samas teatab avajapank, kuidas vahendajapank saab katte enda teostatud maksele või selle vahendamisele. Vahendajapank teatab akreditiivi avamisest müüjale [4], kes võib pärast seda tarnida kokkulepitud kaubad [5]. Müüja esitab nõutud dokumendid vahendajapangale [6] ja saab akreditiivis äranäidatud makse [7] juhul, kui on täidetud akreditiivi tingimused. Vahendajapank saadab dokumendid avajapangale [8], kus nende alusel otsustatakse, kas vahendajapanga makset võib aktsepteerida ja kui see on nii, korvatakse makse vahendajapangale [9] ja avajapank loovutab dokumendid ostjale [10] korvamismakse [11] vastu. Ostja saab vedajalt lunastatud dokumentide vastu kauba [12], millega tehing on lõpetatud. Enda kinnitatud akreditiivis on vahendajapank ise kohustatud otsustama, kas esitatud dokumente võib aktsepteerida, kuid avajapank säilitab siiski lõpliku otsustusõiguse.

3.3.3.5.2. Akreditiivide liigid

Akreditiivi saaja (müüja) seisukohast on väga oluline:

- kas akreditiiv on tühistamatu või saab seda tühistada;
- kas akreditiiv on vahendajapanga poolt kinnitatud või ei;
- kas akreditiiv on tähtajaline või dokumentide esitamisel tasutav akreditiiv;
- millal ta saab kätte lõpliku makse.

3.3.3.5.3. Tühistamatu akreditiiv (*irrevocable documentary credit*)

Tühistamatu akreditiiv on avajapanga tingimusteta kohustus akreditiivi saaja ees ja selle alusel on müüjal kindlus, et kui ta täpselt täidab akreditiivis esitatud tingimusi ja eeskirju, saab ta kindlasti oma makse. Tühistamatut akreditiivi ei või selle kehtivuse ajal muuta või tühistada kõigi osapoolte nõusolekuta. Rahvusvahelises kaubanduses on valdavalt kasutusel tühistamatu akreditiiv.

Rahvusvahelise Kaubanduskoja (ICC) ühtsete akreditiivireeglite kohaselt peab akreditiivist selguma, kas see on tühistamatu või tühistatav. Kui see märge puudub, käsitletakse akreditiivi kui tühistamatut akreditiivi. Vahendajapank avaldab tühistamatu akreditiivi mittekohustavana või kinnitab selle. Mittekohustavana avaldatav (= kinnitamata) akreditiiv ei kohusta vahendajapanka.

3.3.3.5.4. Tühistatav akreditiiv (*revocable credit*)

Akreditiivi võib tühistada või muuta akreditiivi saaja (müüja) nõusolekuta eeldusel, et vahendajapank ei ole jõudnud makset sooritada enne, kui ta saab tühistamise või muutmise teate. Tühistatav akreditiiv ei anna müüjale tagatist makse kohta, vaid näitab ära, mis tingimustel ja kust ta võib makse saada.

3.3.3.5.5. Kinnitamata akreditiiv (*unconfirmed credit*)

Vahendajapank ei kohustu akreditiivi maksma enne, kui on saanud makse avajapangalt. Avajapank on üldjuhul volitanud vahendajapanka maksma müüjale makse akreditiividokumentide loovutamisel.

3.3.3.5.6. Kinnitatud (tühistamatu) akreditiiv [(*irrevocable*) *confirmed documentary credit*]

Müüja soovib sageli, et vahendajapank võtaks endale vastutuse selle eest, et ta saaks lõpliku maksesumma akreditiivi alusel. Sellisel juhul palub ta ostjal hankida akreditiivile vahendajapanga kinnitust. Kinnitatud akreditiiv tähendab seda, et **vahendajapank annab müüjale makse sooritamise kohta samasuguse garantii nagu avajapank** ja säilitab oma regressiõiguse eksportööri suhtes ainult tehtud broneeringute osas. Broneerimata tehtud makse on seega lõplik. Kui müüja soovib, et akreditiivil peab olema ka vahendajapanga antud kinnitus, peab ta selles eelnevalt ostjaga kokku leppima ning see tingimus tuleb märkida kirjalikult ka lepingusse.

Makse teostamise vormi ja aja seisukohalt klassifitseeritakse akreditiivid järgmiselt.

3.3.3.5.7. Kohe makstav akreditiiv (*payment at sight* või *sight credit*)

See on dokumentide esitamisel tasutav akreditiiv (vt joonist 3.9), kus makse sooritatakse müüjale peale lepingus nõutud dokumentide esitamist maksjapanka. Praktikas võtab dokumentide kontrollimine pangas siiski mõningase aja ja seetõttu toimub makse mõne päeva möödudes.

3.3.3.5.8. Kohalik (lokaalne) akreditiiv

Müüja seisukohast on oluline see, missugusel hetkel ta saab akreditiivi eest makse ja selle makse lõplikkus, mis jällegi sõltub akreditiivi iseloomust. Juhul, kui avajapank ei ole andnud vahendajapangale õigust teha dokumentidega tehinguid, on tegemist **kohaliku (lokaalse) akreditiiviga**.

Kohalikus akreditiivis kohustub avajapank makseid sooritama alles seejärel, kui ta on ise saanud nõuetele vastavad dokumendid. Olulisim erinevus kohalike akreditiivide ja nende akreditiivide vahel, mis võivad ise olla tehingu objektiks, on see, et dokumentide vastuvõtmine kohaliku akreditiivi alusel ei tekita pankade vahel lepingulist suhet.

3.3.3.5.9. Edasilükatud maksetähtajaga akreditiiv ehk tähtajaline akreditiiv (*deferred payment*, ka *time credit*)

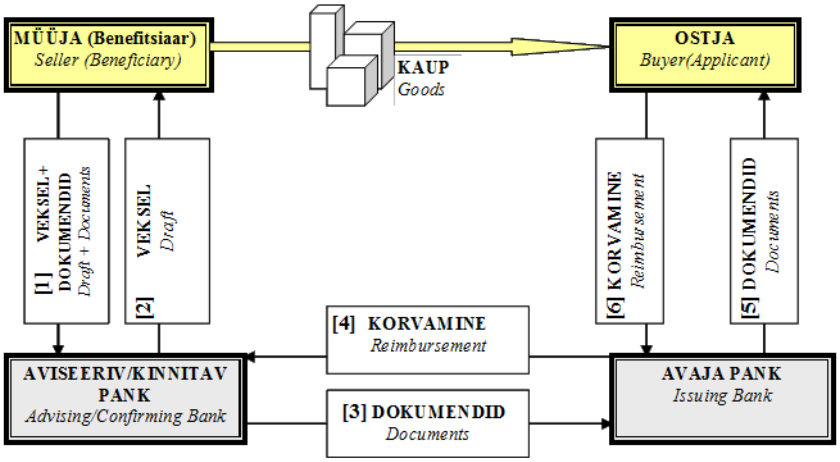
Seda tüüpi akreditiivi korral esitatakse dokumendid panka akreditiivi kehtivusaja jooksul, kuid maksmine toimub teatud aja möödumisel, kas transpordidokumendi kuupäevast või dokumentide esitamise päevast. Selline akreditiivi vorm on üks võimalik variant järelmaksuga müümisel. Selline akreditiiv on diskonteeritav. Sularaha asemel aktsepteerib pank üldjuhul müüja välja antud vekslit.

3.3.3.5.10. Aktsepteerimisega akreditiiviga (*acceptance*)

Seda liiki akreditiivi puhul peab akreditiivi saaja andma välja veksli (*bill of exchange*) akreditiivis näidatud panga nimele, mis tuleb lunastada müüja kehtestatud tähtaja jooksul. Akreditiiviga kooskõlas olevate dokumentide esitamisel aktsepteerib pank veksli. Maksetähtajal kuulub veksel maksmisele veksli aktsepteerinud panga poolt. Selline akreditiiv on reeglina kasutatav edasilükatud maksetähtaegade puhul. Panga aktsepteeritud vekslit on võimalik diskonteerida.

Kuigi müüja huvides on saada dokumentide esitamisel tasutavat akreditiivi, on võimalik avada tema kasuks tähtajaline akreditiiv selliselt, et müüja kohustab vahendajapanka maksma maksetähtaja

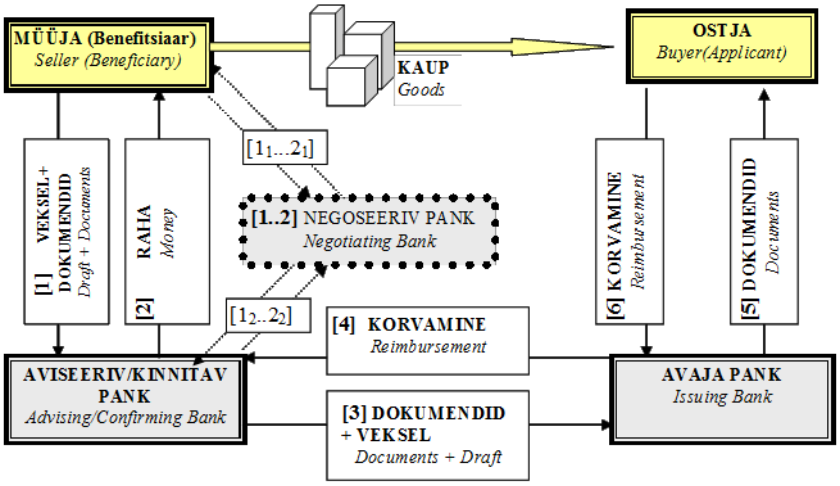
jooksul aktsepteeritud veksli (trati), mille ta on aktsepteerinud dokumentide esitamisel ja diskonteerib veksli, nõudes diskonteerimise kulud ja intressid sisse ostjalt.



Joonis 3.10. Aktsepteerimisega akreditiivi (*settlement by acceptance*) alusel toimuva lepingu täitmine

3.3.3.5.11. Võõrandatav (negoseeritav) akreditiiv (*negotiation credit*)

Selle akreditiivi korral võib negoseeriv pank (*negotiating bank*) müüja **esitatavad dokumendid müüjalt ära osta** (negoseerida), kuid ta **ei ole kohustatud seda tegema**. Samas aga peab dokumentide eest tasuma akreditiivi avaja või kinnitaja pank. Võõrandatavat akreditiivi kasutatakse sagedasti juhul, kui akreditiivi avajal (reeglina ostjal) ei ole teada, millises pangas müüja soovib, et akreditiiv oleks makstav.



Joonis 3.11. Võõrandatava akreditiivi täitmine (*settlement by negotiation*)

Vabalt võõrandatava (*freely negotiable*) **akreditiivi puhul võib müüja minna oma dokumentide ja akreditiiviga ükskõik millisesse panka** ning kokkuleppe saavutamisel müüa dokumendid sellele pangale. Nõutud dokumentide hulgas esineb sageli ka veksel. Vahendajapanga kinnitatud võõrandatavas akreditiivis on maksesooritus müüja suhtes alati lõplik, kui on kontrolli tulemusena veendutud, et esitatud dokumendid vastavad akreditiivi tingimustele.

Akreditiivi kasutamise eesmärkidest tulenevalt võib neid jagada omakorda järgmiselt.

3.3.3.5.12. Uuenev (automaatne) akreditiiv (*revolving credit*)

Ostja annab müüja käsutusse teatud kindlaksmääratud summa kokkulepitud aja jooksul, näiteks iga kuu, kord kvartalis. Seda meetodit võib kasutada siis, kui tarned toimuvad regulaarselt ja tähtajaliselt ka üsna pika ajaperioodi jooksul. Lisaks võib avada automaatse akreditiivi teatud tähtajaks nii, et see automaatselt pärast kasutamist võtab tagasi oma esialgse määra. Avajapank peab määratlema sellisel juhul oma vastutuse akreditiivi suuruse suhtes.

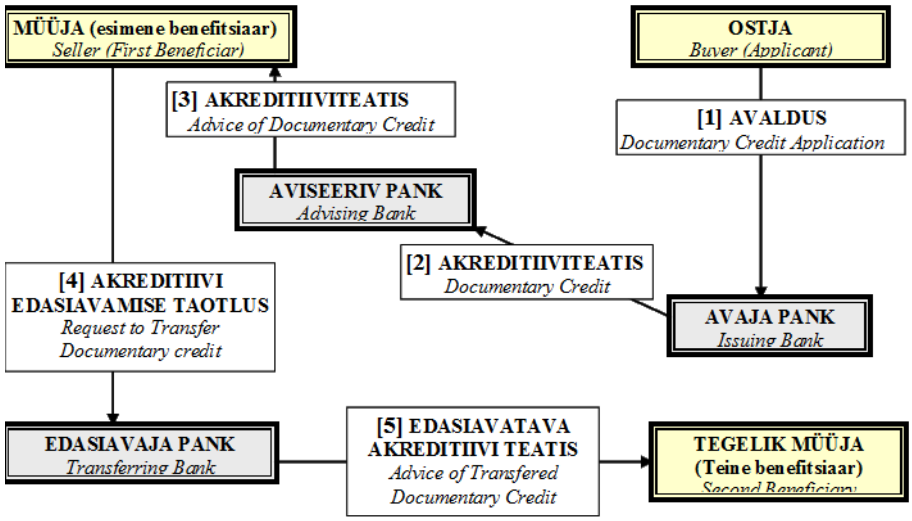
3.3.3.5.13. Ettemaksuklausliga akreditiiv (*red* või *green clause documentary credit*)

Ettemaksuklausliga akreditiiv sisaldab oma tekstis klauslit, mis lubab akreditiivi saajale teha osalise ettemaksu avaja panga arvel ja riskil. Tavaliselt nõutakse ettemaksu sooritamiseks ka dokumente, mis tõendaks, et kaup on kindlasse kohta varutud ja valmis ärasaatmiseks (nn *green credit*), milleks võib olla näiteks laopidaja tõend või ekspedeerija dokumendid **FCR** (*Forwarder's Certificate of Receipt*) ja **FWR** (*FIATA Warehouse Receipt*). Kui kaup ei ole varutud, võib müüjalt nõuda kirjalikku kinnitust, et saadav ettemaksusumma läheb saadava kauba eest tasumiseks. Akreditiivis ettenähtud dokumendid esitatakse akreditiivis ettenähtud tähtaegadel (nn *red clause credit*). Ettemaksuklausliga akreditiivi kasutatakse suhteliselt harva, kuivõrd ostja ja avajapanga riskid on ettemaksu osas maandamata.

3.3.3.5.14. Edasiavatav akreditiiv ehk ülekantav akreditiiv (*transferable documentary credit*)

Akreditiivi edasiavamist kasutatakse juhul, kui akreditiivi saaja ei ole tegelik müüja, vaid vahendab tehingut ega soovi oma vahendeid tehingu alla panna. Sageli tehakse akreditiivi ülekanne allhankija kasuks. **Akreditiivi võib edasi avada vaid juhul, kui see on lubatud originaalakreditiivis**. Edasiavatav akreditiiv avatakse originaalakreditiivi tingimustega, muuta on lubatud üksnes:

- vähendada akreditiivi summat ja kauba ühikuhinda;
- lühendada akreditiivi kehtivusaega ja kauba lähetamise viimast tähtaega;
- suurendada kauba kindlustusmäära (%) selliselt, et see vastaks originaalakreditiivi nõuetele.



Joonis 3.12. Edasiavatava dokumendiakreditiivi (*Transferable Documentary Credit*) toimimise käik

Esmane akreditiivi saaja avab edasiantava akreditiivi oma nimel ja uueks saajaks on tegelik müüja. Ostja ei saa sellisel juhul teada tegelikku müüjat ja vahendaja tasuks jääb kahe akreditiivi summade vahe.

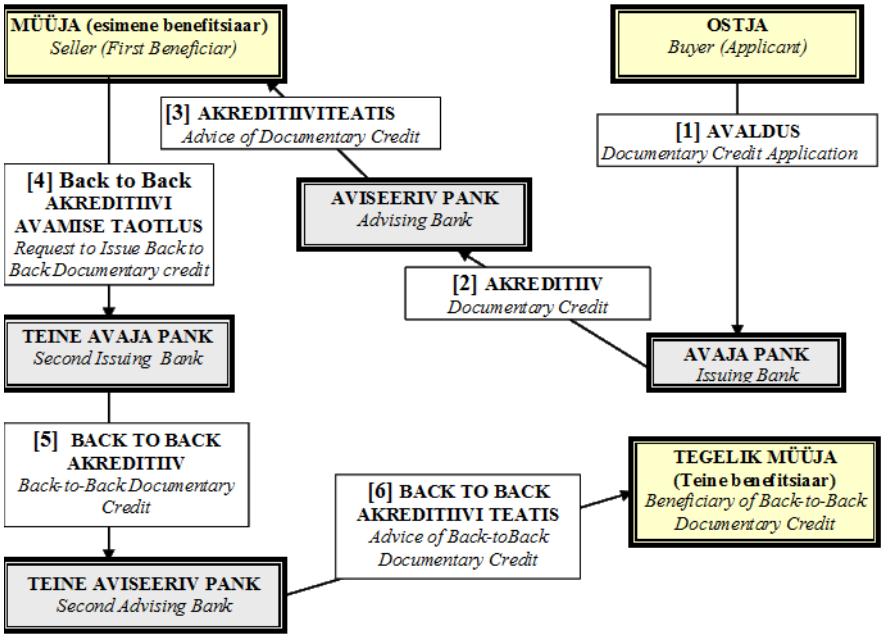
3.3.3.5.15. Teise akreditiivi tagatisel avatud akreditiiv (*back-to-back documentary credit*)

Kasutatakse ka terminit **kompensatsioonikrediit**.

Mõningatel juhtudel **võib müüja kasutada avatud originaalakreditiivi tagatisena ja paluda, et pank avaks akreditiivi näiteks allhankija kasuks**. Sel moel tegutseb müüja, kui ta soovib varjata lõppostjat või soovides varjata ostja eest seda, et ta hankis ise kauba mujalt. Seda tüüpi akreditiivi kasutamise põhimõte on sama nagu edasiavatava akreditiivi korral. Analoogselt edasiavatava akreditiiviga on enamik tingimusi ja nõutavaid dokumente samad, mis esimeses akreditiivis. Vahe on selles, et mõlemat tehingut vaadeldakse siiski erinevate tehingutena ja esimene akreditiiv on üksnes teise akreditiivi tagatiseks, seega esimese akreditiivi avajapanga maksmisest keeldumine ei vabasta teise akreditiivi avajapanka maksmiskohustusest.

Akreditiivid on omavahel seotud vaid vahendaja ja tema panga jaoks (vt joonist 3.13). *Back-to-back* akreditiivi avamine on vahendaja panga jaoks kõrgema riskiga tehing ja seetõttu nõutakse reeglina lisatagatisi.

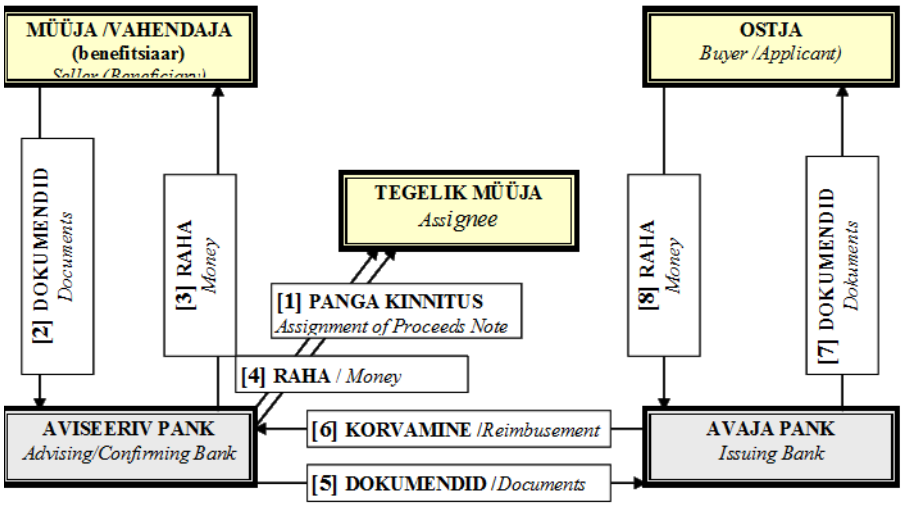
Seda akreditiiviliiki kasutatakse juhul, kui ei ole võimalik avada edasiavatavat akreditiivi ostjale vajaliku dokumentatsiooni või tarnetingimuste erinevuse tõttu.



Joonis 3.13. Teise akreditiivi tagatisel avatud akreditiivi (*Back-to-Back Documentary Credit*) kasutamise näide

3.3.3.5.16. Laekumiste edasimääramine (*Assignment of Proceeds*)

Akreditiivi edasiavamise või *back-to-back* akreditiivi asemel on vahendajal võimalik kasutada **laekumiste edasimääramist** (*Assignment of Proceeds*). Sellisel juhul annab pank akreditiivi saaja taotlusel välja kirjaliku kinnituse, et akreditiivi alusel laekuvast summast kantakse osa ettenähtud ulatuses edasimääratud laekumise saajale (vt joonist 3.13). Selline raha kandmine toimub ainult juhul, kui akreditiivi alusel saaja (reeglina vahendaja) kasuks makse laekub. Kauba tegelik müüja peaks aktsepteerima laekumise edasimääramist vahendajalt ainult juhul, kui ta tunneb vahendajat piisavalt ja on kindel, et viimane soovib ja oskab akreditiivi tingimusi täita.



Joonis 3.14. Akreditiivi laekumise edasimääramine (*Assignment of Proceeds*)

Tegemist on tegeliku müüja jaoks pooliku lahendusega, mis ei anna piisavalt garantiisid makse saamiseks ja võimaluse korral on soovitatav kasutada kindlamate tagatistega akreditiivi vorme.

3.3.3.5.17. Tagatisakreditiiv (*Standby Documentary Credit*)

Tagatisakreditiiv ehk *standby*-akreditiiv on analoogne pangagarantiiga ja tagab makse akreditiivi saajale juhul, kui ostja ei täida oma kohustusi. Avajapank garanteerib müüjale raha laekumise mingil kindlaksmääratud päeval, sellisel juhul, kui müüja ei ole saanud tehingust tulenevat summat enne seda tähtaega. Tavalisest akreditiivist erineb ta selle poolest, et akreditiivi alusel sooritatakse makse müüjale pärast akreditiivi tingimustele vastavate dokumentide esitamist pangale, tagatisakreditiivi puhul toimub tarnimise eest müüjale aga reeglina akreditiivi väliselt ja **akreditiivi kasutatakse ainult juhul, kui ostja ei täida oma lepingujärgseid kohustusi**. Panga garantiikirjast erineb tagatisakreditiiv vormiliselt, st et tagatis on välja antud akreditiivi vormis ja temale laienevad akreditiividele kehtestatud rahvusvahelised reeglid. Sellist akreditiivi kasutavad eriti tihti Ameerika Ühendriikide pangad.

3.3.3.6. Akreditiivitingimuste seadmine ja realiseerimine

3.3.3.6.1. Impordiakreditiiv kokkuvõtlikult

Akreditiiv on ostja panga kohustus tasuda makse müüjale siis, kui ta vastab akreditiivi nõuetele. Sellest tulenevalt nõuab akreditiivi avamine pangas alati eraldi krediidiandmise käsitlust. Kui ostja tasub akreditiivi eest juba avamisel, on tegemist dokumentide esitamisel tasutud **kattega akreditiiviga**.

Juhul, kui pank annab ostjale akreditiivi avamiseks krediiti, on tegemist **dokumentide esitamisel tasutava katteta ehk tagatiseta akreditiiviga**. Katteta akreditiiv võib sisaldada ka ostjale antud krediidilimiiti. Kui müüja annab ostjale tasumiseks aega, on tegemist **tähtajalise akreditiiviga**, mille avamine nõuab alati pangalt krediidi andmise otsust.

Akreditiiv kujutab endast panga maksekohustust, seetõttu on selle kulutused kõrgemad kui teistel makseviisidel. Juhul, kui akreditiivi tingimustes ei ole mainitud, kes kannab kulud, tasub ostja kõik pangakulud. Soovitatav on kulud jagada nii, et tehingu kumbki osapool vastutaks oma riigis tekkivate kulude eest. Ostjal tasub akreditiivitaotlust väga hoolikalt ette valmistada ja täita, sest muutused selles põhjustavad alati lisakulutusi ning viivitavad tehingu teostumist. Tühistamatu akreditiivi tingimusi ei saa muuta müüja nõusolekuta. Akreditiivitaotlus peab olema kooskõlas lepingutingimustega.

3.3.3.6.2. Akreditiivi avamine

Akreditiivi avamiseks esitab taotleja akreditiivi avamistaotluse panga poolt etteantavas vormis (vt näidet joonisel 3.15), kus kirjeldatakse akreditiivi tingimused ja realiseerimisel vajalikud dokumendid.

3.3.3.6.3. Ekspordiakreditiiv ja akreditiivi avamisest teatamine

Pärast seda, kui ostja pangalt on saadud akreditiivi avamise dokument ja kui selle ehtsuses on veendutud, edastab müüja pank müüjale akreditiivi koopia ning andmed makse sooritamise ajast ja selle võimalikest kinnitustest.

Juhul, kui avajapank ei ole palunud vahendajapangalt akreditiivi kinnitamist, võib vahendajapank müüja palvel vastavalt oma iseseisvale otsustamisõigusele garanteerida akreditiivi maksmise. Selline nn vaikne kinnitus annab müüjale samasuguse garantii nagu müüja palvel tehtud kinnituski. Ainsaks erinevuseks on see, et niisugusest tagatisest (garantiist) ei teatata akreditiivi avanud pangale, vaid see jääb müüja ja vahendajapanga vaheliseks kokkuleppeks.

Eksportöör võib saada akreditiivi avamise ka otseselt avajapangalt. Akreditiivi ehtsuses veendumiseks tasub eksportööril kontakteeruda oma pangaga.

Pärast seda, kui müüja on saanud akreditiivi otse avajapangalt, kontrollib müüja, et akreditiivi tingimused vastavad lepingu tingimustele ja et nad on ka elluviidavad. Vajaduse korral tuleb kontakteeruda ostjaga, et muuta akreditiivi tingimusi. Akreditiivi tasumine toimub ainult dokumentide esitamisel. Mida suurem on müüja põhjendatud soov akreditiivi kasutamise nõudmiseks, seda olulisem on, et akreditiivis seatud tingimusi on võimalik täita.

3.3.3.6.4. Akreditiivi üleandmine ja ostjalt makse sissenõudmine

Ostja pank kontrollib üle müüja panga saadetud akreditiivi dokumendid. Juhul, kui dokumendid vastavad akreditiivis seatud tingimustele, antakse nad üle ostjale. Kui dokumendid ei ole nõuetega vastavuses, kontakteerub pank ostjaga. Akreditiivireeglite kohaselt võib ostja keelduda dokumentide aktsepteerimisest ainult dokumentides või nende esitamises ilmnenud vigade tõttu. Kaubas esinevaid vigu ei või arvestada juhul, kui dokumendid vastavad akreditiivis seatud tingimustele.

Kattega akreditiivi dokumentide eest on ostja juba avamise hetkel tasunud. Katteta akreditiiv tasutakse siis, kui müüja esitatavad akreditiivitingimustele vastavad dokumendid on saabunud ostja panka või kui on saadud informatsioon nende esitamise kohta välismaa pangale. Tähtajaline akreditiiv nõutakse sisse makse tasumiseks ettenähtud kuupäeval.

3.3.3.6.5. Dokumentide esitamine ja müüjale tasumine

Pärast seda, kui müüja on dokumendid pangale esitanud, kontrollitakse nende akreditiivinõuetele vastavust. Arved, veodokumendid ja kindlustuspoliisid peavad vastama üsna detailsetele akreditiivitingimustele juhul, kui ei ole teisiti määratud. Päritolu-, kvaliteedi-, kaalu-, mõõdu- ja muude tõendite ja tunnistuste kohta ei ole reeglites esitatud vormilisuse nõuet. Pangad aktsepteerivad tõendeid eeldusel, et nad on akreditiivitingimustes mainitud ametkonna välja antud ja ei ole vastuolus teiste dokumentidega.

Avajapanga või kinnitava panga maksekohustus tekib siis, kui pank on fikseerinud, et dokumendid vastavad akreditiivi tingimustele.

Mõningaid akreditiivitingimustes kirjeldatud dokumentide erinevusi võib korrigeerida, nt:
- puuduvaid dokumente võib juurde hankida;
- puuduvaid andmeid võib dokumentidega täiendada;
- võib lubada väheseid erinevusi tõlgendustes.

Pärast pangale esitamist ei või muuta: kehtivuse aega, laadimise kuupäeva, tarne suurust ja komplekteeritust ning ümberlaadimise kohta kehtivaid piiranguid.

Lähtuvalt dokumentidele esitatavatest nõuetest on **ekspedeerija roll** väga oluline. Tavapraktikas on kasutusel põhimõte, et dokumentide paketi akreditiivitingimuste täitmise kohta **komplekteerib** sageli **ekspedeerija müüja esindajana**. Sellest tulenevalt peab ekspedeerija näitama üles erilist hoolsust kaupade veoks vastuvõtmisel ja veodokumentidel kirjeldamisel. Viimane kehtib eriti juhtudel, kui kasutatakse FIATA-dokumente. Näiteks:

- EXW-tarneklausli korral saab akreditiivi tingimuseks seada FCRi väljastamise ekspedeerija poolt, see dokument saab olla üheks oluliseks dokumendiks müüja lepingujärgsete kohustuste täitmise kohta;
- tarneklauslite FAS, FOB ja FCA korral saab väljastada FCT, FWB või FBL, samuti HBL ja sellisel juhul peab ekspedeerija kauba veoks vastuvõtmisel olema hoolikas ja kontrollima kauba vastavust akreditiivi tingimustega. Samuti kehtib see tarneklauslite CPT ja CIP ning CFR ja CIF korral;
- nende kahe näite korral on ekspedeerimise tavapraktikas dokumentide vahendajapanka esitajaks ekspedeerija;
- DAT-, DAP-tarneklauslite korral esitatakse dokumendid, mis tõestavad kauba toimetamist kohta (ostja asukohta).

Esineb juhuseid, kus dokumendid ka pärast korrigeerimisi ja täiendusi ei vasta akreditiivis seatud tingimustele. Juhul, kui panga arvates on erinevused vähetähtsad või ainult vormilised, võib pank makse sooritada teatud reservatsioonidega. Sellisel juhul võib pank nõuda müüjalt ülekantud raha tagastamist, kui akreditiivi avajapank ei aktsepteeri esitatud dokumente. Juhul, kui erinevused ei ole panga arvates tühised, palub ta avajapangalt aktsepteerimise luba või saadab dokumendid avajapangale heakskiitmiseks.

Akreditiivi tingimuste järgimine on hädavajalik, kuna ka vormiline viga võib põhjustada nende riskide avaldumist, mille vältimiseks müüja on nõudnud akreditiivi avamist.

Akreditiivi võib aviseerida maksmiseks dokumentide esitamisel, kui müüja saab makse mõne päeva jooksul pärast dokumentide kontrollimist. Makset võib nõuda maksmiseks dokumentide esitamisel pärast seda, kui kauba rahaline kate on avajapangast saabunud.

Enda kinnitatud tähtajalise akreditiivi maksab avajapank välja makse tasumise päeval, kinnitamata tähtajalise akreditiivi pärast seda, kui on saanud laekumise ostjalt. Pangal ei ole eksportööri suhtes garandiõigust kinnitatud akreditiivi maksmiseks.

Eksportöör võib muuta vahendajapanga kinnitatud tähtajalise akreditiivmakse kohemakseks, müües (diskonteerides) veksli. Diskonteerimisotsust võib teha krediidiandmise otsuseta.

AKREDITIIVI AVAMISTAOTLUS
APPLICATION FOR ISSUING DOCUMENTARY CREDIT (DC)

Akreditiivi nr. / *DC reference no.*

Akreditiivi taotleja nimi ja aadress / *Applicant's name and address*

Akreditiivi saaja nimi ja aadress / *Beneficiary's name and address*

Akreditiivi tüüp / *Type of DC* ☐ Tagasivõtmatu / *Irrevocable* ☐ Ülekantav / *Transferable* ☐ *Stand-by*

Akreditiivi summa ja valuuta / *Amount and currency of DC*

Akreditiivi aegumiskuupäev ja koht / *DC expiry date and place*

Akreditiivi saaja pank (kui on teada) / *Beneficiary's bank (when known)*

Akreditiivi summa makstakse välja / *Credit available*

☐ dokumentide esitamisel (st. 5 pangapäeva jooksul dokumentide esitamisest)
at sight *(i.e. within 5 banking days from receipt of documents; UCP 600 art 14)*

☐ päeva pärast transpordidokumendi väljaandmise kuupäeva
by deferred payment at days from the date of transport document

☐ muudel tingimustel / *upon other conditions*

Akreditiivi saaja panga kinnitus / *Confirmation by the beneficiary's bank*

☐ nõutav / *requested* ☐ ei ole nõutav / *not requested*

Kaubalähetus / *Shipment*

(kust / *from*) (kuhu / *to*)

Hiliseim kauba lähetamise kuupäev / *latest date of shipment*

Osalised kaubasaadetised / *Partial shipments*

☐ lubatud / *allowed* ☐ ei ole lubatud / *not allowed*

Kauba ümberlaadimine teel / *Transshipment*

☐ lubatud / *allowed* ☐ ei ole lubatud / *not allowed*

Tarneklausel / *Term of delivery (Incoterms 2010)* asukoht / *location*

Kauba lühikirjeldus inglise keeles / *Brief description of goods in English*

NÕUTAVAD DOKUMENDID, mis tuleb esitada akreditiivi kehtivusajal, kuid mitte hiljem kui
DOCUMENTS REQUIRED to be presented within DC validity period, however not later than päeva pärast transpordidokumendi väljaandmise kuupäeva
days from the date of transport document

☐ Allkirjastatud arve *Signed invoice in* originaali ja *originals and* koopiat *copies*

☐ Puhas merekonossement, kõik originaalid / *Full set clean on board marine/ocean bills of lading*

☐ Päritolutunnistus, mille on väljastanud / *Certificate of origin, issued by*

☐ Kindlustuspoliis või tunnistus 110%-le arve summast, mis katab Institute Cargo Clause A / *Insurance policy or certificate for 110% of the invoice value, covering Institute Cargo Clause A*

☐ Lennutranspordi saateleht / *Air waybill*

☐ Kombineeritud transpordidokument / *Multimodal transport document*

☐ Autotranspordi saateleht / *Truck waybill (CMR)*

☐ Kvaliteeditunnistus, mille on väljastanud / *Quality certificate, issued by*

☐ Pakkenimekirja originaaleksemplar(i) / *Packing list in original(s)*

☐ Raudteetranspordi saatelehe duplikaat / *Duplicate of rail waybill*

☐ EUR 1 sertifikaat / *Movement certificate EUR 1*

☐

Transpordidokumendis peab saajana olema näidatud
The above transport document must be consigned to

Täiendavad juhised / *Additional instructions*

_____ teenustasud maksab ☐ Akreditiivi taotleja / *Applicant*
_____ *fees are to be paid by* ☐ Akreditiivi saaja / *Beneficiary*

Muude pankade teenustasud maksab ☐ Akreditiivi taotleja / *Applicant*
Fees of other banks are to be paid by ☐ Akreditiivi saaja / *Beneficiary*

☐ Akreditiivi summa debiteerida taotleja kontolt enne akreditiivi avamist (rahaliselt kaetud akreditiiv)
DC amount to be debited from the applicant's account before the issuance of the DC (cash-covered DC)

☐ Akreditiivi summa debiteerida taotleja kontolt maksete tegemisel akreditiivi saajale (katmata akreditiiv)
DC amount to be debited from the applicant's account upon payments are made to the beneficiary (uncovered DC)

Nordea poolt debiteeritavad taotleja kontod / *Applicant's accounts to be debited by Nordea*

Akreditiivi summa debiteerida kontolt nr
DC amount to be debited from account no

Teenustasud ja kulud kontolt nr
Service fees and expenses from account no

KÄESOLEVA TAOTLUSE ALUSEL AVATUD AKREDITIIVI SUHTES KEHTIVAD RAHVUSVAHELISE KAUBANDUSKOJA ÕHTSED TAVAD JA PRAKTIKA AKREDITIIVIDE KOHTA (VÄLJAANNE NR. 600, PARIS 2007) *THE ICC UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE FOR DOCUMENTARY CREDITS (PUBLICATION NO. 600, PARIS 2007) SHALL BE APPLIED TO THE DOCUMENTARY CREDIT ISSUED UNDER THIS APPLICATION*

Taotleja kohustub täitma käesoleva taotluse alusel väljastatud akreditiivi tingimusi, sealhulgas pöördel toodud akrediitivide üldtingimusi / The applicant undertakes to follow the terms of the documentary credit issued on the basis of this application, including the general terms and conditions for documentary credits set forth on the reverse side.

Akreditiivi tagatised / *DC collaterals*:

☐ Kõik taotleja poolt panga kasuks eelnevalt seatud hüpoteegid ja kommertspandid
All mortgages and commercial pledges established by the applicant for the benefit of the bank.

☐ Muu tagatis
Other collateral

Taotleja esindaja nimi, esindusõiguse alus, allkiri
Name, basis of representation and signature of the applicant's representative

Allkirjastatud digitaalselt / *Signed digitally* ☐

Telefon / *Phone*

Faks / *Fax*

Taotluse kuupäev
Date of application

Joonis 3.15. Akreditiivi avamistaotlus

3.3.3.6.6. Dokumentide kontrollimine

Dokumentide koostamisel tuleb arvestada seda, et pangad, kui nad avavad akreditiive, püüavad seda teha võimalikult lihtsustatud moel ja asjatute detailideta. See seab müüjale ülesande küsida ostjalt, ekspedeerijalt või kohalikult kaubanduskojalt võimalikke erisusi kaubandustavades ning dokumentidele ja nende vormidele esitatavaid nõudeid importija (ostja) asukohamaal. Need nõuded ei tohi viia dokumente vastuollu akreditiivis esitatud nõuetega.

Akreditiivi dokumentide hulgast kontrollib pank, et:

- kõik akreditiivis esitatud dokumendid oleksid esitatud;
- dokumendid oleksid esitatud akreditiivi kehtivuse ajal või hiljemalt 21 päeva jooksul pärast veodokumendi (saatelehe) dateerimist, kui akreditiivitingimustes pole teisiti mainitud.

Järgnevalt loetelu enam kasutust leidvatest akreditiivitingimuste täitmist tõendavatest dokumentidest:

- tratt, käskveksel;
- faktuurarve;
- kindlustuspoliis;
- veodokumendid: lastikiri ehk konossement (merevedudel) ja veokirjad (maanteevedudel, raudteevedudel ja õhuvedudel);
- päritolutõend;
- muud dokumendid, nagu laadimiseelse kontrolli tõendid, kaalutõend, pakkelehed jne.

Dokumentidele esitatavaid nõudeid on käsitletud peatükis 3.4.

3.3.4. Kaitsetingimused maksmata jätmise vastu

Kaitsetingimusi on mõistlik rakendada väliskaubanduslikes lepingutes juhul, kui meil puuduvad muud võimalused finantsriskide maandamiseks. Eeskätt juhul, kui me ei saa kasutada dokumendimakseid. Kaitsetingimuste all mõistetakse tavaliselt järgmiseid lepingutes kajastatavaid võimalusi ja nendeks on viivised, garantiid ja pandid.

3.3.4.1. Viivised

Viivised on asukohamaa seadusandlusest tulenev õigus nõuda maksmise viivitusest tulenevate kulude korvamist. Eesti seadustes kajastab seda õigust võlaõigusseaduse üldosa. Viiviste ehk intresside suuruse lepivad kokku lepingupooled lepingu sõlmimisel ja on reeglina suuremad, kui lühiajaliste pangalaenude intressid ning sellega peavad stimuleerima lepingujärgsete kohustuste õigeaegset täitmist.

3.3.4.2. Garantiid

Garanteerijad on eraisikud või äriühingud, kes garanteerivad lepingutingimuste täitmist. Levinuimad garantiid on pangagarantiid.

Panga garantiikiri (*Bank Guarantee*) on pangapoolne kohustus tasuda garantii saajale teatud hüvitis garantiitaotleja lepingujärgsete kohustuste täitmatajätmise korral.

Garantii kasutamine tehingus.

- Garantii tellija esitab oma pangale taotluse garanteerida lepingus ette nähtud kohustuse (nt maksta kauba eest, osutada teenus vms) täitmist. Kuna garantiid väljastades kohustub pank maksma garantii saajale rahalist hüvitist, peab pank enne garantii väljastamist tegema garantii tellija kohta krediidiotsuse.
- Kui garantii saaja arvab, et lepingupartner on jätnud oma kohustuse täitmata, nõuab garantii saaja pangalt rahalist hüvitist. Pank maksab garantii saajale nõudesumma kirjaliku nõude alusel välja ning nõuab summa sisse garantii tellijalt. Kui tehing läheb tõrgeteta, aegub kasutamata garantii.

Levinumad panga garantiikirjade tüübid on järgmised.

- **Pakkumise garantii** (*Bid Bond*) – tagab garantiikirja saajale, kes on pakkumise korraldaja kokkuleppelise hüvitise juhul, kui pakkumisel osaleja taganeb tehtud pakkumisest või kui ta keeldub alla kirjutamast oma pakkumise kohasele lepingule. (Tavaliselt on garantiikiri 2,5%-le pakkumise kogusummast).
- **Lepingu täitmise garantii** (*Performance Bond*) – tagab garantiikirja saajale kokkuleppelise hüvitise juhul, kui taotleja ei täida oma lepingujärgseid kohustusi garantii saaja ees (reeglina suuruses 5–10% lepingu summast). Tegemist on ostja riskide maandamiseks väljastatava garantiikirjaga müüja võimalike lepingujärgsete kohustuste mittetäitmisel (vt ka garantiikirja näidist).
- **Maksegarantii** (*Payment Guarantee*) tagab makse müüjale, kui taotleja ei täida oma lepingujärgseid maksekohustusi. See on **kõige sagedamini kasutatav garantiikirja tüüp ja annb tavaliselt 100%-lise tagatise lepingu summast**. Reeglina on võimalik suurem osa ostu-müügilepingute finantsilistest tagamistest lahendada seda tüüpi garantiidega.
- **Ettemaksu tagastamise garantii** (*Advance Payment Guarantee*) – tagab ettemaksu sooritanule summa tagasimaksu juhul, kui ettemaksu saanu ei täida oma lepingujärgseid (tarne)kohustusi. Reeglina antakse selline garantiikiri 100%-le ettemaksu summast.
- **Hooldusperioodi garantii** (*Warranty Guarantee*) – tagab ostjale rahalise hüvitise saamise juhul, kui müüja müüdud tootega hooldusperioodi ajal midagi juhtub ja müüja ei ole võimeline seda parandama (reeglina kuni 10% lepingu summast).
- **Tolligarantii** – annab taotleja tolliorganitele imporditavate kaupade tolli-, aktsiisi- ja käibemaksu ning riigilõivude tasumiseks. Garantii suurus on 30–100% vaadeldaval perioodil (reeglina kalendrikuu) imporditavate või ajutiselt sisseveetavate (nt töötlemiseks) kaupade maksustamise summast.
- **Veksligarantii** – on garantiikiri, kus pank garanteerib veksli väljaostu vekslil märgitud summa eest.

Maksemehhanismi järgi eristatakse järgmisi garantiikirju.

- **Esimesel nõudmisel** (*On simple demand*) väljamakstav garantiikiri – kus makse saamiseks garantiikirja alusel peab garantiisaaja esitama kirjaliku maksenõude, milles ta kinnitab, et taotleja ei ole täitnud oma lepingujärgseid kohustusi ja temal on õigus makse saamiseks garantii alusel. Reeglina esitatakse nõue oma panga kaudu, kes kinnitab nõudel olevate allkirjade autentsust.
- **Tingimuslik garantiikiri** (*Conditional Guarantee*) – see on garantii, kus lisaks kirjalikule nõudeavaldusele peab garantiikirja saaja esitama ka garantiikirjas nõutud dokumendid. Selline garantiikiri vähendab võimalust alusetu maksunõude esitamiseks ja on ilmselt parim lahendus kahepoolse kokkuleppe saamiseks. Sellised lisatingimused garantiide puhul on eriti olulised juhul, kui garantii taotleja ei oma piisavat informatsiooni garantii saaja finantsseisukorra ja maine kohta ega oma kogemust vaadeldaval turul töötamiseks.

Näiteks võivad kaubandustehingutes kasutatava maksegarantii puhul olla sellisteks dokumentideks kauba teelesaatmist tõendavate transpordidokumentide originaalid, nagu:

- FIATA-dokumendid FCR, FCT, FBL, FWB ja FWB;
- lastikiri ehk konossement BL;
- rahvusvaheliste konventsioonide järgsed veokirjad, nagu CMR, AWB, CIM, või SMGS ja LWB (saatja eksemplar) jne või nende koopiad.

Lisadokumentide esitamise nõudega tagatakse makse sooritamine garantiikirja alusel ainult juhul, kui garantiikirja saaja tõestab nõutavate dokumentide esitamisega, et tema on oma kohustused lepingupartneri suhtes täitnud.

Kõige karmimad tingimusliku garantiikirja vormid on, kui summa väljamaksmise tingimuseks on taotleja kirjalik nõusolek makse sooritamiseks või jõustunud kohtuotsuse esitamine, milles garantii saaja on õigustatud osapool garantii alusel makse saamiseks. Selline garantii on parem tavalisest kohtulahendist ainult juhul, kui garantiiandja pankrotistub.

Garantiikiri antakse välja väljastava panga asukohamaa seaduste kohaselt[29]. Erandiks on *standby*-akreditiivid, mis on akreditiivi vormis väljaantavad garantiikirjad (*Standby Letter of Credit*), mille puhul on õiguslikuks aluseks (subjektiks) Rahvusvahelise Kaubanduskoja Ühtsed Akreditiivitingimused (Publikatsioon UCP 600). Kui garantiisaaja ei ole kursis taotleja asukohamaa seadusandlusega, on tal otstarbekam taotleda garantiid *standby*-akreditiivi vormis, kuivõrd akreditiiviseadused määravad täpselt iga tehingu osapoole õigused ja kohustused ja ei sõltu riikide seadusandlusest.

Garantiikirju annab taotleja pank välja reeglina kolmel moel:

- garantiikiri väljastatakse otse garantiisaajale;
- garantiikirja väljastamisest teavitatakse garantiisaajat korrespondentpanga vahendusel ja talle edastatakse garantiikirja tekst;
- väljastav pank instrueerib oma korrespondentpanka välja andma oma garantiikirja määratud saaja kasuks, andes samal ajal oma garantii korrespondentpanga kasuks.

Kahel esimesel juhul garanteerib kohustuste mittetäitmisel saadava hüvitise garantiitaotleja pank, kolmandal juhul aga see pank, kes väljastab taotleja panga instruktsioonide kohaselt oma garantiikirja. Teine variant erineb esimesest selle poolest, et garantiikirja väljaandmisest teatab garantii saajale tema enda pank ja kinnitab sealjuures ka saabunud teate autentsust. Sellega on välistatud võltsingu risk ja selline variant võimaldab garantiikirja saajat kiiremini informeerida garantiikirja väljastamisest.

Pantidest ja sissenõude võimalustest räägitakse peatükis 8 (8.7 ja 8.8).

3.3.5. Ekspordi finantseerimise meetodid

Lisaks eespool kirjeldatutele on moodsas eksportkaubanduses kasutusel veel mitmed muud finantseerimise võimalused. Nende ühiseks jooneks on see, et vahendid finantseerimiseks annavad pangad või teised finantsinstitutsioonid. Kolm nendest meetoditest on: **faktooring, forfaiting ja liisingfinantseerimine**.

Kaks nendest maksemeetoditest: rahvusvaheline faktooring ja rahvusvaheline liisingfinantseerimine on allutatud vastavasisulistele rahvusvahelistele konventsioonidele. Konventsioonid on ette valmistanud Unidroit (*International Institute for the Unification of Private Law in Rome*)[30] ja kohandatud diplomaatilisel konverentsil Ottawas 28. mail 1988. Alljärgnevalt vaatame kolme ülalnimetatud finantseerimisviisi.

3.3.5.1. Faktooring

Faktooring on klientide jooksev finantseerimine varalise nõudeõiguse (debitoorse võlgnevuse) omandamise kaudu. Rahvusvahelise faktooringu olemus seisneb selles, et finantsinstitutsioon (edaspidi kasutatakse terminit – **faktor**) nõustub vabastama eksportija eksport-import-tehingutega kaasnevast finantskoormast (hinna sissenõudmisest importija käest) nii, et eksportija saab kontsentreeruda oma tegelikule tegevusele: oma toodete müümisele ja turundusele. Täpsemalt peatükis 8.3.

3.3.5.2. Forfaiting

Forfaiting (pr k *a forfait*) (*forfaiter* – võla ära andja) on võõrandatava[31] (*negotiable*) instrumendi: käskveksel, konossement, lihtveksli või võlakirja (*promissory note*) toodud võlanõude äraostmine kreeditorilt regressiõiguseta tingimusel. Ostja on tuntud forfaiterina ja ta otsustab loobuda (*to*

---

[29] Eestis võlaõigusseadus ja Rahvusvahelise Kaubanduskoja (*International Chamber of Commerce*, ICC) reeglid „ICC Uniform Rules for Demand Guarantees, publication No. 758" ehk lühidalt URDG 758.

[30] http://www.unidroit.org/

[31] Erialases kirjanduses kasutatakse ka terminit: negoseeritav või negotseeritav instrument. Esimene on suupärasem termin.

forfait) oma regressiõigusest kreeditori vastu, kui ta ei saa makset deebitorilt kätte. Kuid forfaiter ostab võõrandatava (*negotiable*) instrumendi ainult juhul, kui pank annab talle garantii nimetatu hea seisukorra kohta. See garantii antakse *an aval* vormis või võõrandatava (*negotiable*) instrumendi vormis ise või siis eraldiseisva pangagarantii vormis, mis garanteerib kohustusi vastavalt võõrandatavale (*negotiable*) instrumendile. Võõrandatava instrumendi ostmine forfaiteri poolt toimub loomulikult teatava allahindlusega. Forfaiteriks on tavaliselt pank, finantsinstitutsioon või riskikapitali operaatorid (*discount company*).

3.3.5.2.1. Forfaitingu olemus

Forfaitingu olemus seisneb selles, et võlgniku kohustuse, mille maksetähtaeg saabub mingil tulevikumomendil, saab pöörata kreeditori poolt kohe rahaks, müües selle kohustuse forfaiterile. Forfaiter nõustub ostma nõude tingimusel, et see on garanteeritud kolmanda osapoole poolt. Fofaitingut kasutatakse kahte liiki tehingute puhul:

- pikaajaliste finantstehingute puhul, saamaks kätte likviidseid vahendeid ja
- eksporttehingu puhul, et aidata eksportijat rahavoo puhul olukorras, kus importijale on lubatud krediiti.

Rahvusvahelises kaubanduses on oluline viimane, seetõttu käsitleme seda.

Forfaitingu põhisammud oleksid järgmised.

- Rahvusvahelises kaubanduses saab eksportija importija veksli või võlakirja (*promissory note*), mille maksetähtaeg saabub dokumendis kirjeldatud tulevikuhetkel.
- Need võõrandatavad (*negotiable*) instrumendid kinnitab importija pank, kes garanteerib nende täitmise.
- Võõrandatavad (*negotiable*) instrumendid võõrandab eksportija oma pangale regressiõiguseta.
- Eksportjia pank tegutseb sellisel juhul forfaiterina.

Forfaitingtehing tuleb kokku leppida eksportööri ja importööri vahel ostu-müügilepingu sõlmimisel ja tavaliselt loetakse sõlmituks, kui saavutatud on kokkulepe pankadega. Forfaitingtehingud on eriti kohased, kui on tegemist kapitalimahukate kaupade ekspordiga, kus leping näeb ette maksmist installeerimise käigus pika ajaperioodi (2–5 aasta) jooksul. Pangad eelistavad maksedokumentidena võlakirju ehk lihtveksleid (*promissory notes*) või ülekande- ehk käskveksleid.

Forfaiter on huvitatud garantiist, mida sisaldab tema ostetav võõrandatav (*negotiable*) instrument. Dokumendid annavad üldjuhul pealiskaudse garantii, seetõttu on tavaliselt forfaiteri huvi olla informeeritud täiendavatest detailidest vaatluse all oleva tehingu kohta.

Leping eksportööri ja forfaiteri vahel sisaldab tavaliselt ka klauslit lepingule kohaldatava seaduse kohta. Seeläbi kaitstakse ennast võimaliku vaidluse korral kohaldatavate seadustega kaasnevate ootamatuste eest.

3.3.5.2.2. Primaarne ja sekundaarne forfaitingtehing

Forfaiter võib omakorda võõrandada võõrandatavaid instrumente, mida ta on ostnud forfaitingtehingu käigus. Sellise tegevuse eesmärgiks on hajutada endale tehingutega võetud riske. Finantsringkonnad defineerivad seetõttu **esmast** (*primary*) ja **teisest ehk järel-** (*secondary*)forfaitingu turgu ja viitavad originaalsele forfaiterile kui esmasele. Eelnevalt käsitletuna ei ole eksportöör regressiõiguse (tagasinõude) eest kaitstud juhul, kui ta mingil aktsepteeritaval põhjusel ei suuda kaupu importöörini toimetada.

3.3.5.3. Rahvusvaheline liisingfinantseerimine

3.3.5.3.1. Liisingfinantseerimise olemus

Üks võimalus eksportlepingute finantseerimiseks võib olla rahvusvaheliste liisingtehingute sõlmimine. Sellised tehingud on tavalised kapitalimahukate kaupade, nagu laevad, lennukid, konteinerid, mineraalressursid, naftaväljade uurimisseadmed jms ekspordi korral. Liisinguvõtja, kes

tahab neid seadmeid kasutada, peab nende eest maksma kapitalirendi makseid liisinguandjale. Liisinguperiood võib selliste kaupade maksumust arvestades olla väga pikk, siis kannab liisingu andja sellest tulenevalt olulist finantsriski.

Liisingfinantseerimise puhul eristatakse kahte tüüpi liisingut.

- **Kasutusrent** (kasutusliising). Kasutusrent on liisingtehing, kus rentnik kasutab liisingperioodi vältel vara ja lepingu lõppedes tagastab selle lepingu andjale lepingus määratud jääkväärtuses.
- **Kapitalirent** (kapitalil liising). Kapitalirent (-liising) on aga liisingtehing, kus rentnik tasub liisingperioodi jooksul vara väljaostumaksetena vara kogumaksumuse ja intressid ning saab tehingu lõppedes vara omanikuks.

Kui müüdava vara omanik on valmis riski kandma, käitub ta sageli ise liisinguandjana. Tavaline liising on seega kahepoole (liisinguandja ja liisinguvõtja) vahel sõlmitud tehing. Juhul, kui omanik ei taha kanda finantsriski, teostatakse tehing läbi liisingfinantseerimise. Sellisel juhul astub pank või mõni muu finantsettevõte (nt liisingfirma) liisitavate vahendite omaniku ja kasutaja vahel. Omanik (sageli tuntud tarnijana) müüb kaubad pangale (või finantsvahendajale) ja pank kui finantseerija käitub sellises situatsioonis liisingu andjana ning kasutaja deebitorina ehk liisingu võtjana. Moodustub kolme osapoolt hõlmav tehing.

Rahvusvahelise liisingfinantseerimise puhul võib eristada **eksport- ja importliisingut**. **Eksportliisinguga** oleks tegemist olukorras, kus välismaine partner rendib kodumaiselt tootjalt liisingfirma vahendusel mingid seadmed. **Importliisingu** korral rendib kodumaine firma liisingfirma vahenduselt välispartnerilt seadmeid. Eestis on rahvusvaheliste liisingfinantseerimistehingute korral praegu olulises ülekaalus importliising. Eksportliisingu levik ja perspektiiv sõltub eelkõige sellest: kas ja mis mahus on Eesti tulevikus võimeline pakkuma seadmeid, mida välispartner sooviks rentida.

3.4. Dokumendid ostu-müügilepingu realiseerimiseks (saatja dokumendid)

3.4.1. Üldist dokumentidest

Dokumendid on osa informatsioonivoost, mis kaasneb kaupade liikumisega. Info on vajalik juhtimisotsuste vastuvõtmisel. Kogu süsteemisisene logistiline infovoog tuleb kanaliseerida selliselt, et ta jõuaks info kasutajani, jõuaks sinna õigeaegselt ja oleks puhastatud mittevajalikust informatsioonist ehk mürast. Dokumentide eesmärgiks on minimeerida parasiitinfo ehk $r_{müra\ i} \rightarrow$ min ja sellega vähendada ajakulu ja ressursse info töötlemiseks. Üheks võimaluseks on siin infovoogude standardiseerimine ja seda on dokumentide korral ka tehtud. Seda eesmärki kannavadki dokumendid, mis oma vormilt sätestavad üksnes otsustamiseks vajalikku informatsiooni.

Iga dokumendi koostamisel on lähtutud tema eesmärgist ja rollist protsessis ja vastavalt sellele on dokumendis määratud edastatav info. Juba dokumendi vorm edastab informatsiooni, mida dokumendi täitmisel ja selle lugemisel ei ole otseselt kirjeldatud, vaid see tuleneb dokumendi kehtestanud õigusaktist (nt CMR-veokiri põhineb CMR-konventsioonil, TIR-*Carnet* TIR-konventsioonil jne).

Dokumentide liigitamine

Dokumendid võib tinglikult liigitada mitmeti. Esmalt selle järgi, millist eesmärki nad kaupade ostu-müügilepingute realiseerimisel omavad.

Kauba ekspordiks vajalikud (saatja) dokumendid jaotatakse omakorda:

- kaubaarved;
- tõendid ehk sertifikaadid, sh kauba kui transpordiobjekti iseloomustamiseks ja veoprotsessi läbiviimiseks vajalikud dokumendid. (Siia hulka kuuluvad päritolutõendid, kaalutõendid, kauba

eriomadusi iseloomustavad tõendid, nagu ohtlike ainete sertifikaadid, sanitaartunnistused, kauba vastuvõtu ja üleandmise tõendid jne).

Käesolevas peatükis käsitleme üksnes eespool kirjeldatud ekspordiks vajalikke dokumente. Kogu logistilises ahelas vajalikke dokumente käsitleme järgnevates peatükkides.

- **Transpordidokumendid** (käsitletakse rahvusvahelisi vedusid ja veolepinguid käsitlevas peatükis):
  - lastikirjad (konossement) – (*Bill Of Lading* BL);
  - veokirjad (*Waybill*) (CMR, AWB, *Sea/Liner* WB, CIM WB, SMGS);
  - kauba loetelud, nagu manifestid ja pakkelehed (*Packing List*).
- Ekspedeerija dokumendid multimodaalsetes tarneahelates opereerimiseks (FIATA-dokumendid: FBL, FWB, FCR, FCT ja FWR) (leiavad käsitlemist eraldi peatükina 7).
- **Tollidokumendid** (peatükis 12).
- **Finantstehingute juhtimiseks** vajalikud pangadokumendid on kirjeldatud eespool (inkassotehingute taotlemise dokumendid, akreditiivid ja nende taotlused, vekslid, garantiikirjad).

3.4.2. Kaubaarved

*3.4.2.1. Faktuurarve (*Invoice, Commercial Invoice*)*

Kaubanduslike saadetiste kohta koostatav **faktuurarve**[32] peab sisaldama lisaks ostu-müügilepingu põhipunktides kajastatavatele andmetele kauba ostjale, lisaks informatsiooni teistele lepingu realiseerimisele kaasaaitavaile isikutele, nagu tolliametnikele, ekspedeerijatele, transpordifirmadele ja võimalikult ka müüja esindajale, agendile. Andmed tuleb faktuurarves esitada võimalikult täpselt, kuna nad on aluseks mitmetele eksportkaubanduses vajaminevatele dokumentidele. Tehingute kokkuleppimise etapis on ostjal põhjust teatada müüjale oma maa faktuurarvet puudutavad nõuded. Euroopa Ühenduse **importkaupade** faktuurarvet puudutavad vormilised nõudmised on kindlaks määratud Euroopa Ühenduse Tolliseadustiku[33] ja tema rakendusmääruse[34], alates maikuust 2016 Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) nr 952/2013, 9. oktoober 2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik[35] ja tema laiendiga Komisjoni Delegeeritud määrusega (EL) 2015/2446[36] ja Komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2015/2447[37].

Faktuurarve **koostatakse alati sihtriigi nõuete kohaselt**.

Arvest peab selguma:
1) müüja ja ostja nimi ja asukoht;
2) faktuurarve väljastamise kuupäev;

---

[32] Termin faktuurarve tähendab saadetud kaupade nimestikku (loend) koos arvega (ÕS).
[33] EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik ja (EÜ) nr 648/2005, 13. aprill 2005, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik.
[34] KOMISJONI MÄÄRUS (EMÜ) nr 2454/93, millega kehtestatakse rakendussätted nõukogu määrusele (EMÜ) nr 2913/92 ja KOMISJONI MÄÄRUS (EÜ) nr 1875/2006, 18. detsember 2006, millega muudetakse määrust (EMÜ) nr 2454/93, millega kehtestatakse rakendussätted nõukogu määrusele (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik.
[35] EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 952/2013, 9. oktoober 2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:269:0001:0101:ET:PDF
[36] KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) 2015/2446, 28. juuli 2015, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 952/2013 seoses liidu tolliseadustiku teatavaid sätteid täpsustavate üksikasjalike eeskirjadega: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2015_343_R_0001&from=ET
[37] KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2015/2447, 24. november 2015, millega nähakse ette Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013, (millega kehtestatakse liidu tolliseadustik) teatavate sätete üksikasjalikud rakenduseeskirjad: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2015_343_R_0002&from=ET

3) kauba nimetus(ed);
4) andmed kaubaühikute (kott, kast jne) kohta, nende märgistamine, numbrid, arv, liik ja brutokaal;
5) kauba kogus nii bruto- kui ka netokaalus;
6) kaubanomenklatuuri kood(id) (Euroopa Liidu sisekaubanduse korral kombineeritud nomenklatuuri KN-kood ehk 8-kohaline numbrikood, kolmandate riikide puhul vajadusel harmoniseeritud nomenklatuuri HS-kood ehk 6-kohaline numbrikood)[38];
7) kauba hinnaandmed (ühikuhind, koguhind ja hinna määramise koht);
8) allahindlused ja nende põhjendused (alused);
9) tarnetingimused;
10) maksetingimused;
11) ostja käibemaksu registri number (Eestis Maksu- ja Tolliameti poolt käibemaksukohuslaseks registreerimisel väljastatav numbrikood);
12) päritoluriik ja sihtriik;
13) allkiri (vajadusel).

Punktides 2–6 kirjeldatakse ostu-müügilepingu objekt vastavalt sihtriigis kehtestatud nõuetele. Punktides 7 ja 8 on kauba hinda kajastatavad andmed koos hinnavaluuta määramisega. Tarnetingimused (tavaliselt kasutades Incotermsi tarneklausleid, vt peatükki 2.3) ja maksetingimused vastavalt kokkulepitule (vt peatükki 2.4).

Mõningatel juhtudel tuleb faktuurarve teha ostjariigi ametkondade kinnitatud eriblanketile. Ekspordi faktuurarvetel on otstarbekas kirjeldada panga rekvisiidid selgelt, sest makseviivitused põhjustavad ebakindlust ja täiendavaid kulutusi. Panga rekvisiitides on kombeks anda ka panga SWIFT-aadress.

Dokumentide ühtlustamiseks soovitatakse, et kasutataks dokumendipõhjal (*UN layout key*[39]) põhinevaid faktuurarve blankette[40].

3.4.2.2. Pro forma *arve (Pro Forma Invoice)*

Arve, mis ei kuulu maksmisele ja kasutatakse lepingu ettevalmistamise käigus. *Pro forma* arve väljastab eksportöör enne tarnet ja seda kasutatakse:
- oferdina pakkumise tegemisel;
- ülddeklaratsiooni tegemiseks;
- impordilitsentside ja kvootide taotlemiseks;
- akreditiivi avamiseks jne.

3.4.2.3. Sihtriikide ametkondade nõudmised

Faktuurarve tähtsusest johtuvalt on paljud ametkondlikud seadusandlikud nõudmised suunatud just sellele. Taolised nõudmised on näiteks:
- mitmes eksemplaris tuleb faktuurarve esitada;
- kas see tuleb kinnitada ja legaliseerida;
- kas seal peab olema eksportööri päritoluriiki või tehingu väärtust puudutav kinnitus;
- kas eksportöör peab faktuurarvele alla kirjutama;
- kas aktsepteeritakse elektroonselt edastatavat arvet ja kui jah, siis millistel tingimustel;
- kas nõutakse nn **konsuliarvet** jne.

3.4.2.3.1. Kinnitamine ja legaliseerimine

[38] Kood on määratav Eesti Maksu- ja Tolliameti kodulehel (EMTA) Eesti Tollitariifistiku – ETT andmebaasist (täpsemalt leiab käsitlemist käesoleva õppematerjali teises osas): https://vaarikas.emta.ee/emts/index.jsp
[39] UNITED NATIONS LAYOUT KEY FOR TRADE DOCUMENTS: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec01/rec01_ecetrd137.pdf.
[40] Soovitan tutvuda ka: UN layout formatting specification for UBL Invoice instances. Author: G. Ken Holman: http://oasis-open.org/committees/ubl/lcsc/0p70/fs/UN380Invoice.html#d0e18.

Ekspordi puhul võivad enamasti kaugemal paiknevad riigid nõuda faktuurarve, päritoluriigi, konossemendi, sanitaartõendi jne legaliseerimist. Eesmärgiks on tagada dokumentides olevate andmete paikapidavus. **Kinnitamise** viib läbi kohalik kaubanduskoda (Eestis Kaubandus-Tööstuskoda) üldjuhul järgmise tekstiga **„*Full confidence may be placed in the declaration above*"** („ülalolevat teadet võib täielikult usaldada"), mille alla tuleb kuupäev ja kaubanduskoja pitsat. Kinnitust taotledes peavad kaasas olema koopiad asjaomastest dokumentidest.

Seadustamise ehk legaliseerimise teostab sihtriigi esindus (saatkond või konsulaarteenindus). Juhul, kui nõutakse kinnitust ja legaliseerimist, tuleb **kõigepealt** muretseda **kaubanduskoja kinnitus**. Mõningatel juhtudel legaliseerib dokumendi pärast kinnitamist välisministeerium, pärast mida taotletakse legaliseerimist esinduselt. Mõned esindused aktsepteerivad dokumendi legaliseerimist ka välisministeeriumi vahelegaliseerimiseta. Legaliseerimistasud on erinevad ja sõltuvad suuresti riigist, tehingu suurusest jne.

Eksportööri kinnitus. Mõnikord nõutakse, et faktuurarves sisalduks ka eksportööri oma kinnitus kauba väärtuse või päritolumaa kohta. Kinnitustekst sõltub sihtriigi nõuetest.

*3.4.2.4. Konsuliarve (*Consular Invoice*)*

Konsuliarveid nõutakse peaasjalikult Ladina-Ameerika riikidesse eksportimisel. Arve koostatakse spetsiaalsele asjaomase riigi konsulaadist saadavale blanketile. Konsuliarve ja nõutav hulk koopiaid tuleb pärast täitmist konsulaadis legaliseerida. Blanketid on tasulised. Konsuliarve ei asenda tegelikku faktuurarvet, see tuleb alati eraldi koostada, vastavalt seda puudutavatele nõuetele.

Tihti ei õnnestu tehingu lõpuleviimine üksnes faktuurarvega, vaid on vaja lisada veel dokumente ja need on müüjapoolselt lisatavad tõendid ehk sertifikaadid ja tunnistused. Tegemist on kaupade spetsiifilisi omadusi iseloomustavate tõendite ja tunnistustega. Nad võivad olla näiteks laadimiseelse kontrolli tõendid (*Preshipment Inspection Sertificates*), kvaliteeditunnistused (*Quality Certificate*), kaalutunnistused (*Weight Certificate*), sanitaartunnistused (*Health Certificate*). Ohtlike ainete veo sertifikaat. Seda tüüpi tõendeid annab tavaliselt erapooletu kontroll või lähteriigi ametivõimud enne tegelikku lastimist. Sellised tunnistused on vajalikud eeskätt sihtriigis kehtivate nõuete täitmiseks.

3.4.3. Sanitaartunnistused ehk sanitaarsertifikaadid *(Health Certificate)*

Sanitaartunnistused on vajalikud sihtriigi tervisekaitseorganite poolt riigi elanikkonna kaitseks kehtestatud normatiivide tõendamiseks ja vastavad reeglina nende riikide nõuetele. Eestis reguleerib loomade ja loomse päritolu kaupade impordi ja ekspordi korda „Loomade ja loomsete saadustega kauplemise ning nende impordi ja ekspordi veterinaarjärelevalve seadus"[41]. Seadus on kooskõlas Euroopa Liidu vastavate seadusandlike aktidega.

Eksporditavad loomad ja loomsed saadused peavad olema nendega kauplemise kohta esitatavate ning ühendusevälise riigi esitatavate veterinaarnõuete kohased. Ekspordiks ettenähtud loomade ja loomsete saaduste ühest liikmesriigist teise toimetamine peab olema selle kohta esitatavate veterinaarnõuete kohane. Ekspordiks ette nähtud loomade ja loomsete saaduste liikmesriikide vahelise veo kohta esitatavad veterinaarnõuded kehtestab Euroopa Liidu õigusaktide nõudeid arvestades põllumajandusminister.

Loomse saaduse definitsioon seaduse tähenduses on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 853/2004 kirjeldatu, millega sätestatakse loomset päritolu toidu hügieeni eri eeskirjad (ELT L 139, 30.04.2004, lk 55–205), I lisa punktis 8.1 sätestatud loomne toode. [RT I, 02.03.2011, 1 – jõust. 04.03.2011][42]. Loomse toidu ning toiduks mittekasutatava loomse saaduse või nende üle teostatava järelevalve suhtes kohaldatakse loomsete saaduste kohta kehtestatud veterinaarnõudeid ja

[41] Loomade ja loomsete saadustega kauplemise ning nende impordi ja ekspordi veterinaarjärelevalve seadus. Vastu võetud 22.04.2004. RT I 2004, 34, 236, jõustumine 01.05.2004, osaliselt 18.10.2004. a. Muudetud viiel korral, neist viimane 27.01.2011, RT I, 23.02.2011, 3, jõustus 01.01.2012: https://www.riigiteataja.ee/akt/12796936?leiaKehtiv.
[42] https://www.riigiteataja.ee/akt/102032011001.

veterinaarkontrolli põhimõtteid, kui käesolevas seaduses ei ole sätestatud teisiti. Loomsete saaduste kohta käivaid sätteid kohaldatakse ka loomsete kõrvalsaaduste ja nendest saadud toodete kohta. Importimisel kuuluvad veterinaar- ja zootehnilise kontrolli alla Euroopa Komisjoni otsuse 2002/349/EÜ, millega kehtestatakse piiripunktis veterinaarkontrolli alla kuuluvate kaupade loetelu (EÜT L 121 08.05.2002, lk 6–30), lisas loetletud loomad ja loomsed saadused ning Euroopa Komisjoni määruse 136/2004/EÜ lisas IV loetletud taimsed saadused.

3.4.3.1. Ekspordidokumendid

Eksporditavad loomad ja loomsed saadused peavad olema nendega kauplemise kohta esitatavate ning ühendusevälise riigi esitatavate veterinaarnõuete kohased. Sertifikaatide vormid on kirjeldatud Veterinaar- ja Toiduameti kodulehel otsingusõna: „Sertifikaadid. Eksport ELi välistesse riikidesse"[43] abil. Juhul, kui eksport toimub mõne teise liikmesriigi kaudu, peavad loomad ja loomsed saadused olema ka selles liikmesriigis kehtivate veterinaarnõuete kohased. Ekspordil väljastatakse sertifikaat sihtriigi nõuete kohaselt ja see on igale kaubagrupile erinev.

Sanitaartõendite (-sertifikaatide) väljastamine[44] ja kontroll kuulub Põllumajandusministeeriumi haldusalas töötava Veterinaar- ja Toiduameti[45] kompetentsi ning taotlemise kord ja väljastatavate sertifikaatide näidised on erinevate kaupade puhul võimalik saada nende koduleheküljelt.

3.4.3.2. Impordi registreerimise dokumendid

Impordi korral nõuab kontrollorgan lisaks lähteriigis väljastatud sertifikaadi kontrollimisele importijalt impordi registreerimist **impordi registreerimise dokumendivormide** alusel.

1. ELi siseturult Eestisse toodavast kaubasaadetisest teavitamise vorm.
2. Teatise vorm sihtkoha vastuvõtjaks registreerimise kohta[46].
3. Eelteade piiripunktile eluslooma importimiseks (koos juhendiga eelteate täitmiseks)[47].
4. Eelteade piiripunktile loomse saaduse importimiseks – USVD (täidetakse I osa, koos juhendiga täitmiseks)[48].
5. Eelteade piiripunktile konteineri sadamasse saabumise kohta (koos juhendiga täitmiseks).

Teavitamine määratud piiripunktile peab toimuma hiljemalt 24 tundi enne kauba saabumist piiripunkti.

Nõuded lähteriigi sanitaartunnistustele erinevate kaubagruppide korral leiab Veterinaar- ja Toiduameti koduleheküljelt. Sertifikaat peab olema kooskõlas järgmiste nõuetega:

a) peab olema originaaleksemplar ja nummerdatud;
b) peab oma sisult ja vormilt olema kooskõlas vastava kauba impordiks ettenähtud mudeliga;
c) peab olema allkirjastatud ja tembeldatud eksportiva maa ametiisiku poolt, kes on identifitseeritav pädeva ametnikuna (selgesti loetav nimi, ametikoht ja riikliku ametkonna pitsat);
d) peab olema ühtne ja täielikult täidetud;
e) koostatud ühele saajale;
f) lisaks päritolumaal arusaadavale keelele peab olema koostatud ka ELi sihtliikmesriigi ametlikus keeles. Liikmesriigil, kelle territooriumil asuva piiripunkti kaudu toimub kauba toimetamine ELi, on õigus nõuda tõlget;
g) sertifikaadil, kauba saatedokumentides ja ÜSVD I osas olev info peab olema identne;
h) sertifikaat võib olla täidetud trükitult või käsikirjaliselt, kuid ta peab olema loetav;
i) parandusi võib teha läbikriipsutamisega, kuid iga parandus peab olema kinnitatud sertifikaadi väljastanud isiku allkirja ja pitsatiga.

---

[43] http://www.vet.agri.ee/?op=body&id=144.
[44] http://www.vet.agri.ee/?op=body&id=120. Taotlus sertifikaadi väljastamiseks ja loomade (kaasaarvatud paljundusmaterjal) väljaveol.
[45] http://www.vet.agri.ee.
[46] http://www.vet.agri.ee/?op=body&id=120. Teade sihtkoha vastuvõtjana tegutsemise kohta.
[47] http://www.vet.agri.ee/?op=body&id=120. Kaubasaadetise saamise teatis (1) elusloom.
[48] http://www.vet.agri.ee/static/body/files/15.Loomne%20saadus.pdf.

3.4.3.3. Sanitaarnõuded Euroopa Liidu sisesel kaubavahetusel

Kauba saatedokumendi sisu miinimumnõuded[49] ELi-sisesel kaubavahetusel loomset päritolu toidu ja toidutoormega kaasasolevad dokumendid on järgmised.

1. Tervisesertifikaat (erandjuhul ELi kehtestatud kaupade nomenklatuurile). Vt nt lihatoodete Rootsi ja Soome saatmise tõendi näidist[50].
2. Kauba saateleht, millel on järgmised andmed:
   - päritoluettevõtte nimi, asukoha aadress, päritoluriigi ja saatjariigi nimi, tervisemärk või tervisemärgi andmed (st ettevõtte tunnustamise number ja päritoluriigi nime tähekombinatsioon – Eesti EE);
   - kauba nimetus (liha puhul looma liik);
   - kauba termiline seisund (jahutatud/külmutatud, säilimistemperatuur transpordil);
   - kogus, neto;
   - pakendite või rümpade arv tk, sh pakendamata rümbaosade kohta tükeldamise viis (poolrümbad, rümbaosad anatoomilise nimega – abatükk, tagatükk jne);
   - külmutatud liha/hakkliha kohta külmutamise kuupäev.
3. Toote iseloomust sõltuvalt kuumtöötlemise viis.
4. Pädeva asutuse nimi.
5. Sertifikaat või saatedokument vormistatakse saatjariigi ja eesti (või inglise) keeles.
6. Saatelehed peavad olema nummerdatud.

3.4.4. Fütosanitaarsertifikaat

Enamik riike nõuab, et sisseveetavad taimed, taimsed saadused ja muud taimsed materjalid vastaksid selles riigis kehtestatud nõuetele. Riik kehtestab oma seadusandluses taimetervislikud regulatsioonid sisseveetavatele materjalidele, lähtuvalt kohalikest keskkonna- ja majandustingimustest. Enamasti on üheks nõudeks sisseveol, et taimede ja taimsete saaduste kaubasaadetistega oleks kaasas eksportiva maa riikliku järelevalveasutuse väljastatud fütosanitaarsertifikaat.

Kehtestatud korra kohaselt toimub taimede ja taimsete saaduste eksport **kauba lähtekohas väljaantava fütosanitaarsertifikaadi** või mitteloomse toidukauba puhul sihtriigi nõudmisel väljastatud muu terviseohutust tõendava dokumendi olemasolul. Selle dokumendi väljastamise kord on kehtestatud **taimekaitseseaduse**[51] 4. jaos pealkirjaga: „Fütosanitaarsertifikaat ja taimepass". Seaduse kohaselt määrab põllumajandusminister oma määrusega fütosanitaarsertifikaadi sisu- ja vorminõuded ning fütosanitaarsertifikaadi väljastamise, asendamise ja säilitamise korra. See määrus kannab nime „Fütosanitaarsertifikaadi sisu- ja vorminõuded ning fütosanitaarsertifikaadi väljastamise, asendamise ja säilitamise kord"[52].

Fütosanitaarsertifikaat on taime, taimse saaduse või muu objekti taimetervisenõuete kohasust tõendav dokument, mis väljastatakse taime, taimse saaduse või muu objekti Eestist ühendusevälisesse riiki toimetamise korral. Fütosanitaarsertifikaadi väljastaja peab rakendama järelevalvemeetmeid ja tagama, et eksporditud kaubasaadetis on vastavuses sihtriigis kehtivate taimetervisenõuetega. Kaubasaadetise nõuetele vastavusseviimise peab tagama eksportija. Kui ühendusevälisest riigist Eestisse toimetatava kaubasaadetise korral teostatakse see

[49] Andmed Veterinaar- ja Toiduametilt.
[50] Kaubadokumendi näidis. Soome ja Rootsi saadetava veise-, sea- või kodulinnuliha, sh hakkliha jaoks: http://www.vet.agri.ee → Kauplemine ning import ja eksport → Loomade ja loomsete saadustega kauplemine ELi riikide vahel → Dokumendivormid → Kaubadokumendi näidis Soome ja Rootsi saadetava veise-, sea- või kodulinnuliha.
[51] Taimekaitseseadus[1]. Vastu võetud 21.04.2004. RT I 2004, 32, 226 jõustumine 01.05.2004: https://www.riigiteataja.ee/akt/13361705?leiaKehtiv
[52] Põllumajandusministri määrus: Fütosanitaarsertifikaadi sisu- ja vorminõuded ning fütosanitaarsertifikaadi väljastamise, asendamise ja säilitamise kord. Vastu võetud 24.05.2004 nr 98, RTL 2004, 68, 1126, jõustumine 01.06.2004. Viimase redaktsiooni jõustumine 01.10.2014: https://www.riigiteataja.ee/akt/13243356?leiaKehtiv

Põllumajandusameti kehtestatud korra „Taimede ja taimsete saaduste Ühendusevälisest riigist Eestisse toimetamine[53]" alusel. Seejuures peavad päritoluriigi pädeva asutuse väljastatud fütosanitaarsertifikaat ja re-ekspordi fütosanitaarsertifikaat vastama **Euroopa Komisjoni direktiivi 2004/105/EÜ** nõuetele, millega määratakse kindlaks ametlike fütosanitaarsertifikaatide näidised, mis peavad kolmandatest riikidest (ja nõukogu direktiivis 2000/29/EÜ loetletud riikidest) pärit taimede, taimsete saaduste ja muude toodetega kaasas olema[54].

Eestisse toimetatud ja siit väljaveetavad taimsete materjalide kaubasaadetised on Eestis ümber pakendatud, ladustatud, osadeks jagatud või kui kaubasaadetise Eestis asumise ajal on lähteriigi fütosanitaarsertifikaadi väljastamisest möödunud rohkem kui 14 päeva, peab kauba valdaja enne taasväljavedu taotlema kaubapartiile re-ekspordi fütosanitaarsertifikaadi väljastamist.

Fütosanitaarsertifikaadi ja re-ekspordi fütosanitaarsertifikaadi väljastamine toimub vastavalt Põllumajandusameti kehtestatud korrale: „**Taimede, taimsete saaduste ja muude objektide sihtriigi taimetervisenõuetele vastavuse kontrollimine ning fütosanitaarsertifikaadi ja re-ekspordi fütosanitaarsertifikaadi väljastamine[55]**," ning taotlemiseks tuleb esitada Põllumajandusameti[56] järelevalveametnikule taotlus, millele märgitakse:

- taimede, taimsete saaduste või muude objektide nimetused ja kogus;
- tootja taimetervise registri number või selle puudumise korral tootja nimi ja aadress;
- kaubasaatja (eksportööri) nimi ja aadress või tema number taimetervise registris ja tema kontaktandmed;
- kaubasaaja nimi ja aadress ning sihtriik;
- veovahendi liik ja veovahendi number või muu tähis;
- sihtriigi piiripunkt;
- Eestist ühendusevälisesse riiki toimetamise tähtaeg;
- teave väljaveetava kaubasaadetise asukoha kohta.

Fütosanitaarsertifikaat väljastatakse tingimusel, et kaubapartii vastab sihtriigi nõuetele ja ei ole saastunud sihtriigi seadusandluses sätestatud ohtlike taimekahjustajatega. Fütosanitaarsertifikaat väljastatakse ühe kaubasaadetise kohta ja see kehtib ainult sellel määratletud kaubakoguse nõuetekohasuse tõendamiseks. Fütosanitaarsertifikaat ei tohi olla väljastatud varem kui 14 päeva enne.

3.4.4.1. Taimepass

Taimepass on Euroopa Liidu sisesel taimede, taimsete saaduste ja muude objektide liikumisel kasutatav taimetervisenõuete kohasust tõendav dokument või ametlik märgistus. ELi välisest riigist Eestisse toimetatava taime, taimse saaduse või muu objekti fütosanitaarsertifikaat tuleb Eestisse toimetamise korral pärast kaubasaadetise kontrollimist asendada taimepassiga.

3.4.5. Ohtlike ainete veol vajalikud dokumendid ehk sertifikaadid

Ohtlike ainete vedu käsitleb peatükk 11. Seetõttu käsitleme siin üksnes dokumente ja nende nimetusi ja otstarvet. Ohtlike ainetega kaasasolevad dokumendid olenevad kasutatavast transpordiliigist ja nendele kehtestatud nõuded sõltuvad rahvusvahelistest konventsioonidest ja lepetest, mille kohaselt toimub transport.

- Maanteevedudel **ADR[57]** – *Accord euroéen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route* – rahvusvahelised ohtlike ainete maanteeveo eeskirjad.

[53] Taimede ja taimsete saaduste ühendusevälisest riigist Eestisse toimetamine: http://www.pma.agri.ee/index.php?id=104&sub=133&sub2=260.
[54] Euroopa Liidu Teataja – ELT L 319, 20.10.2004, lk 9–14, lisas I.
[55] Taimede ja taimsete saaduste sihtriigi taimetervisenõuetele vastavuse kontrollimine ja fütosanitaarsertifikaadi väljastamine ekspordil ja re-ekspordil: http://www.pma.agri.ee/index.php?id=104&sub=133&sub2=260.
[56] http://www.pma.agri.ee/index.php?main=1.
[57] http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2009/09contentse.html.

- Raudteevedudel **RID**[58] – *Regelement international concerment le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer* – rahvusvahelised eeskirjad ohtlike ainete veoks raudteel ja SMGSi[59] kokkuleppe lisa 2 – ohtlike ainete veoeeskirjad SMGSi kokkuleppega ühinenud riikide raudteedel.
- Merevedudel **IMDG**[60] – *International Maritime Dangerous Goods* – rahvusvahelised ohtlike ainete mereveo eeskirjad.
- Lennuvedudel **RAR** – *Restricted Articles Regulations* – rahvusvahelised ohtlike ainete lennuveo eeskirjad ja IATA *Dangerous Goods Regulations* – IATA DGR[61].

Ohtlike ainete sertifikaadid väljastab tootjatehas ja ta peab olema väljastatud kõikide riikide ametlikes keeltes, mida transpordimarsruut läbib. Peale nimetatud sertifikaatide kasutatakse praktikas veel kaubasaatjate eelteateid – sertifikaate, mis võimaldavad kaubaruumi broneerida. Aine identifitseerimine toimub ÜRO-numbrikoodi (UN *Code*) põhjal.

3.4.5.1. Ohtlike kaupade dokumentatsioon merevedudel

Ohtliku kauba valdaja peab esitama enne veo alustamist kirjaliku selgituse kauba iseloomustamiseks ja deklareerima seda nõutavate dokumentide esitamisega.

- **Deklaratsiooni *(Declaration* – DGD*)* blanketi** kõik punktid tuleb nõuetekohaselt täita. Blankett peab olema allkirjastatud vastutava isiku poolt. Blanketile peab kandma kõikide konteinerite, kaubaaluste, haagiste, tsisternide ja veokite numbrid eeldusel, et neid teatakse. Lahtrid *Shipment Approval* ja *Booking reference No*. täidab laevakompanii/agent. DGD-blanketi originaal tuleb võimalikult kiiresti üle anda laevakompaniile/agendile, kuid vähemalt 24 tundi enne laeva lastimist.
  - Kui ohtlikku ainet sisaldav kaubapartii on pakendatud veoühikusse, peab see, kes vastutab pakendamise ja lastimise eest, andma **konteineri pakketõendi *Container/Trailer Packing Certificate* (CTPC)**. Juhul, kui veoühikus on ainult üks ohtlikku ainet sisaldav saadetis, tuleb CTPC anda **DGD-blanketil** oleva kinnituse allkirjastamisel. Kui aga veoühikusse on lastitud mitu ohtlikku ainet sisaldavat kaubapartiid, peab pakkija täitma kas spetsiaalse CPTC-blanketi või andma võimaluse korral kinnituse DGD-blanketil oleva CPTCga, andes sellele allkirja ja liites blanketi külge koopiad veoühikus olevate ohtlike ainete partiisid puudutavatest ja allkirjastatud DGD-blankettidest.
  - Kauba saatja peab andma pealelaaditava ohtliku aine kohta juhtnöörid ohuolukorras toimimise ja esmaabi juhuks. DGD-blanketile on otstarbekohane märkida viited *Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods* ja *Medical First Aid Guide* väljaannete kõnealuseid aineid käsitlevatele tabelitele või anda vajalikud juhised ohuolukorra ja esmaabi kohta, kas *Transport Emergency Instruction* (TEI) blanketil või oma blanketil, mis sisaldab informatsiooni vähemalt samas ulatuses kui laevakompanii blankett.
  - Piiratud kogustes ohtlikke aineid vormistades tuleb kasutada selleks otstarbeks ettenähtud (***Dangerous Goods Declaration/Limited Quantities***) blanketti.
  - **Ohtike saadetiste kohta väljastatavates lastikirjades/konossementides (BL) või veokirjades (*Liner Way Bill*)** tuleb kauba ohtlikkus arusaadavalt kirjeldada. **Lasti- või veokirja tuleb märkida ohtlikkuse aste ja UN-numbrikood**. Silmas tuleb pidada sedagi, et ohtliku lasti puhul ei saa kasutada ettenäitaja (*Order*)-konossementi. Ohtlikke saadetisi ei saa ühitada ekspediitorite ühiskonossementides koos ohutu segakaubaga. **Ohtliku saadetise kohta koostatakse alati oma veodokument.**

---

[58] http://www.mtitc.government.bg/upload/docs/RID2009.pdf.
[59] http://www.evrcargo.ee/Files/1SMGS_Lisa_2__TOM_I_2015.pdf
[60] IMO IH200E International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, 2010 Edition (inc Amendment 35-10), 2 Volumes (IH200E) International Maritime Organization / 2010 / ISBN: 9789280115130.
[61] Dangerous Goods Regulations. The IATA Dangerous Goods Regulations are published by the IATA Dangerous Goods Board: http://www.iata.org/whatwedo/workgroups/Pages/dgb.aspx ja tekst http://www.iata.org/whatwedo/cargo/dgr/Documents/DGR57-Addendum1-EN-20160119.pdf

3.4.5.2. Ohtlike kaupade dokumentatsioon maanteevedudel

Maanteevedudel lähtutakse analoogsest lähenemisest. Veoga kaasnevate dokumentide puhul tuleb arvestada, et lisaks eeskirjadekohaste dokumentide olemasolule sõidu ajal, peavad ohtlike ainete vedajal kaasas olema veel järgmised dokumendid:

- veokiri, millele peab olema märgitud:
  - aine nimetus;
  - ADR-klass;
  - koht ADRi aineregistris, vajadusel ka seda tähistav täht;
- kirjalikud turvajuhised, -sertifikaadid (turvakaardid) veetavate ohtlike ainete kohta;
- asjakohane veoluba õigusega käitada ohtlikke veoseid.

Kaubasaatja või tootja peab koostama või hankima turvakaardid. Kaubasaatja peab toimetama turvakaardid õigeaegselt vedajale, et oleks piisavalt aega veoki varustamiseks nõuetekohase turvavarustuse ning dokumentidega ja veovahendi juhi informeerimiseks. Turvakaart peab olema kõikide transportimisega seotud maade keeltes. Sõidu ajal hoitakse turvakaarte veoki juhikabiinis.

Turvajuhised peavad sisaldama järgmist informatsiooni:

- ohtliku aine poolt tekitada võidav kahju ning vajalikud tõrje- ja kaitsemeetmed;
- tegevus ja esmaabi õnnetuse puhul, kui inimesed satuvad kokkupuutesse ohtlike ainetega;
- tegutsemine tulekahju korral, andmed selle kohta, milliseid kustutusvahendeid ei tohi kasutada;
- abinõud looduskeskkonna reostuse korral.

Veokorraldaja peab garanteerima, et veoki juht tunneb neid juhiseid ja oskab neid vajadusel kasutada.

3.4.5.3. Ohtlike kaupade dokumentatsioon raudteevedudel

Raudteel ohtlike ainete transportimisel järgitakse sama klassifikatsiooni ja reeglina ka samu eeskirju kui maanteevedude puhul. Kui eeskirjades on mingi aine transportimine keelatud, siis tuleb seda keeldu ka järgida. Raudteevedudes klassifitseeritakse ohtlikud ained analoogselt ADR-klassidele RID-konventsiooni kohaselt või vastavalt SMGS 2 lisale[62].

3.4.5.4. Ohtlike kaupade dokumentatsioon lennuvedudel

Lennuvedudel on ohtlike ainete veole kõige rangemad nõuded. Need nõuded – eeskirjad sisaldavad suurt arvu Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni (*International Air Transport Association*)[63] – IATA-eeskirju, mis täielikult keelavad ohtlike ainete transportimise lennukites. Ka muude ainete osas on piiranguid korraga veetava koguse kohta. Need piirangud sõltuvalt sellest, kas tegu on reisilennukitega või ainult kaupa vedava liiklusvahendiga. Pakkimiseeskirjad on eriti täpsed, kuna lennukõrgusest tulenev alarõhk suurendab lekkimisohtu. Lennuvedudes põhjustavad probleeme mõned ained, mida muidu ei peeta ohtlikeks, nt aerosoolpakendid. Ohtlikeks peetakse neid aineid või esemeid, mis võivad kahjustada või ohustada muid saadetisi, reisijaid või lennukit. **IATA igaaastane** väljaanne ***Dangerous Goods Regulation*** kirjeldab täpselt ohtlikud ained, nende maksimaalkogused, pakkimisviisi, käitlemise ja markeerimise. Need eeskirjad tuginevad ICAO-juhistel, mis omakorda põhinevad ÜROs vastu võetud soovitustel. Kui saadetis sisaldab üht või mitut ohtlikku ainet, nõuab vedaja saatjalt tema koostatud ja allkirjastatud tõendit: ***Shipper's Certification for Dangerous Goods***[64].

[62] Rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkuleppe (SMGS) lisa 2 „Ohtlike kaupade veo eeskiri"..
http://www.evrcargo.ee/Files/1SMGS_Lisa_2__TOM_I_2015.pdf
[63] Lisainfo internetist http://www.iata.org/.
[64] http://www.src.wisc.edu/users/SRC_Policies/Shippers_Certification_Form_2-5-2010.pdf.

3.4.6. Päritolutõendid

Päritolutõendeid[65] kasutatakse juhul, kui tahetakse saada osa riikidevahelistes kaubanduslepingutes kokku lepitud tollisoodustustest. Seetõttu nõutakse mitmetes riikides tõendit päritolumaa kohta, kust selgub kauba päritoluriik. Sageli on päritolutõendi andmine usaldatud müüjariigi kaubanduskojale ja vabakaubanduslepingute päritolutõendite ja -selgituste osas müüjariigi tolliametkonnale. **Päritolutõenditega kaasnevat käsitletakse ka tollitegevust kajastavas peatükis 12**.

*3.4.6.1. EUR.1 kaubatõend ehk liikumissertifikaat (*Movement certificate*)*

Tegemist on tõendiga päritolumaa kohta, mis on kasutusel enamiku lepingute puhul.

- Pole kasutuses üksnes Türgi-lepingus ja GSP-tehingus.
- Kaupade liikumissertifikaadi EUR.1 esitamise korral, mille on välja andnud kas soodustatud riigi või territooriumi toll või mõni muu pädev valitsusasutus, käsitatakse päritolustaatusega tooteid sobivatena ühendusse importimisel osutatud tariifseid soodustusi saama.
- Kaupade liikumissertifikaat EUR.1 antakse välja ainult eksportija või tema volitatud esindaja kirjaliku taotluse alusel (volitatud esindajana võib olla ekspedeerija).
- Eksportöör või tema vastutusel tegutsev volitatud esindaja koostab ja allkirjastab taotluse, taotluse ja tõendi vormi ning taotlemise korra leiab Maksu- ja Tolliameti kodulehelt[66]. Koos taotlusega esitatakse kõik vajalikud tõendavad dokumendid selle kohta, et eksporditavad tooted vastavad kaupade liikumissertifikaadi EUR.1 väljaandmise tingimustele.
- Pädeva asutuse (Eestis Maksu- ja Tolliamet) nõudmisel kohustub eksportija esitama lisatõendid, mida võidakse nõuda selleks, et kontrollida nende toodete päritolustaatuse õigsust, mille suhtes sooduskohtlemine on õigustatud, samuti kohustub ta lubama kõnealustel asutustel kontrollida oma raamatupidamist ja toodete valmistamist käsitlevaid üksikasju.
- Tolliametnikud kinnitavad tõendi või eksportöör kinnitab spetsiaalse lihtsustatud templiga.
- Päritolusertifikaadi varguse, kadumise või hävimise korral võib eksportija taotleda selle välja andnud pädevalt valitsusasutuselt duplikaati nende valduses olevate ekspordidokumentide põhjal. Sel viisil väljaantud duplikaadil vastavasse lahtrisse lisatakse märge ***Duplicate*** (ingl k) koos selle väljaandmiskuupäeva ja originaalsertifikaadi seerianumbriga.
- Kehtivusaeg on lepingutes erinev, kõige üldisem on neli kuud.
- Võidakse anda ka tagantjärele, koopia või asendava tõendina ka siis, kui viidatakse, et varem välja antud tõendit pole sihtriigis tehnilistel põhjustel kinnitatud, nt tõendi vigase või mittetäieliku täitmise pärast. Tagasiulatuvalt väljaantud päritolusertifikaadile vastavasse lahtrisse lisatakse kiri ***Issued retrospectively*** (ingl k).

3.4.6.2. EUR-MED-kaubatõend

Vahemeremaad liituvad järk-järgult Pan-Euroopa vabakaubandusvõrgustikuga ja on moodustunud uus laienenud Pan-Euroopa – Vahemeremaade (PEV) päritolu kumulatsioonisüsteem[67].

Liikumissertifikaati EUR-MED ja arvedeklaratsiooni EUR-MED kasutatakse siis, kui soovitakse kohaldada või kohaldatakse kumulatsiooni muu PEV-kumulatsioonisüsteemi kuuluva riigiga. EUR-MED-päritolutõenditel peab alati märkima, kas ja milliste riikidega on kumulatsiooni kohaldatud.

Oma vormilt ja taotlemistingimuste seisukohalt ei erine EUR-MED-kaubatõend[68] EUR 1-st oluliselt.

---

[65] Aktuaalne seis päritolutõendite rakendamise kohta http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_duties/rules_origin/preferential/movement_certificates.pdf märksõna „päritolutõenditest" all.

[66] http://www.emta.ee/sites/default/files/ariklient/toll-kaubavahetus/tollivormid/kauba-paritolu/eur1.pdf.

[67] http://www.emta.ee/et/toll-kaubavahetus/paritolu/paritolutoenditest/uhenduse-suunised-asendusliikumissertifikaatide-eur1

[68] http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_duties/rules_origin/preferential/movement_certificates.pdf

3.4.6.2.1. Kumulatsioonisüsteemi kuuluvad riigid

Pan-Euroopa vabakaubandusvõrgustik käsitleb Euroopa Liidu ja Norra, Šveitsi, Islandi, Liechtensteini, Türgi vahelist päritolu kumulatsiooni. Seda kumulatsiooni on nüüd laiendatud nii, et sellega liituvad järk-järgult Fääri saared, Maroko, Alžeeria, Tuneesia, Egiptus, Iisrael, Jordaania, Liibanon, Süüria, Jordani Läänekallas ja Gaza sektor.

Pan-Euroopa – Vahemeremaade (PEV) kumulatsiooniga saavad seega hõlmatud: **Euroopa Ühendus, Norra, Šveits, Island, Liechtenstein, Türgi, Fääri saared, Maroko, Alžeeria, Tuneesia, Egiptus, Iisrael, Jordaania, Liibanon, Süüria, Jordani Läänekallas ja Gaza sektor.**

Tingimused kumulatsiooni kohaldamiseks
Selleks, et Vahemeremaad saaksid kuuluda laiendatud vabakaubandusvõrgustikku ja sellega sätestatud päritolu kumulatsioonisüsteemi, on nad sõlminud või peavad sõlmima Pan-Euroopa kumulatsioonivõrgustiku riikidega vabakaubanduslepingud samade päritolureeglitega. Lisaks sellele eeldab lepinguvõrgustik, et Vahemeremaad sõlmivad ka omavahel vabakaubanduslepingud samade päritolureeglitega.

MOVEMENT CERTIFICATE

1. **Exporter** (name, full address, country)	**EUR. 1** No **A** 000.000 See notes overleaf before completing this form 2. **Certificate used in preferential trade between** ..... **and** ..... (insert appropriate countries, group of countries or territories)	
3. **Consignee** (name, full address, country) (optional)	4. **Country, group of countries or territory in which the products are considered as originating**	5. **Country, group of countries or territory of destination**
6. **Transport details** (optional)	7. **Remarks**	
8. **Item number; marks and numbers; number and kind of package** (1); **description of goods** (2)	9. **Gross mass (kg) or other measure (litres, m^3, etc.)**	10. **Invoices** (optional)
11. **CUSTOMS OR COMPETENT GOVERNMENTAL AUTHORITY ENDORSEMENT** Declaration certified Export document (3) Form ..... No ..... Customs or competent governmental office ..... Issuing country or territory ..... Place and date .... (signature) Stamp	12. **DECLARATION BY THE EXPORTER** I, the undersigned, declare that the goods described above meet the conditions required for the issue of this certificate. Place and date .... (signature)	

(1) If goods are not packed, indicate number of articles or state 'in bulk' as appropriate.
(2) Includes the tariff classification of the goods at a heading (4 digit code) level.
(3) Complete only when the regulations of the exporting country or territory require.

Joonis 3.16. EUR.1 vorm[69]

[69] http://www.emta.ee/et/toll-kaubavahetus/paritolu/paritolutoenditest/uhenduse-suunised-asendusliikumissertifikaatide-eur1

3.4.6.3. Arvedeklaratsioon

Iga eksportija võib koostada **arvedeklaratsiooni**[70] sellise kaubasaadetise kohta, mis koosneb ühest või enamast pakendist, mis sisaldab päritolustaatusega tooteid, **mille koguväärtus ei ületa 6000 eurot** tingimusel, et eksportija, kes koostab arvedeklaratsiooni, peab olema valmis igal ajal esitama ekspordiriigi tolli või ekspordiriigi muude pädevate valitsusasutuste taotlusel kõik vajalikud dokumendid, mis tõendavad asjaomaste toodete päritolustaatust. Arvedeklaratsioonile kirjutab eksportija oma originaalallkirja käsitsi.

Arvedeklaratsiooni kasutamisel tuleb täita järgmisi tingimusi:

- iga kaubasaadetise kohta täidetakse üks arvedeklaratsioon;
- kui kaubasaadetises sisalduvat kaupa on ekspordiriigis juba „päritolustaatusega toodete" määratluse alusel kontrollitud, võib eksportija kõnealusele kontrollile viidata arvedeklaratsioonis.

3.4.6.4. Tarnija deklaratsioon

Tarnija deklaratsioon[71] on kauba päritolu tõendav dokument, mida kasutatakse kaubavahetuses tarnija ja eksportija vahel. Tarnija deklaratsioonis annab kaupu tarninud ettevõte informatsiooni kaupade päritolustaatuse kohta. Sooduspäritolustaatusega kaupade korral kinnitab tarnija, millisest riigist kaubad pärinevad, vastavalt asjaomastele päritolureeglitele. Sooduspäritolustaatuseta kaupade või pooltoodete tarnimisel kinnitab tarnija, milliseid töötlemisoperatsioone on toote suhtes läbi viidud. Tarnija deklaratsiooni vajatakse juhtudel, kui tarnitud tooted soovitakse eksportida ELiga sooduslepingu sõlminud riikidesse ja päritolutõendi vormistamiseks on vajalik tõendada kauba päritolu.

Tarnija deklaratsiooni kasutatakse ELi sisemises kaubanduses ja kauplemisel riikidega, kellega sõlmitud lepingud lubavad rakendada täielikku kumulatsiooni. Täielikku kumulatsiooni võimaldavad sätted on EMP (Euroopa Majanduspiirkond), ÜMT (Ülemeremaad ja territooriumid), AKV (Aafrika, Kariibi mere ja Vaikse ookeani piirkonna riigid) ja Magribi riikidega kehtivates sooduskordades. Deklaratsiooni võib vormistada nii päritolustaatusega kui ka päritolustaatuseta kaupade tarnimisel teise liikmesriiki, sama ELi riigi teisele äriühingule või tolliliidu lepinguga hõlmatud riiki.

Tarnija deklaratsioon koostatakse ettenähtud vormis paberilehele, mis lisatakse kaubaarvele või muule saatedokumendile, milles kirjeldatakse kaupu nii täpselt, et neid on võimalik identifitseerida. Tarnija deklaratsioon peab olema tarnija poolt allkirjastatud (v.a erandjuhul). Tarnija deklaratsioonide vormid on erinevad sõltuvalt sellest, kas tarnitakse pärinevaid või mittepärinevaid tooteid. Samuti on ka pikaajalise tarnija deklaratsiooni vorme kahesuguseid.

Tarnija deklaratsioonis esitatud informatsiooni kontrollimiseks võib toll nõuda, et kauba ekspordil päritolutõendi vormistanud äriühing pöörduks tarnija poole **teabesertifikaadi INF 4**[72] **saamiseks**. INF 4 on tolli väljastatav teabesertifikaat tarnija deklaratsiooni autentsuse kinnitamiseks.

3.4.6.5. Päritolutõend – vorm A

Kasutatakse arengumaadega kaubavahetusel soodustuste (*Generalised System of Preferences* – GSP[73]) saamiseks rahvusvahelises kaubanduses[74]. Hõlmab koostööd 89 arengumaaga kogu maailmas. Protseduurid päritolutõendiga on kehtestatud Euroopa Komisjoni määrusega. Süsteem on läbinud ja veel läbimas muudatusi. Põhiprintsiibid GSP-päritolureeglite uuendamiseks (nimelt

[70] Komisjoni Rakendusmäärus, (EL) 2015/2447, Lisa 22-15: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2015_343_R_0001&from=ET

[71] http://www.emta.ee/et/toll-kaubavahetus/paritolu/paritolutoenditest/tarnija-deklaratsioon

[72] Dokumendi vorm: http://www.emta.ee/sites/default/files/ariklient/toll-kaubavahetus/tollivormid/kauba-paritolu/vorm_a.pdf

[73] http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/may/tradoc_147894.pdf

[74] http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/may/tradoc_147892.pdf

lihtsustamine, arendussõbralikkus ja liberaliseerimine) määratleti 16. märtsil 2005 avaldatud komisjoni teatises „Päritolureeglid kaubanduses sooduskordade alusel: Tulevikusuunitlus".[75] Seega eesmärk uuendamisel oli lihtsustada ja kus võimalik ka lõdvendada päritolureegleid, et kasusaavad riigid saaks ka neile võimaldatud soodustustest tegelikult kasu.

- Eksportriigi ametkonnad annavad tõendi eksportööri taotluse alusel.
- Päritolusertifikaadi vormi A[76] esitamise korral, mille on välja andnud kas soodustatud riigi toll või mõni muu pädev valitsusasutus, käsitatakse päritolustaatusega tooteid sobivatena ühendusse importimisel ning osutatud tariifseid soodustusi saama tingimusel, et need on veetud otseveona ja et kõnealune riik abistab ühendust, lubades liikmesriikide tolliasutustel kontrollida dokumendi ehtsust või kõnesolevate toodete tegelikku päritolu käsitleva teabe õigsust.
- Päritolusertifikaadi vorm A on dokumentaalne tõend osutatud tariifseid soodustusi käsitlevate sätete kohaldamiseks. Ekspordiriigi pädev valitsusasutus vastutab selle eest, et võetaks tarvitusele abinõud toodete päritolu ja muude sertifikaadis märgitud andmete kontrollimiseks ja kinnitavad ametkonnad peavad teatama ELile asjaomaste ametkondade nimed, aadressid ja kasutatavate templite näidised.
- Tõend on kehtiv 10 kuud selle väljaandmisest alates.
- Võidakse anda ka tagantjärele koopia ja asendava tõendina,[77] märkusega „*REPLACEMENT CERTIFICATE*".

3.4.6.6. A.TR.-kaubatõend

Türgi ja ELi vahelises kaubavahetuses rakendatakse A.TR.-kaubatõendit. Aluseks on Euroopa Liidu ja Türgi tollikoostöökomitee otsused.[78] Türgil on Euroopa Liiduga tolliliidu leping ja kauba staatust tõendatakse liikumissertifikaadiga A.TR, Türgi suhtes ei kehti määruste nr 3030/93 ja 1541/98 sätted. Päritolu on vaja tõendada vaid siis, kui imporditud kaubale on kehtestatud dumpinguvastane/tasakaalustustollimaksu meede ja tekib kahtlus, et kaup võib pärineda riigist, millele see on kehtestatud. A.TR-sertifikaati kasutatakse tolliliidulepinguga hõlmatud toodete vabas ringluses olemise tõendamiseks tollimaksuvabastuse kohaldamisel.

3.4.6.7. Muud sertifikaadid tolliformaalsuste täitmiseks

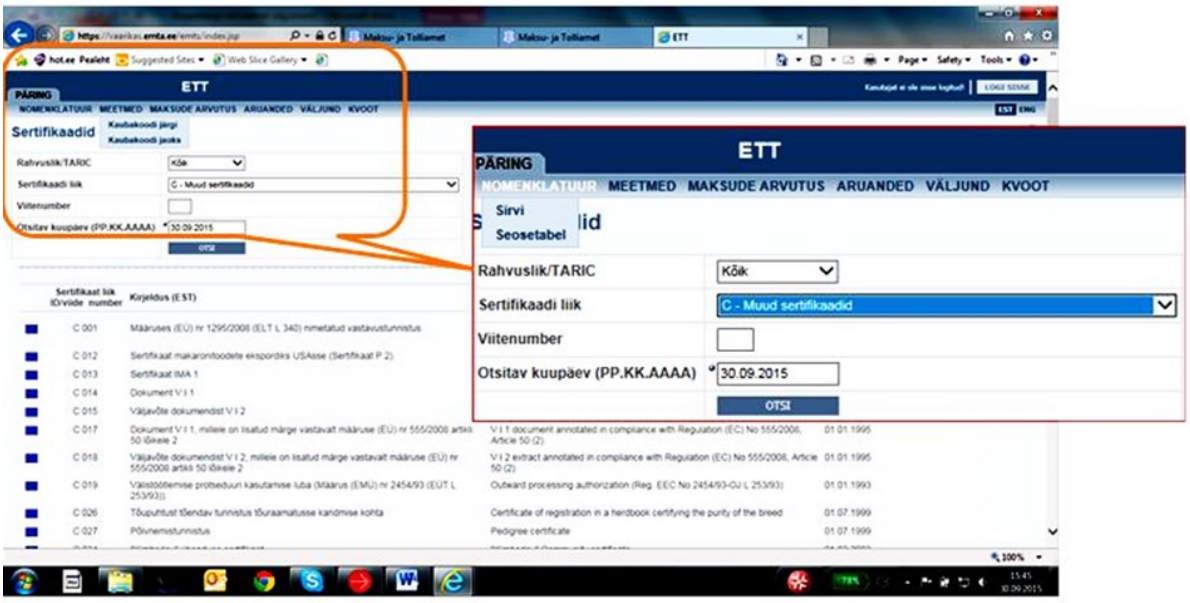
Muud Euroopa Ühenduse tollitariifistikuga (TARIC) ja Eesti tollitariifistikuga nõutavad dokumendid-sertifikaadid saab Eesti Maksu- ja Tolliameti kodulehelt ETT andmebaasist, valides töölaual: aruanded → sertifikaadid ja siis rippmenüüst vajalik sertifikaadi tüüp, mida on 25 tüüpi.

[75] http://www.emta.ee/et/toll-kaubavahetus/paritolu/soodusparitolu/uus-uldiste-tariifsete-soodustuste-kava-gsp-taiendatud

[76] Dokumendi vorm: http://www.emta.ee/sites/default/files/ariklient/toll-kaubavahetus/tollivormid/kauba-paritolu/vorm_a.pdf

[77] Päritolusertifikaatide GSP vormi A asendamisest: http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/paritolu/paritolutoenditest

[78] EÜ-Türgi tollikoostöö komitee otsuse nr 1/EÜ-/2006 artikkel 13, 26. juuli 2006, millega kehtestatakse EÜ-Türgi assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 üksikasjalikud rakenduseeskirjad (2006/646/EÜ), ELT 265, 26.9.2006 – parandus ELT L 267, 27.9.2006.



Näide: 3.17. Väljavõte ETT (Eesti tollitariifistiku) töölauast „sertifikaadid"[79]

3.4.7. Lähetuseelse kontrolli tõendid (*Preshipment Inspection Sertificates*)

Nähakse ette kaupade ostu-müügilepingus **importööri huvide kaitse** meetmena. Vajalik on eeskätt selliste lepingutingimuste korral, kus kaubariskid lähevad vastavalt tarnetingimustele importöörile üle eksportööri asukohamaal. Sellised Incotermsi tarneklauslid on eeskätt need, mis algavad tähtedega E, F, ja C. Samas võivad nende koostamist nõuda pangad juhul, kui on tegemist dokumendimaksetega. Tavaliselt koostab ülaltoodud tõendid erapooletu ekspert (ka „surveier") vabas vormis (juhul, kui kommertslepingus ei sätestata vormile nõudeid). Sellised tõendid võivad olla järgmised.

*3.4.7.1. Kvaliteeditunnistus ehk kvaliteedisertifikaat (***Quality Certificate***)*

Koostatakse ostu-müügilepingus kokkulepitu kontrollimiseks:

- baseerub ostja nõuetel ja sihtriigi reeglistikul;
- tavapäraselt kirjeldatakse vastavust sihtriigis kehtivatele standarditele;
- vorm lepitakse kokku ostu-müügilepingus.

*3.4.7.2. Kaalutunnistus (***Weight Certificate***)*

Koostatakse kahel põhjusel:

- sihtriigi infrastruktuuri nõuete kinnipidamise jälgimiseks või ostja huvide kaitseks juhul, kui lepingu objektiks on kaup, mille hinnakujundus baseerub kauba kaalul;
- koostatakse lähteriigis või olulisemates transiidisõlmedes. Tõend koostatakse ostu-müügilepingus ettenähtud vormi kohaselt või kasutatakse tüüpvormi (nt FIATA SIC).

3.4.7.3. Koguste loendid (pakendite loetelu)

On vajalik juhtudel, kui lepinguobjektiks on kaup, mille hinnakujundus baseerub loendataval kaubakogusel. Olenevalt lepinguobjekti omadustest ja eripäradest tulenevad erinõuetele vastavad tõendid (nt maakide korral radiatsiooni taset tõendav dokument jne).

Merenduses ja keerukamates intermodaalsetes ahelates nimetatakse selliseid erapooletuid eksperte surveieriteks (***surveyor***[80]*)* ja nende koostatud tõendeid surveieri tõenditeks (*survey sertificate*).

[79] https://vaarikas.emta.ee/emts/index.jsp
[80] *Surveyor* (ingl k) ülevaataja, järelvaataja, hindaja jne.

3.5. Rahvusvahelise kaubanduskoja tüüplepingud

Keeruliste rahvusvaheliste lepingute sõlmimiseks on Rahvusvaheline Kaubanduskoda välja töötanud rea tüüplepinguid[81], millest kasutatavaim on **Rahvusvahelise Kaubanduskoja rahvusvaheline ostu-müügitüüpleping**[82], mis võimaldavad lepingu sõlmimise protsessi tunduvalt lihtsustada. Analoogselt on välja töötatud terve rida muid tüüplepinguid.

Rohkem kasutamist leiavad järgmised.

- Rahvusvaheline jaotusturunduse tüüpleping.[83]
- Rahvusvaheline frantsiisi tüüpleping.[84]
- Rahvusvaheline alltöövõtu tüüpleping.[85]
- Rahvusvaheline kaubandusagendi tüüpleping.[86]

Rahvusvaheline ostu-müügitüüpleping koosneb kahest osast:

- lepinguobjekti ja lepingu sisu kirjeldavast osast (A) – punktid A-1–A-16 ja
- tüüplepingu tingimusi kirjeldavast osast (B), artiklid 1–14.

Kasutada tohib neid ainult koos.

Tüüpleping sisaldab vajalikke klausleid, mis ühel ostu-müügilepingul on vaja kajastada. Nende kajastamiseks kasutatakse Rahvusvahelise Kaubanduskoja väljastatud (publikatsioonides) soovitusi ja nende rakendamist, nagu tarneklauslid, dokumendimaksete reeglid, vajalikud dokumendid, arbitraaž jne. Kokkuvõtlikult võib öelda, et partneritel on vaja kokku leppida 16 lepingu sisu kirjeldavas punktis, seejuures võttes aluseks osas B kirjeldatud 14 artiklit kui lepingu tüüptingimused.

Lepingu koostamisel tüüplepingu tingimuste kohaselt on oluline, et lepingu koostamisel on arvesse võetud järgmised asjaolud.

- Lepingu objekt peab olema kirjeldatud selliselt, et puudub igasugune tõlgendamise võimalus nii koguse kui ka kvaliteedi osas.
- Lepingupartnerite riskid on jagatud õiglaselt. Mõeldud on asjaolu, et ostja kaubariskid ja müüja finantsriskid oleksid maandatud, olenemata valitud tarneklauslitest.
- Tarnetähtaeg ja muud ajakriteeriumid peavad olema lepingupartnerite poolt reaalselt täidetavad ja arvestavad lepingu realiseerimise keskkonnatingimusi.
- Maksetingimused peavad toetama müüja finantsriskide maandamist lähtuvalt lepingu muude tingimuste mõjust.
- Tarnetingimuste ja maksetingimuste valik mõjutab vajalike dokumentide valikut. Mõistlik on leping sõlmida selliselt, et sellega kaasneks võimalikult vähe bürokraatiat ja dokumentide vajadus lepingupoolte kohustuste täitmise tõendamiseks oleks optimaalne.
- Lepingu realiseerimine peab olema võimalikult lihtne, arvestades eksisteerivaid transpordisüsteeme ja nende võimalusi.
- Õiguskaitseks kokkulepitavad meetmed peavad olema vaadeldavas geograafilises ruumis ja õiguskeskkonnas realiseeritavad ega ole vastuolus lepingupartnerite äritavade ja traditsioonidega.

Vaatamata kirjeldatud asjaoludele ja nendega arvestamise võimalikule keerukusele, (eriti erinevate kultuuriruumide vahel sõlmitavate lepingute korral) lihtsustab tüüplepingute kasutamine lepingute sõlmimise protsessi tunduvalt. Samas saab mainida ka asjaolu, et kindla vormikohase lepingu läbimõtlemine ja sõlmimine välistab võimalikke vigu (eriti tüüpilisi vigu).

---

[81] Rahvusvahelise kaubanduskoja publikatsioonid on jälgitavad ja tellitavad aadressil: http://www.iccbooks.com/Product/CategoryInfo.aspx?cid=78.
[82] The ICC Model International Sale Contract. ICC Publication No. 556.
[83] The ICC Model International Distributorship Contract. ICC Publication No. 646 E.
[84] ICC Model International Franchising Contract *2nd Edition* ICC Publication No. 712E , 2011 Edition.
[85] ICC Model Subcontract *Commission on Commercial Law and Practice* ICC Publication No. 706, 2011 Edition.
[86] ICC Model Commercial Agency Contract – 2nd Edition ICC Publication No. 644 , 2002 Edition.

3.6. Euroopa Liidu sisene kaubandus

Euroopa Liit on vabakaubanduspiirkond ja eesmärgiks on sisekaubanduses võimalikult vähe piiranguid kehtestada. Erandiks on üksnes rahva tervist ja ökoloogilist tasakaalu kahjustavate tehingute jälgimine. Rahvuslikud erandid kehtivad üksnes käibemaksu osas ja eriti on kontrolli all aktsiisikaupade tehingud.

3.6.1. Erinõuded tehingutele loomse päritoluga kaupade ja taimedega

Vajalikud dokumendid on kirjeldatud käesoleva peatüki alajaotustes „Sanitaarnõuded Euroopa Liidu sisesel kaubavahetusel" (3.4.3.3) ja „Taimepass" 3.4.4.1.

3.6.2. Erinõuded aktsiisikaupadega tehingutele

Aktsiisikaubad on suure pettusohuga kaubad kõrgete maksumäärade tõttu. Nendest erilist tähelepanu omavad alkohoolsed joogid ja tubakatooted, samuti mootorikütused. Aktsiisikaupadega tehtud tehingud, eriti aga vedu on erilise kontrolli all seetõttu, et aktsiisid kehtestatakse ja rakendatakse nendes liikmesriikides, kus nad lähevad tarbimisse (analoogselt käibemaksuga) ja seetõttu kehtib liikmesriikide vahelises kaubanduses neile ajutine aktsiisivabastus.

Aktsiisikaupade liikumist Euroopa Liidu piires jälgitakse **aktsiisikaupade liikumise- ja kontrollisüsteemi** EMCS[87] (*Excise Movement and Control System*) abil, mis on infotehnoloogilise lahendusega süsteem, jälgimaks ajutises aktsiisivabastuses olevate aktsiisikaupade liikumist liikmesriikide vahel. Süsteemi puhul aktsiisikaupade saatelehe vormi AAD täidetakse elektroonselt. Veo ajal on kaubaga kaasas selle dokumendi väljatrükk. Võrreldes paberil põhineva süsteemiga, võimaldab EMCS:

- elektroonselt esitada, edastada, alla laadida ja kinnitada saatedokumenti (e-AAD);
- võimaldab teostada automaatset ja elektroonilist andmete kontrolli;
- täiustab siseturu funktsioneerimist, lihtsustades ühendusesisest aktsiisikaupade liikumist, tagades aktsiisikauba ringluse jälgimise reaalajas.

Selleks, et **erandjuhtudel** tagada veoste liikumine ja veo ajal järelevalveorganitele võimalus kontrolliks, väljastatakse vedajale asendusdokument. Paberkandjal dokument kannab nimetust „**Aktsiisi peatamise korra alusel toimuva aktsiisikaupade liikumise asendustoimingu saatedokument**[88]". Nõutud andmed tuleb sellel märkida samasuguste andmetega ja samas vormis nagu elektroonilises haldusdokumendis e-AAD. Saatedokumentidel peab olema täpne kaubakirjeldus vastavalt kaubakoodile (KN) ja kirjeldatud tagatise andja. Kirjeldatud on ka kõik veolepingus kirjeldamist vajavad andmed.

Aktsiisikauba Eestisisene vedu **aktsiisivabastuses** toimub selle kohta elektroonses infosüsteemis SADHES[89] koostatud **A-saatelehe** alusel või saatelehte asendava pabersaatelehe alusel ja veo ajal peab olema kaasas A-saatelehe väljatrükk või A-saatelehte asendav pabersaateleht. Aktsiisikauba veol kaasas oleva saatelehe väljatrükil peab olema selgelt eristatavalt märgitud maksuhalduri antud saatelehe number.

Aktsiisilaost lähetatud Eestisiseselt **ajutise aktsiisivabastuseta** aktsiisikauba kohustuslik saateleht on SADHESis menetletav **T-saateleht**. Aktsiisikaubaga peab selle veol olema kaasas T-saatelehe väljatrükk või T-saatelehte asendav pabersaateleht.

Täiendavate dokumentide vajadust aktsiisikaupade veol saab kontrollida EMTA-andmebaasist ETT → Aruanded → Sertifikaadid → Aktsiisiga seotud dokumendid.

---

[87] http://www.emta.ee/index.php?id=21249&highlight=Aktsiisikaupade,vedu.
[88] http://www.emta.ee/index.php?id=21248 → Aktsiisi peatamise korra alusel toimuva aktsiisikaupade liikumise asendustoimingu saatedokument.
[89] http://www.emta.ee/index.php?id=34194&highlight=SADHES.

Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid

1. Logistika Käsiraamat. Uuendatud pealkirjaga Logistika ja ekspordi Äripäeva Kirjastus. Tallinn. 2002–……
2. Jüri Suursoo. Tarneahela haldamine I ja II. Tallinna Tehnikakõrgkool. 2012 ja 2013.
3. Tarneklauslid Incoterms 2010. EMI EWT. 2010.
4. Bowersox, D. J., Closs, D. J. 1996. Logistical Management. Michigan: Michigan State University.
5. The ICC Model International Sale Contract. ICC Publication No. 556.
6. The ICC Model International Distributorship Contract. ICC Publication No. 646 E.
7. ICC Model International Franchising Contract 2nd Edition ICC Publication No. 712E, 2011 Edition.
8. ICC Model Subcontract Commission on Commercial Law and Practice. ICC Publication No. 706, 2011 Edition.
9. ICC Model Commercial Agency Contract - 2nd Edition ICC Publication No. 644, 2002 Edition.
10. Swedbank. Akreditiivid, inkassod ja pangagarantiid https://www.swedbank.ee/static/pdf/business/finance/trade/Hansa_A4_dokmaksed_est_UUS.pdf. 2012.

Seadusandlikud regulatsioonid

1. Eesti Vabariigi õigusaktid: https://www.riigiteataja.ee.
2. Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni konventsioon kaupade rahvusvaheliste ostu-müügilepingute kohta. 1980. aasta 11. aprillil Viinis.
3. Euroopa komisjoni õigus-, vabadus- ja turvaküsimuste Peadirektoraat. Kokkuvõte ühenduse õigusaktidest justiitskoostöö kohta tsiviil- ja kaubandusasjades. Luxemburg. Euroopa Väljaannete Talitus. 2009.
4. Võlaõigusseadus. Vastu võetud 26.09.2001. a ja jõustunud 01.07.2002.

Tagasi sisukorda

4. Logistika kui süsteem

Jelizaveta Janno

Teemad

- Logistika kontseptsioon
- Logistika vastutusvaldkonnad, allsüsteemid ja eesmärgid
- Logistika kavandamise terviktsükkel
- Varud kui logistika keskne tegur
- Info kui logistika keskne tegur
- Logistika kvaliteet ja selle juhtimine

4.1. Logistika kontseptsioon

Üks esimesi logistika määratlusi äri kontekstis pärineb Arch Shaw sulest aastast 1915, mille järgi logistika roll on nõudluse ja pakkumise vahele n-ö silla ehitamine. Selleks sillaks on kõigepealt osapooltel vaja teada üksteise olemasolust ning pakkumise ja vajaduse sisust, et seejärel jõuda tehinguni ning ületada sild nii geograafilise kui ka ajalise erinevuse üle. Seega võib logistikat juba oma sünnist pidada transpordi ja varude integreeritud juhtimiseks.

Siiski on mitmed hilisemad määratlused, eriti 1950ndatel ja 1960ndatel mõistnud logistikat oluliselt väiksemas ulatuses. Logistikat nähti pigem transpordi operatiivse korraldamise vaatenurgast, käsitledes vajadust optimeerida kulutusi, samas tähelepanu pööramata logistikale kui lisandväärtust loovale tegurile. Ballou sõnul „ei olnud logistika kaugeltki strateegide tööriist". Pigem oli logistika ebameeldiv kuluallikas. Asjaolule, et logistika võib olla ka olulise uue väärtuse allikas, hakati rõhku panema mõneti hiljem. Tagantjärele on Yuva kirjeldanud logistika arengut kui liikumist järjest suurema ulatuse ja integreerituse poole – esialgse kontseptsiooni „füüsilise jaotuse juhtimine" asendab „logistika juhtimine", mis seab kindlasti prioriteediks ka organisatsiooni materjalivoo sisendi ja väljundi ühtlustatud vaate. See asendub hiljem omakorda „tarneahela juhtimisega", kus on omavahel integreeritavate funktsioonide ja protsesside ulatus läinud veelgi laiemaks ning suurenenud on ka protsesside juhtimise komplekssus ja koordineerimisvajadus.

Järgmine, nelja aastakümne tagune logistika määratlus Hesket'ilt on üsnagi asjakohane ka tänapäeval: „Logistika on kõigi tegevuste juhtimine, mis võimaldavad liikumist ning nõudluse ja pakkumise koordineerimist, eesmärgiga luua ajalist ja kohalist väärtust."

Edasiselt on logistika roll majanduses pigem jätkuvalt tähtsustunud, olles mitmeti mõjutatud nii tehnoloogilisest kui ka majanduslikust taustsüsteemist. Tänapäevane logistika juhtimine on kompleksne küsimus mitmes dimensioonis: kogukulu juhtimine, reageerimine turu vajadustele ja vajaduste ettenägemine, varude juhtimine, väärtusloome kavandamine, protsesside kvaliteedijuhtimine ja ökoloogilise jalajälje juhtimine. Mõned peamised logistika arengut eelkõige indutseerinud tegurid on klientide vajaduste hajumine ning personaalse lähenemise osakaalu tõus; logistikakulude kasv ja volatiilsus; interneti- ja andmetöötlustehnoloogiate levik ning rakenduste pidev areng; veotehnoloogiate areng järjest suurema võimekuse ja efektiivsuse suunas ning majanduse globaliseerumine, turgude liberaliseerimine ja järjest suurenev väljasthankimise rakendamine. Kõik tegurid on nõudnud suuri muutusi jaotuskanalite konfiguratsioonides, mille tulemusena on suurenenud muu hulgas erinevatele turuniššidele keskendumine ja püüd laovarusid minimeerida või rakendades tellimuspõhiseid mudeleid, üldse vältida.

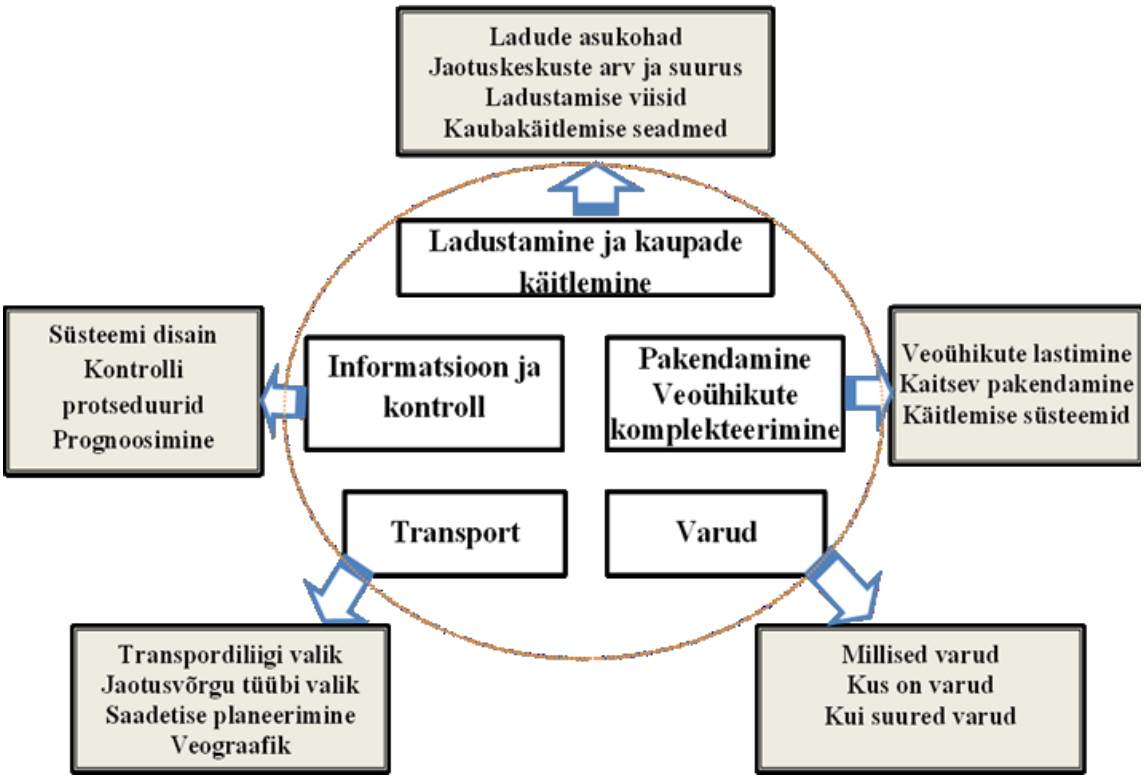
Quayle'i järgi tugineb logistika süsteemne käsitlus juba 1950ndate süsteemiteooria alustele, kui mõisteti, et keerukaid süsteeme ei saa käsitleda lihtsalt komponentide segregeeritud analüüsi summana. Logistika süsteemne vaade on mõneti põhimõtteliselt vastu protseduurilisele vaatele, kuna viimane ei võta piisavalt arvesse põhjuslikke seoseid osisfunktsioonide vahel. Logistika süsteemses käsitluses on võtmekohal informatsioon. Gligori ja Holcombi järgi on logistilise

informatsiooni haldamise suutlikkus võtmetegur, mis võimaldab vahetut logistilist võimekust nõudluse ja pakkumise ühendamisel.

Ghiani on kasutanud terminit „integreeritud logistika", mis viitab logistika süsteemsele visioonile ja koordineeritud funktsioonidele logistilistes ahelates osalevates organisatsioonides. Selle lähenemise järgi on integreeritud logistikal kaks paralleelset eesmärki – tervikliku süsteemi efektiivsus ja unikaalse väärtuspakkumise loomine. Pfohl on logistika olemust mõtestanud läbi viie logistilise mõtlemise printsiibi. Nendeks on väärtuse ja kasulikkuse mõtestamine, süsteemne mõtlemine, kogukulupõhine mõtlemine, teenindusele orienteeritus ja üldine püüd efektiivsuse poole. Mõnes käsitluses on logistikal üldine sooritusvõime kavandamise ja juhtimise tähendus, mis ulatub üle toote elutsükli, alates loomefaasist ning lõpetades tarbimise ja tarbimisjärgsete protsessidega. Blanchard on rõhutanud logistika seost tervikliku kuluefektiivsusega. Tema järgi on tegelik kuluefektiivsus vahetult seotud sellega, kuidas organisatsioon täidab oma missiooni ja osutab elutsükliülese kuluanalüüsi vaate olulisusele. Selles vaatenurgas on logistika huviorbiidis ka toodete disainimine, kuna just selles faasis tehakse põhimõttelised otsused, mis oluliselt mõjutavad terviklikke elutsükli kulusid. Elutsükli kuludega haakub n-ö kogukulude jäämäe mudel, mis viitab asjaolule, et terviklikud elutsükli kulud ei väljendu pelgalt vahetute omanditehingute hindades, vaid sisaldavad paljusid otseseid ja kaudseid logistilisi kulusid, nt varude hoidmisega seotud kulud või teeninduskulud.

4.2. Logistika vastutusvaldkonnad, allsüsteemid ja eesmärgid

Rushtoni järgi[90] on operatiivsel tasandil logistika skoobis viis vastutusvaldkonda: transport, laondus, laovarud, pakkimine ja pakkeühikute moodustamine ning informatsioon ja protsesside kontroll.



Joonis 4.1. Logistika allsüsteemid

Logistika integreerimise ulatus hõlmab kindlasti materjalivoogu ja infovoogu. Mõned autorid käsitlevad paralleelselt olulise dimensioonina ka rahavoogu. Kui mõnedes käsitlustes piirdub logistika mõiste käsitlus ühe äriorganisatsiooni poolt kontrollitava ulatusega, siis alternatiivina on

[90] Rushton *et al*. Handbook of Logistics and Distribution Management, 4th edition, 2010

logistikat samastatud ka tarneahela juhtimisega, mis vaatleb voogu läbi kõikide toote loomevõrgustikus osalevate ettevõtete.

Langevin ja Riopel on pakkunud välja mudeli logistikaotsuste kategooriatest (joonis 4.2), mis kokku koosneb 48 alamsüsteemist.

Tabel 4.1. Logistika otsustuste tasandid

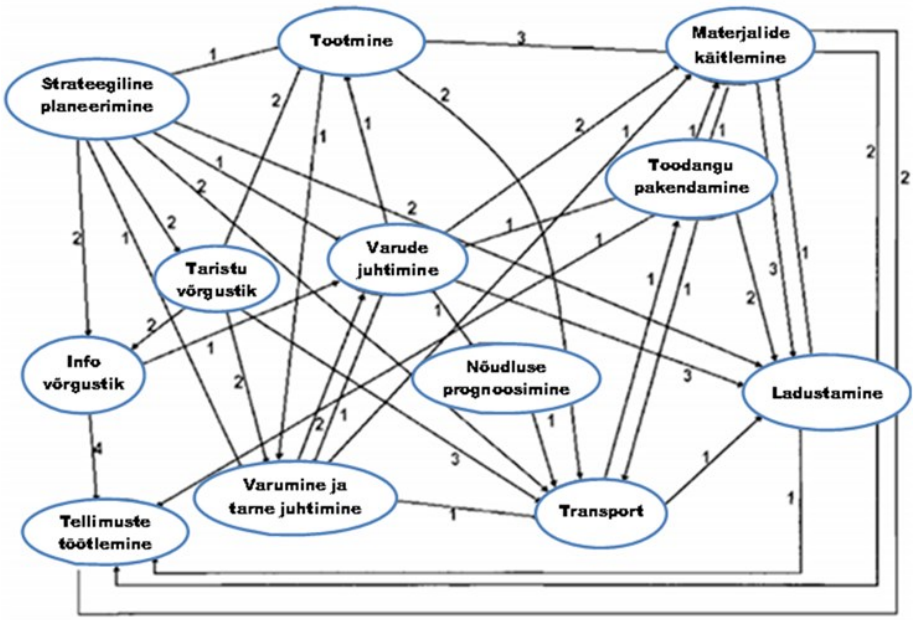
Strateegilise planeerimise tasand
Võrgu tasand • Taristu ehk rajatiste võrk (*Physical Facility – PF Network*) • Kommunikatsiooni ja info võrk (*Communication and Information C&I Network*)
Operatiivne tasand: • nõudluse prognoosimine; • varude juhtimine; • tootmine; • hankimine ja tarne juhtimine; • transpordi korraldamine; • toodangu pakendamine; • materjalide käitlemine; • ladustamine; • tellimuste töötlemine.

Operatiivsed komponendid on paljuski sarnased eelneva loeteluga, aga lisaks on autorid välja toonud ka tootmisotsuste kavandamise ja nõudluse prognoosimise. Kõrgema tasandi moodustavad võrgu taseme otsused ehk taristu otsused. Taristuks on füüsiline tarneahela sõlmede võrk ning väljakujunenud äriprotsesse võimaldavad kommunikatsiooni- ja IT-lahendused. Kõrgeim tasand kuulub strateegilisele kavandamisele – kesksel kohal on siin sooritusvõime eesmärkide formuleerimine, klientide vajaduste ja teenuse karakteristikute mõtestamine ning organisatsioonilise tarneahela formatsiooni valik – kuivõrd rakendatakse vertikaalset integratsiooni, kuivõrd väljast tellimist.

Detailsed allsüsteemid on loetletud veebis kättesaadavates materjalides. Järgmisel joonisel on esitatud Langevini ja Riopeli[91] visualiseeritud peamised seosed allsüsteemide vahel.

Süsteemse juhtimise üks tähtsamaid lähtekohti on arusaam, kuidas allsüsteemid üksteist mõjutavad.

[91] Täpsem kirjeldus: Logistics Systems: Design and Optimization redigeeritud; Andre Langevin, Diane Riopel.



Joonis 4.2. Erinevate logistiliste otsuste vahelised seosed

Tabel 4.2. Mõnede logistikas tehtavate kompromisside mõju ettevõtte tegevusele

Kompromiss	Finantseerimine	Tootmine	Jaotamine	Turundus
Pikem tootmistsükkel	Madalamad kulud tooteühikule	Madalamad kulud tooteühikule	Nõuab suuremaid varusid	Madalamad hinnad
Vähem ladusid	Vähendab kulusid	Ei mõjuta	Lihtsam logistiline struktuur (võrk)	Teenuste aeglustumine ladude kauguse suurenemise tõttu
Väiksemad valmistoodangu varud	Vähendab kulusid	Lühem tootmis-tsükkel suurendab tooteühiku kulusid	Ei nõua ladude arvu suurendamist	Kliendil väheneb toote kättesaadavus
Väiksemad tooraine ja komponentide varud	Vähendab kulusid	Vähemefektiivne tootmine laovarude piiratuse tõttu	Madalamad nõuded ladustamisele	Ei oma otsest mõju
Väiksemad kulutused transpordi-pakenditele	Vähendab kulusid	Ei mõjuta	Kõrgendatud nõuded transpordi-viisi valikule	Suurendab jaotusvõrgus kaubakahjustusi
Vahendatud laojärelevalve	Kulude kokkuhoid madalamate järelevalvekulude tõttu	Ei mõjuta	Vähendab jaotusvõrgu efektiivsust	Kahjud müügil komplekteerimis-raskuste tõttu

Logistika kõige üldisemaks missiooniks on nimetatud tasakaalu leidmist parima väärtusloome ja optimaalse kogukulutaseme vahel, arvestades, et rakendatav ärimudel peab olema ka jätkusuutlik ning mõistlikult kaitstud riskitegurite eest. Logistika eesmärke saab käsitleda erinevatel juhtimistasanditel. Operatiivselt, st ühe konkreetse tellimuse ja tarne kontekstis mõistetakse logistika rolli tavaliselt 7R- (ehk eestipäraselt 7Õ-) mudeliga: õige toode õiges koguses õigel ajal, õiges kohas, õiges konditsioonis, õigele kliendile ja õigete kuludega. Kui aga mõista logistikat kui terviklikku teenuse kogemust, käivad siia juurde asjaolud, nagu klientide vajaduste õige

mõtestamine ja segmenteerimine, õige teenuse karakteristikute defineerimine, õige infolahenduste rakendamine, õige teenusekogemuse pakkumine, õige paindlikkus ja õige strateegialoome. Kaudsemas tähenduses ei saa mainimata jätta ka õigeid kompetentse ja personalipoliitikat ning õigeid analüütilisi meetodeid ja koostöömudeleid.

Harrison ja van Hoek on liigitanud logistika eesmärke „tugevateks" ja „pehmeteks". Tugevaid eesmärke on selles mudelis viis:
1) kvaliteet;
2) ajafaktor;
3) terviklik kulude vaade;
4) usaldusväärsus ja kontroll varieeruvuste üle;
5) paindlikkus ja võimekus kohaneda muutuvas keskkonnas.

Kvaliteet tähistab õigete toodete kohalejõudmist ilma kahjustamata, aga laiemas tähenduses ka teenuse kvaliteedi asjaolusid, mis teistes punktides ei kajastu, nt vastavad kaasnevad teenused ja õige dokumentatsioon. Ajafaktor tähistab tellimistsükli kiiruse vastavust kliendi ootustele. Oluline on siin rõhutada, et tellimistsükkel algab hetkest, kui kliendil tekib kindel ostusoov ja lõpeb kliendile üleandmisega – puhas füüsiline tarneaeg on vaid väike osa terviklikust tellimistsüklist.

Kulud tähendavad, et kliendi teenindamisega seotud kogukulud peavad olema mõistlikult eelarve piirides ja võimaldama terviklikku kasumlikkust. Kulud selles tähenduses ei ole vaid vahetud logistika otsekulud, nagu transport ja sadama- või tollimaksud, vaid ka administreerimise kulud ning vajadusel reageerimise ehk n-ö vigade parandamisega seotud kulud. Kulude all tuleb käsitleda ka kaudseid varudega seotud kulusid – nii varude hoidmise kulukust kui ka potentsiaalsete tarneaukude negatiivseid majanduslikke tagajärgi ehk puuduliku laovaru kulusid.

Usaldusväärsus viitab, et kuigi teatavat varieeruvust tuleb aktsepteerida logistilistes protsessides, peab eksisteerima pidev kontroll, et „plussi-miinust" võimalikult minimeerida. Kui teenuse kvaliteeti ja ajafaktorit saab mõõta kindlate suhtarvudega, näiteks 95% tarnetest toimetati kohale õigeaegselt ja 98% tarnetest ei esinenud mingit kaubakahju, siis varieeruvuse vaatenurk esitab küsimuse – kui ootustele mittevastav sooritus ikkagi esines, siis kuivõrd suur oli möödalaskmine ning mis on sellega seotud kulud ning kuivõrd suur on kliendi rahulolematus?

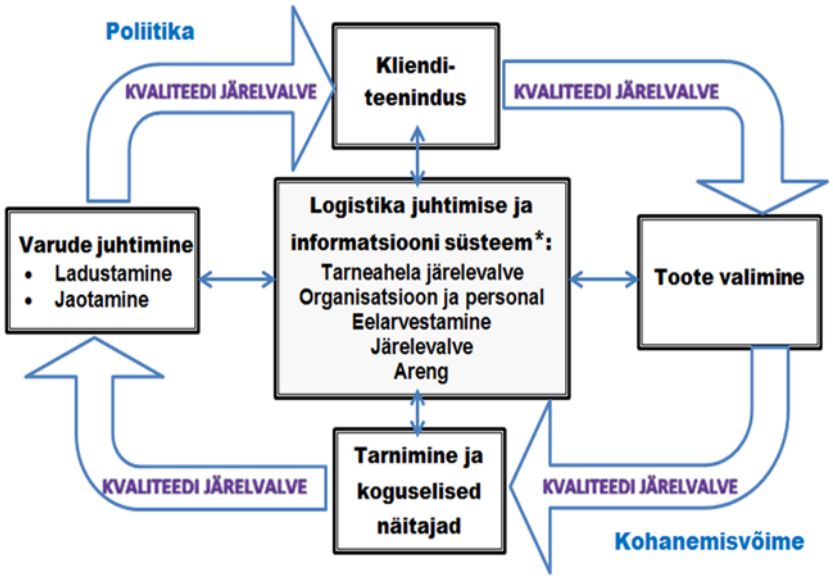
Paindlikkus tähistab organisatsiooni võimekust reageerida ettenägematutele olukordadele. Paindlikkust saab arendada korraliku riskijuhtimisega, protsesside analüüsi ja tagavaraplaanidega, nt alternatiivsete tarneallikate kasutamine.

Lisaks eespool mainitutele on Harrisoni ja van Hoeki järgi „pehmeteks" eesmärkideks kliendi kindlus ja teenusekogemusega rahulolu ning kliendi andmete turvalisus.

4.3. Logistika kavandamise terviktsükkel

Nagu igale keerukale süsteemile omane, vajab ka logistika kavandamist eri tasanditel ja erinevate allsüsteemide plaanid vajavad omavahel sünkroniseerimist. Näiteks müügiprognoosi kohendamine võib tähendada muutusi tootmisplaanis, mis omakorda võib oluliselt mõjutada sisendlogistikat ja ostuplaane. Nagu eelmine peatükk viitas, siis logistika füüsilisse võrgustikku uute sõlmede lisamine võib tähendada kõigi operatiivsete plaanide muutumist ja isegi anda infosisendit uuteks suunamuutusteks strateegilisel tasemel.

Logistika tähtsamate otsuste omavahelisi seoseid on modelleeritud mitmeti. Ühe lähenemise järgi on logistika kavandamise tähtsaimad osad toodete valik, nõudluse prognoosimine ja sellel baseeruv sisseost, jooksev laovarude optimeerimine ning klientide teenindamine. Tegemist on tsükliga – klienditeeninduse ja kliendi tagasiside analüüsi üks eesmärke on leida uus vajadus, mida võiks modifitseeritud tootevalikuga täita. Sõltuvalt tegevusharu omapärast võib selline kavandamise tsükkel toimuda regulaarsete intervallide tagant või ka pideva tsüklilise protsessina.



Joonis 4.3. Logistika tsükkel[92]

Klienditeeninduse kui protsessi lähtekohaks on, et iga tegevus peab andma mingisugust tunnetatavat lisaväärtust ja iga toote kohta on teenindustase ning kliendi rahulolu tase mõõdetav suurus. Logistilise teeninduse analüüsi juures on oluline paralleelselt uurida, milliseid tooteid võiks veel klientidele müüa ja milliste lisateenuste portfelli lisamine on kaalumist väärt. Uute toodete lisandumine võib olla ka selgelt piiritletav ja fokuseeritud juhtimisega projekt.

Rutiinne ostutegevus saab toimuda põhimõtteliselt vaid kas tellimus- või prognoosipõhiselt. Viimasel juhul on vältimatult oluline nõudlust prognoosida nii kvantitatiivsete kui ka kvalitatiivsete vahenditega. Prognoose tehakse ka erinevate horisontidega – nt lühiajaline prognoos vahetuks täitmiseks ja pikaajaline suunis indikatiivselt taktikaliste ning strateegiliste otsuste langetamise sisendiks. Prognoosimise juures on iseloomulik asjaolu, et tehtud prognoosi täpsust saab alati tagantjärele hinnata. Selle eesmärgiks on anda vahetut sisendit nii uue prognoosi tegemisele (kas esineb trend?) kui ka põhimõtteliselt hinnata kasutatava prognoosimudeli adekvaatsust (kas äkki hindame vajadust krooniliselt üle või hoopis alla?). Sõltumata keskkonnast on prognoosimise juures alati eesmärgiks arvesse võtta hooajalisust ja tuvastada teatav trend. Kõik muu, mida ei saa selgitada trendi ega hooajalisusega, on lihtsustatult võttes andmemüra.

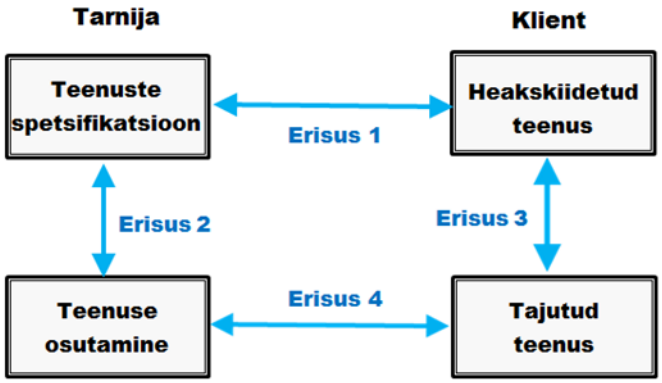
Ostutegevus vajab analüütilist infot müügiprognoosidest, laoseisust ja tootmise korral ka tootmisplaanist. See info koos varudega seotud kogukulude analüüsiga on omakorda peamine infosisend laovarude juhtimisse – eelkõige kesksetele küsimustele „millal ja kui palju osta?" ning „millist puhvervaru on mõistlik hoida?" vastamiseks. Prognoosides, ostus ja laovarude juhtimises tehtud otsused on kõik olulised tegurid, mis mõjutavad lõppklientide teenindamise taset. Teenindustaset mõjutavad loomulikult veel loendamatu hulk väliseid tegureid ja ettevõtte enda vahetu tarnevõimekus. Samas võib aga väita, et suurem osa ebarahuldavast klienditeenindustasemest on seotud just halbade prognooside ja varude juhtimise otsustega.

Eelmist mudelit täiendav analüütiline tsükkel on tuntud kui klienditeeninduse hälbeanalüüs *(gap*[93]*-analüüs)*. Selle lihtsustatud versioon on järgneval joonisel. Siin ei ole protsessid visualiseeritud nurgakividena, vaid analüütilised pingutused väljenduvad nelinurga külgedena – külg tähendab, et vastava „tühimiku" täitmiseks tuleb teha pidevat andmekogumist, analüüsi, tulemuste koordineerimist ja selle põhjal logistika süsteemi konfigureerimist.

- **Erisus 1** on erisus kliendi ootuste ja tarnija võimaluste vahel.

[92] **Logistics Management and Information System* (LMIS)
[93] *Gap*-analüüs põhineb ootuste ja võimaluste erisust kirjeldaval analüüsil.

- **Erisus 2** on teenuste sisu ja teenuste osutamise vahel.
- **Erisus 3** on teenuste ootuste ja saadud teenuste (tajutud teenuste) vahel.
- **Erisus 4** on teenuse osutamise ja tajutud teeninduse vahel.



Joonis 4.4. Erisuste analüüsi lihtsustatud mudel

Joonis algab kliendi ootustest, mis esinevad nii toote või toodete kui ka kogu kaasneva tarneteenuse ja ka muu teenusevõimekuse kohta. Ootuste kaardistamine eeldab pingutust turuuuringute ja kliendikäitumise vallas. Loomulikult võivad iga kliendi ootused olla ka pisut erinevad, nii et kaardistamise järgmine samm on analüüsitud kliendibaas segmenteerida ja otsustada, millistele segmentidele võiks milliste toodete ja teenuste konfiguratsioon olla sobilik ning ettevõttele kasumlik. Seega kliendi ootuste ja organisatsiooni teenuse spetsifikatsiooni ehk n-ö deklareeritava lubaduse vahel võib olla üsnagi suur tühimik. Esiteks on võimalik, et kliendi ootusi tõlgendatakse ekslikult. Teine veakoht on valedel alustel klintide rühmitamine. Kolmas probleem seisneb potentsiaalsete teenuse konfiguratsioonide ekslikus tulu-kulu analüüsis – mitte alati ei pruugi kõigi alternatiivsete teenuselahenduste kulukus ega ka reaalselt sooritatav teenustase olla piisavalt hästi prognoositav, rääkimata optimaalse hinna määramisest.

Teine põhimõtteline tühimik on teenuse spetsifikatsiooni ja tegeliku teostamise vahel. Ühelt poolt on nüüd „kirjas", mida klientidele lubatakse. Teiselt poolt toimub aja jooksul mudeli realiseerimine, mille kohta on loodetavasti olemas piisavalt infot, et teenust igakülgselt mõõdistada. Seega tühimik nr 2 esineb siis, kui ettevõtte teenuse mõõdistamine on vigane või mittetäielik. Kahjuks on logistika selles osas sageli just suurem väljakutse, kuna mõnikord on firma ja kliendi vahel mitmed kolmandad osapooled, kelle menetletavate tarneprotsesside teenustase ei pruugi alati olla täpselt fikseeritav.

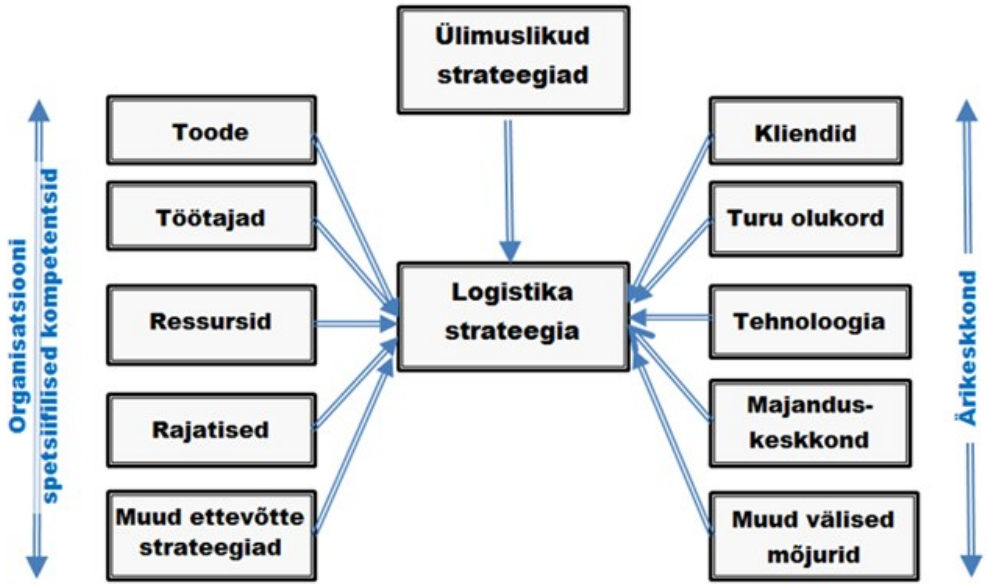
Siiski, teenuse mõõdistamissüsteem peab olema nii hea kui võimalik. Mõõdistamise ebatäiuslikkust väljendabki sisuliselt kolmas tühimik – erinevus selle vahel, mida pakkuja oma teenusest arvab ja mida klient tegelikult teenusest arvab. See erinevus tuleb ületada professionaalse tagasiside uurimise ja analüüsiga. Siiski ei pruugi ka see ideaalselt funktsioneerida. Näiteks võib tuua olukorra, kus klient on küll pahane või pettunud, aga ei anna sellest teenusepakkujale teada, sest on temaga edasise suhtlemise juba välistanud.

Nelinurga viimane külg viitab, et ilmselt ei ole võimalik vältida kõiki erinevusi kliendi ootuste ja tema tegeliku tarne- ja teenuskogemuse vahel. Siiski on selles küljes oluline keskenduda kliendi „taluvuse" piiride mõtestamisele – milline erinevus on kategoorias „ikka juhtub, pole viga"; milline on aga selge negatiivse emotsiooni alus, mida vältida ning mille esinemisel siiski olla valmis ka vabandama ja pakkuma lahendusi olukorra rahustamiseks.

Samuti on siinkohal oluline ajafaktor – vahepeal muutuvad kliendid, konkureerivad pakkumised ja laiem tegevuskeskkond, seega tuginemine üle aasta vanadele kliendi ootuste andmestikule võib olla eksitav. Seega oleme tagasi esimeses ruudus. Ka sellise tsükli järgi peaks analüüs ideaalis toimuma pidevalt ja küsimus ei ole sugugi selles, kas logistika kavandamisel rakendada esimest või teist

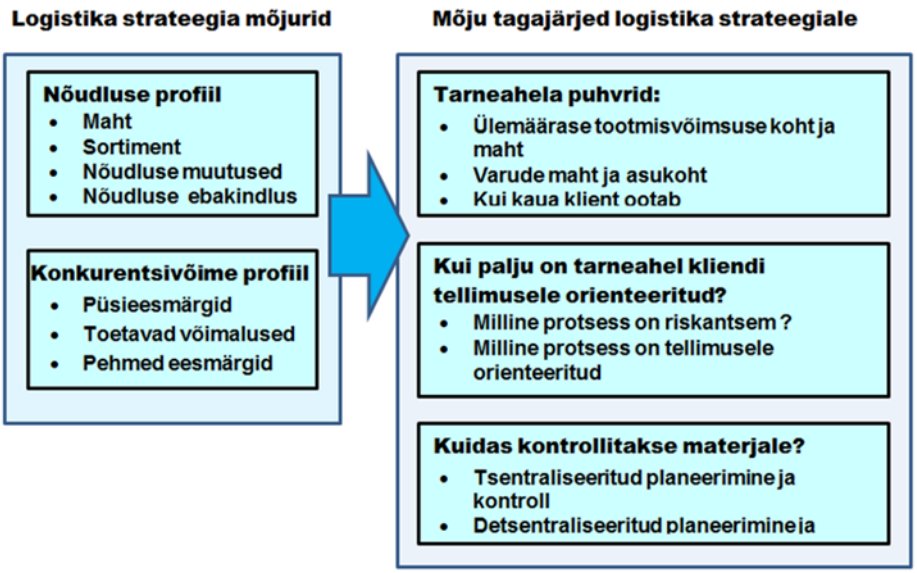
tsükli loogikat, vaid pigem on tegemist üksteist täiendavate tsüklitega, mille analüüs toimub paralleelselt.

Esimene tsükkel puudutas olulise komponendina tootevalikut ja teine tsükkel teenuse spetsifikatsiooni. Mõlemad otsused on olemuselt strateegilise tähtsusega, kuna nad hõlmavad potentsiaalselt suuri riske ning mida ei saa kergekäeliselt ja lühiajaliselt teatavate kulutuste ja kahjude riskideta „katsetada". Peamisi sisendtegureid ärikeskkonnast, mida logistika strateegia formuleerimisel arvesse võtta, on Waters modelleerinud järgmiselt.



Joonis 4.5. Logistika strateegia koostamise mõjurid

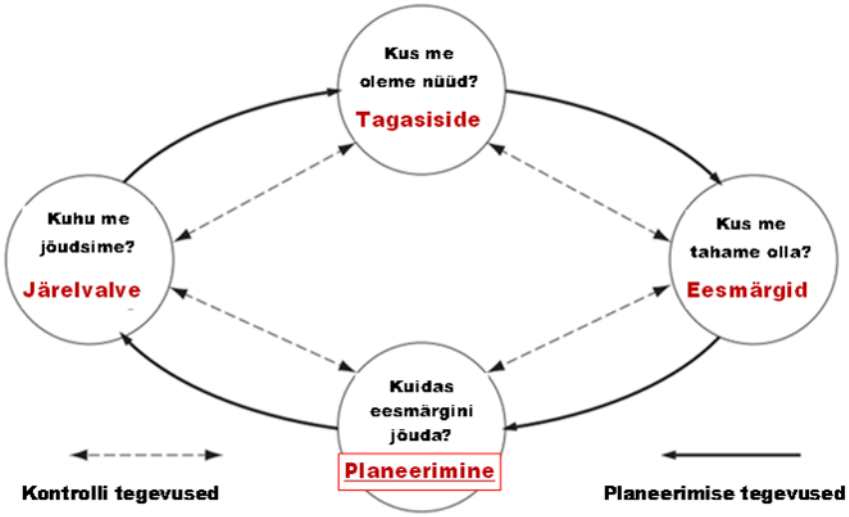
Eelnevat lähenemist täiendavalt on Harrisoni ja van Hoeki[94] järgi logistika strateegia peamised mõjurid seotud nõudluse profiiliga ja konkurentsiprofiiliga, kusjuures detailsemalt on tähtsaim fookus materjalivoo kontrollimisel, mida on võimalik saavutada kas tellimispõhiste lahenduste võimalikkuse kaardistamisega või siis alternatiivina optimaalsete puhvervarude suuruse määratlemisega.



Joonis 4.6. Strateegia mõjurid ja nende tagajärjed logistika strateegias

[94] A. Harrison, R. Van Hoek. Logistics Management And Strategy. Competing Through Supply Chain. 3rd edition, 2008.

Lõpetuseks, ka logistika kavandamisel tasub jälgida tavapärast strateegilise juhtimise kavandamise tsüklit, mille järgi korralik arendustegevus saab toimuda vaid siis, kui:
a) organisatsioon teab oma praegust reaalsust – positsiooni turul, kliente, teenuse taset jne ning
b) on selge, kommunikeeritud ja kooskõlastatud arusaam sellest, kuhu tahetakse ajaliselt defineeritud tulevikus välja jõuda ehk eesmärgid logistilise teenuse taseme, kulude, kliendibaasi, turuosa, konkurentsipositsiooni jne suhtes.
Soovitud eesmärkide sihis liikumiseks peab olema täpselt määratletud ka tegevuskava – milliseid muudatusi teenustes, toodetes tehakse ja millised investeeringud ette võetakse.



Joonis 4.7. Planeerimise ja kontrolli tsükkel

Iga tegevuskava vajab ka monitooringut, mille väljundiks on valideerida praegust trajektoori või edastada korrigeerivat tagasisidet. Seega on ka see tsükkel ideaalis pidev – hetke „asupaik" muutub, loodetavasti õiges suunas, samas muutub „maakaart" nii sihtpunktide kui ka liiklusolude mõttes, nii et vajadus orienteerumise järele ei lõpe.

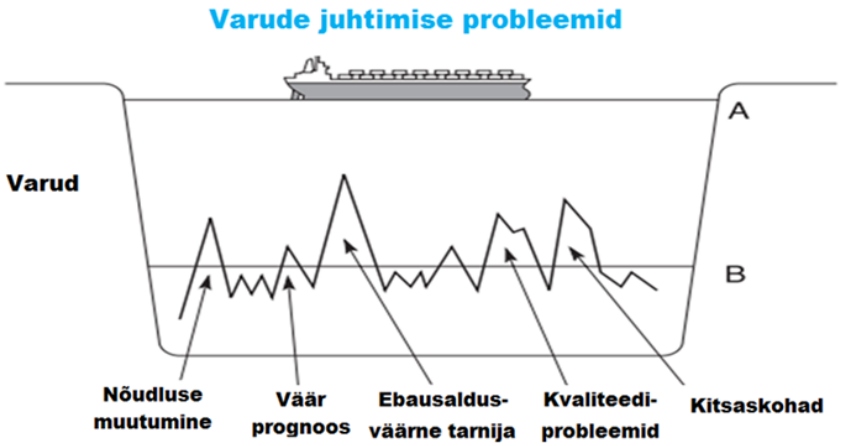
4.4. Varud kui logistika keskne tegur

Varud on logistika keskne tegur, kuna varud võimaldavad tagada kõrget teenindustaset, ent on samas mitmete otseste ja kaudsete kulude allikaks. Mida kõrgemat kättesaadavuse taset soovitakse pakkuda, seda rohkem tuleb tavapärasele prognoositud varude kogusele lisada puhver- ehk turvavaru. Kuna aga nõudlus võib olla varieeruv ja tarned ajaliselt, koguseliselt või ka kvaliteedi poolest ebausaldusväärsed, võib kõrge saadavuse tagamine nõuda ebamõistlikult suuri turvavaru komponente. Kui tegemist on valdkonnaga, kus lisanduvad tehnoloogilised arengud turul või kus toode küll moraalselt ei vanane, aga teeb seda füüsiliselt (valdav osa FMCG- ehk lihtsalt öeldes toidukaupu), on märkimisväärse turvavaru lisamine problemaatiline või üldsegi välistatud. Tarneaukude ehk kauba defitsiidi olukord võib aga tähendada kaotatud müüki, vähenevat tarbija lojaalsust ja mainekaotust, mõnikord äriklientide puhul ka leppetrahve, tootmise puhul aga ka tootmisseisakuid.

Varude juhtimine on logistikas üks keskseid otsuseid ka sellepärast, et sellega tegelevad põhimõtteliselt kõik kaubandus- ja tootmisettevõtted tarneahelates. Kui transporti ja ladu saab sisse osta, siis varude juhtimise sisseostmine kolmandalt osapoolelt on küll võimalik, ent oluliselt problemaatilisem. (Pigem võidakse kokku leppida VMI- ehk tarnijapoolse laovarude juhtimise korralduses). Varude juhtimine kätkeb ka suurt riski ning on ettevõtte turu tunnetamise proovikivi – kas organisatsiooni prognoos peab paika ja ta suudab edukalt nõudlust ja pakkumist varude abil sünkroniseerida või mitte. Sisseostetavat transporti või ka laotegevust on võimalik lepinguliselt reguleerida ja sealseid riske kindlustada. Varude juhtimise vigade vastu aga kindlustada pole võimalik. Pigem on varud ise kujundliku kindlustuse eest – aga see kindlustus võib olla ebamõistlikult kallis.

Kui bilansiliselt on varud üks osa ettevõtte väärtusest (mille likviidsuse tase ei pruugi küll alati kõrge olla), siis võib ka väita, et tunnetuslikult õigem oleks varusid mõtestada kui kohustust – kohustust iseenda ees, tagada, et hankeplaani aluseks olnud prognoosid ka tõepoolest realiseeruksid ning kui vaja, siis seda müügitoetusega n-ö järele aidata, kui prognoos on olnud tegelikust nõudlusest suurem.

Seega on mitmeid motiive varude taseme vähendamiseks: turu dünaamika, innovatsiooni surve, lühike riiuli-iga jne. Jaapani ärikultuuri üks alusprintsiipe suhtub varudesse kui raiskamisse ja väidab, et varud on ise probleem, mille taha peituvad protsessides esinevad probleemid. Kui varusid jõuliselt vähendada, tulevad tegelikud probleemid esile ja alles siis saab nendega tegelema hakata – eesmärk on näidata, et kui protsessid viia ideaalilähedaselt ennustatavaks, puudub vajadus turvavarude kui n-ö rumala inimese kindlustuse järele. Varude metafooriks tuuakse sageli vee taset jões. Vee kõrge tase võimaldab küll laeval probleemideta sõita, aga keegi ei tea, kas põhjas üldse kive on või kui suured need on. Alles siis, kui vee taset märgatavalt alandada, tulevad kivid nähtavale. Alguses jääb tõepoolest laev kinni, aga tegemist on n-ö tulevikuinvesteeringuga – lõpuks läheb paremaks, kui oli alguses.



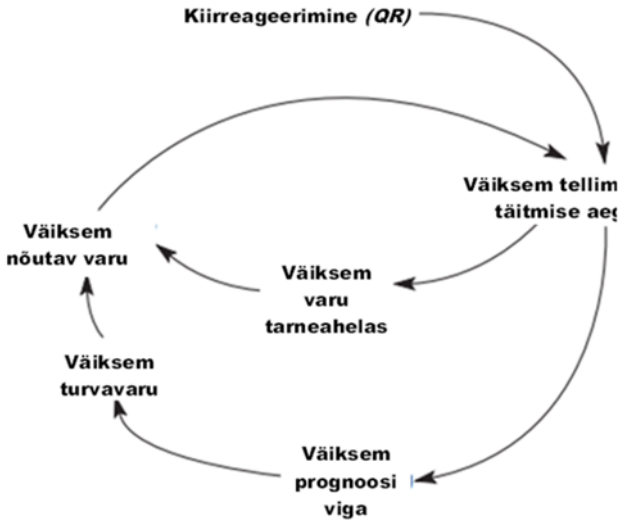
Joonis 4.8. Varude juhtimise probleemid[95]

Oluliselt on võimalik turvavaru vajadust vähendada, kui õnnestub tarneprotsessi (tootmises ka tootmisprotsesside) varieeruvust vähendada ja sooritust ning väljundit paremini kontrollida. Viimastel aastakümnetel on oluliselt paranenud firmade IKT-alane võimekus, mis tähendab muu hulgas, et protsessid on täpsemini kavandatavad, alternatiivtarnijatest on parem ülevaade ja varud on paremini kättesaadavad ka siis, kui ise varu ei omata. Sellele viitab kõnekujund „ratastel ladu", mis tähendab, et ka teel olevat saadetist võib käsitleda võrdväärselt juba laos oleva varuga, kui tarne kohalejõudmist saab piisavalt täpselt ette ennustada. Et tänapäeval on ka logistika kavandamiseks ja juhtimiseks ettevõtete käsutuses paremad analüütilised vahendid kui kunagi varem, tähendab kõik see, et varude vähenemiseks on nii väline sund kui ka potentsiaalne sisene võimekus. Sellest tulenevalt on mõistetav, et enamik logistika ja tarneahela juhtimise modernseid kontseptsioone käsitleb varusid just varude taseme minimeerimise võimaluse prisma läbi (tegemata teenindustaseme osas kompromisse).

Varude vähendamise initsiatiividest on kasu ettevõttele vahetute seonduvate kulude vähenemises (vähem hoidmiskulu ja seotud kapitali alternatiivkulu, samuti väiksemad riskikulud – vähem mahakandmist või suuri allahindlusi). Teiselt poolt, akadeemilised kontseptsioonid käsitlevad tihtipeale just olukordi, kus parem kontroll protsesside üle tähendab paralleelselt nii üleliigse varu vältimist kui ka puudujäägi olukordade vähendamist. Kui varustamisega seotud protsesse saab täpsemalt kavandada, tähendab see ka kauba defitsiidi osakaalu vähenemist, mis tähendab, et „kaotatud müüki" on vähem ja käivet seega rohkem. Teenindustaseme tõus võib mõjuda positiivselt ka firma mainele.

[95] Logistics and supply chain management: greating value-adding networks; Martin Christopher

Kui ettevõte arendab oma sisendlogistikat nii, et tellimiskogused tarnijale on väiksemad, aga sagedasemad, tarned kiiremad, koostöö hea ja värsket infot nõudluse kohta jagatakse ka tarnijaga, võib see tähendada, et ka tarnija suudab seeläbi oma varusid vähendada – kasu on mõlemale poolele. Sellist initsiatiivi tuntakse kui kiirreageerimist ehk QR (*quick response*). Kui niiviisi liigub tarneahel tervikuna paremini koordineeritud ja nõudlusega sünkroniseeritud voo poole, tähendab see, et ka tulevikus on väiksem risk protsesside ebakindluse suhtes, mistõttu vaatlusaluse tarneahela läbimisaeg võib veelgi paraneda, see aga omakorda uuel ringil tähendab, et nüüd on selles tarneahelas tervikuna veel vähem varusid ja nendest tulenevaid riske jne. Seda positiivselt tagasisidestatud süsteemi on kirjanduses nimetatud ka logistika vooruslikuks tsükliks (joonis). Tasub korrata, et tsükli käivitamiseks on tähtsaimad märksõnad: info jagamine, koostöövalmidus, infosüsteemide vastav võimekus ja partnerite vaheline usaldus.



Joonis 4.9. Kiirreageerimise põhimõte (QR) logistikas

4.5. Info kui logistika keskne tegur

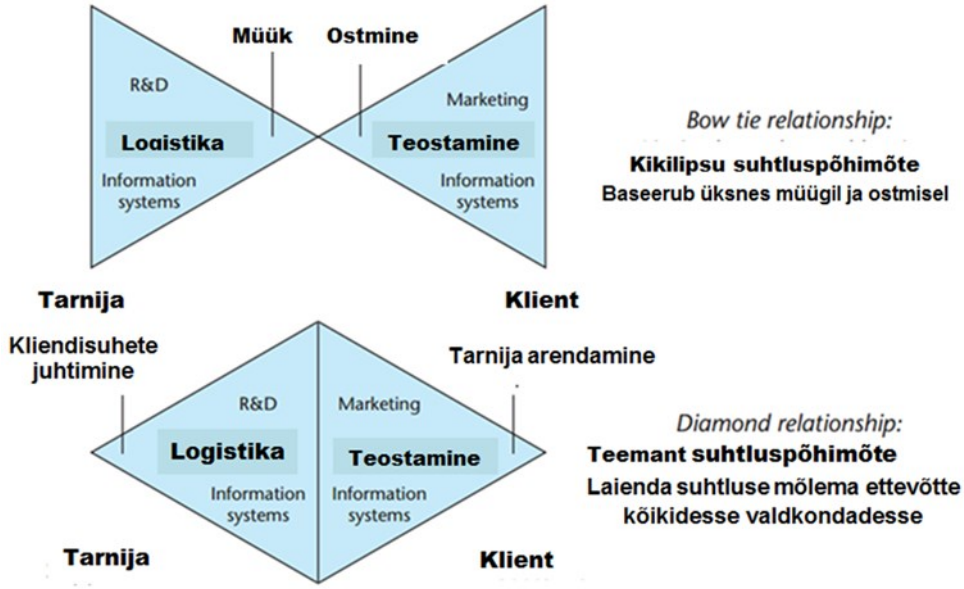
Nagu eelmine peatükk näitas, tulenevad mitmed varudega seotud parendused tarneahelates sellest, et protsesside analüüsi jaoks on rohkem värskemat, detailsemat ja usaldusväärsemat infot, mis ei pea sugugi pärinema ainult enda organisatsiooni seest, vaid ka klientidelt, tarnijatelt ja ka muudelt koostööpartneritelt. Seega on just informatsioon tegur, mis kõige rohkem varude optimeerimist võimaldab. Teine info kasulikkuse tegur seisneb varuplaanides. Mida parem on ettevõttel info erinevatest partneritest nii tarnijate kui ka klientide poolel, seda rohkem saab neid vajadusel ellu rakendada, kas siis olemasolevate ärisuhete täiendamiseks või kohati ka asendamiseks. Parem informeeritus võimaldab vähendada tarneaegu, minimeerida füüsilisi tarnega seotud riske, võimaldab paremini arvesse võtta väliskeskkonna mõjureid ja riskitegureid jne.

Logistika idealiseerib voo kujundit, mille järgi kauba liikumine peab olema just parajas koguses ja reageerimisvõimeline. Et tagada sujuvat materjalivoogu, tuleb eelkõige keskenduda infovoole. Kui infot liigub piisavalt ja kiiresti ning analüüsi viivad läbi kompetentsed inimesed, on materjalivoogu võimalik muuta sujuvamaks. Võib väita, et informatsiooni jagamiseta oleks tegutsemine tarneahelates võrreldav kohvipaksu pealt ennustamisega. Seega: pigem paks infovoog ja õhuke kaubavoog, kui vastupidi.

Info olulisus väljendub ka varemmainitud allsüsteemide omavahelises koordineerimises. Logistika teooria roll on demonstreerida, et pideva omavahelise kooskõlastuseta ei saa logistika allsüsteemid hakkama ja kergesti võib tekkida nähtus, mida nimetatakse lokaalseks optimeerimiseks või sub-optimeerimiseks – iga allsüsteemi otsusekoht võib küll heas usus arvata, et tegeletakse väikses skoobis ka terviku optimeerimisega. Tegelikult on aga logistika allsüsteemide vahel niivõrd palju lõivsuhteid, et tegelikult liigub süsteem, vaatamata sellele, et kõik allüksused kõvasti pingutavad,

kollapsi suunas. Selles kontekstis on sobilik kujundlikult viidata info rollile kui orkestrijuhile, kes peab tagama, et kõik instrumendid mängiksid nii, nagu „suur pilt" ette näeb.

Raskeks teeb kogu logistikasse puutuva info haldamise muidugi asjaolu, et skoopi kuulub väga palju erineva iseloomuga infot, alustades nõudluse prognoosidest, turuinfost ja turuuuringutest; kõigi tarneahela protsesside analüütika, kuluanalüüsid, logistilise sooritusvõime indikaatorid; mitmed analüüsid tarnijate, klientide, tootekategooriate, päritolu- või sihtturgude lõikes jne. Mis puudutab konkreetset tarneahela protsesside kavandamist, siis selle jaoks on tänapäeval (muidugi väga erineva tasemega) tarkvaralahendused, mis tsentraalsete andmebaaside põhjal võimaldavad kavandada, toetada ja kontrollida kõiki alamprotsesse müügi, tootmise, laohalduse ja sisseostu kaudu. Siiski ei tuleks info rolli logistikas käsitleda ainult puhtalt kui „arvutis on kõik olemas". Tegelik suurim väljakutse seisneb selles, kuidas õigetesse otsustusprotsessidesse kogu asjassepuutuv info õigel ajal kohale toimetada. Sõltuvalt organisatsiooni struktuurist, suurusest ja tegevusvaldkonnast võib logistika kohta käivat tervikpilti hallata logistika juht, tarneahela juht või tippjuht. Siiski on aga tegemist kompleksse probleemiga, mis tähendab, et organisatsioonides sageli ka kõigi töötajate peale kokku „kõike ei teata" – kui äri muutub kiiresti, on ka mõistetav, et teatava detailsusega analüüsid jäävadki tegemata. Üks on aga kindel – logistika juht ei saa olla ainult transpordikorraldamise juht, veokipargi haldaja või ainult sisseostu juht. Kompetentne logistika juht peab haarama logistika tervikpildist nii palju kui võimalik ja samuti teadma, „mida teised teavad". Ideaalne logistika juht ei ole pigem niivõrd spetsialist-juht, nagu seda on teiste tüüpiliste funktsioonide juhid, nagu tootmisjuht, müügijuht või ostujuht. Pigem on logistika juht generalist, kelle üks tähtsaim roll on hallata kogu organisatsioonis olevat infot ja tagada selle jõudmine tegelike otsustuskohtadeni. Sarnane on logistika roll infovahetuse arendamisel tarneahela partnerite vahel. Järgmine joonis kujutab kahte ärisuhete mudelit. „Kikilips" tähistab olukorda, kus firma oma tarnijaga ei suhtle muul viisil kui ainult regulaarne tellimuste esitamine. Kardinaalselt vastupidine on „teemant", mis tähistab kõige kõrgemat koostöö taset. Mudeli tähendus logistika jaoks on see, et vahetult logistikasse puutuva info jagamine on see, mis loob aluse koostöösuhete arendamisele esimeses faasis. Kui firmad harjuvad logistikat ühiselt kavandama ja vastavat infot vahetama, võib see indutseerida usaldust ning koostöö levib ka teiste ärifunktsioonide ühisele kavandamisele või muul viisil koostöösse. Selles tähenduses on logistika infovahetus kui jäälõhkuja ja usalduslike suhete arendamise eeldus.

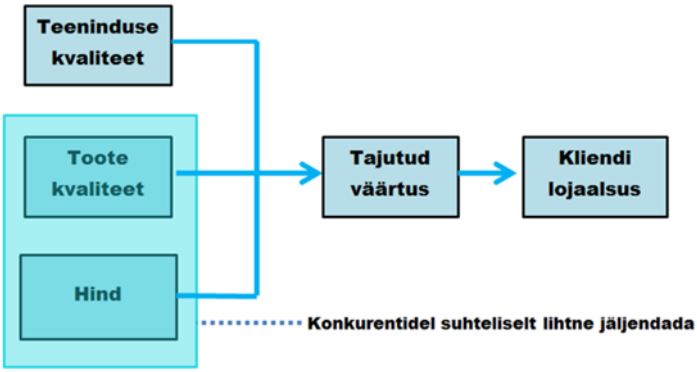


Joonis 4.10. Kliendisuhete juhtimine: kikilipsu ja teemanti põhimõte[96]

[96] Payne *et al* 1995

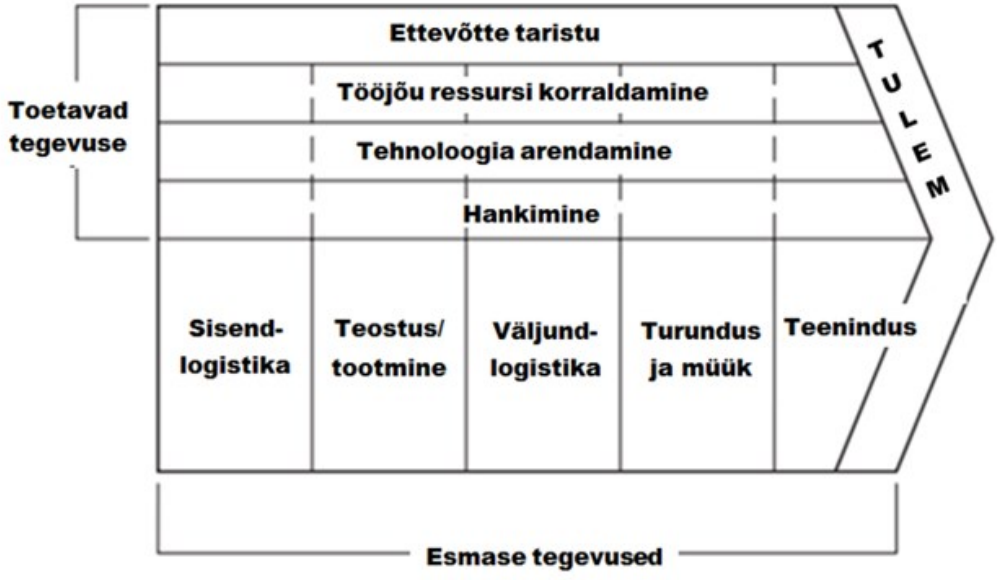
4.6. Logistika kvaliteet ja selle juhtimine

Logistika kvaliteet saab alguse arusaamast, et klient soovib saada väärtust, mitte toodet. Väärtus on aga nii tootel kui ka teenusel. Nagu kirjeldatud kavandamise terviktsükli peatükis, saab logistika kui teenuse ootusi ja rahulolu analüüsida analoogiliselt toote ootuste ja rahuloluga ning kliendiuuringutes võikski neid aspekte vaadata koos. Vastavalt järgmisele joonisele saab kliendi lojaalsus tugineda kolmele tegurile: soodne hind, toote kvaliteet või teenuse kvaliteet. Sageli juhtub, et odaval hinnal tuginev konkurentsieelis on kõige rünnatavam ja kopeeritavam konkurentide poolt. Teenuse ülimuslikkus turul võib olla kõige raskemini saavutatav, aga kui selleni on jõutud, võib see ka olla kõige parema kaitsevõimega positsioon.



Joonis 4.11. Kliendi lojaalsuse võtmemõjurid[97]

Teenuse väärtust rõhutavatest kontseptsioonidest on kõige tuntum M. Porteri väärtusahela idee. Lühidalt seisneb see selles, et mitte ainult toode ei oma väärtust, vaid kõik protsessid, nii põhi- kui ka toetavad, panustavad väärtusloomesse. Kui aga ettevõttel ei ole selget väärtustlisavat funktsiooni mõnes komponendis, on see potentsiaalne analüüsi koht – kas äkki oleks võimalik vastavat kompetentsi organisatsiooni väljastpoolt sisse osta.

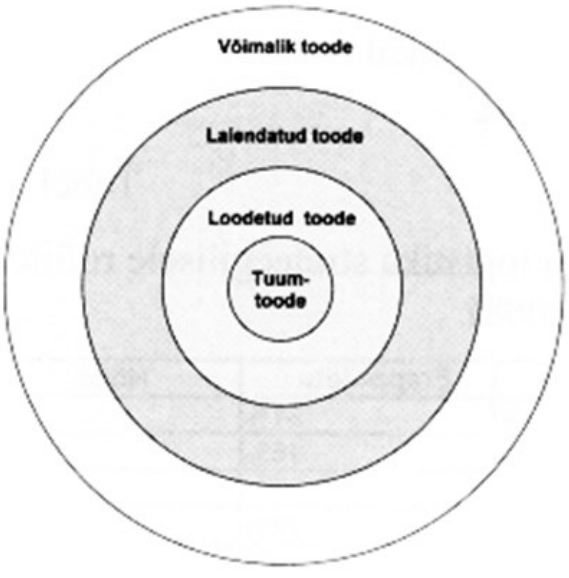


Joonis 4.12. Väärtusahel[98]

Traditsiooniline tunnustatud mudel teenuse loodava väärtuse mõtestamiseks on toote n-ö laiendatud kontseptsioon. Kui tuumtoode on toode ise ja tema funktsionaalne väärtus, siis „loodetud" tasand

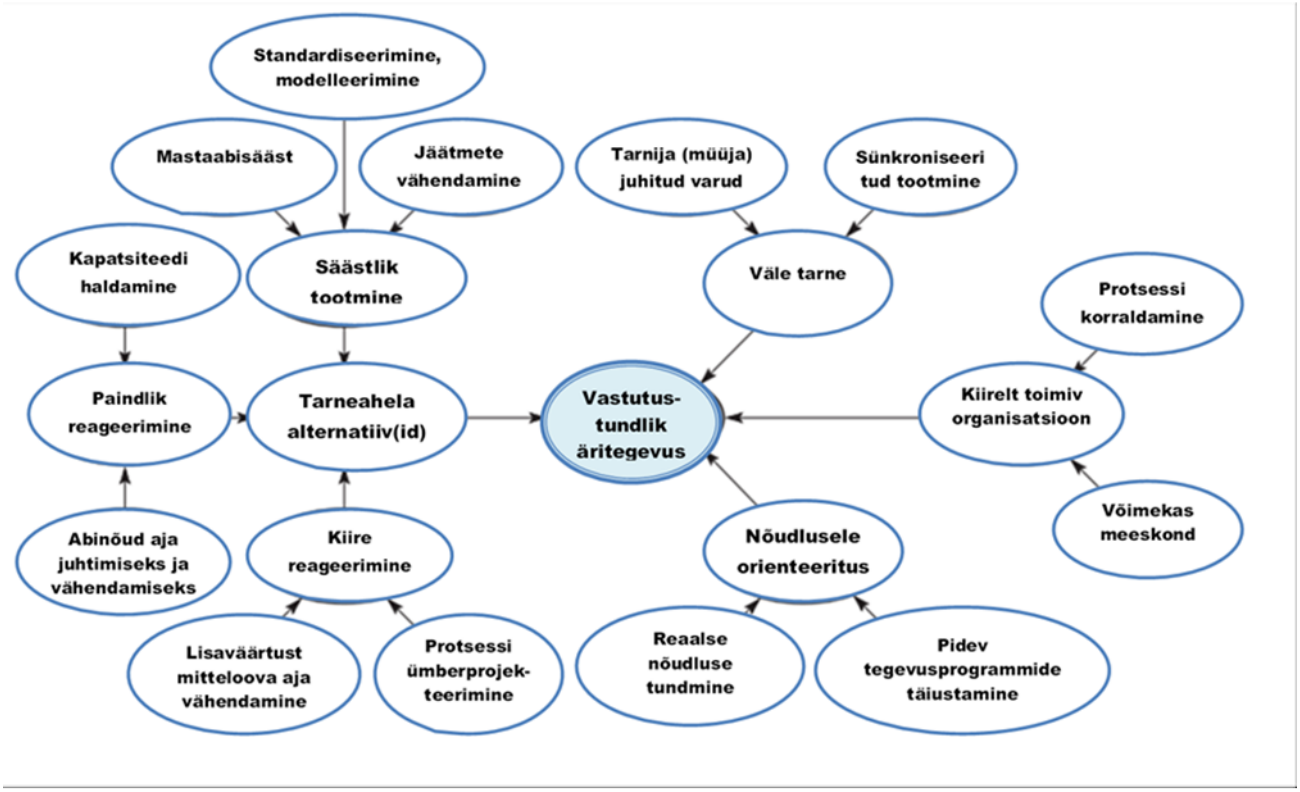
[97] Parasuraman ja Grewal, 2000
[98] Porter, M. E.; 1985

viitab ka kliendi teadvustatud ootustele teenuse kvaliteedi osas. „Laiendatud" tase viitab ootuste ületamisele nii füüsilise funktsionaalsuse kui ka teenuse kvaliteedi osas ja võimalik toode tähistab muid potentsiaalseid argumente klientide hoidmiseks (A. Kiisleri järgi[99]).



Joonis 4.13. Toote või teenuse tasemed

Lõpetuseks – logistika kvaliteeti mõjutavad väga mitmed tegurid, end kõige olulisemad märksõnad on koondanud Christopher[100] järgmisel joonisel.



Joonis 4.14. Logistika kvaliteedi mõjutegurid

[99] A. Kiisler. Logistika ja tarneahela juhtimine, 2011
[100] M. Christopher. Logistics And Supply Chain Management, 2011

Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid

1. A. Langevin, D. Riopel. Logistics Systems Design And Implementation, 2005.
2. Rushton *et al*. Handbook of Logistics and Distribution Management, 4th edition, 2010.
3. M. Christopher. Logistics And Supply Chain Management, 2011.
4. A. Harrison, R. Van Hoek. Logistics Management And Strategy. Competing Through Supply Chain. 3rd edition, 2008.
5. D. Waters. Logistics. An Introduction To Supply Chain Management, 2003.
6. A. Kiisler. Logistika ja tarneahela juhtimine, 2011.
7. T. Niine. Modern Understanding of Logistics Concept, 2015.

Tagasi sisukorda

5. Laondus

Ain Tulvi (5.1–5.4)
Jüri Suursoo (5.5)

Teemad

- Laod ja ladude liigid
- Laotehnoloogiad ja -seadmed
- Laotõstukid ja muud laoseadmed
- Kauba käitlemise toimingud
- Ladustamise ja kaubakäitlemise lepingud

Ekspedeerijad on ikka seadnud oma eesmärgiks pakkuda täielikku logistikateenust, mis hõlmab ka varude hoidmist lühiajaliselt või nende pikaajalist säilitamist. Ka mõned meie tollilaod tegutsevad lepingulistel alustel ekspedeerimisfirmade järelevalve all, nii et tollimata või ekspordiks mõeldud kaupa võib ladustada nii tolli kui ka ekspedeerijate järelevalve all.

5.1. Laod ja ladude liigid

5.1.1. Vajadus ladude järele

Ladu kui varude hoidmise koht on tarneahelas enamasti kesksel kohal. Enamikus äritegevuse valdkondades tegutsemine pole materjalide või valmistoodete vahepealse ladustamiseta võimalik. Tootmisettevõtted peavad hoiustama oma tegevuse kindlustamiseks erinevaid materjale ja komponente, oma klientide teenindamiseks aga valmistoodangut. Hulgi- ja jaekaubandusettevõtte tegevust arvestatavate varude olemasoluta on isegi raske ette kujutada. Ärilogistikas mõeldakse ladustamise all materjalide ja/või valmistoodete planeeritud hoiustamist eesmärgiga tagada ettevõtte tootmis- ja kaubandustegevus, mille ülesandeks on tagada ettevõtte klientide järjepidev teenindamine.

Selleks, et hinnata laonduse osa äritegevuses, on vaja mõista, kuidas aitab ladu lisada tootele väärtust. Oluline on teada, et ladustamine peaks pakkuma kasu iga toote puhul ruumi ja aja efektiivse juhtimise ning kasutamise kaudu. Mida lähemale on toodud toode turule ning mida kiiremini on võimalik kliendi tellimus täita ja tarbija vajadus rahuldada, seda suurem on toote ajalis-ruumiline väärtus.

Igasugune toodete vahekäitlemine ja ladustamine lisavad kulusid, muudavad kaubad tarbijale kallimaks ja vähendavad toodete konkurentsivõimelisust turul. Tavapäraselt tehakse logistikas kaubavarude juhtimise seisukohalt selge järeldus – varusid tuleb hoida ladudes ainult sel määral, et oleks tagatud suure hulga tarbijate katkematu, täies ulatuses teenindamine, mis kindlustab nende vajaduste rahuldamise. Seejuures peaks olema ladude arv tarneahelas võimalikult väike, ladustatavad kogused sellised, mis katavad nõudluse, pakkudes kõrget teeninduskvaliteeti ja ladustamise kulud võimalikult väikesed. Tarneahela liikmete vahel pole üldjuhul arutlusteemaks mitte see, kas varusid on tarvis, vaid hoopiski see, kes tarneahela liikmetest ja kui palju peaks neid omama.

Ladustamine tarneahelas lühema või pikema aja jooksul on üldjuhul vältimatu järgmistel põhjustel:

- tootmine peab kindlustama rütmilisuse tagamiseks ja seisakute vältimiseks toorainete, materjalide, komponentide ja vajadusel ka pooltoodete varud;
- ladude abil ühtlustatakse tarneaegade kõikumisi, enamasti tarnete hilinemisi;
- ladude abil parandatakse oma ettevõtte tarnekindlust ja teenindustaset;
- pikad veokaugused suurendavad vajadust ladustamise järele, sest tarnepartiisid üldjuhul suurendatakse veokauguste kasvades;
- ladude abil kindlustatakse hooajalise tootmise korral ühtlased tarned;
- ladude abil võimaldatakse hooajalise tarbimise korral toota ühtlaselt.

Kui arvestada laonduse rolli äritegevuses ja tarneahela juhtimises, võib rääkida funktsioonidest, mida täidab ladustamine:

- varude kogumine ja hoidmine erinevatel eesmärkidel;
- saadetiste ja kaupade vahekäitlus edasisaatmise eesmärgil (konsolideerimine, ristlaadimine jms);
- kaupade distributsioon ehk jaotus kaubandusettevõtete ja tootmise teenindamiseks.

5.1.2. Oma lao pidamine või laoteenuste ostmine

Lähtuvalt sellest, mida ettevõtted oluliseks peavad ja milline on nende strateegia, suhtutakse laopidamisse erinevalt. Ettevõtte suhtumise järgi laopidamisse jaotatakse laod kolme kategooriasse:

- privaatladu,
- avalik ladu,
- lepinguline ladu.

Ettevõte, kellel on vaja kasutada ladu, võib lasta selle endale ehitada või rentida laoruume. Laoriiulid ja tööks vajalikud tõstukid võib ettevõte osta, aga ka rentida. Laos kasutab firma tavapäraselt oma tööjõudu, kes on ettevõtte palgal. Tegemist on ettevõtte oma ehk privaatlaoga, mille tegevust saab firma täies ulatuses ise juhtida ja mõjutada.

Kui **ladustatavad kogused on suured** ja käitlemise mahud ühtlased, võib **privaatladu** olla kõige ökonoomsem alternatiiv. Puuduseks on asjaolu, et privaatlao pidaja kannab pidevalt suurt püsikulude koormat. Sõltumata sellest, kas kaupa on laos vähe või palju, tuleb katta kõik laopidamisega seotud kulud. Privaatladude omanikeks on enamasti püsiva käibega tootmis- ja hulgimüügiettevõtted.

Teisalt on võimalus hoiustada kaupu ja teha vajalikke töid laos nii, et laohoone, tõstukid ja muud seadmed kuuluvad laoteenust osutavale ettevõttele. Samuti on ka laopersonal teise ettevõtte palgal. Sel juhul räägitakse laoteenuse ostmisest. Kui laoteenuste osutajal on palju selliseid kliente ja teenuseid laos, pakutakse sarnastel tingimustel suhteliselt sarnase hinnatasemega, räägitakse avalikest ladudest.

Avalik laopidaja on üldjuhul sõltumatu partner, kes pakub laoteenust kõigile soovijaile ühesugustel alustel ja ühesuguste teenusehindadega. Koostöö toimub tavaliselt lepingut sõlmimata, vahel ka lühikeseks perioodiks sõlmitud lepingu alusel. Hoiustatavad ja käsitsetavad kaubakogused võivad suuresti erineda. Klientidel, kes tegelevad ainult hooajamüügi kaupadega, ei pruugi teatud perioodil laos tooteid üldse olla.

Avaliku lao operaator ei oma üldjuhul ladustatavat kaupa ja enamasti on laoettevõte sõltumatu firmadest, kelle kaupu ta ladustab. Kuna ühed ja samad laotöölised teenindavad paljusid kliente, on võimalik leida tasakaal klientide kaupade ladustamise ja käitlemise mahtude vahel ning ühtlustada töökoormust.

Avalike ladude pidajateks võivad olla laoteenuseid pakkuvad ettevõtted ehk firmad, kes ei tegutse muudes valdkondades. **Levinum on siiski kombinatsioon avaliku lao teenuste ja muude logistikateenuste osutamisest**. Avalikud laod on enamasti logistikateenuseid pakkuvatel ettevõtetel – ekspedeerimisfirmadel, maanteevedajatel ja sadamaoperaatoritel. Avalikuks laoks on ka terminal, kus toimub saadetiste vahekäitlemine enne edasisaatmist.

Kui kliendil on vaja suuremahulisi laoteenuseid ja ta soovib, et ladu toimiks täpselt nii, nagu talle vajalik, on tegemist lepingulise laoga. Laoteenust ostetakse pikaajalise koostöölepingu alusel, tavaliselt 3–5 aastaks. Lepinguline laopidamine on suhteliselt uus laopidamise vorm. Pikaajaline leping nõuab laopidajalt sageli selliste täiendavate laoteenuste osutamist, nagu pakkimine, sildistamine, kasutusjuhendite lisamine, toodete lõplik koostamine vastavalt kliendi tellimusele jne. Sellistel puhkudel tagab leping kliendile ostetavate teenuste osutamise stabiilsuse teenusepakkuja poolt. Püsisuhe lepingupartneriga annab teenusepakkujale kindluse teha investeeringuid ja kohandada protsesse kliendi soovidele vastavaks.

Sageli on teenusepakkujate puhul tegemist **kombinatsiooniga lepingulisest ja avalikust laopidamisest**. On saanud tavapäraseks, et suured rahvusvahelised logistikakontsernid pakuvad nii avaliku kui ka lepingulise laopidamise teenust.

Paljud ettevõtted kasutavad kombinatsiooni privaatlaopidamisest ja avaliku lao teenuste ostmisest. Kui ettevõttel on müügihooajal rohkem kaupa, kui oma ladu suudab seda käidelda, ostetakse lühiperioodil lisaks avaliku lao teenust. Kui müügisessioon on möödas, ei vajata enam avaliku lao teenust ja edasi tegutsetakse ainult oma laos. Privaatlaos hoitakse püsivaid kaubamahte, avaliku lao teenuste käive võib aga arvestatavas ulatuses kõikuda. Sel viisil optimeerivad mitmed ettevõtted oma laopidamise kulusid, viies need madalaimale võimalikule tasemele.

5.1.3. Ladude jaotus tegevusvaldkonna ja kasutusotstarbe järgi

Uusi, tänapäevaseid ladusid vajavad nii tööstus kui ka kaubandus. Ladude vajadus tööstuses on suhteliselt kitsalt orienteeritud ja spetsiifilise iseloomuga ning seotud kasutatava tooraine, materjalide, komponentide ning valmistoodangu iseloomu ja eripäraga. Tegevusvaldkonna ja/või kasutamisotstarbe järgi jaotatakse ladusid tootmisettevõtete ja hulgikaubanduse ladudeks.

Tootmisettevõtte lao planeerimisel lähtutakse sageli suhteliselt spetsiifilistest vajadustest tootmiseks vajalike toorainete ja materjalide käitlemisel. Seevastu sarnanevad tootmisettevõtete valmistoodangu laod enamasti hulgikaubanduse ladudega.

Hulgikaubandusladude otstarve ja funktsioonid on suhteliselt universaalsed. Laoprotsess hulgikaubanduses on toimingute kaupa üsna selgelt määratletud. Enamik hulgimüügiettevõtete ladudest töötab ühesuguse mudeli järgi või siis on protsessiskeemid väga sarnased. Kõikide hulgimüügifirmade töö toimub põhimõttel – valmistoodete ostmine, käitlemine laos ja müük. Võrreldes tootmisettevõtetega on hulgimüügifirma laos tootevalik tavaliselt kümneid ja sadu kordi suurem, mistõttu kehtib käitlemise ja hoiustamise puhul suure kaubavalikuga hulgiladudele universaalsuse nõue. Kuna hulgilaod töötavad sarnaste protsesside ja tehnoloogiatega, on uute ladude ehitamise ja laiendamise kriteeriumid kaubanduse ladudele hõlpsamini määratletavad kui tootmist teenindavatele ladudele.

Kuna logistikafirmade ladusid läbiv kaubavoog koosneb tavapäraselt suures osas valmistoodetest ning vähem toorainetest ja materjalidest, käsitletakse ekspedeerijate, vedajate ja laoteenuse osutajate ladusid hulgikaubanduse ladudena. **Logistikaettevõtete toimingute tehnoloogiline korraldus ja töökorraldus langevad suures osas kokku hulgimüügiettevõtete omadega**.

Suurtes tootmisettevõtetes võib olla mitmeid ladusid, väikesed võivad saada hakkama kahe või isegi üheainsaga. Materjali- ja tooraineladudes hoiustatakse töötlemata toorainet ja töödeldud materjale ning komponente. Pooltoodete ladudes on tehases valmistatud komponendid ja tooted, mis kuuluvad tehases edasisele töötlemisele või kasutamisele valmistoodete koostamisel.

Puhverlaod on tehaste suured vahelaod, kus suured tooraine- ja materjalikogused on tootmise ootel. Juhul, kui tooraine on suhteliselt odav, tarneriskid suured ja ladustamise kulud väikesed, on võimalik, et teatud tootjad hoiavad pideva tootmisprotsessi tagamiseks isegi 3–6 kuu materjalide varu.

Hooldus- ja abilaod on varuosade, tarvikute ja tööriistade ning hooldusmaterjalide ja -vahendite laod katkematu tootmise tagamiseks. Valmistoodangu ladudes hoitakse tootmisest tulnud, nõuetekohaselt pakitud tooteid, mis väljastatakse kaubandusele tarbimisvalmis toodetena või lõpptoodete tootjatele.

Kaubanduses on kasutusel kolme tüüpi laod: **hulgi-, jaotus- ja jaekaubanduse laod**. Hulgilaod on importijate ja hulgimüüjate laod suurte kaubakoguste ja suure tootevaliku ladustamiseks ja käitlemiseks. Hulgilaod tegutsevad ka kaupluse- ja kaubamajakettide keskladudena. Keskladu on tootja juures paiknev või mitme tootmisettevõtte ühendatud tootevalikuga eri piirkondi või riike teenindav ladu, mis varustab väiksemaid hulgi- ja jaotusladusid. Kui mitme riigi territooriumist

koosneva suure jaotuspiirkonna kesklaos hoiustatakse suure sortimendiga suuri kaubakoguseid, siis igas riigis paiknevas jaotuslaos on kaubavarud ja tootevalik oluliselt väiksemad kui kesklaos.

5.1.3.1. Jaotuslaod

Jaotuslaos komplekteeritakse väljastussaadetisi edasimüüjatele, lisaks tehakse saadetiste konsolideerimist ja ristlaadimist. Tavapärane on kesklao otsesaadetiste konsolideerimine jaotuslaos olevate toodetega. Samuti on võimalik mitmest kesklaost tulevate otsesaadetiste ja laosaadetiste ristlaadimine.

Jaotuslao üks alaliike on jaotusterminal. Jaotusterminali veetakse suurtest hulgiladudest ja jaotusladudest kokkulepitud ajaks suuremahulisi ühitatud saadetisi, mis koosnevad mitme saaja kaupadest. Kui kõik konsolideeritud saadetised on kohal, pakitakse need lahti ja sorteeritakse saajapõhiselt. Sorteeritud saadetistest tehakse üks saadetis ühele saajale, mis pakitakse ühele või mitmele kaubaalusele. Kuna selline saadetis toimetatakse maapiirkonnas tegutsevale kauplusele ühe veoga, saadakse ristlaadimisega arvestatav sääst veokuludes.

5.1.3.2. Kaupluste laod

Kaupluste laod on eelkõige kaubasaadetiste vastuvõtutoimingute sooritamiseks enne kaupade viimist müügisaali. Kaupluste saadetised on vaja lahti pakkida, teha vastuvõtukontroll ja vajadusel lisada hinnasilte. Suurem osa saabunud toodetest viiakse pärast seda müügisaali riiulitele, teatud osa võib jääda ka kaupluse laoruumi. Kui on tegemist kiiresti liikuvate esmatarbekaupadega, võidakse hoiustada laos lühiajaliselt osa saabunud kaubast. Müügisaali riiuleid täidetakse sedamööda, kuidas need tühjenevad.

5.1.3.3. Logistikafirmade laod

Logistikafirmade laod on avalikud või lepingulised või nende kombinatsioonid. **Läbivooluterminalid** on enamasti vedajate, ekspedeerijate ja logistikafirmade sorteerimis- ja konsolideerimiskeskused. Nendes kontrollitakse, kas saabunud kaubasaadetis on terviklik ja kahjustusteta, sorteeritakse ning vajaduse korral konsolideeritakse edasisaatmiseks erinevatel veomarsruutidel.

Logistikafirmade laod on nn kolmanda osapoole (3PL) laod, kus kliendile kuuluvad tooted on ladustatud logistikafirma ruumides. Klient tagab kaupade olemasolu ja müügi, teenuste tarnija kindlustab aga kaupade nõuetekohase ladustamise ja käitlemise. Logistikaettevõte esitab arved vastavalt tehtud tööde mahule ja laoruumide hoiustamiseks kasutamisele.

5.1.3.3.1. Avalikud laod ehk nn laohotellid

Avalikud laod on enamasti logistikafirmade suured laokompleksid, kus hoiustatakse üldjuhul firma transpordiga kohale veetud klientide kaupu. Laohotellid pakuvad teenuseid importööridele, eksportööridele, hulgimüüjatele ja tootmisettevõtetele, väljastades kaupu tootmiseks, tarbimiseks või eksportimiseks. Avalik-lepingulistes ladudes osutatakse laoteenuseid nii avalike kui ka lepinguliste ladude klientidele. Need on enamasti kompleksse logistilise teenindamise ja paindliku klienditeenindusega tänapäevased laod, kus lisaks ladustamisele osutatakse klientidele ka lisateenuseid (sildistamine, kasutusjuhendite lisamine, müügi- ja tootekomplektide koostamine, toodete testimine jne).

5.1.3.3.2. Tollilaod

Tolliladu on tolliametniku järelevalve all olev territoorium, hoone või ruum, mis on mõeldud sisseveetud tollimata kauba (liiduvälise kauba) ja väljaveetava kauba hoidmiseks pikema perioodi jooksul, kui seda võimaldab tolliterminal. Tegemist on ladude eritüüpidega, mille kohta kehtivad erireeglid, mida käsitletakse 12. peatükis (alapunkt 12.6.8). Laopidaja peab omama tolli väljastatud luba ja andma tagatised.

Tollilaod jagunevad:

- avalik tolliladu,
- era- ehk privaattolliladu.

Tollilaos olevat kaupa peab säilitama sellisena, nagu ta on tolliterritooriumile tuues. Toll võib teatud spetsiifilisel põhjusel lubada kauba mahalaadimist, sorteerimist ja muud sellega võrreldavat laotoimingut ning töötlemist. Tolliladude tegevust ja seal võimalikku töötlemistegevust reguleerivad ELi seadusandlikud regulatsioonid. Laotoimingutes ja -tehnoloogiates erisused puuduvad.

5.1.3.4. Konsignatsiooni- ehk komisjonilaod

Laod, kus müüja ladustab temale kuuluvad tooted ostja ruumides ostja vastutusel. Müüja tagab kaupade pideva olemasolu kokkulepitud kogustes ja esitab arveid vastavalt toodete müügile või kasutamisele tootmises.

5.1.4. Ladude jaotus kasutatava tehnoloogia alusel

Kasutusotstarbe järgi võidakse rajada erineva inventari (riiulisüsteemide) ja tehnoloogiliste seadmetega ladusid. Kõikjal maailmas on levinumad lihtsa sisseseadega konventsionaalsed kaubaaluste ja peenkaubariiulitega laod. Üha enam ehitatakse juurde uusi ladusid, kus inimtöö osatähtsus on viidud miinimumini. Suurema osa tööst teevad inimese eest automaatselt või poolautomaatselt (inimese osalusel) töötavad laoseadmed, mis tagavad kõrge tootlikkuse ja madalad kasutamiskulud.

Põhimõtteliselt kasutatakse kaht tüüpi laotehnoloogiaid: „mees kauba juurde" (*man to goods*) või „kaup mehe juurde" (*goods to man*). Kogu varasema laonduse ajaloos on kasutatud esimest tööviisi, kus kaupade teisaldamist laos on teinud inimene, kasutades selleks lihaste jõudu või tõstemasinat. Teaduse ja tehnika tormilise arengu tõttu on viimase 30 aasta jooksul hakatud tootma mitmesuguseid automaatseid ja poolautomaatseid laoseadmeid, mis asendavad laotöötajat laotoimingu teostamisel täielikult või osaliselt.

Arvestades poolautomaatsüsteemide kõrget hinnataset, näib esmapilgul odavam soetada traditsioonilist kaubaaluste või peenkauba ladustamise tehnoloogiat. Samas peab arvestama, et liikumisteekonnad hoiukohtadele paigutamisel ja komplekteerimisel on sel juhul pikad. Suur osa laotöötajate tööajast kulub riiulite vahel kõndimisele või tõstukiga sõitmisele.

Kui valida süsteem „kaup mehe juurde", võib laosisustus olla konventsionaalse lao riiulitest mitu korda kallim, kuid kogu töö tehakse sellises laos palju väiksema arvu töötajatega. Tööaeg kulub laos lisaväärtust rohkem loova tegevuse, mitte ainult liikumise peale. Töö teevad inimese eest laosüsteemid ja konveierid, mis toimetavad tooted komplekteerija töökohale ja viivad kastid pooleliolevate tellimuste kaupadega järgmise komplekteerija juurde või lao pakkimisalale. Arvutiprogramm määrab ära toodete ettetoomise järjekorra ja garanteerib, et neid võetakse õigetelt hoiukohtadelt.

Kasutatava tehnoloogia järgi jaotatakse ladusid **manuaalladudeks, poolautomaatladudeks ja automaatladudeks**. Maailmas on kõige levinumad manuaallaod ehk laod, kus põhiosa tööst tehakse inimtööjõu abil. Manuaalladudes kasutatakse traditsioonilist laotehnikat ja -inventari (tõstukid, peenkauba- või kaubaaluste riiulid jne), kusjuures kõik laotoimingud tehakse vahetult inimeste juhtimisel ja osavõtul. Vaatamata uute ja efektiivsete tehnoloogiate järkjärgulisele kasutuselevõtmisele, jäävad manuaallaod tõenäoliselt veel mitmeks aastakümneks kõige levinumaks laotüübiks.

Poolautomaatladudes tehakse üksikud järjestikused toimingud automaatselt, kuid arvuti või inimese vahetu käsu peale. Järjestikused tegevused on seotud enamasti hoiuühiku (plastikust kast, kaubaalus jne) viimisega hoiukohale ja/või kauba toimetamisega komplekteerija juurde. Laotöötaja osaleb vahetult laotoimingutes, laadib kaupa maha, teeb vastuvõtukontrolli, pakib, väljastab ja inventeerib.

Automaatladudes teevad kõrgtehnoloogilised seadmed ja automaatselt töötavad vooluliinid inimese osavõtuta enamiku järjestikustest laooperatsioonidest. Operatsioonide sooritamist juhib arvuti. Tegemist on pika järjestikuse, kõrgtehnoloogiliste seadmete abil tehtava laooperatsioonide ahelaga, mis toimuvad inimese osavõtuta. Inimtööjõudu võidakse vajada toiminguahela alguses ja lõpus, samuti seadmete hooldamisel ja remontimisel.

5.1.5. Ladude jaotus muude tunnuste alusel

Ladusid jaotatakse eri tüüpidesse ka mitmete muude tunnuste alusel. Hoiukohtade suuruse ja eripära järgi jaotatakse laod kaubaaluseladudeks, peenkaubaladudeks ja eri mõõtu kaupade ladudeks. Kaubaaluse ladudes hoitakse kaupa eri mõõduga kaubaalustel, mis on paigutatud kaubaaluste riiulitele või virnadesse. Ühe hoiukoha ruumala on enamasti vahemikus 1,0–2,0 m^3. Peenkaubaladudes hoitakse kaupa peenkaubariiulitel, kus ühe hoiukoha ruumala on tavapäraselt vahemikus 0,2–0,3 m^3.

Erimõõdulised kaubad on tooted, mida nende mõõtude või kuju tõttu pole võimalik kaubaalustel hoiustada. Neid kaupu hoitakse enamasti spetsiaalselt selleks otstarbeks ehitatud tugikonstruktsioonidel või -konsoolidel. Kauba ja/või pakendi suuruse ja omapära järgi jaotatakse erimõõduliste kaupade laod plaatkauba, kangkauba, rullkauba või nõukauba ladudeks.

Erinevate kaupade hoidmiseks võib vaja olla erinevaid temperatuuritingimusi. Kui enamik kaupu hoiustatakse toatemperatuurilähedastes tingimustes, säilib osa toodetest probleemideta ka välistemperatuuril. Näiteks masinad ja seadmed, transpordivahendid, õlid ja määrdeained, kütused, metall ja puit.

Osa kaupadest, nt toiduained, puu- ja juurviljad ning mitmesugused ravimid tuleb hoiustada külmkapi temperatuurirežiimil, osa aga külmutatult.

Temperatuuritingimuste järgi jaotatakse laod järgmiselt.

- Soojad laod on köetavad ja seal hoitakse aasta ringi suhteliselt stabiilset temperatuuri (tavaliselt 14–18 °C).
- Külmad laod on mitteköetavad, mille sisetemperatuur on välistemperatuuri lähedane, ületades enamasti veidi välistemperatuuri taset. Niisugused laod võivad olla ajutist tüüpi laod metallist ning kütteta angaaride ja tendiga kaetud nn telklaod.
- Külmladudes, kus hoitakse automaatselt temperatuuri vahemikus 4–6 °C, säilitatakse peamiselt toiduaineid allajahutatud tingimustes (külmkapirežiim).
- Külmutuslaod on automaatse temperatuurireguleerimisega külmutusseadmetega laod, kus hoitakse liha- ja kalatoodete tarvis temperatuuri –18 °C, jäätise hoiustamisel isegi –25 °C.

Kõrguse järgi jaotatakse ladusid **madalateks ja kõrgeteks** ladudeks. Madalad on kõik peenkaubalaod ja kaubaaluste laod, mille hoiustamiseks kasutatav kõrgus on 9–10 m ja tavakõrgusega (1,5–1,7 m) riiulikorruste arv 5–6. Kõrgete kaubaaluste ladude kõrgus on vahemikus 10–15 m. Kõrgete ladude hulka liigitatakse ka poolautomaat- ja automaatlaod, mille kõrgus võib olla 10–40 m.

Kauba liikumise iseloomu järgi jaotatakse ladusid **otsevoolu- ja U-kujulise läbivoolu ladudeks**. Otsevoolu eeliseks on asjaolu, et lao pikkus ja laius on suhteliselt vabalt määratavad. Kuna vastuvõtu ja väljastusala vahelistes koridorides toimub tihe tõstukite liiklus, peaks koridorid olema suhteliselt laiad. Tüüpiline otseläbivooluladu on maanteetransporditerminal. Seoses üleminekuga laotoimingute automatiseerimisele ehitatakse järjest rohkem otsevooluladusid.

U-kujulise läbivoolu laos peatub kaup tavaliselt mõneks päevaks, nädalaks või kuuks. Kaubavoog siseneb lattu ja väljub sealt ühelt lao küljelt, mistõttu ei vajata lao ehitamiseks nii suurt krunti kui otseläbivoolulao puhul.

5.2. Laotehnoloogiad ja -seadmed

5.2.1. Madalate kaubaaluste riiulitega ladu

Madalate, kuni 10 m kõrguste kaubaaluste riiulite ja laiade, kuni 3,5 m töökoridoridega ladu, mida kasutatakse kõikjal maailmas, nimetatakse traditsiooniliseks ehk konventsionaalseks laoks ja kasutatavat tehnoloogiat konventsionaalseks laotehnoloogiaks.

Riiulid võivad olla eri kõrguse ja sügavusega, kandetalad erineva pikkuse ja kandevõimega, hoiukohad eri kõrgusega ja vahekoridorid eri laiusega. Võimaluste paljusus muudab lihtsa riiulite süsteemi kasutamise väga paindlikuks. Konventsionaalne ladu madalate riiulitega on parim lahendus juhul, kui on vaja ladustada palju erinevat kaupa eri tüüpi kaubaalustel. Tagatud on vahetu ja kiire ligipääs kõigile hoiustatud kaupadele.

Madalate riiulite ja laiade töökoridoridega ladudes on riiulite kõrgus enamasti vahemikus 7,0–9,0 m. Riiulipostide standardkõrguste vahemik on enamasti 1,5–8,0 m ja nende materjali valivad riiulisüsteemide müüjad koormuse järgi vastavalt kaubaaluste raskusele. Riiulite horisontaaltalad ehk riiuliõrred kannavad tavaliselt koormust 800–1200 kg kaubaaluse kohta. Riiulitevaheliste koridoride laiused on vahemikus 2,3–3,5 m, olenevalt kasutatava tõstuki tüübist.

Riiulite horisontaaltalasid on võimalik paigutada postidel ringi ehk hoiukohtade kõrgusi on võimalik muuta *ca* 10 cm-lise sammuga. Horisontaaltalad tuleb pärast postidele asetamist ohutuse huvides „lukustada" ehk fikseerida riiulipostide külge spetsiaalsete lukustitega.

Otsaraamide kaitseks kinnitatakse tõstukite tekitatavate võimalike vigastuste ärahoidmiseks riiulirea otstesse põranda külge riiuli otsakaitsed. Eelistada tuleks kaitseid, mis paiknevad mitte jalgadel, vaid kogu pikkusega vahetult põrandapinnal ja on kinnitatud poltidega tugevasti põranda külge. Ainult sellised riiulite otsakaitsed suudavad riiuleid efektiivselt tõstukirataste löökide eest kaitsta.

Kuna tõstukite ettevaatamatul ja hooletul juhtimisel on võimalik riiuliposte kergesti vigastada, oleks vaja kaitsta ka eraldi iga riiuliposti. Selleks kinnitatakse riiuliposti ette põranda külge postikaitse. Riiuliposte on võimalik kaitsta ka postide külge kinnitatud tugevate, paksust terasest nurkrauast profiilidega, mis ei taga siiski sedavõrd tõhusat kaitset kui põranda külge kinnitatud kaitseelemendid.

Kui riiulitel on rasked kaubaalused, tekitavad riiulipostid betoonpõrandale suurt rõhku (*ca* 50–80 kg/cm^2). Seetõttu on riiulipostide otstes poltidega kinnitatavad nn postitallad, et rõhku betoonpõrandale kokkupuutepunkides vähendada ja ühtlaselt edasi anda.

Paarisriiulite tagumised küljed ühendatakse riiuli konstruktsioonide jäikuse suurendamise eesmärgil omavahel kokku. Seda tehakse distantskinnitite abil. Paarisriiulite sõrestike vahele on soovitatav jätta vähemalt 30 cm laiune vahe. Kaubaaluste vahele riiulitel ja kaubaaluse ning riiuliposti vahele peaks jääma aluse paigutamisel hoiukohale 80–100 mm vahe.

Riiulite horisontaaltalasid valmistatakse üldjuhul järgmiste pikkustega.

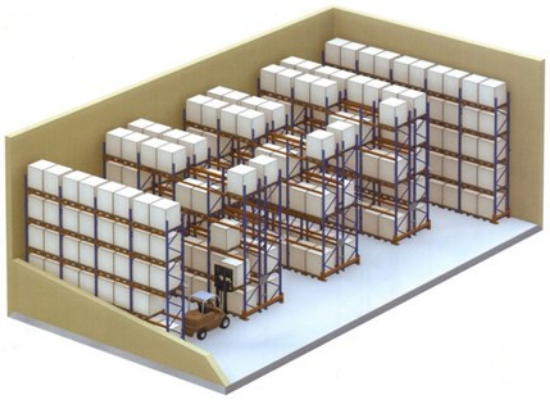
Tabel 2.1. Kaubaaluse riiuli horisontaaltalade pikkused

Kaubaaluse tüüp ja arv	Riiuliõrre pikkus (mm)
1 tk EUR1 kaubaalus	950
2 tk EUR1 kaubaalust	1850
3 tk EUR1 kaubaalust	2750
4 tk EUR1 kaubaalust	3600
1 tk EUR3 või FIN kaubaalus	1150
2 tk EUR3 või FIN kaubaalust	2300
3 tk EUR3 või FIN kaubaalust	3400

Riiulitevahelised koridorid on ühendatud omavahel ühe peakoridori ja ühe või mitme ristkoridoriga, mis on riiulitevahelistest töökoridoridest vähemalt meetri võrra laiemad. Selleks, et lao hoiuruumi

maksimaalselt kasutada, ladustatakse alates kolmandast või neljandast riiulikorrusest kaupa ka ristkoridorides. Et pideva kaubaaluste tõstmisega segada vähem tõstukite ja inimeste liikumist ristkoridorides, paigutatakse nendele hoiukohtadele tavaliselt „aeglaselt liikuvad" ehk väikese ringlemissagedusega kaubad.

Vahekoridoride tavapärased laiused madalates ladudes on tugiratastõstukite (virnastajate) kasutamisel 2300–2500 mm, liikuvmastiga tõstukite kasutamisel 2700–2900 mm ja vastukaaltõstuki kasutamisel 3000–3500 mm. (Pildid 5.1 ja 5.2).



Pildid 5.1. ja 5.2. Madal ladu laiade vahekoridoridega

Madalatel ladudel on kitsaste vahekoridoridega kõrgete ladude ees järgmised eelised:

- samaaegselt on võimalik ühes töökoridoris teha erinevaid toiminguid (paigutada kaupa hoiukohale ja komplekteerida);
- kiiresti liikuvate toodete riiulite vahekoridorides ei teki üldjuhul „pudelikaelu" ehk lühiajalisi ummikuid ja üksteise järel ootamist;
- alumiselt riiulikorruselt on võimalik komplekteerida väljastustellimusi käsikäru või käsikahveltõstuki abil;
- vahekoridoride kasutamine on paindlik (tõstukid ja töötajad käsikärudega saavad üksteisest mööduda);
- võimalik on kasutada samaaegselt eri tüüpi tõstukeid.

Laiade vahekoridoridega madala kaubaaluste lao ainuke puudus on väheefektiivne ruumikasutus.

5.2.2. Peenkaubariiulitega ladu

Peenkaubariiulid sobivad suhteliselt väikeste toodete hoiustamiseks. Üldjuhul on tegemist jaepakendite või väikeste hulgipakenditega. Peenkaubariiuleid kasutatakse sageli koos kaubaaluseriiulitega – suuremagabariidilised tooted hoitakse kaubaalustel ja väiksemad tooted peenkaubariiulitel.

Enamasti on peenkaubatehnoloogia puhul tegemist kergete avatud riiulitega. Riiulite kõrgus on tavaliselt 2,1–2,5 m; riiuli hoiukohtade ehk riiuli vahede kõrgus 300–500 mm. Riiuli plaate saab paigutada ümber enamasti 50 mm sammuga. Nende kandevõime võib olla kuni 200 kg. Riiulipostide kõrgused jäävad vahemikku 2100–2500 mm. Riiuleid toodetakse sügavusega 300 mm, 400 mm, 500 mm ja 600 mm. Riiulisektsiooni pikkus ehk kahe riiuliposti vahe jääb eri tootjatel enamasti vahemikku 1000–1200 mm (pilt 5.3).

Viie kuni seitsme korrusega (vahega) peenkaubariiulid loovad tootlikuks noppetööks head eeldused. Tooted paigutatakse korrustele vastavalt väljastamissagedusele. Teisel, kolmandal ja neljandal korrusel hoiustatakse sagedamini liikuvaid tooteid; esimesel, kuuendal ja seitsmendal aga väikese ringlemissagedusega kaupu. Kõrgemad (2,5–3,0 m) peenkaubariiulid pole tootlikuks tööks sobivad, sest ülemistelt korrustelt tuleb võtta tooteid redeli abil.

Hoiukohtadele paigutamine ja komplekteerimine tehakse käsitsi sobiva käsikäru või käsikahveltõstuki abil. Riiulite vahelised koridorid on tavaliselt laiusega 1,4–1,6 m; see võimaldab kahel käsikäruga töötajal teineteisest vabalt mööduda. Riiulitele on alati tagatud vaba juurdepääs. Laiades riiulivahedes võib korraga töötada palju komplekteerijaid üksteist segamata.

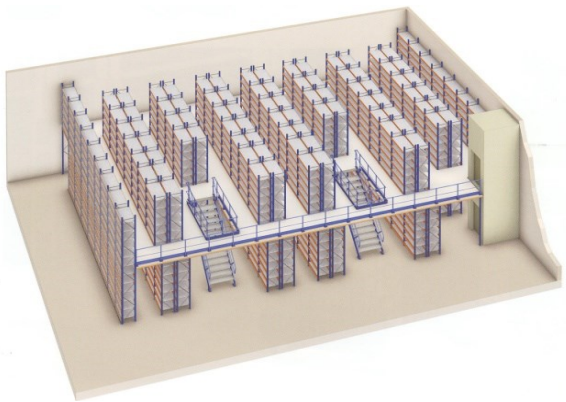
Aeglaselt liikuvate toodete ladudes on riiulite vahel ka kitsamad (1,0–1,2 m laiused) töökoridorid. Puuduseks on asjaolu, et kui mitu komplekteerijat töötab samaaegselt ühes vahekoridoris, hakkavad nad üksteist segama. Sellist lahendust ei soovitata ladudesse, kus väljastussaadetisi ja noppetööd on palju.

Juhul, kui peenkauba liikumine laos on sagedane, tühjenevad aktiivkohad kiiresti ja riiuleid oleks vaja pidevalt reservkohtade arvel täita. Kui seda tööd tuleb teha sageli ja siirdatavad kaubakogused on väikesed, on säärane toimimisviis ebaefektiivne. Sel juhul on võimalik koostada kaubaaluse riiuli detailidest sügavad peenkaubariiulid. Riiuliõrtele asetatakse puitkilbid, puitlaastplaadid või riiulitootja valmistatavad spetsiaalsed plekist moodulid. Niisugused peenkaubariiulid on mahukad ja suure kandevõimega.

Varuosade ladudes, kus toodete nomenklatuur ulatub kümnetesse tuhandetesse artiklitesse, kogused on samal ajal aga väikesed, on ainuvõimalik kasutada kõrgeid (5–10 m) peenkaubariiuleid, mida teenindatakse komplekteerimistõstukiga.

Suurtes ladudes kasutatakse peenkaubariiuleid ka läbi kahe ja kolme riiulikorruse. Tavaliselt toimetatakse suuremad kaubakogused üles-alla sel juhul liftide ja/või tõstukitega (pilt 5.4).

Pilt 5.3. Madal peenkaubariiul



Pilt 5.4. Peenkaubariiulid läbi kahe korruse

Peenkaubariiulite kasutamine annab järgmisi eeliseid:

- võimalik on kasutada odavat laotehnikat (käsikärud ja käsikahveltõstukid);
- ruumikasutuse efektiivsus kitsaste vahekoridoride puhul on suur;
- laiade vahekoridoride puhul võib hoiukohtadele paigutamine ja väljastusnope toimuda samaaegselt, ei teki ummistusi ja üksteise järel ootamist;
- laiad vahekoridorid võimaldavad töö paindlikku organiseerimist – suure koormuse ajal võib riiulivahedes töötada palju komplekteerijaid.

5.2.3. Kõrge, kitsaste vahekoridoridega ladu

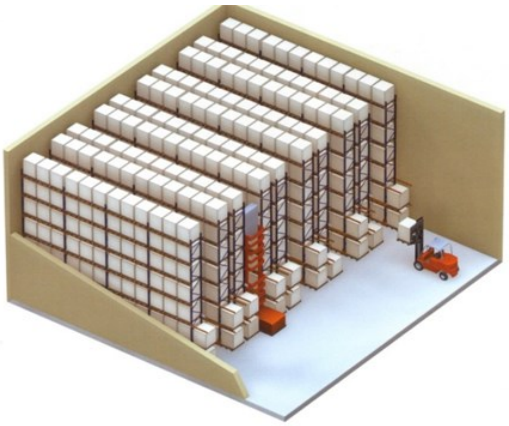
Kõrge lao tehnoloogia kasutamine võimaldab küll tunduvalt parema ruumikasutuse madala lao ja laiade vahekoridoridega võrreldes, kuid on õigustatud ainult kaupade „aeglase liikumise" ehk väikese ringlemissageduse korral.

Kõrgete kaubaaluste ladude ruumi kasutatav kõrgus on enamasti vahemikus 10–14 m. Tavakõrgusega (1,5 m) riiulikorruseid on kõrgetes ladudes enamasti kaheksa kuni üheksa. Riiulivaheliste töökoridoride laius nähakse ette kasutatavate tõstukite laiusega. Kasutusel on koridorid laiusega 1,4–1,7 m. Kasutatavam riiulivahekoridori laius on 1,7 m. Niisugustes koridorides võivad töötada kitsaste vahekoridoride eri tüüpi tõstukid. Peamiselt kasutatakse kõrgkomplekteerimistõstukeid, kombitõstukeid ja süstiktõstukeid.

Kõrge lao eelisteks on tõhus hoiuruumi kasutamine, lühemad liikumisteekonnad komplekteerimisel võrreldes madala laoga, samuti asjaolu, et kitsaste vahekoridoride tõstukite tootlikkus on enamasti suurem (pildid 5.5 ja 5.6).

Kõrge lao ja kitsaste vahekoridoride kasutamisel ilmnevad ka mõned puudused:

- ühes töökoridoris ühel ajal viibivate tõstukite arv piirab töö tootlikkust, kuna ühes vahekoridoris saab vabalt liikuda korraga ainult üks tõstuk;
- kitsastes vahekoridorides saavad töötada ainult pöördkahvel-, süstik-, kõrgkomplekteerimis- ja kombitõstukid. Muude tõstukitega nendes koridorides ohutuse tagamise kaalutlustel ei sõideta ja käsikärudega komplekteerimist ei teostata;
- kitsa vahekoridori tõstukitega ei sõideta üldjuhul lao hoiu- ja tööalade vahel. See tähendab, et riiulite vahel töötav tõstuk võtab kaubaaluse riiuli otsas olevalt, konsoolselt väljaulatuvalt nn terminalikohalt ja asetab aluse pärast riiulist allatõstmist sellele. Aluste teisaldamise hoiualalt tööalale ja vastupidi teevad sel juhul vastukaaltõstukid.



Pildid 5.5 ja 5.6. Kõrge ladu kitsaste vahekoridoridega

Suurema tootlikkuse saavutamiseks peaks riiulikoridoris samal ajal töötama rohkem kui üks tõstuk. Tavaliselt luuakse selleks vajalikud tingimused töökoridorides ühesuunalise liiklusega. Ka sel juhul võib üks tõstuk teist segada, kuid üldjuhul on töötamine siiski võimalik.

5.2.4. Virnastamine

Virnastamine on efektiivne kauba ladustamise viis. Kaupade virnastamisel madalas laos on hoiuühiku omahind võrreldes muude ladustamise viisidega kõige madalam. Virnastamisel asetatakse kaubaalusel või aluseta kaubad üksteise peale kihtidena. Ülemised kaubad (alused) rõhuvad oma raskusjõuga alumistele. Kui kaupa virnastatakse kaubaalusteta, toimub nende käitlemine tõstukiga spetsiaalse lisaseadme – hüdrauliliste tõstukihaaratsite – abil.

Kuna virnastamisel on olemas suhteliselt kõrge kaupade kahjustumise risk, tuleb otsuse „virnastada või hoiustada riiulis?" langetamisel olla ettevaatlik ja seda tõsiselt kaaluda. Otsustamisel võib saada abi kauba tootjalt, kuna ettevõtte spetsialistid üldjuhul teavad, kas nende toodetud kaubad ja pakendid kannatavad virnastamist või mitte. Tavaliselt osatakse ka öelda, mitmes kihis on lubatud konkreetseid tooteid tehasepakendis kaubaalustel virnastada.

Ruumikasutus on virnas hoiustamisel tõhus, sest virnastatult võtab kaup enda alla suhteliselt vähem laoruumi kui riiulikohtadel. Samuti puudub vajadus teha kulutusi laoriiulite soetamiseks (pilt 5.7). Virnastamisele tasub hakata mõtlema alles pärast seda, kui on selge, et tooteid on lubatud virnastada ja on teada, et ühe toote ladustatavad kaubakogused on suured ja virnastatavate kaupade nõudlus on suhteliselt ühtlane, mis väldib vähese nõudluse perioodil paljude tühjade põrandahoiukohtade tekkimise.

Pilt 5.7. Koopiapaberi virnastamine

Pilt 5.8. Sügavriiul

Virnastada võib nii umb- kui ka avatud virnades. Umbvirna puhul paikneb virn seina ääres ja juurdepääs toodetele on tagatud ainult virna ühest otsast. Peamiseks puuduseks on sel juhul FIFO-põhimõtte rakendamise teostamatus. Kui tekib vajadus seda teha, tuleb eri aegadel saabunud tootepartiid paigutada virnas eraldi ridadesse. Avatud virna puhul on vahekoridorid mõlemal pool virna otstes. Ühes reas saab hoiustada sel juhul kahe erineva aegumistähtajaga tooteid – ühele on tagatud ligipääs ühest, teisele teisest koridorist.

Ruumikasutuse seisukohalt on virnastamine õigustatud ainult juhul, kui lao lae ja virna ülemise kihi aluse vahele ei jää palju kasutamata ruumi ehk lao kõrgusest kasutatakse vähemalt ¾.

5.2.5. Sügavriiulid

Juhul, kui ühesuguseid tooteid hoiustatakse suures koguses ja need ei pea liikuma FIFO-põhimõtte järgi, on otstarbekas kasutada sügavriiulite tehnoloogiat. Üht kaubaartiklit peab olema paljudel alustel ja erinevate artiklite arv ei tohiks olla suur.

Sügavriiuleid püstitatakse ladudesse nii umb- kui ka avatud riiulitena. Mõlemast otsast avatud sügavriiul võimaldab piiratud ulatuses ladustada kaupu ka FIFO-põhimõtet järgides.

Sügavriiulite konstruktsioon erineb oluliselt traditsiooniliste kaubaaluste riiulite omast. Riiulipostide külge kinnitatakse poltidega siinid, millele toetuvad kaubaalused. Riiulivahedes töötavad vastukaaltõstukid. Kuna riiulipostide vahe on kitsas (1,35–1,40 m), tuleb tõstukiga sõita aeglaselt ja ettevaatlikult, et mitte vigastada riiuliposte. Peab arvestama asjaoluga, et sügavriiulite kasutamisel hoiustatakse kaubaaluseid pikema küljega töökoridori poole ja tõstukikahvlitele haaratakse neid pikema külje poolt (pilt 5.8).

Sügavriiulite tehnoloogial on otsene analoogia virnastamisega. Samas on sügavriiulitel virnastamisega võrreldes mitmeid olulisi eeliseid, nagu ülemised kaubaalused ei rõhu alumistele ja ruumi kõrguse kasutamine on parem, kuna virnastatavate kihtide arv pole piiratud pakendite vastupidavuse, vaid riiulikorruste arvuga (lao kõrgusega).

Kui võrrelda käsitletavat tehnoloogiat madalate riiulite ja laiade vahekoridoride tehnoloogiaga, on sügavriiulite tehnoloogial järgmised eelised:

- vajatakse minimaalselt riiulitevahelisi koridore;
- lao ruumala maksimaalne kasutamine hoiustamiseks;
- sobib hästi toodete ladustamiseks, mille puhul ringlemissagedus ja kiire ligipääs hoiukohtadele pole määravad tegurid;
- kaupade vigastamise võimalus tõstukitega on minimaalne.

Kuna sügavriiulite kasutamisel on ladustatavate tooteartiklite arv piiratud, hoiustatavad kogused suured ja kaup liigub täisalustel, sobib kõnealune tehnoloogia peamiselt tootmisettevõtete valmistoodangu ladudele ja hooajakaupade ladustamiseks.

Vaadeldava tehnoloogia juures kehtib piirang, et ühes riiuliposti vahes peavad olema kaubaalused ühesuguse tooteartikliga. See kitsendus võtab ära võimaluse kasutada sügavriiuleid ladudes, kus on palju tooteartikleid. Kui iga postivahe igal korrusel oleks võimalik hoiustada erinevat tooteartiklit, oleks võimalik suurendada ladustatavate artiklite arvu riiulikorruste arvu võrra.

Probleemi lahendamiseks on võetud kasutusele meetod kauba paigutamiseks hoiukohale ja sellelt võtmiseks tõstukiga riiuli konstruktsiooni sisse sõitmata. Sobivaks seadmeks on omal jõul liikuv, raadio teel tõstukijuhi juhitav ja tõstukiga koos töötav seade – raadiosüstik. Süstik kujutab endast iseliikuvat robotit (vanker-tõstukit), mis töötab koos seda teenindava tõstukiga, saades töökorraldused tõstukijuhilt. Raadiosüstikut kasutades saab hoiustada ühe postivahe eri korrustel erinevaid tooteartikleid.

Et süstik riiulis liikuda saaks, on kaubaaluste siinidest allapoole postide külge kinnitatud eraldi siinid. Neil siinidel liikudes saab raadiosüstik sõita kaubaaluse tõstmiseks selle alla.

Tõstukijuht tõstab süstiku riiulikorrusele, kuhu on vaja paigutada kaubaalus. Seejärel tõstab ta süstikule aluse, mis transpordib selle esimesele vabale hoiukohale reas. Analoogiliselt toimub kauba võtmine hoiukohalt. Süstik toimetab tõstukijuhilt saadud korralduse peale reas esimese aluse riiuli otsa, kust tõstukijuht selle maha tõstab. Sel ajal, kui raadiosüstik transpordib riiuli sees kaubaalust, saab tõstukijuht teha muud tööd. Tõstukijuhil on mugav töötada korraga kahe kuni kolme raadiosüstikuga.

Sügavriiulite kasutamine koos raadiosüstikuga on suure tihedusega ladustamise süsteem, mis pakub sügavriiulite kasutamisel eelisteks riiulite kõrge täiteastme ja kaupade suure ringlemissageduse. Sügavriiulite kasutamine on paindlik ja mugav, kuna tõstukiga pole vaja riiuli sisse sõita.

5.2.6. Läbivooluriiulid

Läbivooluriiul ehk dünaamiline riiul on hea võimalus kaupade hoiustamiseks, kui erinevaid tooteartikleid pole palju, kuid kaubakogused ja toodete ringlemissagedus on suured. Kuna kaubaaluseid asetatakse riiulisse selle ühes otsas ja võetakse maha selle teisest otsast, tagab läbivooluriiul automaatselt kauba liikumise vastavalt FIFO-põhimõttele. Läbivooluriiulid on kasutusel nii peen- kui ka alusekauba hoiustamiseks. Peenkauba läbivooluriiuleid nimetatakse ka dünaamilisteks komplekteerimisriiuliteks.

Läbivooluriiulis on hoiukohad kaldu. Kaubaalused liiguvad riiulis metallist rullikutel, peenkaubariiulis hoitavad plastikust konteinerid aga väikestel ratastel. Läbivooluriiuli veerepinna kalle on vahemikus 3,5–4%. Kaubaalused ja plastikust konteinerid või kartongist kastid läbivad riiuli kaldpinna kogu selle pikkuses oma raskuse ajel ehk gravitatsiooni jõul.

Riiulikonstruktsiooni olulised osad on rullikud, mille sisse on monteeritud pidurdava efektiga mehhanismid – kontrollerid. Mida suurem on kaubaaluse kaal, seda suurem peab olema ka kontrolleri pidurdav efekt. Kontrolleritega varustatakse üldjuhul kõik riiulirullikud. Kaubaalused veerevad rullikutel ja liiguvad raskusjõu mõjul iseenesest õigetele kohtadele. Kontrollerid takistavad kaldpinnal liikumisel kiirenduse tekkimist ja hoiavad ära kaupade kahjustamise (pilt 5.9).

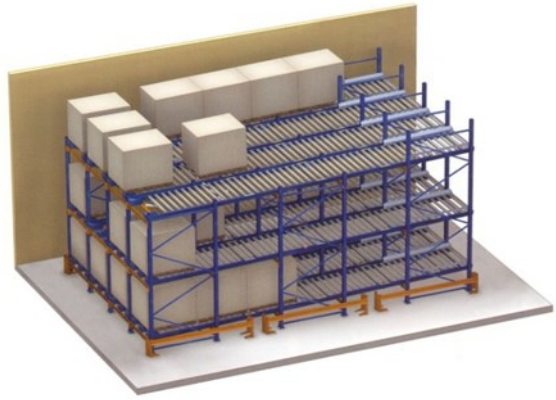
Läbivooluriiuli tööpõhimõte sobib hästi kasutamiseks ka kiire käibega peenkaubaladudes. Riiuleid täidetakse ühest otsast, komplekteerimine toimub riiuli teises otsas. Plastikust konteinerid liiguvad kaldteel väikestel ratastel gravitatsiooni jõul riiuli ühest otsast teise.

Komplekteerija teostab nopet esimesest (alumisest) kastist. Selle tühjenemisel eemaldab ta kasti. Asemele liigub järgmine, täidetud konteiner.

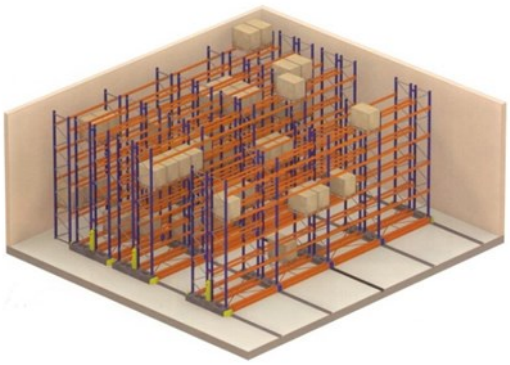
Noppekoridorid ja riiulite täitmise koridorid on üksteisest eraldatud. Riiuli täitmine ühe töötaja poolt ei sega teistel töötamist noppekoridorides. Kahe riiuli vahel võivad paikneda pakkimislaud ja konveier.

Peenkauba läbivooluriiulite tehnoloogiat on hea sobitada tsoonkomplekteerimise töömeetodiga. Tavaliselt viiakse komplekteeritud tooted plastikust kastis ühe komplekteerija juurest teise juurde konveieril. Rullkonveier võib paikneda vahetult riiulite ees või noppekoridori keskel.

Läbivooluriiulitest peenkaubalaos saadakse tavaliselt järgmist kasu – lühenevad komplekteerijate liikumisteekonnad ja hoiukohtade täitmine ei sega noppetööd, kuna töö toimub erinevates koridorides.



Pilt 5.9. Läbivooluriiulid



Pilt 5.10. Liikuvriiulid

Läbivoolulao kasutamine pakub selle tehnoloogia kasutajale järgmisi eeliseid:

- tagatud on kauba liikumine laos FIFO-põhimõtte alusel;
- laoruumi kasutatakse hoiustamiseks tõhusalt;
- kaubaaluste käitlemine tõstukitega võtab vähe aega, sest liikumisteekonnad on lühikesed;
- efektiivne opereerimise süsteem, kuna hoiukohtade täitmine ja kauba väljastamine toimuvad erinevates koridorides;
- head eeldused omada pidevalt ülevaadet varudest;
- ohutu ja töökindel kauba käitlemise süsteem;
- kaup on riiulis hästi kaitstud võimalike vigastamiste eest.

5.2.7. Liikuvriiulid

Liikuvriiuleid valmistatakse kahes variandis – peenkaubariiulite ja alusekaubariiulitena. Kui alusekaubariiulite puhul kasutatakse riiulite liigutamiseks elektriajameid, siis peenkaubariiulite puhul teevad töö käsiajamid.

Kaubaaluste riiulid liiguvad betoonpõrandasse süvistatud rööbastel (siinidel). Riiuli otstes on põrandasse süvistatud kitsad rööpad, nende vahel aga tasapinnalised metallsiinid, millel liiguvad riiulit kandvad rattad. Mobiilsete riiulite tehnoloogiale üleminek eeldab üldjuhul lao betoonpõranda uue kihi valamist koos riiulisiinide paigutamisega põrandasse.

Siinid on kitsad ja põrandapinnaga tasa, mistõttu need ei takista tõstukite liikumist. Iga riiulirea otsas on juhtpult, millest on võimalik tekitada soovitud riiuliridade vahele koridor. Liikuvriiulite tehnoloogia võimaldab kasutada riiulite teenindamiseks kõiki tõstukitüüpe.

Kuna riiuli keskel kaubaaluste all paiknevad riiuli tugirattad, asub esimese riiulikorruse horisontaaltala lao põrandast *ca* 20 cm kõrgusel. Riiulite sujuvaks peatamiseks on ketaspidurid. Liikuvriiulite kõrgus võib ulatuda kuni 14 meetrini.

Tõstukijuht paneb riiulid liikuma ehk tekitab töökoridori kindlate riiulite vahele üldjuhul kaugjuhtimise teel tõstukilt. Arvestatavat elektrienergia kokkuhoidu saab tänu töökoridoride valgustuse automaatjuhtimisele. Valgustid süttivad ainult selles vahekoridoris, kus parajasti töötatakse (pilt 5.10).

Liikuvriiulite kasutamine annab järgmisi **eeliseid**:

- suur ladustamise tihedus;
- tõstukite liikumisteekond on lühike;
- kaitstud hoiuruum ehk kauba vigastamise võimalus on minimaalne;
- kaubaaluse hoiustamiseks kasutatakse minimaalselt lao hoiuruumi.

Liikuvriiulite puudused:
- riiulite vaheliste töökoridoride tekitamine on aeganõudev;
- riiulid ei sobi suure ringlemissagedusega kauba hoiustamiseks;
- ühes vahekoridoris töötab üldjuhul üks laotöötaja;
- põrandasse süvistatud siine on vaja regulaarselt tekkinud prahist puhastada.

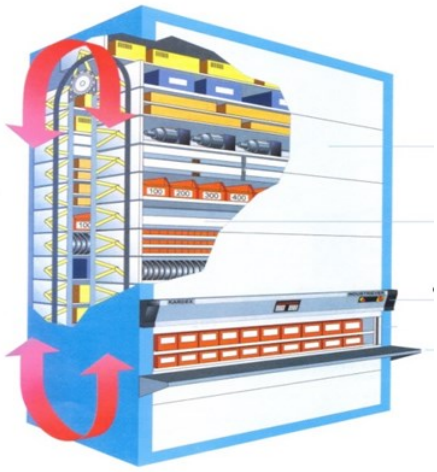
Liikuvriiuli peamine puudus on väike tootlikkus, sest ühes riiuliridade sektsioonis saab olla korraga kasutusel ainult üks töökoridor. Seetõttu tasub mõelda nende kasutuselevõtmisele peamiselt siis, kui toodete liikumine laos on aeglane (väike ringlemissagedus) või toodete sortiment on väga väike.

Kuna külmutusladudes sõltub kaupade külmutamiseks kasutatav elektrienergia eelkõige laoruumi suurusest, on liikuvriiulitega külmutuslaos elektrikulu oluliselt väiksem, võrreldes muude laotehnoloogiatega. Valmistatakse ka liikuvaid konsoolriiuleid ja riiuleid rullis materjalide hoiustamiseks. Liikuvriiulid sobivad hästi ka arhiivides kasutamiseks ja aeglaselt liikuvate peenkaupade hoiustamiseks.

5.2.8. Vertikaalkarussell

Vertikaalkarussellsüsteem kujutab endast poolautomaatset kinnist laosüsteemi, mis on mõeldud üldjuhul väikese mahuga ja suhteliselt kergete toodete ladustamiseks. Riiulid on kinnitatud kandevketile. Vertikaalkarusselli teenindab ja juhib operaator.

Kuna riiulid võivad liikuda kettajamil kahes suunas, toob juhtimisseade vajaliku riiuli operaatori töökohale lühimat teed kasutades. Analoogselt muude laosüsteemidega on ka siin töö põhimõtteks „kaup mehe juurde”. Riiulite liikumist juhib ja selle tööd jälgib arvuti.



Pilt 5.11. Vertikaalkarussell

Kui vertikaalkarusselli võimalusi kasutada, on võimalik oluliselt suurendada peenkauba käitlemise tootlikkust, võrreldes tavapäraste meetoditega. Noppetöö kõrge tootlikkus on võimalik saavutada mitme kõrvuti asuva seadme ja mitme tellimuse üheaegse komplekteerimise kasutamisega.

Vertikaalkarusselli moodulid paigutatakse laos kõrvuti. Sel moel saab teha nendest mitmekümne meetri pikkuse ja 5–6 m kõrguse rivi. Vertikaalkarusselli kasutamisega saadakse palju hoiuruumi väikese põrandapinna kohta ehk ruumi kasutus on tõhus.

Hoiukoha kõrgust ehk riiuli vahesid muudetakse käsitsi ja see on aeganõudev. Seadme riiulit on võimalik jaotada vertikaalsete vaheplaatidega väiksemateks osadeks. Samuti saab jaotada üht

standardset riiulit mitmeks madalamaks riiulivaheks. See on ruumikasutuse seisukohalt eriti oluline väikeste detailide ladustamisel (pilt 5.11).

5.2.9. Tornsüsteem

Tornsüsteem on poolautomaatne laosüsteem, kus hoiustatakse nii peen-, mahu- kui ka raskekaalulisi kaupu. Seadme sees esi- ja tagaküljel on riiulid, millel hoiustatakse kaupu plastikust konteinerites või spetsiaalsetel alusplaatidel. Tornsüsteemi tüüpi laod töötavad põhimõttel „kaup mehe juurde".

Arvuti juhitav lift, mida nimetatakse ekstraktoriks, toob vajaliku kasti kaubaga operaatori töökohale või viib seadme hoiukohale. Ekstraktor liigub üheaegselt nii vertikaal- kui ka horisontaalsuunas, mis lühendab töötsükli aega. Ajal, mil seadme operaator võtab kastist kaupa või paigutab seda konteinerisse, ekstraktor töötab ja täidab järgmist ülesannet.

Pilt 5.12. Tornsüsteemid

Seade on võimeline optimeerima selle sees oleva hoiuruumi kasutamist. Mõõtes riiulitel olevate kaupade kõrgust, muudetakse kõige kõrgema toote kõrguse järgi konkreetse riiulivahe kõrgus minimaalseks. Nii toimitakse järgemööda kõigi riiulitega. Operaator peab hoiukohtade täitmisel jälgima, et ühele riiulile asetataks kõik enam-vähem ühesuguse kõrgusega tooted.

Tornsüsteemid võivad ulatuda läbi hoone mitme korruse. Valmistatakse laosüsteeme kõrgusega kuni 30 m. Kõrvuti paiknevatest moodulitest võib koostada ühtse juhtimise all töötava süsteemi. Ühtse süsteemina saab panna tööle ka kaks kõrvuti paiknevat seadet.

Tehnoloogia kasutamise peamisteks eelisteks on laoruumi kasutamise tõhusus, kauba kaitstus vigastuste eest ja laotöötaja ergonoomiline tööasend seadet teenindades.

Üleminekul traditsiooniliselt peenkauba hoiustamise ja käitlemise tehnoloogialt tornsüsteemile, väheneb tavaliselt tööjõu vajadus laos 2–3 korda. Tornsüsteem sobib hästi tootmise teenindamiseks materjalilao osana (pilt 5.12).

5.2.10. Sahtellao süsteem

Kraanasüsteemide väljatöötamise ja kasutuselevõtmise peamine põhjus on olnud vajadus suurendada töö tootlikkust kõrgete riiulite ja kitsaste vahekoridoride peen- ja alusekauba ladudes. Täisautomaatne sahtellao süsteem töötab põhimõttel „kaup mehe juurde".

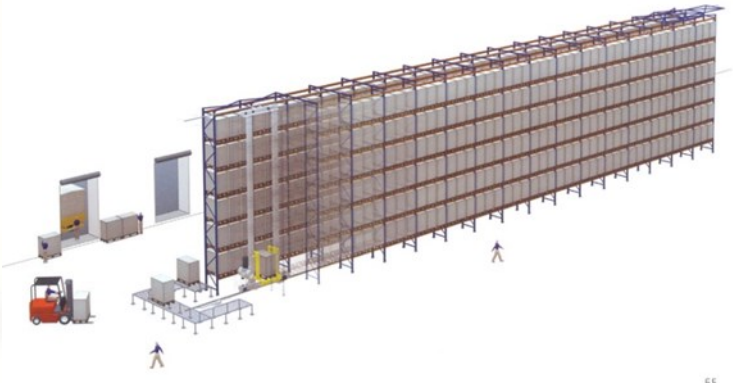
Ekstraktor kui süsteemi peamine tööorgan liigub riiulitevahelises töökoridoris põrandale kinnitatud rööpal. Vertikaalsuse tagab teine, väiksem rööbas, mis on kinnitatud lae all hoone- ja riiulikonstruktsioonide külge.

Ekstraktorid on dünaamilised ja suure tootlikkusega. Tootlikkus võib ületada kümneid kordi sama töö tõstukiga tegemise tootlikkuse. Kelk ehk süstik liigub ekstraktori postisiinidel üles-alla ja teeb ära kogu hoiustamisühikutega seotud käitlemistöö. Ekstraktori liikumine toimub suurtel kiirustel. Kiirendus- ja aeglustusomadused on tasemel, liikumise alustamine ja peatumine on sujuv.

Hoiustamisühikuks on tavaliselt plastikust või kartongist karp. Enamasti kasutatakse *miniload*-süsteemide puhul nn Eurobox-kasti mõõtudega 400 x 600 mm. Võidakse kasutada ka plastikkonteinereid mõõtudega 600 x 800 mm või 462 x 743 mm. Kast või konteiner võetakse riiuli hoiukohalt arvuti juhitava ekstraktoriga. Pärast seda viiakse hoiuühik operaatori töökohale või asetatakse konveierile, millega toimetatakse see edasi komplekteerija juurde.

Miniload-süsteem võib tuua eelnevalt sisestatud info alusel hoiuühikutes tooted operaatori töökohale FIFO-, LIFO- või FEFO-liikumise põhimõtte järgi (pilt 5.13).

Pilt 5.13. Sahtelladu



Pilt 5.14. Kaubaaluste kraanasüsteem

5.2.11. Kaubaaluste kraanasüsteem

Kaubaaluste kraanasüsteem on mõeldud kaubaaluste hoiustamiseks ja käitlemiseks. Seadme tööd võib võrrelda juhita süstiktõstuki tööga kõrge lao kitsas vahekoridoris. Tänu tõstukist mitu korda kiiremale liikumisele on laosüsteemi tootlikkus süstiktõstuki omast mitu korda suurem.

Võrreldes sahtellao süsteemiga on ekstraktori liikumiskiirus, kiirendus ja aeglustus väiksem, seade ise aga suurema tõstejõuga (kuni 1,5 t). Töökoridori laius on enamasti 1,5–1,6 m. Ekstraktor toetub liikumisel alumisele rööpale. Ülemine, väiksem rööbas tagab ekstraktori vertikaalasendi suure täpsusega.

Ekstraktor võtab töökoridori otsa paigutatud kauba ja teisaldab selle arvuti juhtimisel laoprogrammis kirjeldatud vabale hoiukohale. Aluse väljastamiseks liigub ekstraktor arvutisüsteemis kirjeldatud hoiukohale, võtab sealt kaubaaluse ja toob vahekoridori otsa, kust laotöötaja selle tõstukiga väljastusalale viib. Võimalik on ka tükikauba komplekteerimine ajal, mil kaubaalus seisab riiuli otsas paikneval terminalikohal.

Ekstraktori liikumine on kiire, kiirendamine ja aeglustamine toimuvad sujuvalt. Võrreldes kitsas vahekoridoris töötava tõstukiga on *unit load*-süsteemi tootlikkus palju suurem. *Unit load*i riiululiftide peamine eelis on võime teenindada kõrgeid riiuleid (pilt 5.14).

Üleminek traditsiooniliselt laotehnoloogialt AS/RS-tüüpi kraanasüsteemile võimaldab loobuda pikkadest komplekteerimisteekondadest ja aeganõudvatest tõstetest ning vähendada kordades tööjõu- ja tõstukikulusid.

5.2.12. OSR-süsteem

OSR-süsteem on sahtellao süsteemi edasiarendus. Sahtellao tehnoloogia suudab pakkuda traditsioonilisest töömeetodist küll mitu korda suuremat tootlikkust, kuid ladudes, kus tuleb piiratud aja jooksul komplekteerida mitu tuhat peenkaubasaadetist, võib ka see ebapiisavaks jääda. Süsteemi tootlikkust piirab ühe ekstraktori kasutamine kindlas töötsoonis (vahekoridoris). Selle suurendamiseks tuli varustada iga riiulikorrus vahekoridoris oma süstikuga ehk arvuti poolt raadio teel juhitava iseliikuva vankriga, mis liikudes siinidel toimetab riiulirea etteotsa terminalikohale hoiuühikuid, milleks on tavapäraselt plastikust hoiukonteinerid.

Pilt 5.15. OSR-süsteemi süstik (Knapp, Austria)

Lift iga vahekoridori otsas tõstab konteinereid ükshaaval terminalikohtadelt alla ja asetab rullkonveierile. Konveier toimetab kastid veidi eemal paikneva komplekteerija töökohani, kus tehakse noppetöö. Kast, kust on nope toimunud, liigub konveieril tagasi ekstraktori juurde, mis tõstab hoiuühiku üles terminalikohale, kust süstik selle hoiukohale tagasi toimetab.

Võrreldes muude kasutatavate tehnoloogiatega suudab OSR-laosüsteem pakkuda kõige suuremat tootlikkust peenkaupade komplekteerimisel ja hoiukohtade täitmisel.

5.3. Laotõstukid ja muud laoseadmed

5.3.1. Tõstukite liigid

Tõstuki all mõeldakse oma jõuallika abil vabalt liikuvat lastide lähiteisaldamisseadet. Tõstukid on ehitatud koormate (lastide) tõstmiseks, vedamiseks ja lükkamiseks. Toodetakse tõstukitüüpe ja -mudeleid paljude funktsioonide ja tehniliste näitajatega.

Tõstukite üks peamisi tehnilisi näitajaid – tõstejõud – jääb eri tüüpi ja suurusega tõstukite puhul vahemikku 0,5–50 t. Tõstukitel kasutatakse kahte liiki jõuallikaid – sisepõlemismootoreid ja elektrimootoreid. Sisepõlemismootoreid on omakorda kahte liiki – diiselmootorid ja vedelgaasiga (LNG, LPG) töötavad ottomootorid. Kõige enam toodetakse ja kasutatakse siseruumides töötamiseks mõeldud elektritõstukeid. Mitmed suured tõstukitootjad on alustanud ka hübriidtõstukite tootmist. Hübriidtõstukitel on kaks jõuallikat – sisepõlemismootor ja elektrimootor, mis saab tööks vajalikku elektrienergiat nii sisepõlemismootori poolt käitatavalt generaatorilt kui ka akumulaatorilt.

Tõstukid jaotatakse kasutamise otstarbe, kasutusvõimaluste ja ehituse iseärasuste põhjal järgmiselt:

- vastukaaltõstukid ehk frontaaltõstukid (*counterbalance trucks*);
- siirdetõstukid ehk teisaldamistõstukid (*pallet movers*);
- tugiratastõstukid ehk virnastajad (*pallet stackers*);
- liikuvmastiga tõstukid (*reach trucks*);
- pöördkahveltõstukid (*turret trucks*);
- komplekteerimistõstukid (*order pickers*);
- kombitõstukid (*combi trucks*).

Lisaks nendele toodetakse mitmeid eriotstarbelisi ja/või erikontseptsiooni alusel välja töötatud tõstukeid. Eriotstarbelisteks tõstukiteks võib pidada nelja suuna liikumisega tõstukeid, liigendtõstukeid jms.

Komplekteerimistõstukid on jaotatud omakorda kolmeks maksimaalse kõrguse järgi, kus nendega töötatakse. Toodetakse nii madal- kui ka kõrgkomplekteerimise tõstukeid. Madalkomplekteerimise tõstukid on sisuliselt kauba lähiteisaldamisseadmed, mis on mõeldud tükikauba komplekteerimiseks esimeselt ja teiselt riiulikorruselt. Kõrgkomplekteerimise tõstukid jaotatakse omakorda keskmistel kõrgustel kasutatavateks tõstukiteks ja suurtel kõrgustel töötamiseks mõeldud tõstukiteks.

Esimestega töötatakse madalates ladudes maksimaalselt 6–7 m kõrgusel, teistega aga kitsaste töökoridoridega kõrgetes ladudes kuni 12–13 m kõrgusel.

Tõstukeid iseloomustavad olulisemad tehnilised parameetrid on esitatud järgmisena.

5.3.1.1. Tõstejõud

Tõstuki tõstejõu all mõeldakse maksimaalset suurimat koormust kaaluühikutes (kg, t), mida on lubatud tõstukiga pidevalt töötades tõsta ja teisaldada. Maksimaalne koormus ei ole lubatud tavaliselt kõrgete tõstete puhul.

5.3.1.2. Tõstekõrgus

Tõstuki tõstekõrguse all mõeldakse selle tõstekahvlite suurimat võimalikku kõrgust põrandapinnast pikkusühikutes (m), milleni tõstuk on võimeline laste tõstma.

5.3.1.3. Sõidukõrgus

Sõidukõrgus on tõstuki kõrgeima punkti kaugus põrandapinnast, kui kaup on tõstukil sõiduasendis (20–30 cm põrandapinnast). Sellega on vaja arvestada koridoride, ukseavade jms piiratud kõrgusega kohtade läbimisel. Enamasti määrab sõidukõrguse tõstuki masti kõrgeim punkt, kui mast on allalastud asendis.

5.3.1.4. Vabatõste

Vabatõste on tõstuki maksimaalne tõstekõrgus (tõstuki kahvlite kõrgus põrandapinnast), mille edasisel suurendamisel hakkab tõstuki masti kõrgus suurenema. Enamasti koosnevad tõstukite mastid kahest kuni kolmest osast ehk sektsioonist. Teatud tõstekõrgusest alates hakkab masti teine sektsioon liikuma esimese seest välja, millega suureneb tõstuki kõrguse gabariit. Sellega tuleb arvestada töötamisel veoühikutes – haagistes ja konteinerites ning veoauto furgoonides.

5.3.1.5. Pöörderuum

Tõstuki pöörderuumi all mõeldakse ruumiosa läbimõõtu (m), kus on võimalik tõstukiga manöövrit tegemata risti pöörata. Eriti oluline on arvestada pöörderuumi suurusega tõstukite töötamisel laoriiulite vahekoridorides. Sisepõlemismootoriga tõstukid sobivad üldjuhul töötamiseks välitingimustes. Gaasitoitel töötavaid tõstukeid on lubatud kasutada ka lühiajaliselt suurtes, hästi ventileeritavates siseruumides.

5.3.2. Vastukaaltõstukid

Vastukaaltõstuk on kõige levinum universaalne tõstukitüüp, mis leiab kasutamist tootmisettevõtetes, hulgikaubanduses, logistikateenuseid osutavates firmades, ehituses ja mujal. Vastukaaltõstukeid toodetakse tõstejõuga kuni 40 t ja maksimaalse tõstekõrgusega kuni 8,0 m. Ehitatakse nii sisepõlemis- kui ka elektrimootoriga tõstukeid. Diisel- ja ottomootoriga tõstukeid kasutatakse üldjuhul välitingimustes, elektrimootoriga vastukaaltõstukeid aga siseruumides.

Kuna diiselmootoriga tõstukid on töötamisel üldjuhul kiiremad kui elektritõstukid ja nende päevane tööressurss ei ole millegagi piiratud, on suure intensiivsusega töödel õige kasutada just neid tõstukeid. Näiteks sobivad diiselmootoriga vastukaaltõstukid töötamiseks sadamates, avatud ja poolavatud terminalides, ladudes ja estakaadidel. Üha enam toodetakse vedel- ja maagaasil töötavaid vastukaaltõstukeid.

Elektrimootoriga vastukaaltõstukitega on võimalik teha väikestes, madalate riiulite (kuni 7 m) ja laiade (kuni 3,5 m) ladudes kõik laotööd. Elektrilised vastukaaltõstukid töötavad pingega 48 V (pilt 5.16).

Pilt 5.16. Vastukaaltõstuk (tootja: Linde)

5.3.3. Teisaldamis- ehk siirdetõstukid

Siirdetõstukid on mõeldud kaubaaluste teisaldamiseks horisontaaltasapinnas nii lühikestel kui ka keskmise pikkusega distantsidel. Neid vajatakse treilerite ja konteinerite laadimiseks logistikakeskuste ladudes ja terminalides. Sobivad hästi ka kauba laadimiseks jaotusautole või jaotusautolt, samuti kaupluse ruumides kauba laoruumist müügisaali toimetamisel. Tänu suhteliselt väikesele kaalule sobivad kergemad mudelid kaasaveoks jaotusauto koormaruumis. Kui kasutada on teisaldustõstuk, pole jaotusauto juhil vaja teha tõsiseid füüsilisi pingutusi käsikahveltõstukiga kauba peale- ja mahalaadimisel.

Pilt 5.17. Siirdetõstuk (tootja: Linde)

5.3.4. Käsikahveltõstukid

Käsikahveltõstuk kannab tõstuki nime tinglikult, sest tal puudub oma jõuallikas. Need on levinud pea kõikjal tootmises ja kaubanduses. On mõeldud lastide (kaubaaluste) teisaldamiseks lühidistantsidel. Sageli veetakse seda kaasas jaotusauto furgoonis, et paigutada kaubaaluseid autole ja laadida autolt maha. Mugav ja ratsionaalne on käsikahveltõstukit kasutada kohtades, kus aluseid pole vaja tõsta riiulitele või virna ning aluste teisaldamisi on vaja teha suhteliselt vähe.

5.3.5. Siirdetõstukid

Siirdetõstukeid valmistatakse juhi seisuplatvormiga ja ilma. Juhiplatvormiga teisaldamistõstukeid kasutatakse suurtes ladudes töö suure intensiivsuse korral suurte kaubakoguste mahalaadimisel veoühikutelt ja nendele pealelaadimisel. Juhiplatvormita tõstukid sobivad kasutamiseks lühikestel laadimisteekondadel töö väikese intensiivsuse puhul.

Need sobivad hästi kauba laadimiseks jaotusautole, samuti kauplustes kauba toimetamiseks laoruumist müügisaali. Tänu suhteliselt väikesele kaalule sobivad need ka kaasaveoks jaotusauto furgoonis.

Toodetakse tõstukeid tõstejõuga 1,6–3,0 t, mille liikumiskiirus sõltub tootjast ja mudelist ning on vahemikus 6–12 km/h. Juhiplatvormita tõstukid leiavad enam kasutamist kaupluste ladudes ja

jaotusautode laadimisel. Siirdetõstukite elektrimootorite toitepinge on 24 V ehk akumulaatorite plokis on ühendatud järjestikku kaksteist 2,0 V pingega akut.

Vahel on tarvis teostada suurtes ladudes paljude kaubaaluste teisaldamisi pikkadel distantsidel, kus ühe aluse kaupa vedamine on aeganõudev ja vähetootlik. Toodetakse siirdetõstuki pikkade kahvlitega (2,4–2,8 m) modifikatsiooni, millega on võimalik teisaldada korraga 2–3 EUR-kaubaalust (pilt 5.17).

5.3.6. Tugiratastõstukid

Tugiratastõstukeid ehk virnastajaid kasutatakse madala ja keskmise intensiivsusega töödel virnastamiseks, riiuli hoiukohtade teenindamiseks ja maha- või pealelaadimistöödeks. Need sobivad kasutamiseks väiksemates ladudes, tootmisettevõtetes, kauplustes ja supermarketites lühikestel või keskmistel distantsidel. Tõstekõrgus on vahemikus 3–6 m, keskmine tõstetava koorma kaal 400–500 kg, maksimaalne aga 1600 kg. Tugiratastõstukid vajavad sõltuvalt selle tehnilistest andmetest riiulite vahelist koridori laiusega 2,2–2,7 m.

Kõikide tugiratastõstukite kasutamisel eeldatakse, et kauba paigutamisel teisele riiulikorrusele ja kõrgemale kasutatakse esimesel korrusel standardseid kaubaaluseid või aluseid, mille tugiklotsid ei ole ühendatud alt laudadega, sest tugirattad liiguvad aluse paigutamisel riiulisse põrandal oleva kaubaaluse vahedesse. Tugiratastõstukitega on üldjuhul võimalik paigutada kaupa kuni neljandale tavakõrgusega riiulikorrusele.

Tugiratastõstukeid toodetakse juhiplatvormiga, ilma selleta ja juhi istmekohaga. Sobiva tõstuki valikul lähtutakse tehtava töö mahust (intensiivsusest) ja teisaldatava lasti teekonna pikkusest laos.

Juhiplatvormita tugiratastõstuk on mõeldud töötamiseks lühikestel distantsidel, kui kaupa on vaja paigutada virna või hoiukohtadele riiulikorrustel. Sobib kasutamiseks väikestes ladudes ja tootmisettevõtetes, kus sisenevad ja väljuvad kaubavood ei ole suured. Igati sobiv tõstuk kaupluste laoruumidesse ja kasutamiseks kõikjal kitsastes ruumitingimustes. Juhiplatvormita tugiratastõstukeid toodetakse tõstejõuga 1,0–1,6 t; tõstekõrgusega kuni 6,3 m.

Juhiplatvormiga tugiratastõstukeid kasutatakse keskmistel distantsidel, kui kaupa on vaja paigutada virna või hoiukohtadele riiulikorrustel. Sobib kasutamiseks väiksemates ladudes arvestatava suurusega kaubavoogude puhul.

Juhiistmega tugiratastõstukid leiavad kasutamist väikestes ladudes, mida läbivad kaubavood ei ole suured. Laos, kus on kasutusel ühesugused kaubaalused, on tugiratastõstukiga võimalik teha kogu laotöö.

Tugiratastõstukite puuduseks on asjaolu, et esimese korruse kaubaalused peavad olema paigutatud põrandakohtadele alati väga täpselt. Sellest sõltub ülemistel korrustel olevate aluste käitlemise lihtsus ja kiirus. Suurema vabaduse annab esimese riiulikorruse aluste asetamine horisontaaltaladele. Sel juhul liiguvad tõstuki tugirattad riiuliõrre alt läbi.

Pilt 5.18. Tugiratastõstuk (tootja: BT), tõstuk (tootja: Linde)

Pilt 5.19. Liikuvmastiga tõstuk (paremal)

5.3.7. Liikuvmastiga tõstukid

Liikuvmastiga tõstukid on madalates ladudes levinuimad tõsteseadmed eelkõige tänu kasutamismugavusele, universaalsusele ja suurele tootlikkusele. Nendega on võimalik teha kogu töö riiulikoridorides, alates hoiukohtadele paigutamisest ja lõpetades inventeerimisega tõstukikorvi abil. Kuna tõstuki mast liigub tõstuki kere ja tugirataste vahel, on selle tõstukiga võimalik paigutada kaubaaluseid hoiukohtadele distantsilt, tõstuki tugiratastega esimese korruse hoiukohale sõitmata.

Kuna tugiratastega aluse vahedesse ei sõideta, vajab tõstuk töötamiseks tugiratastõstuki töökoridorist laiemat vahekoridori (2,7–2,9 m). Enamik tõstukitest on varustatud ka külgnihutamisseadmega, mis võimaldab kaubaaluse paigutamisel riiulikohale korrigeerida aluse asendit külgsuunas. Toodetakse eri jõudlusklassidesse kuuluvaid tõstukeid tõstejõuga kuni 3,2 t ja tõstekõrgusega kuni 11,5 m. Kiiremate mudelite liikumiskiirus on kuni 12 km/h. Liikuvmastiga tõstukite elektrimootorite toitepinge on 48 V, mis tähendab, et selle akumulaatorite komplektis on 24 järjestikühenduses olevat 2,0 V pingega akumulaatorit (pilt 5.19).

5.3.8. Madalkomplekteerimistõstukid

Kui laos on vaja pidevalt komplekteerida tükikaupa aktiivkohtadelt esimeselt ja teiselt riiulikorruselt, on kõige sobivam töövahend madalkomplekteerimistõstuk. Tõstuki kasutamiseks peaks olema laos kauba paigutuse süsteem, mille järgi komplekteerimiskohad ehk aktiivsed

hoiukohad asuvad esimesel ja teisel korrusel ning reservkohad nende kohal kõrgematel riiulikorrustel. Toodetakse tõstejõuga kuni 3,0 t ja liikumiskiirusega kuni 12 km/h.

Madalkomplekteerimistõstuki elektrimootori toitepinge on 24 V, mis tähendab, et akumulaatorite plokis on 12 järjestikku ühendatud 2,0 V pingega akut.

Universaalse madalkomplekteerimistõstukiga on operaatoril võimalik võtta kaupa nii esimeselt kui ka teiselt riiulikorruselt. Tõstuki kahvlid saab tõsta kõrgusele, mille puhul on kauba asetamine alusele mugav. Levinumad komplekteerimistõstukid on ühe kaubaaluse koha ja tõstetava juhiplatvormiga tõstukid. Kaubaalus võib olla vastavalt tõstuki modifikatsioonile kas juhist eespool või juhi taga.

Kui väljastustellimused on sedavõrd suured, et ei mahu ühele kaubaalusele, võib hankida kahe kaubaaluse kohaga pikkade kahvlitega komplekteerimistõstuki. Kui tõstuki kahvlitele mahub kaks kaubaalust, on võimalik komplekteerida mahukat tellimust või korraga mitut tellimust.

Üha enam soetavad ettevõtted tõstukeid, mis võimaldavad tõsta kaubaalust põrandapinnast kuni 0,8 m. See võimaldab komplekteerida ka teiselt riiulikorruselt. Juhiplatvormi saab tõsta 1,2 m kõrgusele, komplekteerija on suuteline võtma kaupa 2,6 m kõrguselt. Juhtseade tõuseb koos platvormiga ja tõstukit on võimalik juhtida ka juhiplatvormi tõstetud asendis. Teise korruse hoiukohalt toote võtmiseks tõstab juht end sellisele kõrgusele, kus tal on mugav ja ohutu töötada.

Pilt 5.20. Madalkomplekteerimistõstukid (tootjad: Linde ja Still)

5.3.9. Kõrgkomplekteerimistõstukid

Paljudes ladudes tuleb komplekteerida väljastustellimusi pidevalt ka ülemistelt riiulikorrustelt. Sellisel juhul on asendamatud kõrgkomplekteerimistõstukid, millega saab operaator võtta tükikaupa isegi kuni 12 m kõrguselt (pilt 5.22).

Valmistatakse kaht liiki kõrgkomplekteerimistõstukeid. Madalates ladudes on kasutusel väiksema tõstekõrgusega (kuni 6,5 m) kõrgkomplekteerimistõstukid (nn keskmiste kõrguste komplekteerimistõstukid). Tõstuk on kompaktne ja võimaldab saavutada kõrget tootlikkust.

Tõstuki kasutamisel eeldatakse, et komplekteerimiskohad võivad asuda kõikidel riiulikorrustel ehk tegemist on laoga, kus on suur tootesortiment ja tükikaupa komplekteeritakse ka kõrgetelt riiulikorrustelt. Juht seisab platvormil, mis on mõlemalt küljelt kaitstud tugedega ja võib juhtida tõstukit selle juhiplatvormi suvaliselt kõrguselt. Tõstuki abil on komplekteerimistöö mugav ja ohutu. Töötamisel kõrge lao kitsastes töökoridorides kinnitatakse tõstuki külgedele juhtrattad ja seade liigub põranda külge kinnitatud juhtsiinide vahel või toimub tõstuki orienteerimine

vahekoridorides põrandasse paigaldatud pinge all oleva kaabli elektromagntevälja abil (nn induktsioonjuhtimine).

Valmistatakse kaht tüüpi seadmeid. Esimese puhul on juht alati ainult juhiplatvormil, teise kasutamisel saab ta minna juhiplatvormilt tõstekahvlitele paigutatud kaubaalusele. Nii on mugavam ja ohutum haarata riiulilt suuremate mõõtudega raskemaid esemeid. Tõstukitel on muudetava kõrgusega tõstekahvlid, mis lubab paigutada riiulilt võetud kaupu sobival kõrgusel olevale kaubaalusele.

Tõstuki kiirust, kiirendust ja aeglustust juhitakse automaatselt vastavalt ülestõstetud juhiplatvormi kõrgusele. Mida kõrgemal on tõstukijuht, seda väiksemad on tõstuki liikumise kiirus, kiirendus liikumahakkamisel ja aeglustus pidurdamisel.

Nn keskmiste kõrguste komplekteerimistõstukitega on komplekteerimine võimalik kuni 7 m kõrguselt ehk viiendalt riiulikorruselt. Kui komplekteerida on vaja kuuendalt või kõrgemalt riiulikorruselt, tuleb kasutada suurte kõrguste kõrgkomplekteerimistõstukit (pilt 5.21).

Pilt 5.21. Keskmiste kõrguste komplekteerimistõstuk (tootja: BT)

Pilt 5.22. Kõrgkomplekteerimistõstuk (tootja: BT)

5.3.10. Pöördkahveltõstukid

Pöördkahveltõstukite puhul võib olla olenevalt koormate suurusest, masti kõrgusest ja põranda kvaliteedist riiulite vahekoridori laius vahemikus 1,4–1,7 m. Neid toodetakse tõstejõuga 1,0–1,5 t; tõstekõrgusega kuni 14,5 m ja liikumiskiirusega kuni 12 km/h.

Tõstuk sõidab vahekoridoris end risti pööramata, kaup paigutatakse hoiukohale tõstuki kahvleid täisnurga alla pöörates. Tõstuki suunamine kitsas koridoris toimub põrandale kinnitatud siinide abil või vooluga kaabli elektromagnetvälja abil ehk induktsiooni teel. Tõstukid on valmistatud arvestusega, et laste tuleb tõsta ka üheksandale riiulikorrusele 13–14 m kõrgusel.

Tõstuki kiirendust, aeglustust ja lõppkiirust piiratakse automaatselt, olenevalt tõstekahvlite kõrgusest. Tõstevõime graafiku järgi on maksimaalkoormuse tõstmine lubatud kuni 6,5 m kõrgusele. Maksimumkõrgusel on lubatud tõsta ligikaudu 2/3 maksimaalsest tõstevõimest.

Et suures kõrguses oleks võimalik kaupa paigutada ja haarata, on pöördkahveltõstukid varustatud videokaamerate ja monitoridega. Kuna kahvlite liikumise jälgimine suuremal kõrgusel kui 7 m muutub tõstukijuhile raskeks, varustatakse enamik tõstukeid juba tehases tõstukikaamera ja monitoriga.

5.3.11. Süstiktõstukid

Süstiktõstuk on kõige produktiivsem tõstuk kitsas vahekoridoris täisaluste käitlemisel. Selle tõstukitüübi puhul toimub lasti tõstmine ning transportimine masti ja juhikabiini vahel.

Süstiktõstukid töötavad kõrgete ladude kitsastes (1,5 m) vahekoridorides ja täidavad laos samu funktsioone, mis pöördkahveltõstukid – aluste paigutamine hoiukohtadele ja võtmine riiulikohalt, kuid teevad seda oluliselt tootlikumalt. Süstiktõstukil on tõstekahvlite asemel spetsiaalne seade (nn kelk), mille liugkahvlid liiguvad mõlemale poole, asetades ja võttes aluseid kaubaga. Süstiktõstukiga ei saa võtta alust põrandakohalt ja asetada seda lao põrandale. Esimese riiulikorruse horisontaaltala peab paiknema põrandast vähemalt 300 mm kõrgusel. Sellega on võimalik asetada kaubaalus spetsiaalsele platvormile või riiuli otsa spetsiaalsele alusekohale, kust edasi käideldakse seda tavalise tõstukiga. Tavaline süstiktõstuk on mõeldud täisaluste käitlemiseks.

Süstiktõstukiga on mugav töötada, sest see on kiire ja juhi platvorm tõuseb üles töötasandile. Tõstuki tootlikkus on küll suur, kuid kitsendavaks asjaoluks selle kasutamisel on autonoomsuse puudumine. Kui laos tuleb lisaks täisaluste käitlemisele ka tükikaupa komplekteerida, on parimaks valikuks süstik-kombitõstuk. Selle tõstukitüübi puhul on ühendatud süstiktõstuki ja komplekteerimistõstuki parimad omadused.

5.3.12. Kombitõstukid

Kombitõstukid on universaalsed tõstukid töötamaks kõrgete riiulitega ladude kitsastes vahekoridorides. Kombitõstuki puhul on ühendatud kahe tõstuki – pöördkahveltõstuki ja kõrgkomplekteerimistõstuki võimalused. Kombitõstukiga on võimalik ühtviisi tõhusalt käidelda nii täisaluseid kui ka komplekteerida tükikaupa kõikidelt riiulikorrustelt.

Kaubaaluste paigutamine kõrgetele riiulikorrustele toimub kiirelt ja ohutult, sest tõstukijuht seisab tõstuki töötasapinna kõrgusel. Tõstuki kõrge soetusmaksumus eeldab sellega intensiivset töötamist.

Kombitõstuki peamine tööorgan täisalustega opereerimisel on tõstekahvel, mis pöördub šarniirselt ümber telje ja liigub samal ajal hammaslatil. Teisiti poleks võimalik kaubaalust kitsas vahekoridoris ühest asendist teise keerata.

Kombitõstukid töötavad vahekoridorides, kus tõstuki liikumise tee on määratud ära riiulipostide vahele põranda külge kinnitatud metallsiinidega. Tõstukite külgedel asuvad tugirattad, mis toetuvad külgedel paiknevatele siinidele. Selline tõstuki jäik liikumise trajektoor võimaldab kitsas riiulivahes kiiret ja ühtlasi ohutut töötamist. Järjest enam paigutatakse hoone ehitamise ajal põrandasse kaableid ja kasutatakse induktsioonjuhtimist. Kombitõstukite tõstejõud on vahemikus 1,0–1,5 t, tõstekõrgus kuni 14,7 m ja komplekteerimise kõrgus maksimaalselt 13,5 m (pilt 5.23).

Pilt 5.23. Kombitõstuk (tootja: Linde)

Pilt 5.24. Neljasuunalise liikumisega tõstuk (Jungheinrich)

5.3.13. Neljasuunalise liikumisega tõstukid

Neljasuunalise liikumisega tõstuk on multifunktsionaalne tõstuk, mis on mõeldud kasutamiseks tootmisettevõtetes saematerjali, metallprofiilide, pikkade plastik- ja betoondetailide jms tõstmiseks. Sisuliselt on tegemist eriotstarbelise liikuvmastiga tõstukiga, mis suudab liikuda kõigis neljas suunas. Jõuallikaks on elektri- või diiselmootor. Kui elektrilised neljasuunalise liikumisega tõstukid on mõeldud kasutamiseks siseruumides, siis diiselmootoriga tõstukeid kasutatakse rohkem välitingimustes.

Tõstuk võib liikuda kuni 2,0 m laiustes riiulikoridorides. Tõstuki raskuskese on madalal, mis võimaldab käidelda materjale ohutult. Kolm pööravat ratast lubavad teha järske pöördeid ja liikuda nii otse- kui ka külgsuunas. Tõstuki suhteliselt suured rattad võimaldavad liikumist ka ebatasastel pindadel.

Enamasti on diiselmootoriga tõstuki tõstejõud 4,0 t ja tõstekõrgus 4,0 m. Valmistatakse ka mudeleid tõstejõuga kuni 6,0 t ja tõstekõrgusega kuni 4,5 m. Elektritõstukite tõstejõud on mõnevõrra väiksem – kuni 2,7 t (pilt 5.24).

5.3.14. Tõstukite lisaseadmed

Kauba käitlemine ja hoiustamine kaubaalustel ei ole alati kõige efektiivsem moodus. Kui tegemist on erimõõduliste ja erikujuliste kaupadega, mis ei saabu lattu alustel, mida ei hoiustata ega väljastata alustel ja mille kogused on suured, on sageli õigem varustada tõstuk vastava lisaseadmega ja teha käitlemistoiminguid kaubaaluseid kasutamata. Kaup võetakse treilerist või konteinerist tõstuki haaratsi abil ja viiakse vastuvõtualale. Pärast vastuvõtukontrolli viiakse kaup lisaseadet kasutades hoiustamiskohale. Ka kauba väljastamine toimub üldjuhul sama tõstukihaaratsi abil (pildid 5.25 ja 5.26).

Lisaseadmed on töötatud välja kindla kaubaliigi tõstmiseks ja teisaldamiseks ning üldjuhul ei sobi need muude kaupade käitlemiseks. Levinumad kaubad, mille puhul kasutatakse erinevaid haaratseid, on kodumasinad, tarbeelektroonika ja paberirullid. Haaratsite tekitatav rõhk pakenditele on reguleeritav pakendite ehitust ja vastupidavust silmas pidades.

Haaratsitele võib hankida juurde kiirühendusseadmed, mis võimaldavad ühendada tõstuki hüdraulikasüsteemi voolikud haaratsi ühendustega mõne minuti jooksul. Kindlasti peab arvestama sellega, et kui lisaseadet vajatakse tööpäeva jooksul pidevalt, pole õigustatud selle pidev külge- ja lahtiühendamine. Sellisel juhul on õigem hoida ühel tõstukil pidevalt haarats küljes.

Haaratsid on suhteliselt kallid, mistõttu oleks enne ostuotsuse langetamist vaja hoolega kaaluda, kas kallis investeering end ka ära tasub. Kindlasti on õigustatud haaratsite kasutamine tehase ja tootjate keskladudes, kus kogu töö tehakse nende abil. Investeeringu tegemine võib olla küsitav jaotus- ja logistikaettevõtetes, kus haaratsi kasutamiseks ei pruugi kauba käitlemise mahud olla piisavad.

Pilt 5.25. Universaalne haarats

Pilt 5.26. Tünni haarats

5.3.15. Pakkimismasinad ja -seadmed

5.3.15.1. Kilemähkimismasin

Ladudes ja terminalides tehakse tavapäraselt seoses kaupade jaotustoimingutega, sissetulnud saadetistest väiksemate saadetiste ja segasaadetiste koostamisega pakkimistööd.

Levinuimad kaubaaluste kilega pakkimise seadmed on poolautomaatsed ja automaatsed kilemähkimisseadmed.

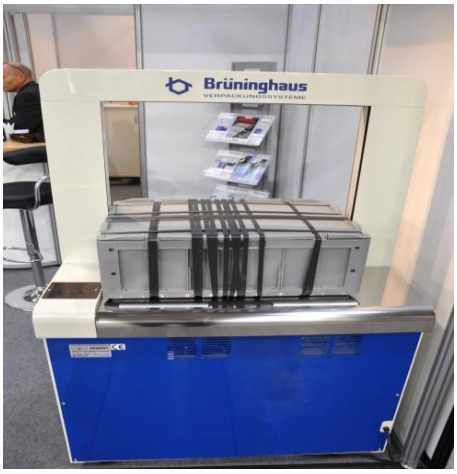
Kilemähkimisseadmete tootlikkus võib olla nende oskuslikul kasutamisel kuni 30 kaubaalust tunnis. Nendega on võimalik üldjuhul kiletada kaubaaluseid mõõtmetega 600 x 800 mm; 800 x 1200 mm; 1000 x 1200 mm ja 1200 x 1200 mm. Kaubaaluse pöörlemise kiirust saab sujuvalt muuta. Samuti võib pakkija sujuvalt muuta kilerulli liikumise kiirust üles-alla-suunas (pildid 5.27 ja 5.28).

Pilt 5.27. Poolautomaatne kilemähkimisseade

Pilt 5.28. Täisautomaatne kilemähkimisseade

5.3.15.2. Pakkelindiga pakkimise seade

Toodetakse seadmeid, mille abil on võimalik suurendada pakkeüksuse kompaktsust sellele ühe või mitme pakkelindi lisamise abil. Pakend, milleks on enamasti lainepapist karp või plastikust, kaanega konteiner tõstetakse seadme töölauale, misjärel kinnitatakse pakkelint ümber kaubapakendi murdosa sekundi jooksul (pilt 5.29).



Pilt 5.29. Pakkelindiga kinnitamise seade

Pilt 5.30. Kaubaaluse kaal

5.3.15.3. Kaalud

Spetsiaalsete, ladude tarvis valmistatavate kaaludega on võimalik kaaluda nii lattu saabuvaid, hoiukohale paigutatavaid kui ka laost väljastatavaid kaubaaluseid. Mõnede tootegruppide laokäitlemisel aitab kaubaaluse kaalumine nii lattu vastuvõtmisel kui ka väljastamisel tuvastada saadetises sisalduva kauba kogust selle kaalumisega. Põhi- ja jaotusvedude veotasusid võidakse arvutada kaalukauba korral kaalupõhiselt, arvestusliku kaalu kasutamisel aga nii kaalu- kui ka ruumalapõhiselt. Selleks on vaja laost väljastatavad kaubaalused eelnevalt kaaluda. Nüüdisaegsed kaalud on varustatud enamasti arvutiliidesega, mis võimaldab siirdada kaalu näitusid laoprogrammi otse (pilt 5.30).

Väikesaadetiste kaalumiseks ladudes on kasutusel lauakaalud, mis võimaldavad enamasti kaaluda kuni mõnekümne kilogrammi raskuseid pakkeüksusi. Taolised kaalud leiavad kasutamist e-kaubanduses ja muudel juhtudel, kus üheks teguriks veotasu arvutamisel on enamasti saadetise (pakkeüksuste kaal).

5.3.16. Laadimislüüsid ja -sillad

Nüüdisaegsete laadimislüüside tehnoloogiline mitmekülgsus on võimaldanud muuta üleminekutehnoloogiate abil kaubavood ladude ja veokite vahel sujuvaks. Laadimisdoki kontseptsioon maanteetranspordis hõlmab laadimissüsteemi, mis koosneb laadimissillast, laadimislüüsist ja väravast. Kriitilisteks teguriteks on siinjuures kaupade mõõtmed, kuju, kogused, nõuded temperatuuri osas, tõstukid ja veokite/veoühikute mõõtmete erinevus. Laadimissüsteemi projekteerimine eeldab arvestamist kõigi loetletud teguritega. Laadimissildade abil on võimalik muuta koormate laadimine kiireks, ohutuks ja lihtsaks. Laadimislüüsid pakuvad kaitset ilmastikumõjude eest kaubale ja laotöötajatele laadimisprotsessi kestel.

Kasutusel on peamiselt kaht tüüpi laadimissüsteem. Esimese puhul paikneb laadimissild hoonest väljaspool, teisel juhul hoones sees. Eestis kasutatakse kõige enam dokisüsteemi, mille puhul laadimissild asub väljaspool hoonet ning laadimissild ja -lüüs on ühendatud selle välisseinaga.

Laadimissilla laius on üldjuhul veidi väiksem koormaruumi siselaiusest ja selle pikkus sõltub eelkõige kasutatavamate veovahendite ja -ühikute lastiruumi põranda kõrgusest. Mida rohkem ühtib koormaruumi põrandapinna kõrgus lao või terminali põranda kõrgusega, seda lühemat laadimissilda vajatakse. Nii näiteks sobivad megatreilerite laadimiseks paremini pikemad laadimissillad.

Tähtis on kindlustada veoki/treileri liikumatus laadimise ajal. Selleks on töötatud välja ja kasutatakse spetsiaalseid tõkiskingi.

Tähtis on, et laadimistööde tegemisel konteineris või treileris oleks hea valgustus. Piisav valgustus ka kõige kaugemas treileri või konteineri nurgas loob eeldused kiireks laadimistööks ja väldib

kaupade kahjustamist. Üldlevinud on laadimisvärava kõrvale seinale kinnitatud halogeenprožektorid. Seinal asuva pööratava prožektoriga pole enamasti võimalik koormaruumi sisemust täielikult valgustada. Kõige paremini sobib treileri või konteineri sisemuse valgustamiseks liikuva šarniiri abil seinale kinnitatud käepidemega prožektor.

5.4. Kauba käitlemise toimingud

5.4.1. Laoprotsess ja laotoimingud

Selleks, et laotööd oleks võimalik juhtida, jaotatakse ladudes tehtav töö üksikuteks töötoiminguteks ehk operatsioonideks.

Laotöö põhitoimingud on järgmised:
- kauba mahalaadimine;
- hoiuühikute koostamine (vajadusel);
- kauba vastuvõtukontroll;
- hoiukohtadele paigutamine;
- laosisene teisaldamine (vajadusel);
- komplekteerimine väljastamiseks;
- konsolideerimine (vajadusel);
- ristlaadimine (*cross-docking*) (vajadusel);
- pakkimine;
- lähetamine/väljastamine;
- inventeerimine;
- lisaväärtustoimingud (vajadusel);
- töö infosüsteemis.

Laoprotsess koosneb paljudest järjestikustest toimingutest, millest osa leiavad aset igal juhul, osa viiakse läbi aga vastavalt konkreetse ettevõtte lao ülesannetele tarneahelas. Nii on möödapääsmatuteks tegevusteks ladudes kaupade mahalaadimine koos sellele järgneva vastuvõtu, ajutise hoiustamise, väljastamiseks vajaliku tellimuse kokkupaneku ja pealelaadimisega/üleandmisega laos ning tööga lao infosüsteemis. Hoiuühikute koostamist, hoiukohtadele paigutamist, laosisest teisaldamist teisele hoiukohale, toodete/saadetiste konsolideerimist, ristlaadimist, pakkimist, inventuuride läbiviimist ja erinevaid lisaväärtustoiminguid tehakse ladudes aga kooskõlas ülesannetega, mida konkreetne ladu ettevõttes ja tarneahelas täidab.

5.4.2. Kauba mahalaadimine

Laoprotsess algab kaupade mahalaadimisega veoühikult või veovahendilt. Kui pakkeüksusteks on kaubaalused või muud pakkeühikud, mille laadimine on võimalik kahveltõstukite abil lastiruumi tagaosast, teostatakse mahalaadimine lao laadimislüüsi ja -silda kasutades. Taolist laadimisviisi kasutatakse hulgi- ja jaekaubanduses praktiliselt sajaprotsendiliselt. Logistikateenuseid pakkuvad firmad ja tootmisettevõtted võtavad oma ladudesse vastu ka muid, mittestandardseid pakkeüksusi, mille gabariitide, kaalu või pakkeüksuse eripära tõttu pole tagant laadimine võimalik. Taolistel juhtudel toimub mahalaadimine veoühiku küljelt või pealt, kasutades sageli suurema tõstejõuga tõstukeid või pealtlaadimiseks ettenähtud tõsteseadmeid.

Juhul, kui lastiruum on turvatud kaitseplommiga, tuleb veenduda, millisel eesmärgil see on paigaldatud. Tavapäraselt on asetatud plomm kolmandatest riikidest saabunud konteinerite ustele ja haagistele. Sellisel juhul on plommi avamine tolliametnikelt vastavat luba saamata keelatud. Plommide asetamisega turvatakse veoahelas ka kallihinnalisi veoseid, kui soovitakse takistada kõrvaliste isikute juurdepääsu kaubale. Reeglina kontrollitakse enne plommi avamist sellel olevate numbrite vastavust transpordi saatelehel olevatele numbritele.

Põhjamaade eeskujul on saanud Eesti ladudes ja terminalides tavaks, et üldjuhul teostab poolhaagisel saabunud kauba mahalaadimise laopersonal. Kui väiksemad kaubakogused toimetab lattu jaotusauto või kaubik, teeb mahalaadimistööd selle juht.

Mahalaadimistöödel kasutatakse peamiselt universaalseid vastukaaltõstukeid ja teisaldustõstukeid. Üldjuhul toimub laadimistöö kõige kiiremini väikese gabariidi ja hea manööverdusvõimega siirdetõstukitega. Vastukaaltõstukeid kasutatakse juhul, kui siirdetõstukid laos puuduvad või asetsevad kaubaalused lastiruumis kahes kihis, mistõttu on teisaldustõstukite kasutamine võimatu või raskendatud. Väikese kandejõuga jaotusautode mahalaadimisel on vastukaaltõstukite kasutamine problemaatiline juba üksnes nende mitmetonnise kaalu tõttu. Teatud juhtudel on väikeste kaubakoguste (mõned kaubaalused) mahalaadimine mõeldav ka käsikahveltõstukitega.

Kaup paigutatakse mahalaadimise käigus üldjuhul lao vastuvõtualale, kus viiakse pärast laadimistööde lõppu läbi saadetise vastuvõtukontroll. Et vastuvõtutöö oleks efektiivne, tuleb paigutada pakkeüksused vastuvõtualale korrapäraselt, asetades ühe kaubaartikli tooted ühte ritta, jättes ridade vahele vastuvõtu käigus ülekontrollimist võimaldavad vahed.

Lao vastuvõtuala pind, kuhu kaubad paigutatakse, peaks ühest küljest olema võimalikult lähedal laadimissillale, mida mahalaadimisel kasutatakse, teisest küljest aga ei tohiks see olla kaugel saabunud toodete hoiustamise alast. Nii on võimalik vähendada ladudes aja- ja töökulu.

Teatud juhtudel on põhjendatud saadetise vastuvõtukontroll mahalaadimise käigus vahetult lastiruumis. Pärast seda viiakse pakkeüksused edasi hoiukohtadele kaubaaluste riiulitel või virnas.

Juhul, kui kaubaalustel saabunud kaup ei täida lastiruumi põrandast laeni ja seinast seinani, on vaja maha laadida käsitsi. Kuna kaupa hoiustatakse enamasti kaubaalustel, tuleb lastiruumi tühjendamise käigus koostada ühe tooteartiklipõhised alused. Väikesed kogused paigutatakse nn segaalustele ehk mitme toote kaubaalustele.

Mahalaadimise käigus tuleb hoolega jälgida kaubapakendite ja nendes olevate toodete seisukorda. Kui märgatakse ühel või teisel viisil kahjustatud pakendeid või nendes olevat kaupa, on vaja need pakkeüksused asetada vastuvõtualale muudest eraldi. Tuleb veenduda võimaliku materiaalse kahju tekkimises ja selle oletatavas suuruses. Vajadusel tehakse kahjustatud kaubast digifotod, mis saadetakse hiljem koos pretensiooni või reklamatsiooniga saatjale ja veoteenuse osutajale.

5.4.3. Hoiuühikute koostamine

Kuna põhiveod tehakse sageli suhteliselt pikkadel distantsidel, on veokulude kokkuhoiuks oluline kasutada koormaruumi mahtu maksimaalselt. Kui kaup täidab veoühiku lastiruumi kiiremini kui selle kaal veoühiku kandevõime, tuleb pealelaadimisel kasutada täielikult ära kogu lastiruumi ruumala. Lastiruumi piisava täiteastme tagamiseks laaditakse pakendid lastiruumis põrandast laeni ja seinast seinani. Säärane tegutsemisviis vähendab küll tänu lastiruumi paremale kasutamisele tooteühiku veokulu, kuid suurendab enamasti kauba käitlemiskulu. Kui võrrelda omavahel veokulude vähenemise ja käitlemiskulude suurenemise määra, selgub üldjuhul, et kasu veokulude vähenemisest on käitlemiskulude kasvamisest palju suurem.

Mahukaupa ei ole laos otstarbekas lahtiselt hoiustada ja seda ka üldjuhul ei tehta. Et hoiustamine ja edasine kauba käitlemine oleksid efektiivsed, on vaja saadetis sorteerida ja paigutada tooteartiklite kaupa korrapäraselt kaubaalustele. Vajadusel seotakse pakendid pakkekilega ja alus varustatakse etiketiga. Nii koostatakse laos saabunud kaubast kompaktsed kaubaalused, mida on hea hoiustada riiulikohtadel. Hoiuühikute koostamine on tavapärane selliste kaubagruppide puhul, nagu rehvid, pehme mööbel, jalanõud, rõivad, tarbeelektroonika ja kodutehnika.

Enamiku kaubagruppide puhul on otstarbekas koostada hoiuühikud lastiruumis. Kui selleks ei jätku seal piisavalt ruumi või valgust, tuleb kaup toimetada esmalt veoühikust välja ja koostada hoiuühikuid vastuvõtualal. Hoiuühikute koostamist on hea teha lastiruumis kahekesi töötades.

Tööjaotus võimaldab enamasti teha üheaegselt nii sorteerimist, hoiuühikute koostamist kui ka vastuvõtukontrollimist.

5.4.4. Kauba vastuvõtukontroll

Vastuvõtukontroll on üks vastutusrikkamaid laotöö toiminguid, sest sellega kinnitatakse tarne lõppemist ja vastutuse üleminekut kauba eest selle saajale. Kaupade tellimisest jääb ettevõtte majandustarkvarasse tavaliselt ostutellimus, mis sisaldab infot tellitud kauba artiklite, koguste, hinna jms kohta. Enne vastuvõtukontrolli alustamist saab ostutellimus uue staatuse, milleks on lao sissetulek. Seda muudetakse vajadusel pärast vastuvõtukontrolli tulemuste selgumist, kajastades erinevused saadetise koosseisu ja tellimuse sisu vahel.

Vastuvõtukontroll on laotoiming, mille käigus võrreldakse saadetise tooteartikleid ja koguseid tellituga. Võrdlemiseks on hea kasutada arvutiprogrammist prinditud vastuvõtudokumenti, milleks on lao sissetulek. Kasutada võib ka pakkelehte, viimase puudumisel aga arvet. Hea on kasutada saadetise koosseisu kontrollimiseks pakkelehte, sest see sisaldab tavaliselt informatsiooni pakkeüksuste arvu, nimetuste ja neis sisalduvate tooteühikute kohta. Kontrollimise käigus tuvastatakse ja loetakse üle saadetises sisalduvad tooteartiklid ja võrreldakse vastuvõtudokumendile märgitud ning tegelikult saabunud koguseid. Avastatud erinevused märgitakse vastuvõtudokumendile ja teavitatakse sellest asjasse puutuvat ostutöötajat või klienditeenindajat.

Tootja varustab toidukaupade müügi- ja rühmapakendeid realiseerimisaega kajastava informatsiooniga, mida väljendatakse enamasti „parim enne” või „kõlblik kuni” tähtaegadega.

Vastuvõtmisel tuvastatakse vastavad kuupäevad ja kontrollitakse nende vastavust vastuvõtudokumentidel olevatega. Erinevuste esinemisel tehakse sellekohased märkused vastuvõtudokumendile ja/või lao infosüsteemi. Teatud kaupade puhul (alkohol jms) on vaja kontrollida üle ja/või märkida vastuvõtudokumendile lisaks tootepartiide numbrid.

Saadetise vastuvõtmisel tuleb vaadata üle, kas pakendid on suletud, vigastamata ja kuivad. Veoprotsessi käigus võib kaup saada kahjustusi nii veoühiku lastiruumis kui ka ümberlaadimistel terminalides. Pakendeid ja tooteid võivad vigastada muud veetavad kaubad, mittekorras treiler, hooletu ja nõudeid eirav käitlemine terminalides jms. Tuleb ette, et poolhaagise vettpidavasse kattesse on tekkinud väikesed avad ja kaubad on märgunud. Kui vastuvõtmise käigus avastatakse märgunud pakendeid, tuleb kontrollida, kas kahjustada pole saanud ka pakendis sisalduv kaup.

Veoahelas võib olla saadetistele vahekäitluspunktides juurdepääs eri firmade töötajail ja vahest ka kõrvalistel isikutel, mistõttu pole välistatud ka mõne isiku kuritahtliku käitumise võimalus. Kui vastuvõtmisel loetakse üle pakkeüksused ja nenditakse, et saabunud kauba kogustega on kõik korras, ei tähenda see veel, et alati ka tegelikult nii on. Hilisema kaubakäitlemise käigus võib selguda, et mõni kallihinnalise kauba pakenditest on tühi või sisaldab toote asemel „ballasti”. Seetõttu on soovitatav väärtuslike kaupade puhul kontrollida pakendite suletust ja veenduda, et need pole pärast tootjatehasest väljastamist avatud. Juhul, kui lattu on võetud vastu kaupa mittesisaldavad pakendid, on hiljem raske või isegi võimatu tõestada, et kaubad puudusid juba enne lattu jõudmist.

Professionaalsed laopidajad ja vedajad on teadlikud eespool mainitud ohtudest ja võtavad tavaliselt eelnevalt kasutusele hilisemaid probleeme vältivaid meetmeid. Lihtsaimaks ja ühtlasi kasutatavamaks kõrge väärtusega kauba kaitsmise viisiks on kauba mähkimine läbipaistmatusse pakkekilesse ja selle kaitsmine turvateibiga. Turvateip on tavaliselt spetsiaalse kirjaga (firma logo vms) ja tugevdatud nakkevõimega teip, mida ei ole võimalik veoprotsessi käigus eemaldada nii, et see poleks hiljem tuvastatav.

Saadetise kaitsmisel musta pakkekile ja turvateibiga tuleb sellekohane märkus teha ka transpordisaatelehele (CMR, riigisisene veokiri). Niisuguste meetmete rakendamisel kaovad praktiliselt kõik kallihinnalise kauba kaotsimineku probleemid. Kui lattu on saabunud turvateibiga kaitstud kaup, on vaja lisaks muudele vastuvõtutoimingutele kontrollida ka pakkekile ja originaalteibi olemasolu ning puutumatust.

Kui vastuvõtmisel avastatakse kauba/pakendite vigastused, märgumine, läbipaistmatu pakkekile ja/või turvateibi puudumine, avatud pakendid või midagi muud mittetavapärast, tuleks hoolitseda kohe vajaliku tõendusmaterjali jäädvustamise eest. Hea võimaluse kauba saatja ja/või logistikapartneri operatiivseks teavitamiseks pakuvad digifotod ja elektronpost. Probleemsetest saadetistest ja kaupadest tehakse digitaalfotod ja saadetakse elektronpostiga kauba saatjale ja vedajale. Niimoodi talitades suudetakse üldjuhul tarneahelas kahtlusi hajutada, et probleemid on tekkinud kauba saaja juures. Tehakse ka vastav märkus kauba transpordisaatelehele (CMR, riigisisene veokiri jms). Kui selline märkus puudub, eeldavad ülejäänud veoprotsessi osalised, et tegemist on olnud nn puhta üleandmisega ja kogu vastutus langeb tavaliselt kauba saajale.

Tavapärasel kontrollimisel tuvastatakse, mis saabus, kui palju saabus ja millises seisukorras on saabunud kaup. Kui see on selge, võrreldakse tooteartikleid ja nende koguseid tellituga – kaupade nimetusi, koguseid ja pakkeühikuid. Erilist tähelepanu tuleb pöörata just pakkeühikutele ja üksikute toodete kogusele nendes, sest tihti saavad just siit alguse hilisemad vead toodete väljastamisel.

Kaupade vastuvõtmine laos toimub enamasti loetelus kirjeldatud järjestuses.
1. Saadetise/kaupade terviklikkuse ja puutumatuse tuvastamine.
2. Tooteartiklite tuvastamine, võrdlemine saatedokumendiga, võrdlemine ostutellimusega.
3. Toodete koguste tuvastamine, võrdlemine saatedokumendiga, võrdlemine tellimusega.
4. Vastuvõtmise kinnitamine, vajadusel saadetise koosseisulise lahknevuse ja/või kahjustuste märkimine vastuvõtudokumendile.
5. Ostuspetsialisti informeerimine lahknevustest (vajadusel).

Teatud kaupade puhul on saatja ja/või saaja vastutuse määr või kvaliteedinõuded sedavõrd suured, et tavakontrollimisest ei piisa. Sel põhjusel kasutatakse lisaks tavapärasele kontrollimisele süvakontrollimist ehk erikontrollimist. Süvakontrollimise all mõeldakse vastuvõtmise käigus täiendavate toimingute tegemist, mis on seotud kauba kvaliteedi, komplektsuse ja/või raskesti märgatavate vigastuste tuvastamisega. Lisaks tavapärasele kontrollimisele tehakse süvakontrollimise käigus kindlaks, kas kaup on nõuetekohase kvaliteediga, komplektne ja kas puuduvad varjatud või raskestimärgatavad vigastused. Süvakontrollimise käigus võidakse tooteid kaaluda, mõõta, teha pinnaviimistluse ülevaatust või testida spetsiaalsetel stendidel, et teha näiteks kindlaks, kas toote elektrotehnilised parameetrid või muud näitajad vastavad nõuetele.

Kuna uued sõidukid kujutavad endast väärtuslikku ja kahjustuste suhtes tundlikku kaubagruppi, on autode logistikas tavapärane, et iga järgnev lüli tarneahelas kontrollib üle nii sõiduki komplektsuse kui ka vigastuste puudumise. Elektroonikakomponentide puhul on tavapäraseks pisteline kontroll.

Sageli on hea teha teatud lisaväärtustoiminguid vahetult mahalaadimise ja vastuvõtukontrolli käigus. Pakenditele lisatakse pakketaskuga toodete kasutusjuhendid ja/või garantiitalongid või kleebitakse toodetele etiketid kasutusjuhistega. Kui neid töid ei tehta kohe vastuvõtul, vaid edaspidi hoiustamise või väljastamise käigus, on töö efektiivsus väike ja vigade tekkimise tõenäosus suur.

Mahalaaditud kaupa ei asetata enne hoiukohta, kui on tehtud nende koosseisuline ja koguseline ning võimalike vigastuste ja kahjustuste kontroll. Kui seda siiski tehakse, võib olla raske või isegi võimatu lisada kauba saatedokumentidele märkusi ja pöörduda hiljem pretensiooniga kauba koguste või vigastuste pärast kauba saatja või veofirma poole.

Kui füüsilised vastuvõtutoimingud on täielikult tehtud, peab sellele järgnema kauba vastuvõtmise kinnitamine laoarvestusprogrammis. Kinnitatakse, et kaubad on võetud lattu vastu kindlates kogustes ja need paiknevad vastuvõtualal. Arvutitöö teeb tavaliselt keegi laotöötajaist. Paberivaba lao korral tehakse kõik vastuvõtutööga seotud arvutitoimingud reaalajas, kasutades selleks kas tõstukiarvuteid või raadioterminale.

Vastuvõtukontrolli ülesandeks on selgitada välja, kas tarne on toimunud kokkulepitud ajal, kas saadetise koosseisu ja kvaliteeti puudutavad tingimused ehk arve tasumise tingimused on täidetud.

5.4.5. Hoiukohtadele paigutamine

Kuna saabunud kauba väljastamisega võib olla kiire, tuleb kaup paigutada kohe pärast vastuvõtmistoimingu lõpetamist hoiukohtadele riiulitel, virnas või põrandakohal. Selleks vajatakse üldjuhul hoiukohtadele paigutamise laodokumenti või tööjuhist. Enne töö alustamist tuleb teha selgeks, millist hoiustamise süsteemi saabunud toodete puhul kasutatakse ja kus paiknevad laos nendele mõeldud hoiukohad.

Paljude võimalustega laoarvestusprogrammid võimaldavad määrata laoartiklipõhiseid hoiukohti. Sellisel juhul on vaja laotöötajal jälgida ainult tarkvara poolt ette antud hoiukohti, mis on kirjeldatud hoiukohtadele paigutamise lehel. Kui arvutiprogrammist prinditakse hoiukohtadele paigutamise leht, mis sisaldab saabunud tooteartiklite ja koguste loetelu ning eeldatavaid laoaadresse, saadakse parim võimalik tulemus.

Kui infosüsteem ei võimalda hoiukohtadele paigutamise lehte printida, tuleb kasutada omavalmistatud dokumendivormi (tabelit), millele saab märkida töö käigus vajaliku info.

Kui osa saabunud kauba väljastamisega on kiire, on põhjendatud ka väljastamine otse vastuvõtualalt hoiukohtadele paigutamata. Kuna tavapäraselt ei võimalda laoarvestustarkvarad kaupa enne väljastada, kui tootekogused on kirjeldatud virtuaalsetel laoaadressidel, kinnitatakse kaubakogused tinglikele hoiukohtadele vastuvõtualal, misjärel võib alustada väljastustellimuste komplekteerimist. Kui kiired väljastused on tehtud, paigutatakse ülejäänud kaup laoaadressidega määratud tegelikele hoiukohtadele.

Pärast hoiukohtadele paigutamist tehakse paberkandjal dokumente kasutades vajalik arvutitöö. Selle käigus kinnitatakse laoarvestusprogrammis toodete artiklinimetused ja kaubakogused kindlatele laoaadressidele. Toiming on eriti vastutusrikas, sest eksimuse korral võivad tekkida probleemid komplekteerimisel toodete leidmisega. Laoprogrammis kirjeldatud hoiukohtadelt ei leita tooteid üldse või ei leita neid programmis märgitud kogustes. Komplekteerimistöö muutub toodete otsimise tõttu muudelt hoiukohtadelt ebaefektiivseks. Ohtu võib sattuda koguni väljastuse tegemine klientide soovitud ajal. Kui arvutitöö on tehtud, võib lugeda hoiukohtadele paigutamise toimingud lõpetatuks ja saab alustada kaupade väljastamist. Tuleb pidada meeles, et korrektse vastuvõtutöö ja hoiukohtadele paigutamisega luuakse eeldused edaspidiseks tootlikuks ja vigadeta komplekteerimistööks.

5.4.6. Hoiustamine ja hoiukohtade hooldamine

Hoiustamise ülesandeks on tagada, et:

- vajadusel kaupa laost väljastada oleks see nõutavas koguses alles;
- kauba füüsikalised omadused ei tohiks hoiustamisel halveneda (temperatuur, niiskus, valgus jms);
- kauba muud omadused ei tohiks hoiustamise ajal muutuda (riknemine, lõhnad jms);
- kaup ei tohiks saada hoiustamisel mehaanilisi kahjustusi, veekahjustusi jms;
- kaupa oleks võimalik hoiustamise ajal inventeerida ja väljastada.

Hoiustamine on laotöö toiming, mis algab hetkest, mil kaup paigutati hoiukohale ja lõpeb selle komplekteerimisega väljastamiseks. Nende kahe sündmuse vahele võib jääda mõni tund, päev või nädal, vahel isegi mitu aastat. On selge, et kui tooted seisavad laoriiulil kuid, ladestub neile tolmu. Aegumistähtajaga toodete puhul võib tähtaeg vahepeal mööduda ja tooted muutuda realiseerimiskõlbmatuks. Esimesel riiulikorrusel põrandakohtadel hoiustatavad kaubad võivad saada vigastusi tõstukitelt, nende ümber võib tekkida töö käigus prahti. Põrandal asuvad kaubaalused peaksid olema sirges rivis ja mitte ulatuma riiulipostidest väljapoole rohkem kui 5 cm. Kui esimesel korrusel paiknevatest kaubaalustest ulatub osa teistest kaugemale, on suur oht kaupa tõstukiga või muul viisil vigastada.

Keegi laotöötajaist võib paigutada kaubaaluse kaubaga ühelt laoaadressilt teisele ja jätta vastava ümberpaigutamise laotarkvaras tegemata. Kui vahepeal jooksvat inventuuri ei tehta või toodete ja

koguste õigsust hoiukohtadel ei kontrollita, võidakse avastada viga alles komplekteerimise või inventuuri käigus.

Eespool mainitud põhjustest lähtudes on olemas vajadus teha teatud toiminguid hoiukohtade ja nendel paiknevate kaupadega ka siis, kui kaup ei liigu. Esiteks tuleb regulaarselt hoolitseda, et hoiukohtade riiulil või virnas ei vedeleks pakendi- ja kaubaaluse tükikesi, kõrvalisi esemeid ega esineks tooteid, mis pole arvutiprogrammis konkreetsele laoaadressile kirjeldatud. Kaup peaks paiknema alusel korrapäraselt, et tooteid oleks komplekteerimisel mugav võtta ja inventeerimisel hea üle lugeda.

Kui komplekteerimise käigus märgatakse, et toote kogus laoaadressil erineb laosaldost sellel hoiukohal laotarkvaras, on vaja selgitada välja selle põhjus ja viia füüsilised ning loogilised laosaldod vastavusse.

Hoiukohtade hooldamise tegevused peavad toimuma regulaarselt. Kord hoiukohtadel, on parem, kui laoriiulid on kinnistatud kindlatele töötajatele või meeskondadele. Nii toimides on vastutus rohkem tajutav ja isiklik.

Juhul, kui kasutatakse aktiivsete ja reservkohtade süsteemi, on vaja tühjenevaid aktiivkohti aeg-ajalt täita reservkohtade arvel. Seejuures tuleb pidada meeles, et kui vastavaid tootekoguste ümberpaigutamisi laoprogrammis ei tehta, muutuvad toodete kogused hoiukohtadel valeks ja hoiukohapõhise inventuuri tegemine problemaatiliseks.

Eeldused saldode õigsuse ning korra ja puhtuse tagamiseks hoiukohtadel on järgmised.

- Registreeri alati infosüsteemis toote koguse ja/või laoaadressi muutumist.
- Reageeri alati, kui märkad hoiukohale paigutamise või väljastamise käigus, et tootesaldo hoiukohal ei vasta infosüsteemis kirjeldatule.
- Teosta regulaarselt jooksvat inventuuri ja veendu, et tooted ja nende kogused hoiukohtadel vastavad infosüsteemis kirjeldatule.
- Paiguta kaubaalused põrandahoiukohtadele alati korrektselt.
- Hoia kaup alusel või peenkaubariiulil pidevalt korrastatult.
- Puhasta hoiukohti ja nende ümbrust regulaarselt ebavajalikust, pakendijääkidest jms prügist.
- Puhasta hoiukohti perioodiliselt mustusest ja tolmust (põrand, riiuliõrred, seisev kaup).

5.4.7. Hoiustamissüsteemid laos

Hoiustamissüsteemi all mõeldakse laos teatud põhimõtte rakendamist, mille järgi hoitakse tooteid riiulikohtadel, virnastatult või muul viisil. Hoiustamissüsteem tähendab teatud põhjendatud korra olemasolu erinevate tooteartiklite hoiustamisel, arvestades nende toodete liikumise sagedust laos, seotust muude toodete ja tooterühmadega, arvestamist toodete omadustega jne.

Hoiustamissüsteemide ülesanne on määrata hoiustatavatele toodetele sellised hoiukohad, et töö nendele paigutamisel, väljastuste komplekteerimisel, teisaldamisel ja inventeerimisel oleks võimalikult tootlik.

Hoiustamise süsteemid tuginevad üldjuhul järgmistele põhimõtetele.

1. Ühe kliendi kaubad hoiustatakse lao ühes kindlas piirkonnas (teenusepakkuja laos).
2. Sarnased tooted või ühe grupi tooted hoiustatakse ühes piirkonnas.
3. Ühesugust erikäitlemist (tõstuki tüübi või selle lisaseadme kasutamine jne) nõudvad tooted hoiustatakse ühes piirkonnas.
4. ABC-analüüsi alusel grupeeritud tooted hoiustatakse tooterühmade kaupa kindlates piirkondades.
5. Tooted, mida väljastatakse sageli, paiknevad alumistel riiulikorrustel ja tooted, mida harvemini, kõrgematel riiulikorrustel.
6. Tooted, mida väljastatakse sageli, paiknevad lähemal tööalale ja tooted, mida väljastatakse harvemini, kaugemal tööalast.

7. Tooted, mida väljastatakse sageli, paiknevad laopõrandal asuvatel kindlaksmääratud hoiukohtadel.
8. Esimesena saabunud tootepartii tooted väljastatakse esimesena – FIFO-põhimõtte rakendamine, mistõttu paigutatakse viimasena saabunud tooted enamasti kõrgematele hoiukohtadele ja kaugemale tööalast.
9. Viimasena saabunud tooted väljastatakse esimesena – LIFO-põhimõtte rakendamine, mistõttu paigutatakse viimasena saabunud tooted madalamatele hoiukohtadele ja tööalale lähemale.
10. Varasema aegumistähtajaga tooted paigutatakse madalamatele hoiukohtadele ja tööalale lähemale (enamasti aktiivkohtadele) – FEFO- (*first expired, first out*) põhimõtte rakendamine.

Hoiustamise süsteem võib põhineda ühe kindla põhimõtte rakendamisel või mitme põhimõtte samaaegsel ja kombineeritud kasutamisel. Ühe põhimõtte rakendamine laos on pigem erandiks.

Hoiustamissüsteemi kasutamine võib tähendada väikeste ladude jaoks kogu lao ulatuses mingit kindlat süsteemi. Suurtes ladudes, kus on tuhandeid tooteid, sadu tootegruppe ja teenusepakkujate puhul ka palju kliente, tuleb kasutada enamasti paralleelselt mitmeid hoiustamissüsteeme.

Ladudes on levinumad järgmised hoiustamissüsteemid.

1. **Hoiustamine kindlatel hoiukohtadel.**
   Iga tooteartiklit hoiustatakse kindlaksmääratud hoiukohal või -kohtadel.
2. **Hoiustamine muutuvatel hoiukohtadel.**
   Toodetel puuduvad kindlad hoiukohad, saabuvad kaubad paigutatakse laos parajasti vabadele hoiukohtadele. Toode võib hoiukohale paigutamisel sattuda iga kord erinevale hoiukohale.
3. **ABC-analüüsi alusel määratud hoiukohad.**
   Tooted paigutatakse hoiukohtadele vastavalt väljastuskordade arvu järgi tehtud ABC-analüüsi tulemustele. A-rühma tooted paigutatakse võimalikult pakkimis- ja loovutusala lähedale alumistele riiulikorrustele. B-rühma tooted paigutatakse tööalast kaugemale ja kõrgemale ning C-rühma tooted lao tagumisse ossa kõrgematele riiulikorrustele.
4. **Tooterühma järgi määratud hoiukohad.**
   Sarnased või ühte tooterühma kuuluvad tooted paigutatakse lao ühte piirkonda.
5. **Käitlemisviisi järgi määratud hoiukohad.**
   Ühesugust või sarnast käitlemist (tõstukit jms) nõudvad tooted hoiustatakse lao ühes piirkonnas.
6. **Kindlaksmääratud aktiivsed hoiukohad ja reservhoiukohad.**

Igal tootel on muutumatu komplekteerimiskoht (aktiivkoht) ja üks või mitu aktiivkoha läheduses, enamasti kõrgemal riiulikorrusel paiknevat reservkohta. Aktiivkohti kasutatakse tükikauba ja peenkauba komplekteerimisel, mil ühelt hoiukohalt komplekteeritakse tooteid korduvalt, mitme väljastuse tarvis. Tükikauba väljastamisel kaubaaluse riiulitelt paiknevad aktiivkohad riiulite esimesel korrusel (põrandakohal), harvemini liikuvad tooted teisel riiulikorrusel.

Seejuures tuleks arvestada FIFO-, LIFO- ja FEFO-põhimõtete kasutamist erinevate kaubapartiide väljastamisel. FIFO-põhimõtte järgi väljastamisel paigutatakse esimesena saabunud kaubapartii esimesena aktiivkohale või väljastatakse terve alus korraga. LIFO-põhimõttel väljastamisel paigutatakse aktiivkohale esimesena viimati saabunud partii või väljastatakse alusetäis kaupa ühekorraga. FEFO-põhimõtte rakendamisel paigutatakse varasema aegumistähtajaga tooted esimesena aktiivkohale või väljastatakse terve alusetäis korraga.

Suurtes ladudes, kus käideldakse paljude klientide kaupu, kasutatakse hoiukohasüsteeme enamasti kombineeritult. Süsteemid sobitatakse kaupade ringlemissageduse, nende käitlemise eripära, aegumistähtaegade ja klientide erisoovide arvestamisega. Parima võimaliku tulemuse annab tavaliselt paindlikkus ning toote- ja kliendipõhine lähenemine hoiustamisviiside rakendamisel. Esmatarbekaupu müüvate hulgimüügifirmade ladudes on levinud aktiiv- ja reservkohtade süsteemi ja ABC-analüüsi põhjal toimiva süsteemi samaaegne kasutamine.

Arvestada tuleks asjaoluga, et kõrgetele hoiukohtadele tõstmine ja allatõstmine võtab arvestatavalt tööaega. Mida kõrgemal tõstukijuht tõstekahvlite ja kaubaalusega opereerib, seda aeglasem on töö

tõstuki masti ja kahvlite liigutamisel. Lisaks kasutab tõstuk raskete kaubaaluste ülestõstmiseks palju akudesse salvestatud energiat. Elektrienergia vajadus tõstmisel on palju suurem kui tõstuki liikumisel. Seda arvestades peaks eelistama kiirestiliikuvate toodete paigutamist pigem laoriiulite tagumisse otsa kui tööala lähedusse kõige kõrgemale riiulikorrusele.

Toodete ringlemissagedus pole sama, mis nende väljastamissagedus. Ühesugune ringlemissagedus võidakse saavutada toote väljastamisel alusetäis korraga või alusekohal olev pakkeühik korraga. Seetõttu tuleks toodete liikumissageduse mõõtmisel ja sobiva hoiusüsteemi tuvastamisel laos lähtuda väljastuskordade arvust ajaühikus (päev, kuu).

Kui ladudes ei kasutataks hoiustamissüsteeme, paikneksid kaubad suvaliselt ja hajutatult kogu lao ulatuses. Töö tootlikkus nende käitlemisel oleks oluliselt väiksem ja personalivajadus laos suurem kui hoiustamissüsteeme kasutades. On oluline, et lao toimimise eest vastutavad töötajad teeksid aeg-ajalt toodete laoliikumise analüüse ja optimeeriksid toodete paiknemist hoiukohtadel. Esialgselt määratud hoiukoht ei pruugi olla parim võimalik pikema aja jooksul.

5.4.8. Ristlaadimine

Seoses vajadusega teostada kulusäästlikke vedusid, tehakse ladudes ja terminalides üha enam ristlaadimist. Paljudes ladudes on ristlaadimisest saanud igapäevane rutiinne laotoiming. Ristlaadimine suurendab küll veidi kauba käitlemise kulusid, kuid aitab säästa veokulusid enamasti kordades. Ristlaadimine kui tavapärastest erinev laotoiming koosneb mahalaadimisest, vastuvõtust ja sorteerimisest, uute saadetiste koostamisest ja lähetamisest.

Ühes terminalipiirkonnas asuvatelt tootjatelt või hulgimüüjatelt võetakse veoühikule segaalus, kus on saadetisi kõigile sihtterminali piirkonnas asuvatele klientidele. Vastuvõtuterminalis laaditakse kaup vastuvõtualale ja sorteeritakse eraldi kliendisaadetisteks. Sama tehakse teiste saatjate segaalustega, mis olid laaditud samale või muule veoühikule lähteterminali piirkonnas. Sorteeritud saadetistest koostatakse uued, nüüd juba kliendipõhised (saajapõhised) saadetised, mis pakitakse ja sildistatakse transpordietikettidega. Uutesse saadetistesse konsolideeritakse kõigi tootjate kaubad, mis toimetatakse saajatele ühe veovahendiga, milleks on tavaliselt jaotusauto. Sel viisil on võimalik vähendada vedude arvu ja säästa veokulusid enamasti kordades.

Ristlaadimist tehakse ka täisalustega. Kuna aluseid kaubaga pole vaja avada, seisneb kogu ristlaadimise töö kaubaaluste ümberpaigutamises ühest tööalast või terminali veoringi alast teise. Tavapäraselt ei võeta ristlaaditavaid kaupu laoarvestusse (ei tehta kirjeid laoarvestustarkvarasse) või tehakse seda vajadusel lihtsustatud korras.

Selleks et ristlaadimine oleks efektiivselt teostatav, peaksid olema täidetud järgmised tingimused:
- saabuvad pakkeüksused peavad olema korralikult markeeritud;
- edasisaatmise dokumendid peavad olema töö alustamiseks korralikult ettevalmistatud;
- pakkeüksused sorteeritakse tarneaadresside järgi;
- pakkeüksused sorteeritakse veoringide põhiselt;
- saadetised toimetatakse lähteterminalist sihtterminali lühikese ajavahemiku jooksul;
- saadetised toimetatakse sihtterminalist klientidele lühikese ajavahemiku jooksul;
- tööalal on jäetud ristlaadimise toiminguteks piisavalt vaba põrandapinda.

5.4.9. Lao- ja otsesaadetiste konsolideerimine

Vajaduse tõttu hoida kokku ettevõtte käibekapitali, otsivad ostjad ja varude juhid pidevalt võimalusi, kuidas tagada mõistliku suurusega laovarude juures kliente rahuldav tarnevõime. Selleks on üldjuhul kaks võimalust. Juhul, kui suure ringlemissagedusega A-toodete tarnija paikneb läheduses ja suudab tagada suurte varude juures piisava tarnevõime, võib tellida neid tooteid iga päev ja käidelda neid laoarvestuses lihtsustatult, hoiukohtadele paigutamata. Seejuures tuleks mingi osa nendest toodetest hoiustada oma laos reservvaruna. B- ja C-grupi tooted, mille tarnijad on

kaugemal, hoitakse oma laos ja neist tehakse igapäevaselt väljastussaadetisi. A-rühma otsesaadetiste tooted ühitatakse sel juhul laoväljastusega.

Kui A-rühma toodete tarnijad asuvad kaugel ja tarneajad on pikad, talitatakse tavaliselt vastupidi – A- ja B-rühma tooted asuvad laos ja C-rühma tooteid tellitakse tarnijailt. Päeval, mil C-tooted saabuvad, ühitatakse need laost väljastatavate saadetistega või väljastatakse sõltumata sellest, kas laotoodete väljastusi on või ei ole.

Mõlemal juhul vajatakse laos suhteliselt suurt tööala. Otsesaadetiste tooteid võib olla terve poolhaagise jagu, mis tuleb sorteeritult maha laadida ja jätta saajate kaupa sorteerituna ootele väljastusalale. Tööpäeva jooksul komplekteeritakse juurde laoväljastuste kaupa ja konsolideeritakse need tooted otsesaadetiste toodetega. Kui kogu töö on tehtud, laaditakse kaup veoühikutele.

Lao- ja otsesaadetiste konsolideerimiseks peaksid olema täidetud järgmised tingimused:
- otsesaadetise kaupade mahalaadimine ja sorteerimine peaksid toimuma ühekorraga tööpäeva esimesel poolel;
- tööala peaks olema piisavalt suur, mis võimaldab paljude poolikute saadetiste seismist tööalal;
- laoprogramm võimaldab käsitleda otsesaadetiste tooteid lihtsustatud kujul kõiki tooteandmeid sisestamata;
- laoprogramm peab võimaldama väljastada klientidele konsolideeritud pakkelehti (äärmisel juhul kaht eraldi pakkelehte).

Tavapärane on lao- ja otsesaadetiste konsolideerimine suurtes rehvide jaotusladudes. Enamasti hoiustatakse tarnevõime tagamiseks A- ja B-rühma tooteid kohapeal, harvemini tellitavaid C- ja D-rühma tooteid tellitakse juurde kesklaost.

5.4.10. Väljastustellimuste komplekteerimine

Kauba väljastamine laost algab komplekteerimistööga. Komplekteerimise dokumendi koostamise aluseks on toodete müük kliendile või väljastamine tootmisele. Komplekteerimisvajadus saab alguse kliendi tellimusest ja algab pärast korralduse saamist. Korraldus võib saabuda lattu kahel viisil. Esimesel juhul vabastatakse laoprogrammis tellimus komplekteerimiseks ja lao printer prindib komplekteerimislehe. Teisel juhul (paberita ladu) vabastatakse tellimus komplekteerimiseks ja see saabub lokaalse raadiovõrgu (WLAN) kaudu elektroonilisel kujul arvutitega käsiterminali või tõstukil olevasse arvutisse.

Printer väljastab komplekteerimislehe, mis sisaldab kogu vajalikku teavet kauba saaja ja temale väljastatavate toodete kohta. Lisaks võib komplekteerimisleht sisaldada olulist informatsiooni pakkimisnõuete, tarne toimumise viiside, veovajaduse, transpordijuhiste jms kohta.

Komplekteerimine toimub üha enam kantava arvuti (käsiterminali) või tõstukiarvuti abil. Töö järjestus kuvatakse komplekteerimislehe vormis arvutiekraanil. Komplekteerija saab infot laoaadresside, tooteartiklite ja koguste kohta arvutikuvarilt. Toodete ja laoaadresside tuvastamiseks võidakse kasutada vöötkooditehnoloogiat. Laoaadressi ja toote vöötkoodid loetakse arvutiprogrammi komplekteerimise järjestuses arvutiga ühendatud või sellega ühes oleva vöötkoodiskanneri abil. Artiklirea komplekteerimise kinnitamine tehakse kantava terminali sõrmistikult või arvutiklaviatuurilt. Raadiovõrgu kasutamisel tehakse kogu töö reaalajas.

Peenkaubaladudes, kus täidetakse palju üherealisi väljastustellimusi, saab teatud tingimustel hakkama ka komplekteerimisleheta. Etiketiprinterist prinditakse transpordietikett, mis lisaks veoprotsessis vajaminevale infole sisaldab tooteartikli nimetust, kogust ja laoaadressi. Komplekteerija leiab vajaliku toote etiketil oleva info abil ja kinnitab etiketi pakkimise lõpetamisel pakendile.

Laoarvestustarkvara peaks pakkuma tooteartiklite järjestuse komplekteerimislehel arvestusega, et komplekteerija liikumisteekonna pikkus oleks minimaalne. Laoprogramm ei reasta väljastuslehel tooteid mitte laoriiulite kaupa, vaid pakub järjekorras töökoridori mõlemal pool olevate riiulite

laoaadresse vaheldumisi. Kui see pole võimalik, vaatab komplekteerija ka järgmisi artikliridasid ja otsustab ise komplekteerimise järjekorra.

Hästi läbimõeldud hoiustamissüsteemi kasutamine loob head eeldused tootlikuks komplekteerimistööks. Peamine põhimõte on paigutada tooted kindlatele hoiukohtadele riiuli pikkuse ja kõrguse ulatuses selliselt, et liikumisteekond oleks lühim ja tõsteid kõrgetelt riiulikorrustelt tehakse võimalikult vähe. Selle loogika alusel paigutatakse sagedasti väljastatavad tooted riiuli alumistele korrustele loovutusala lähedusse, harvemini liikuvad kaubad aga riiulil tahapoole ja kõrgematele korrustele. Nii on võimalik komplekteerimisel läbitavat tee pikkust mitu korda vähendada.

Laiade vahekoridoridega madalates ladudes tehakse komplekteerimistöö peamiselt madal- ja kõrgkomplekteerimistõstukite abil. Kui töö intensiivsus pole suur, on võimalik kasutada madalkomplekteerimistõstuki asemel ka teisaldamistõstukit ja kõrgkomplekteerimistõstuki asemel liikuvmastiga tõstukit. Kui töö tootlikkus pole oluline näitaja, saab kogu töö teha ka elektri abil töötava vastukaaltõstukiga.

Kitsaste vahekoridoridega kõrgetes ladudes on võimalik komplekteerida tüki- ja peenkaupa nii kõrgkomplekteerimistõstukiga, kombitõstukiga kui ka süstik-kombitõstukiga. Laotöötaja tõuseb tõstuki juhiplatvormil riiulikoha juurde, kust on vaja võtta kaupa. Tooted asetatakse juhiplatvormi ees olevale kaubaalusele. Töö tootlikkust suurendab võimalus sõita tõstukiga järgmise komplekteerimiskohani juhiplatvormi alla laskmata. Täisaluste väljastamist teostatakse kombitõstuki, süstiktõstuki või pöördkahveltõstuki abil.

Traditsioonilistes peenkaubaladudes toimub väljastustellimustel olevate toodete nope kas käsivangus oleva korvi, komplekteerimise korvkäru või platvormvankri abil. Viimase kasutamisel kinnitatakse sellele ka tahvelarvuti ja skanner, mis võimaldavad töötada paberivabalt.

Kuna komplekteerimistöö tootlikkus ja efektiivsus on lao konkurentsivõime seisukohalt määrava tähtsusega, on valdkonnas võetud kasutusele uusi, töö tootlikkust oluliselt suurendada võimaldavaid tehnoloogiaid. Hääljuhitud komplekteerimine (*voice directed picking*) võimaldab suurendada töö tootlikkust keskmiselt neljandiku võrra. Produktiivne tehnoloogia on võetud edukalt kasutusele ka mitmetes Eesti ettevõtetes. Märgutule juhitud komplekteerimise (*picking by light*) kasutamine on võimalik ainult peenkaubaladudes, kus see on end õigustanud eelkõige väga intensiivse töö korral, kus töövahetuse jooksul on vaja teha mitmekümne tuhande artiklirea nope.

Komplekteerimistööd võimaldab oluliselt tõhustada tornsüsteem. Kui kõrvuti paikneb mitu arvuti juhitavat torni, liigub operaator ühe seadme juurest teise juurde, teostades nii peen- või tükikauba nopet kui ka hoiukohtadele paigutamist.

Võrreldes tavapärase komplekteerimisega võimaldab täisautomaatse peenkauba kraanasüsteemi (AS/RS) ehk sahtellao kasutamine tõsta töö tootlikkust kordades. Tehnoloogia soetamine on küll kulukas, kuid arvestades vähest inimtööjõu vajadust, tasub kallis investeering end sellele vaatamata. Kaubaaluste lao kraanasüsteemi kasutuselevõtmine eeldab sedavõrd suure koguse täisaluste käitlemist tööpäeva jooksul, et Eesti ettevõtted pole seda seni soetanud.

Sahtellaost veelgi tootlikum on täisautomaatse OSR (*Order Storage and Retrieval*) süsteemi kasutamine koos märgutule juhitud komplekteerimiskohtade kasutamisega. Taolise tootliku tehnoloogia kasutamisega on ühel laotöötajal võimalik komplekteerida töövahetuses 10 000–15 000 laoartikli rida.

Kaasaegsetes ladudes saavutatakse ülikõrgeid hoiukohtadele paigutamise ja komplekteerimise tootlikkuse näitajaid, kasutades laotehnoloogiaid kombineeritult. Nii näiteks kasutatakse ühtses süsteemis tavapärast peen- ja tükikauba komplekteerimist, peenkauba läbivooluriiuleid, sahtellao süsteemi, OSR-süsteemi ja märgutule juhitud komplekteerimist koos tsoonkomplekteerimisega tööjaamades.

Väljastustellimuste komplekteerimisel peab arvestama järgmist:

- läbitav teekond laos peab olema võimalikult lühike;
- tõsteid kõrgetele riiulikorrustele ja nendelt alla peaks olema võimalikult vähe;
- toodete järjestus komplekteerimislehel peaks tagama minimaalse teekonna pikkuse saadetise kokkupanekul.

Kuna ühest sissetulevast saadetisest tehakse ladudes keskmiselt paarkümmend väljastussaadetist, ületab komplekteerimistöö maht mitu korda kaupade vastuvõtmisega seotud tööde mahu. Tavaliselt kulub tükikauba ladudes komplekteerimiseks, pakkimiseks ja nendega seotud arvutitööks keskmiselt 60–70% kogu tööajast. Peenkaubaladudes võib ulatuda komplekteerimistöö osakaal isegi 80%-ni kogu tehtavast laotööst. Sel põhjusel on komplekteerimistöö tootlikkus, efektiivsus ja ressursikulu kogu laotöö seisukohalt otsustava tähtsusega. Luues eeldused tootlikuks ja efektiivseks komplekteerimiseks ning korraldades komplekteerimistööd laos parimal võimalikul viisil, suudetakse mõjutada laotöö efektiivsust, kvaliteeti ja ühtlasi ettevõtte konkurentsivõimet.

5.4.11. Komplekteerimistööd tõhustavad töömeetodid

5.4.11.1. Ositi komplekteerimine ehk tsoonkomplekteerimine

Ositi komplekteerimine tähendab paljude ridadega väljastustellimuse komplekteerimistöö jaotamist mitme laotöötaja vahel. Suure pindalaga ladu on jaotatud komplekteerijate vahel eraldi piirkondadeks. Iga laotöötaja võtab väljastatavaid tooteid kindlaksmääratud töökoridoride riiulikohtadelt. Meetodit saab ühtviisi edukalt kasutada nii peen- kui ka tükikaubalaos.

Peenkaubaladudes tuleks kasutada saadetise kõikide toodete kogumiseks sobiva suurusega plastikust kasti. Riiuliridade ees on rihm- või rullkonveier, mida mööda liiguvad kastid juba nopitud kaupadega. Konveieri alguses asetab laotöötaja noppelehe kasti ja kasti konveierile. Kui kast jõuab reas esimese komplekteerijani, tõstab see kasti konveieri ees olevale lauale, võtab väljastuslehe ja toob oma piirkonna riiulikohtadelt seal märgitud tooted. Asetanud tooted kasti, tõstab ta selle tagasi konveierile, kus see liigub järgmise komplekteerijani. Sama kordavad järgmised laotöötajad, kuni kast jõuab konveieri lõppu ja kõik noppelehel olevad tooted on saadetise kastis. Enne pakkimist kontrollitakse vigade vältimiseks kogu töö üle.

Sel viisil töötades saavutatakse liikumisteekondade mitmekordse vähenemise arvel suur tootlikkuse kasv. Tootlikkust saab veelgi suurendada, kui tootevalik pole väga suur ja kasutada saab peenkauba läbivooluriiuleid.

Ositi komplekteerimise rakendamiseks laos peaksid olema täidetud järgmised tingimused:

- komplekteerimistöö maht peaks olema suur ja kogu päeva jooksul suhteliselt ühtlane;
- väljastustellimusi peab olema võimalik teatud aja jooksul enne komplekteerimist „kinni hoida";
- väljastatavad kogused peaksid olema väikesed, et need mahuksid saadetise kasti(desse).

5.4.11.2. Rühmkomplekteerimine

Rühmkomplekteerimise all mõeldakse üheaegselt mitme väljastustellimuse komplekteerimist laotöötaja poolt. Komplekteerija võtab korraga käsile 2–4 väljastustellimust. Liikudes töökoridorides, võtab ta kõikjalt kaasa korraga kõigi käsilolevate tellimuste tooted. Kui töö on tehtud, viiakse alusel läbisegi olevad mitme tellimuse kaubad pakkimisalale, kus need sorteeritakse tellimuspõhiselt. Tegemist oleks justkui teistkordse komplekteerimisega. Kuigi sorteerimisele kulub oma aeg, on mitme tellimuse korraga komplekteerimisel saavutatud töö- ja ajasääst siiski palju suurem sorteerimise lisatööst ja sellele kulutatud ajast.

Seda töömeetodit on võimalik kasutada järgmiste eelduste olemasolu korral:

- komplekteerimiseks vabastatud tellimusi saab hoida teatud lühikese aja jooksul „kinni" ehk pärast väljastustellimuse tekkimist laoprogrammis pole vajadust hakata seda kohe komplekteerima;
- tegemist on suure laoga, kus liikumisteekonnad komplekteerimisel on pikad;
- komplekteerimislehel pole palju artikliridu (*max* 5–6);
- ühel artiklireal pole palju tooteid (rühmapakendeid);
- mitme väljastustellimuse kaubad peaksid mahtuma ühele kaubaalusele.

5.4.11.3. Masskomplekteerimine

Juhul, kui laost väljastatavaid A-rühma laoartikleid esineb samaaegselt paljudel väljastustellimustel ja tooteartiklite kogused on suured, saab tükikauba komplekteerimisel kasutada masskomplekteerimise meetodit. Tegemist on progressiivse ja suhteliselt vähe levinud laotöö meetodiga, mille abil on võimalik suurendada töö tootlikkust komplekteerimisel kordades. Milleks tõsta hoiukohalt kaubaalust palju kordi laopõrandale, et sealt kaupa võtta? Selle asemel võiks tõsta ühe korra, viia kaup loovutusalale ja teha seal jaotamine erinevate tellimuste vahel.

Selle põhimõtte alusel talitatakse komplekteerimisel järgmiselt.

1. Laoarvestusprogrammist prinditakse välja eri saadetiste komplekteerimislehed ühekorraga.
2. Laoarvestusprogrammist prinditakse välja lisaks ühe tooteartikli komplekteerimislehed (sisaldavad ühel ajal väljastatavate tellimuste kindla tooteartikli summeeritud kogust ja kõikide saadetiste loetelu, kus seda toodet esineb ja kogust igas saadetises).
3. Ühekorraga tuuakse hoiukohalt/hoiukohtadelt pakkimis- või väljastusalale saadetiste summeeritud kogus toodet.
4. Loovutus- või pakkimisalal jaotatakse summaarne kogus üksikute saadetiste vahel ja tooted asetatakse kas iga saadetise kaubaalusele või spetsiaalsesse tagastatavasse konteinerisse.
5. Kaubaalus toodetega asetatakse tagasi hoiukohale, kust see võeti.

Masskomplekteerimise meetodi kasutamiseks peaksid olema täidetud järgmised tingimused:

- üht tooteartiklit väljastatakse sageli (esineb päevas saadetistel mitukümmend korda);
- väljastusi on võimalik teatud aja jooksul laos enne komplekteerimist „kinni pidada" ehk printida komplekteerimislehti gruppide kaupa;
- enamasti väljastatakse tükikaupa (ühe toote täisaluseid väljastatakse vähe);
- loovutusala/pakkimisala on piisavalt suur, mis võimaldab teha toodete jaotamist saadetiste vahel ja paigutada pooleliolevad saadetised koostamise ajaks tööalal ridadesse.

Üks sobivaid masskomplekteerimise kaubagruppe on rehvid. Masskomplekteerimist tehakse tavapäraselt suurtes rehvide jaotusladudes. Eriti sobiv on kasutada meetodit juhul, kui iga lähetatav toode (rehv) varustatakse transpordietiketiga ja kaup laaditakse veoühikusse lahtiselt mahukaubana või kasutatakse eriotstarbelisi tagastatavaid konteinereid (rehvikorve).

5.4.12. Saadetiste pakkimine

Saadetise pakkimise all mõeldakse kauba (saadetise) seadmist sellisesse seisukorda, et selle edasisel transportimisel ja käitlemisel oleks kauba kahjustamise võimalus minimaalne. Pakkimise peamine eesmärk on kaitsta kaupa, et kaup oleks kliendile üle andes terve ja kasutamiskõlblik ning osa kaubast ei puuduks. Kui koostada väiksematest pakkeühikutest suuremaid, on võimalik edaspidi kauba käitlemise kulusid säästa. Kui tükikaup (rühmapakendid) on pakitud kaubaalusele, on selle edaspidise käitlemise kulud palju väiksemad kui rühmapakendeid eraldi käideldes.

Saadetise pakkimine on laotöö toiming, mis jääb ajaliselt tellimuse komplekteerimise ja valmis saadetise väljastamise vahele. Kaubad võivad olla komplekteerimise järel kohe sobivas veopakendis (nt ühe toote täisalused) või vajada täiendavat pakkimist (segaalused või täisaluse kaubakoguse vähendamine). Üldjuhul tuleb pärast peen- või tükikauba komplekteerimist nendest koostatud saadetis pakendada.

Enamasti väljastatakse kaubad laost rühmapakendites, mis tagavad üldjuhul kauba piisava kaitstuse vigastuse eest veoprotsessis. Jaekaubandus tellib sageli teatud tooteid väiksema koguse, kui on rühmapakendis, mistõttu tuleb need asetada väljastamiseks rühmapakendisse või väljastada müügipakendis. Sel juhul on vaja eriti hoolikalt mõelda nende kaitsmisele vigastuste eest.

Kui väljastatavate kaupade mahud seda võimaldavad, tuleks kasutada nii palju kui võimalik kaupade paigutamist alustele. Kui üksikud pakendid on paigutatud õiges järjekorras kompaktselt kaubaalusele, mähitud pakkekilesse ja/või kinnitatud pakkelindiga, on sellega eeldused kauba toimetamiseks kohale seda kahjustamata loodud. Pealegi on kaubaaluste käitlemine veoprotsessis mitu korda efektiivsem kui lahtise mahukauba laadimine.

Pakendamise toiming laos koosneb enamasti kahest osatoimingust – pakendi muutmisest kompaktseks ja tihedaks ning selle fikseerimisest pakkematerjaliga (pakkekile või pakkelindiga). Pärast komplekteerimist tuleb hulgipakenditest kaubaalusel või jaepakenditest pappkarbis moodustada kompaktne pakkeüksus. Hulgipakendid seatakse kaubaalusele nii, et nende vahele jääks võimalikult vähe vaba ruumi. Juhul, kui pakendid ei püsi alusel koos, tuleks need pakkekilesse mähkimise ajaks kinnitada üksteise külge pakketeibiga.

Pärast seda, kui kaubaalusel olevad pakendid on seatud kompaktseks, mähitakse kaubaalus pakkekilega kas käsitsi või spetsiaalse masinaga, pakkekile mähkimisseadmega. Käsitsi töötamine on aeganõudev ja väsitav (tagurpidi liikudes kile pinge all hoidmine) ning ei pruugi alati tagada masinaga saadud pakendamise kvaliteeti. Kui laos on kaubaalustele asetatud kauba pakkimist palju, tuleks kogu töö sooritada kilemähkimisseadme abil.

Peenkauba pakkimisel kartongist karpi on oluline, et kergestipurunevad ja õrna käitlemist vajavad tooted oleksid pakitud eraldi purunemise eest kaitsva materjali, nt mullikilega. Hoolitseda tuleks selle eest, et toodete liikumahakkamise vältimiseks jääks karpi võimalikult vähe vaba ruumi. Sel juhul on vaja täita tühjad kohad müügipakendite vahel täitematerjaliga. Täitematerjaliks sobivad hästi kokkukortsutatud paber, paberi- ja kartongiribad, vahtpolüstürooli graanulid ja õhuga täidetud polüetüleenkotid.

Kuna pakkematerjal on arvestatav kulutekitaja ja seda võib kuluda pakendamise käigus palju, tuleb töö käigus jälgida, et seda ei kuluks ülearu palju. Tuleks lähtuda põhimõttest, et kõnealune toiming koos erinevate materjalide kasutamisega ei tohi tuua kaasa liialt (õigustamatult) suuri kulusid. Teisiti öeldes, pakkimisel tuleb lähtuda põhimõttest, et pakkimiskulu peab olema nii väike kui võimalik, samas aga piisav, et kaubad toimetatakse kohale kahjustamata.

Pakkimisel on võimalik kasutada erinevaid pakkimisviise ja -materjale. Kuna pakkimismaterjalide ja -mooduste valik on suur, tuleks valida kõige sobivamad meetodid ja materjalid. See, millist on parajasti õige kasutada, sõltub kauba eripärast, pakendite iseloomust, veoviisist, veovahendist, erinõuetest veol, kauba saaja erisoovidest jms. Pakkimise kavandamisel tuleks arvestada, kuhu kaubad saadetakse, kuidas ja kus toimub saadetiste konsolideerimine ja kuidas toimetatakse kaubad edasi pärast saadetiste ühitamist.

Juhul, kui kaupade edasist vedu teeb teenusepakkujast veoettevõte, on üldjuhul vaja teada ka saadetise kaalu ja/või ruumala. Pärast pakkimist saadetis kaalutakse ja mõõdetakse vajadusel selle ruumala. Vastavad andmed sisestatakse seejärel veokirjale. Samuti on vaja saadetis varustada transpordietikettidega. Kui saadetis koosneb mitmest pakkeüksusest, on vaja neist igaüks varustada transpordietiketiga. See on mõistetav nõue, sest edasises veoprotsessis käitlevad nii autojuhid kui ka terminalitöötajad pakkeüksusi eraldi ja enamasti ühekaupa. Kui saadetise toimetab saajale logistikapartner, peab saadetis olema varustatud igal juhul nõuetekohase transpordietiketiga.

Kaubaaluste pakkimisel on tähtis arvestada, et lastiruumi mahuline täiteaste sõltub eelkõige kaubaaluste kõrgusest. Kauba kõrgus alusel sõltub konkreetse kauba omapärast, kaalust, müügi- ja rühmapakenditest ning peab olema optimaalne. Madalate kaubaaluste transportimisel jääb osa

lastiruumist kasutamata ja veokulu kaubaühiku kohta on ülemäära suur. Liialt kõrgete aluste puhul võib tekkida oht, et ülemiste kihtide raskuse all deformeeruvad alumised pakendid ja/või kaubad.

Kui saadetise toimetab saajale veoettevõte, tuleks kinnitada pakkeleht saadetise ühe pakkeüksuse külge pakketaskuga. Nii toimides välistatakse kauba saatedokumentide kaotsiminek veoprotsessi käigus.

Pakkimisel tuleks arvestada järgmisi asjaolusid.

- Kaubad tuleb paigutada alustele selliselt, et pakkeüksused ei ulatuks üle kaubaaluse servade ja kaubad oleksid paigutatud alusele tihedalt.
- Kaubad tuleb siduda alusel kokku kilega või muul viisil, et need püsiksid koos.
- Kaubaalus toodetega või tükikaup tuleb vajadusel üle kaaluda ja saadetise pakkeüksuste arv üle lugeda.
- Kui kaup antakse üle veofirma esindajale, kes toimetab selle kliendile või järgmisele veofirmale või ekspedeerijale, peab kauba iga pakkeüksus olema varustatud etiketiga, millele on märgitud kauba saatja ja kauba saaja andmed, saadetises sisalduvate pakkeüksuste arv ja saadetise kogukaal.
- Kui on põhjust karta, et osa saadetisest võib teel kaduma minna, tuleb saadetis korralikult kilesse mähkida (soovitatavalt läbipaistmatusse) ja kaitsta turvateibiga. Teibile on trükitud firma logo ja selle liim nakkub kilega sedavõrd, et püüdes teipi eemaldada, puruneb kile ja teipi ei ole võimalik teist korda kasutada. Meetodi kasutamine kaupade allesjäämise kindlustamiseks annab tavaliselt väga häid tulemusi.

Pakkimise toiming lõpeb tavaliselt veo tellimisega (juhul, kui klient ei tule ise kaubale järele) ja kauba paigutamisega väljastusalale. Saadetised peaksid paiknema väljastusalal korrapäraselt, et neid oleks võimalik väljastamiseks hõlpsasti tuvastada.

5.4.13. Saadetise väljastamine ja pealelaadimine

Kauba üleandmine laos kliendile (saajale) või veofirma esindajale on vastutusrikas toiming, kuna vastutus kauba eest läheb loovutamisel üle selle vastuvõtjale. Üleandmisel ei kontrollita üldjuhul saadetise koosseisu tooteartiklite järgi. Vajadus selle järele võib tekkida juhul, kui kauba pakend on avatud, purunenud või vigastatud. Vastuvõtjale antakse üle pakkeüksused (kaubad alustel, karbid, kastid jne). Vastuvõtja kohustuseks on kontrollida, kas pakkeüksuste arv ja pakkeühikute nimetused on kooskõlas kauba saatedokumentidel märgituga, kas saadetis on veoks nõuetekohaselt pakendatud ja kas toodetel või pakenditel pole vigastusi.

Juhul, kui kogustes on saatedokumentides märgituga erinevused (ühikud, kogused jms), võib saadetisele järele tulnud isik keelduda saadetise vastuvõtmisest või otsustab selle veoks vastu võtta, kuid lisab saatedokumentidele asjakohase märkuse. Sellega jääb saajale õigus esitada hiljem pretensioon või kahjuhüvitusnõue (reklamatsioon). Samuti märgitakse vastuvõtudokumentidele ja kinnitatakse väljastaja allkirjaga toodete/pakendite võimalikud vigastused. Vajadusel lisatakse saadetise veodokumentidele veoprotsessis käitlemise erinõuded.

Kui kauba/saadetise üleandmist tarneahela osalisele allkirja vastu ei toimu, räägitakse kauba teelesaatmisest ehk lähetamisest. Veoettevõtte autojuht laadib jaotusautole saadetise ja kinnitab selle vastuvõtmist veoks allkirjaga. Kui kaup viiakse ära treileris või konteineris, teevad pealelaadimise töö tavaliselt laotöötajad. Juhi kohustuseks saaja juures on tuvastada kõigepealt ettevõte ja selle töötaja, kes on volitatud saadetist vastu võtma. Saaja juures on autojuhi kohustuseks tavaliselt märkida veokirjale saadetise üleandmise aeg, vastuvõtja nimi ja allkiri.

Kauba laadimist veovahendi või veoühiku koormaruumi tuleb teha vastavalt koorma paigutamise ja kinnitamise juhistele. Ei tohi unustada, et üldjuhul vastutab lastiruumi täitmise planeerimise, pakkeüksuste paigutamise ja kinnitamise eest kauba saatja.

5.4.14. Töö infosüsteemis

Ettevõtete raamatupidamises tehakse kaupade liikumise arvestust majandustarkvara abil, mille üheks mooduliks on laotarkvara. Laoarvestuse moodul moodustab ettevõtte infosüsteemist olulise osa, sest on vahetult seotud raamatupidamismooduliga ja kõik laoprogrammis tehtavad toimingud kajastuvad ka raamatupidamisarvestuses.

Seoses kaupade lattu vastuvõtmise, väljastamise, laosisese teisaldamise, hoiustamise ja inventeerimisega peab laopersonal tegema vahetult pärast füüsilisi toiminguid ka vastavad muudatused laoprogrammis. Kui ladu on varustatud raadiosidevõrguga ja laotöötajad kasutavad käsiterminale (kantavad arvutid koos skanneriga), tehakse vastavad arvutitoimingud reaalajas paralleelselt füüsiliste laotoimingutega.

Juhul, kui tegemist pole „paberivaba" laoga, on arvutitöö toimingud üldjuhul järgmised:

- vastuvõtudokumendi (lao sissetulek) printimine;
- vastuvõetud tooteartiklite ja nende koguste kinnitamine;
- tooteartiklite ja nende koguste kinnitamine hoiukohtadele (laoaadressidele);
- laoväljastuse (komplekteerimislehe) printimine;
- komplekteeritud tooteartiklite, nende koguste ja komplekteerimistöö lõpetamise kinnitamine;
- pakkelehele lisatava informatsiooni (pakkeüksuste kaalud, ruumalad, pakkeüksuste arv jms) sisestamine ja saadetise pakendamise kinnitamine;
- pakkelehe printimine;
- transpordietikettide printimine;
- saadetise väljastamise (üleandmise) kinnitamine koos selle vastuvõtja andmete märkimisega.

Logistikaettevõtete infosüsteemid registreerivad enamasti ka toimingute kellaajad ja vastavad registreerimised/kinnitamised teinud isikute kasutajatunnused. See on vajalik eelkõige saadetiste liikumise jälgimiseks laos. Kui läbimisajad on lühikesed ja väljastamisega kiire, jälgib klienditeenindaja kogu laotoimingute tsüklit, alates komplekteerimislehe tekkimisest, kuni saadetise väljastamise või lähetamiseni. Tähtis on, et tegelikkusele vastav informatsioon oleks lao infosüsteemist kättesaadav reaalajas kõikidele töötajatele, kes seda vajavad. Kokkulepitud tegutsemisrutiinidest ja klientidele antud lubadustest kõrvalekallete ja hälvete korral on võimalik taastada lao vastuvõtu- või väljastustsükli ajaline skeem koos tegevustega seotud isikutega, mis abistab põhjuste väljaselgitamisel ja abinõude kavandamisel klienditeeninduse parandamiseks.

On oluline, et registreerimised infosüsteemis tehakse võimalikult vahetult pärast füüsilisi toiminguid. Sel juhul on laotarkvaras registreeritud kellaajad lähedased tegelikele. Ajaline nihe on sedavõrd väike, et see ei anna laotoimingute tsüklit jälgivale/analüüsivale isikule väärinfot. Informatsioon saadetiste koostamise etappide kohta on adekvaatne, kui registreerimine infosüsteemis toimub võimalikult vahetult pärast nende sooritamist. Kui arvutitoimingud tehakse mitmeid tunde tagantjärele või isegi alles järgmisel tööpäeval, on saadetisega seotud informatsioon suures osas väär ja vigade põhjuste väljaselgitamine raskendatud või isegi võimatu.

5.4.15. Inventeerimine

Inventuur on laosaldode vastavuse kontroll, et saada teavet selle kohta, kas füüsilised (tegelikud) laojäägid vastavad raamatupidamislikele ja vastupidi. Inventuuri peamine eesmärk on tuvastada erinevused laos hoiustatavate toodete tegelike koguste (füüsilised saldod) ja ettevõtte majandustarkvara lao- ja raamatupidamismoodulites kajastuvate loogiliste ehk virtuaalsete saldode vahel. Mida vähem inventeerimise käigus saldovahesid leitakse ja mida väiksemad need on, seda paremini on ladu kahe inventuuri vahelisel perioodil töötanud ehk seda kõrgem on olnud laotoimingute kvaliteeditase.

Kuna enamasti on ettevõtte juhtkond sõlminud laotöötajatega kollektiivse materiaalse vastutuse lepingu, on tegelikkusele vastav inventuuri tulemus oluline mõlemale osalisele. Kuna inventuur häirib enamasti klienditeenindust, tuleb toimumise aeg kooskõlastada ostu- ja müügitöötajatega.

Ostuspetsialistid suhtlevad vajadusel tarnijatega ja katkestavad tarned inventuuri ajaks, müügitöötajad aga teavitavad kliente võimalikest häiretest lao töös. Kui võimalik, tuleks inventuur planeerida ajale, mil laovarud on minimaalsed.

Inventuuri planeerimisel määrab juhtkond inventuuri läbiviimise eest vastutava isiku, kelleks on enamasti laojuhataja. Samuti vastutab see töötaja inventuuri kokkuvõtte tegemise ja tegelikkusele vastava tulemuse eest.

Inventuuride peamine ülesanne ja eesmärk on:

- saada tõest informatsiooni füüsiliste laosaldode kohta;
- tuvastada füüsiliste ja loogiliste laosaldode erinevusi;
- viia füüsilised ja loogilised laosaldod vastavusse;
- edastada tegelikkusele vastav info ettevõtte raamatupidamisele toodete füüsiliste laosaldode kohta.

Varude juhtimise seisukohalt ostu- ja müügipersonalile äärmiselt vajalik info peab kajastuma inventuuri lugemislehtedel ja jõudma kindlasti nendeni, kes selle alusel firmas olulisi otsuseid vastu võtavad. Inventuuri käigus tuvastatakse aegunud tooted (mille realiseerimistähtaeg on möödunud), peagi aeguvad tooted, riknenud tooted; purunenud, vigastatud või muul viisil kahjustunud kaubad, mittekomplektsed tooted, müügiks mittekõlblikud tooted ja moraalselt vananenud, enam mittemüüdavad tooted. Inventuuri käigus tehtud vead kajastuvad reeglina probleemidena klienditeeninduses. Plaaniväline inventuur viiakse sageli läbi põhjusel, et selleta oleks klientide mõistlik teenindamine võimatu.

Inventuur võib olla laopõhine või hoiukohapõhine. Esimesel juhul eeldatakse, et toodete kogused hoiukohtadel ei pruugi olla tõesed ja saldoerinevused laoaadressidel ei oma tulemuste selgitamise seisukohalt erilist rolli. Inventuuri usutava tulemuse saamiseks võetakse arvesse kõik saldovahed hoiukohtadel ja summeeritakse iga tooteartikli korral selle üle- ja puudujääk.

Ladudes, kus on kasutusel laoaadresside süsteem ja tagatud kõrge hoiustamise täpsus, eeldatakse, et kui toodet pole infosüsteemis kirjeldatud hoiukohal, siis selle paiknemine mujal pole võimalik ja tegemist on tootekoguse puudujäägiga. Kuna enamik laoarvestusprogramme võimaldab kaupade kirjeldamist hoiukohtadel, tehakse ladudes üha enam hoiukohapõhiseid inventuure, st loetakse tooted laos üle hoiukohtade kaupa. Ülelugemisega saadud füüsilisi saldosid hoiukohtadel võrreldakse loogiliste saldodega laoarvestusprogrammis ja viiakse sisse vajalikud muudatused.

Parima tulemuse annab lähenemine, mille puhul kasutatakse nii lao- kui ka hoiukohase inventuuri kombinatsiooni. Kõigepealt võrreldakse füüsilisi ja loogilisi laojääke hoiukohtadel ning leitakse saldoerinevused, mis registreeritakse infosüsteemis. Seejärel liidetakse laoartiklite saldod hoiukohtadel ja võrreldakse neid lao kogusaldo tasemel.

Üldjuhul kasutatakse järgmisi inventuuride liike.

5.4.15.1. Täisinventuur

Kogu ladu hõlmav inventuur, mille käigus tuvastatakse, loetakse üle ja pannakse kirja kõik laos olevad kaubad/tooted. Loetakse üle kõikide hoiukohtade tootesaldod ja liidetakse need kokku. Loogilisi laosaldosid korrigeeritakse lugemistulemuste järgi nii laoaadressidel kui ka muudetakse toote kogusaldot. Selgitatakse välja laovarude tegelik väärtus ja kajastatakse see ettevõtte raamatupidamises. Lisaks registreeritakse kõik kahjustatud, mittekomplektsed, aegunud ja müügiks kõlbmatud valmistooted või tootmises mittekasutatavad materjalid ja komponendid. Inventuuri ajaks katkestatakse kõik füüsilised laotoimingud ja blokeeritakse laoprogrammis igasugune muudatuste tegemine.

5.4.15.2. Aastainventuur

Raamatupidamisseaduse järgi kord aastas (tavaliselt kalendriaasta viimasel või eelviimasel kuul) ettevõttes tehtav täisinventuur. Aastainventuuri eesmärk on saada ettevõtte käibevaradest tegelikkusele vastav tulemus, mis kajastub ettevõtte majandusaasta raamatupidamisaruandes.

5.4.15.3. Tsükliline inventuur

Koostatakse jooksva inventuuri tegemise graafik, mille järgi loetakse teatud aja jooksul (kuu, kvartal) osade kaupa üle kas kogu ladu või teatud tooted laos. Küllalt tavaline on, et tsüklilise inventuuri käigus loetakse mitu korda aasta jooksul üle kiirestiliikuvad tooted (A-rühm), mille puhul on tegemist nii suurte koguste kui ka suure väljastuskordade arvuga. On selge, et kui mingeid tooteid võetakse vastu ja väljastatakse laost kümneid ja sadu kordi sagedamini kui ülejäänuid (A-rühma tooted), on eksimise võimalus nende toodete vastuvõtmisel ja komplekteerimisel sama arv kordi suurem. Kui laos on hoiustatud tuhandeid tooteid, on põhjust sagedamini kontrollida just kiiresti ringlevaid laoartikleid. Üle võidakse lugeda ka tooted, mille puhul ilmnevad saldovahed tihedamini kui muudel kaupadel. Osa ettevõtetest on püstitanud ülesande lugeda tsüklilise inventuuri käigus üle kõik tooted kõigil hoiukohtadel.

Kuna üks tooteartikkel võib paikneda laos erinevatel laoaadressidel, pole võimalik teha järeldusi ühe tooteartikli kogusaldo kohta. Võimalik on teha saldoparandusi ainult hoiukohapõhiselt. Vahekokkuvõtete tegemisel eeldatakse, et toote saldod muudel hoiukohtadel vastavad laoprogrammi saldodele. Seega on mõtet teha tsüklilist täisinventuuri ainult ladudes, kus suudetakse tagada kõrge hoiustamise täpsus (nt alates 99,0%). Vastasel juhul võib kujuneda hoiukohapõhisest inventuurist tarbetu ressursside raiskamine. Lugemist tehakse tööpäeva osas, mil kontrollitavatel hoiukohtadel ei ole laoliikumisi (väljastamisi ja koguste täiendamisi hoiukohtadel).

5.4.15.4. Pidev inventuur

Ladudes, kus toimub suur kauba liikumine, laoarvestuse pidamine toimub rangelt hoiukohapõhiselt ja ladu pole võimalik täisinventuuri tegemiseks sulgeda, võib inventuur olla üks igapäevastest laotoimingutest. Kui hommikul vahetult pärast tööpäeva algust või pärastlõunasel ajal enne tööpäeva lõppu väljastusi ei tehta, on seda aega võimalik kasutada inventeerimiseks. Iga päev loetakse üle osa hoiukohtadest, võrreldakse loogiliste saldodega ja tehakse vajadusel parandused. Järgmisel päeval jätkatakse hoiukohalt, kus töö eelmisel päeval pooleli jäi. Kui kogu ladu on üle loetud, alustatakse uue lugemisega. Sel viisil tegutsedes võidakse lugeda kogu ladu aasta jooksul üle 4–6 korda. Aastainventuuri tegemisel on sel juhul paljude ja suurte saldovahede avastamine vähetõenäoline.

Vajaduse tekkimisel tuleb tegeleda ka laosaldode jooksva korrastamisega. Hoiukohale paigutamise leht või komplekteerimisleht võivad näidata ka hoiukoha saldot enne täiendamist uue tootepartiiga või saldot, mis peab jääma hoiukohale pärast hoiukohalt võtmist. Kui laotöötaja avastab, et füüsiline saldo hoiukohal ei vasta arvutiprogrammi saldole, tuleks esimesel võimalusel uurida välja mittevastavuse põhjus ja see kõrvaldada. See võib tähendada sama toote muudel laoaadressidel olevate koguste ülekontrollimist. Reageerimine mittevastavusele on vajalik selleks, et tagada edaspidi häireteta komplekteerimistöö ja kõigi väljastustellimuste täitmine.

Kuna inventuur on paljudest tegevustest koosnev töömahukas, vastutusrikas ja aeganõudev toiming, tuleb enne sellega alustamist teha kõik tegevused, mis tagavad inventuuri sujuva kulgemise ja tegelikkusele vastava tulemuse.

Enne inventuuri tuleb üldjuhul viia läbi järgmised tegevused.

- Teha selgeks kõik kliendi tagastustega seonduv, paigutada tagastatud tooted hoiukohtadele ja võtta laoarvestusse.
- Hoolitseda selle eest, et vastuvõtu- ja väljastusalal poleks kaupu ega saadetisi, mille staatus pole selge. Puhastada tööalad säärastest toodetest või märgistada kõik kaubad/saadetised, mis jäävad inventuuri ajaks tööalale.

- Lõpetada laoprogrammis kõik vastuvõtu-, hoiukohtadele paigutamise, komplekteerimise, väljastamise ja muud toimingud. Hoolitseda selle eest, et kaup oleks laoprogrammis ainult hoiukohtadel, mitte tööaladel.
- Selgitada välja vigastatud, kahjustatud, remontimist vajavad ja aegunud tooted. Koguda need kaubad kindlatele laoaadressidele või kanda need eelnevalt kuludesse.
- Korrastada ülelugemise hõlbustamiseks kõik hoiukohad. Vajadusel korrastada pakendite paiknemine kaubaalustel ja eemaldada kõik pakkematerjalide jäägid hoiukohtade ümbrusest.
- Koostada inventuuri tegemise kava, millega määrata kõik toimingud ja nende läbiviimise järjestus, tegevuste läbiviijad ja vastutajad.
- Määrata kindlaks töörühmad, jaotada nende vahel töö ja laotehnika.
- Valmistada ette loenduslehed riiulite ja laoaadresside kaupa.
- Määrata inventuuri eest vastutav isik ja anda talle volitused otsuste vastuvõtmiseks.
- Inventuurieelsel päeval vaadata varem tehtud plaanid üle ja vajadusel teha korrektiive.

Inventuuri läbiviimise ajal tuleb pidada silmas järgmist.

- Inventuuri ajal ei tohi laoprogrammis olla kaupade liikumisi lattu ega laost välja. Ettevaatusabinõuna tuleks inventuuri ajaks arvutite kasutamine blokeerida. Töötama jäävad kindlad arvutid kindlate töötajate vastutusel.
- Inventuuri käigus tuleb tuvastada kõik laos olevad tooted koos kogustega. Kirja pannakse ka kaubad, mida arvutisüsteem hoiukohtadel ei näita.
- Loenduslehtedele märgitakse kõik kahjustatud ja muud mittekonditsioonilised kaubad.
- Saldovahede ilmsikstulekul loetakse vastavad tooted uuesti üle, et selgitada välja, kas erinevus pole tekkinud veast ülelugemisel.
- Pärast esimest saldode võrdlemist tuleb teha teine lugemine, mille käigus loetakse uuesti üle kõik kaubad hoiukohtadel, mille puhul ilmnesid saldovahed.
- Pärast teist lugemist tuleb teha uus laosaldode võrdlus. Kui saadi ikkagi erinevad saldod, tuleks teha ka kolmas lugemine, milles osaleb laojuhataja või inventuuri eest vastutav töötaja.
- Lugemislehtedele märgitakse ülelugemist teinud töötajate nimed, allkirjad ja inventeerimise kuupäev.

Inventuuri lõpetamine ja kokkuvõtte tegemine

- Inventuuri kokkuvõtet võib teha vahetult laoarvestusprogrammis. Arvutisse sisestatakse kõik lugemistulemused, misjärel laoprogramm võrdleb saldosid ja toob välja vahed.
- Kui laos pole palju tooteartikleid ja ollakse arvamusel, et saldovahesid võib olla paljudel toodetel, võib teha kokkuvõtted tabelarvutusprogrammis Excel, kuhu on hea märkida ka mitmekordsete ülelugemiste tulemused. Sel juhul muudetakse pärast lõplike tulemuste selgumist ainult neid laosaldosid, kus esinesid vahed.
- Inventuuri kokkuvõtete tegemisel on oluline teada, et:
  - saldovahesid ja nende võimalikke tekkepõhjusi tuleks analüüsida ja eristada vahed, mis on tekkinud tõenäoliselt eksimustest kauba käitlemisel, vigadest kaubakoguste sisestamisel ja väljastamisel ning kellegi kuritahtliku tegevuse tulemusena. Peab arvestama, et suured positiivsed või negatiivsed vahed on põhjustatud enamasti vigadest laoprogrammis;
  - suurte vahede korral tuleks kontrollida paberil saatedokumentide ja laoprogrammi dokumentide sisu vastavust.
- Kui inventuuri tulemusel ilmnevad vead, mille põhjused näivad olevat juhuslikku laadi, tuleks selgitada välja, kas tegemist pole siiski süsteemse veaga, mille tekkimiseks on kindel põhjus või põhjused.
- Lõplike tulemuste kirjapanemist alustatakse alles pärast seda, kui ollakse veendunud, et erinevuste põhjusi pole võimalik enam edasise tegevusega selgitada.
- Loogiliste laosaldode parandusi ei tohiks teha enne, kui inventuuri tulemused on lõplikud ja kinnitatud.

- Inventuuri tegemine vormistatakse vahede aktiga, kus peavad olema eri veergudes toodete füüsilised saldod ning saldod infosüsteemis, saldovahed ja hinnad, millega tooted on arvel. Eraldi esitatakse inventuuri lõpptulemus rahalises väljenduses.
- Inventuuriakt on oluline dokument, millele annavad allkirja inventuuri tegemise eest vastutav isik ja kokkuvõtte teinud töötajad. Sellega fikseeritakse toodete tegelikud saldod laos inventuuri ajal. Kui see jäetakse tegemata, on väga raske ja sageli isegi võimatu rakendada kollektiivse või individuaalse materiaalse vastutuse lepingu sätteid.

Inventuuri planeerimine ja elluviimine ei tohi olla eesmärk omaette. Tuleb arvestada, et igasugune inventuur häirib teatud määral ettevõtte tavapärast ostu- ja müügitegevust ning klienditeenindust isegi siis, kui see viiakse läbi väljaspool tööaega. Enamasti põhjustab inventuur suuremal või vähemal määral ettevõttele täiendavat kulu. Kui inventuuri ajaks suletakse ladu üheks või isegi kaheks tööpäevaks, toob see enamasti kaasa ka läbimüügi vähenemise.

Hästitöötavas ja oskuslikult juhitud laos võib olla täiesti piisav, kui aasta jooksul tehakse üks täisinventuur. Lisaks sellele tuleb vajaduse järgi teha enam liikuvate toodete (A-rühma toodete) inventuure. On teada, et mida suurem on mingi tooteartikli vastuvõtu- ja väljastamiskordade sagedus laos, seda tõenäolisem on saldovahe tekkimine. Lisaks on vaja reageerida kohe töö käigus avastatud igasugusele informatsioonile saldovahede kohta hoiukohtadel või segadustele, mis on tekkinud seoses toodete tagastamise tavapärastest tegutsemisrutiinidest kõrvalekaldumisega.

Mida enam tehakse vigu laos kaupade vastuvõtmisel, laoaadressidele paigutamisel, laosisesel teisaldamisel ja väljastamisel, seda sagedamini tuleks teha inventuure. Kui hoiustamise täpsus on alla igasugust vastuvõetavat taset, tooteid ei leita neile kinnistatud laoaadressidelt ja töö käigus avastatakse pidevalt puudu- ning ülejääke, muutub lao korrastamine ja inventuuri tegemine selle edasise toimimise seisukohalt möödapääsmatuks.

5.4.16. Laotoimingute omahind

Omahinna arvutamise eesmärk on saada kõigile ettevõtte sooritatavatele toimingutele/müüdavatele teenustele kuludel baseeruv tegelik hind (kogukulu), mis sisaldaks kõiki toimingute sooritamiseks tehtud nii otseseid kui ka kaudseid kulusid. Kuna erinevate toimingute sooritamiseks/teenuste tootmiseks tehakse erinevaid kulutusi, on toimingute täpse omahinna saamiseks vajalik kehtestada kindlad reeglid kuluarvestuses, et erinevate toimingutega seotud kulud oleksid selgelt eristatud.

Omahinna arvutamiseks peavad olema täidetud järgmised eeldused:
- tegevuste ja toimingute liigitus;
- detailne kuluarvestus kululiikide ja kulukohtade lõikes;
- selged ja üldiselt aktsepteeritavad kulude jaotuspõhimõtted ning omahinna kalkulatsiooni vormid;
- täpne algdokumentide töötlemine;
- täiendav statistika.

Laonduse valdkonnas on arvutatavateks suurusteks näiteks maha- ja/või pealelaaditud kaubaaluste, kaubatonnide, kaubakuupmeetrite, pakkeüksuste või toodete omahind; komplekteerimise ja pakkimise omahind kaubaaluse, tellimuse, artiklirea, toote või pakkeüksuse ühikutes. Kauba käitlemisest eraldi tuleb arvutada hoiustamise omahinda. Seda arvutatakse enamasti vaadeldava perioodi (ööpäev, kuu) kohta kaubaaluse-, pakendi-, kaalu- või ruumalaühikutes.

Logistikatoimingu omahinna arvutamiseks on vaja kõigepealt tuvastada kõik ressursid, mis on rakendatud töösse toimingu sooritamiseks. Osa ressursse on seotud otseselt tegevustega (primaarsed ressursid), osa aga kaudselt (sekundaarsed ressursid). Kui primaarsete ressursside kindlakstegemine on suhteliselt lihtne, siis kaudselt seotud ressursside tuvastamiseks tuleb uurida toiminguid ja protsesse detailselt.

Otseseks ressursikuluks on laotoimingute puhul näiteks laotöötajate tööjõukulud, tõstukite ja muude laoseadmete kulud, ruumikulu, tööala all oleva laopinna kulu jms. Kaudseteks ressursikuludeks on lao küttekulu, valgustuse kulu, turvateenuste kulud, infosüsteemi kulud, lao puhastamise kulu, lao juhtimise kulu jms.

Teiseks on vaja tuvastada nende ressursside hind (kulu) ja nende kasutamise aeg toimingu sooritamiseks. Ressursside kasutamise maksumuse kindlakstegemine eeldab nende ressursside eraldamist ettevõtte muudest ressurssidest ja konkreetse ressursi kulu tuvastamist või keskmise ressursikulu kasutamist kuluarvutustes. Ressursside kasutamise kogukulu saamiseks on vaja ressursside kasutamise kulud uuritaval perioodil liita.

Laotoimingu kogukulu teadmine ei paku võimalust mõõta ja hinnata toimingu efektiivsust. Järelduste tegemiseks efektiivsuse kohta on vaja võrrelda ja hinnata laotoiminguid ühikukulu tasemel. Kauba käitlemise ühikuteks võivad olla nii sündmuste kui ka käideldud pakkeüksuste ja kauba ruumala- või kaaluühikute arv. Kui soovitakse teha kindlaks mahalaadimise kulu, on vaja teada vastuvõetud kaubaaluste arvu või käsitsi laaditud pakendite/toodete hulka. Vastuvõtukulu tuvastamiseks on vaja teada lattu vastu võetud kaubaaluste, lahtise kauba ruumalaühikute, vastuvõtutellimuste või tellimuse ridade arvu. Komplekteerimise kulude arvutamiseks on vaja teada väljastustellimuste, selle artikliridade, komplekteeritud pakkeüksuste (hulgi- või jaepakendid) arvu. Täisaluste väljastamisel tuleks võtta tööühikuks riiulikohalt alla tõstetav ja väljastamisalale teisaldatav kaubaalus.

Hoiustamise kulu arvutamiseks on vaja informatsiooni hoiustatud kaubaaluste, kauba ruumala, selle kaalu või mõne muu kasutatava hoiustamisühiku kohta päevade kaupa. Tuvastatud peavad olema hoiustamiseks kasutatavate ressursside hinnad hoiustamise perioodil. Nendeks ressurssideks on tavaliselt lao põrandapind, lao ruumala, lao riiulid, küte, turvamine ja infosüsteemi kasutamine hoiustamise haldamiseks.

Allüksuse halduskulu ja ettevõtte üldkulu osa lisamine allüksuse laotoimingute otsekulule eeldab üldjuhul vastavate andmete saamist ettevõtte raamatupidamisest, finantsanalüütikult või -juhilt. Seejuures on põhjust kontrollida, kas pakutud suhtelised kulumäärad on tegevuspõhised. Kõrgete ja põhjendamata protsendimäärade kasutamine omahinnaarvutustes võib viia tulemuseni, kus kasumimarginali lisamisel pole teenuse hind laoteenuste turul konkurentsivõimeline, ehkki toimingud otsekulu tasemel võivad olla igati tootlikud ja efektiivsed.

Tabel 5.1. Näide: Hoiustamise (hoiukoha) kalendrikuu ja ööpäeva kulu arvutamine

Ressursi nimetus/kogukulu (omahind)	**Ressursi ühik**	**Ressursi hulk**	**Ressursi hind (EUR)**	**Ressursi kulu kokku (EUR)**
Lao põrandapinna (ruumi) amortisatsioon	m^2	620	1,90	1178,00
Ehituse kapitalikulu (pangalaenu intress)	m^2	620	0,78	483,60
Laoriiulite amortisatsioon	hoiukoht	600	0,23	138,00
Lao küte	m^2	620	0,54	334,80
Tehniline valve (turvamine)	m^2	620	0,27	167,40
Remont ja hooldus (hoone, siseruum)	m^2	620	0,25	155,00
Kaubaaluste kulu hoiustamiseks	tk	600	0,8	480,00
Laoarvestuse tarkvara kasutamine				160,00
Lao halduskulu osa (lao juhtimine)		0,04	1500	60,00
Ettevõtte üldkulu osa				86,00
Ressursside kulu kokku kuus (30 päeva)				3242,80
Kogukulu hoiukoha (kaubaaluse) kohta kuus				5,40
Kogukulu hoiukoha kohta ööpäevas				0,18

Tabel 5.2. Näide: Komplekteerimise ja pakkimise kogukulu arvutamine. Kuu jooksul väljastatakse laost 594 tellimust, millel on kokku 3326 tooteartiklirida(keskmiselt 5,6 rida tellimusel)

Ressursi nimetus/kogukulu	Ressursi ühik	Ressursi hulk	Ressursi hind (EUR)	Ressursi kulu kokku (EUR)
Töölise palgakulu	laotööline	0,76	980,00	744,80
Klienditeenindaja palgakulu	kliendi-teenindaja	0,38	1070,00	406,60
Kokku töötajate palgakulu				1151,40
Ravi-, sotsiaal- ja töötuskindlustusmaks (33,8%)				389,17
Kokku palgakulu				1540,57
Tööjõu lisakulu (16% palgakulust)				247,60
Tööjõukulud kokku				**1788,17**
Lao põrandapinna (ruumi) amortisatsioon	m^2	30	1,90	57,00
Ehituse kapitalikulu (pangalaenu intress)	m^2	30	0,78	23,40
Remont ja hooldus (hoone, siseruum)	m^2	30	0,25	7,50
Tehniline valve (turvamine)	m^2	30	0,27	8,10
Lao küte	m^2	30	0,54	16,20
Lao valgustus	m^2	30	0,38	11,40
Jäätmekäitlus	m^2	30	0,34	10,20
Klienditeenindaja kontoripinna kulu	m^2	6	23,00	138,00
Kokku lao- ja kontoriruumiga seotud kulu				**271,80**
Liikuvmastiga tõstuki kulu (amort. + remont ja hooldus)	tk	0,48	395,00	189,60
Siirdetõstuki kulu (amort. + remont ja hooldus)	tk	0,72	116,00	83,52
Tõstukite kasutatav elektrienergia			48,00	48,00
Tõstukite kulu kokku				**321,12**
Arvutite ja printerite kulu (riistvarakulu)	töökoht	0,87	96,00	83,52
Arvutite tarkvarakulu	töökoht	0,87	184,00	160,08
Arvutite võrgukulu	töökoht	0,87	90,00	78,30
Andmeedastuskulu	töökoht	0,87	77,00	66,99
Sidekulu (telefonide kulu)	töökoht	1,14	33,00	37,62
IKT-kulud kokku				**426,51**
Pakkematerjali kulu			185,00	185,00
Kaubaaluste kulu (kaubaalused väljastamiseks)	tk	62	7,00	434,00
Kokku materjalikulud				**619,00**
Kokku otsekulu				**3426,60**
Allüksuse halduskulu (7,6% otsekulust)			260,95	260,95
Allüksuse kogukulu				**3687,50**
Ettevõtte üldkulu (5,8% otsekulust)			214,27	214,28
Ettevõtte kogukulu				**3901,97**
Komplekteerimise kogukulu				
Komplekteerimise kulu väljastustellimuse kohta	**tk**			**6,58**
Komplekteerimise kulu artiklirea kohta	**tk**			**1,18**

Teenuse müügihinna leidmiseks lisatakse selle omahinnale kasumimarginaal, mis kujutab endast suhtelist osa protsentides omahinnast. Kasumimarginaali lisamisel peaks laoteenuse müügihind jääma logistikateenuste turul konkurentsivõimeliseks.

5.5. Ladustamise ja kaubakäitlemise lepingud

Ladustamine on laopidaja pakutav tasuline teenus, millega laopidaja kohustub kaupa hoidma, ladustama, säilitama ja osutama muid kokkulepitud teenuseid.

Laolepingute korral **on oluline kauba säilivuse tagamine**. Kuidas **laopidaja ja hoiuleandja kohustused** on jagatud, kuidas on kirjeldatud lepingus nende **vastutus**. Kas rakendatakse **piiratud vastutuse** põhimõtet või ei ja kuidas on **riskid maandatud** ja kelle vastutusalasse kuulub kaupade hävimise riski maandamine ehk kindlustamine. Kuidas on reguleeritud **laokirja** (väärtpaberi) **väljastamine** ja ladustamine sellisel juhul, kus **kauba säilimise vajadus on kõrgendatud tähelepanu all**.

Laolepingutele ja kaubakäitlemise lepingutele rakenduvad asukohariigi seadused. Eestis on selleks võlaõigusseaduses **hoiuleping** (peatükk 45) ja selle osa **laoleping** (sama peatüki 2. jagu).

Laoleping on hoiuleping, millega hoidja oma majandus- või kutsetegevuses **kohustub vallasasja hoidmisel selle ladustama ja säilitama**, hoiuleandja aga kohustub maksma selle eest tasu.[101] Võlaõiguse puhul on tegemist lepinguvabaduse põhimõtetel baseeruva ehk dispositiivse õigusaktiga. Järelikult on võimalik kokku leppida ka teistel alustel.

Järgnevalt käsitleme kolme võimalust laolepingute sõlmimiseks, suunates põhitähelepanu kolmele asjaolule: lepinguosaliste **kohustustele ja vastutusele**, **kindlustamisele** ja **laokirjale**.

5.5.1. Võlaõigusseaduse kohane laoleping

Leping võib olla sõlmitud kas **väärtpaberi väljastamise** tingimusega või mitte ehk leping võib olla kas lepingupõhine või lisaks laolepingule väljastab hoidja veel laokirja. Sellisel juhul kinnitab laokiri lepingu sõlmimist. Hoiuleandja, kes soovib teha kaubaga tehinguid, eelistab reeglina esimest varianti, seda eeskätt hoiuleandja nõudel. **Hoiuleandja nõudmisel peab laopidaja asja (kaubad) kindlustama** ja reeglina peab hoidja teavitama hoiuleandjat sellest, et ta võib nõuda, et hoidja asja kindlustaks. Hoidja võib asja ladustada kolmanda isiku juures üksnes juhul, kui hoiuleandja seda sõnaselgelt lubas. Kirjeldatud asjaolud lülitatakse lepingusse.

Laokirja sisu ja tema õiguslikku tähendust reguleerib võlaõigusseaduse *§ 908. **Laokiri***

*(1)Asja väljaandmise kohustuse kohta **võib hoidja pärast asja hoiule võtmist välja anda** laokirja, mis peab sisaldama järgmisi andmeid:*
1) laokirja väljaandmise koht ja kuupäev;
*2) **hoiuleandja** nimi ja aadress;*
*3) **hoidja** nimi ja aadress;*
*4) ladustamise **koht ja kuupäev**;*
*5) **asja liigi üldine tähistus ja pakendi liik**, ohtliku asja puhul tähistus vastavalt sellise asja kohta kehtestatud nõudmistele, nende nõudmiste puudumisel aga üldiselt tunnustatud tähistus;*
*6) **pakkide arv, tähistus ja numbrid**;*
*7) asja **brutokaal** või **muul viisil väljendatud kogus**;*
8) ladustatud asjade segamise korral märge selle kohta.
(2)Laokirja võib kanda muid andmeid, mida hoidja peab vajalikuks.
(3)Hoidja peab laokirja allkirjastama. Allkiri võib olla asendatud templijäljendiga.

[101] Võlaõigusseaduse 45. peatükk, 2. jagu, § 897.

Nagu kirjeldusest näha, kirjeldab laokiri analoogselt lasti- või veokirjale hoiuleantavat kaupa. Selline kirjeldamisviis annab tarneahelates võimaluse kasutada ühtset informatsiooni kaupade kohta ja veo-/lastikirja andmeid ladustamisel sisendina.

§ 909. ***Laokirja õiguslik tähendus***

(1) ***Laokiri on kaubaväärtpaber****, mis annab laokirja seaduslikule valdajale õiguse nõuda hoidjalt ladustatud asja väljaandmist.*

(2) Hoidja ja laokirja seadusliku valdaja vahelised õigused ja kohustused määratakse vastavalt laokirjale. Hoidja ja hoiuleandja vahelistes suhetes jääb ***määravaks laoleping*** *ka siis, kui on välja antud laokiri.*

(3) Kui on välja antud laokiri, siis eeldatakse, et ladustatud asi ja selle pakend on hoidja poolt vastu võetud nii, nagu seda on kirjeldatud laokirjas, kui kirjeldus puudutab asja ja pakendi välist seisundit ning ladustatud pakkide arvu, tähistust ja numbreid.

(4) Kui hoidja on kontrollinud ladustatud asja kaalu või muid andmeid ladustatu koguse kohta või ladustatud pakkide sisu ja kontrolli tulemus on kantud laokirja, siis eeldatakse, et kaal, hulk või sisu vastas ladustatud asja vastuvõtmisel laokirja andmetele.

(5) ***Laokirja üleandmise korral kolmandale isikule*** *ei saa hoidja tugineda asjaolule, et laokirjas märgitud käesoleva paragrahvi lõigetes 3 ja 4 nimetatud andmed on ebaõiged, välja arvatud juhul, kui kolmas isik laokirja saamisel teadis või pidi teadma, et laokirjas märgitud andmed on ebaõiged.*

(6) ***Kui hoidja on asja ladustamiseks vastu võtnud, on laokirja üleandmisel isikule, kes laokirja kohaselt on õigustatud asja välja nõudma, samasugune tähendus kui asja valduse üleandmisel.***

Nagu selgub esitatud seadusandlikust regulatsioonist, on laokiri negoseeritav (võõrandatav, üleantav) dokument, seega: kelle valduses on laokiri, sellel on ka laos olevale kaubale käsundusõigus.

§ 910. ***Asja väljaandmine laokirja tagastamise vastu***

(1) ***Kui välja on antud laokiri, on hoidja kohustatud asja välja andma üksnes siis, kui talle tagastatakse laokiri.*** *Laokirjale tehakse märge asja kättesaamise kohta. Kui ladustatud asi antakse välja osaliselt, on hoidja kohustatud osa välja andma üksnes siis, kui tal võimaldatakse teha laokirjale vastavasisuline allkirjastatud märge.*

(2) ***Hoidja peab*** *laokirja seaduslikule valdajale* ***hüvitama kahju****, mis tekkis sellest, et hoidja andis asja välja* ***laokirja tagastamist nõudmata või laokirjale märget tegemata****.*

5.5.1.1. Hoiuleandja kohustused

Hoiuleandja peab asja vajalikus ulatuses pakkima ja tähistama ning andma hoidjale dokumendid ja teabe, mida hoidja vajab oma kohustuste täitmiseks. Ohtliku asja ladustamisel peab hoiuleandja hoidjat õigeaegselt kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis ohu täpsest liigist teavitama ja teatama hoidjale vajalikest ettevaatusabinõudest. Juhul, kui hoiuleandja jättis oma kohustused täitmata, peab hoiuleandja hüvitama hoidjale kahju ja kulud, mille põhjustas:

- asja ebapiisav pakkimine või tähistamine hoiuleandja poolt;
- asja ohtlikkusest teatamata jätmine hoiuleandja poolt;
- asjaga seotud ametlike toimingute läbiviimiseks vajalike dokumentide või teabe puudumine, ebatäielikkus või ebaõigsus.

5.5.1.2. Laopidaja vastutus vastavalt VÕS §-ile 905

Vastutus asja kaotsimineku või kahjustumise eest, kus kirjeldatakse, et hoidja peab hüvitama asja kaotsiminekust või kahjustumisest tekkinud kahju, kui see tekkis ajavahemikul asja ladustamiseks vastuvõtmisest kuni asja väljaandmiseni. Hoidja vastutab ka juhul, kui ta ladustas asja kolmanda isiku juures.

Nõuete esitamine ja nõuete aegumine on kirjeldatud §-s 906. Nõuete aegumine ehk laolepingust tulenevate nõuete **aegumistähtaeg on üks aasta**. Tahtlikult või raske hooletusega tekitatud kahju hüvitamise nõuete aegumistähtaeg on kolm aastat.

Laopidaja (hoidja) **õigused on tagatud VÕS** §-s 907 hoidja pandiõiguse kaudu ehk teisisõnu on see hoidja pandiõigus ladustatud asjale (kaubale). Laokirja korral on pandiõigusega tagatud üksnes hoidja need nõuded, mis tulenevad laokirjast ja pandiõigus kestab, kuni asi on hoidja valduses, eelkõige, kuni ta saab asja käsutada konossemendi või laokirja alusel.

Jaotusveo korraldamine laopidaja poolt. Kaasaegse logistilise käitumise puhul võtavad laopidajad enda kohustuseks ka jaotusvedude korraldamise, täiendava lisaväärtuse andmise ladustatud kaupadele (pakendamine, tähistamine jne). Sellistel juhtudel laieneb laopidaja vastutus ka nendele teenustele vastavalt asukohariigi seadustele. Eesti tingimustes seega võlaõigusseadusele.

Laolepingute korral **on oluline kauba säilivuse tagamine**. Kuidas **laopidaja ja hoiuleandja kohustused** on jagatud, kuidas on kirjeldatud lepingus nende **vastutus**? Kas rakendatakse **piiratud vastutuse** põhimõtet või ei ja kuidas on **riskid maandatud** ja kelle vastutusalasse kuulub kaupade hävimise riski maandamine ehk kindlustamine? Kuidas on reguleeritud laokirja (väärtpaberi) väljastamine ja ladustamine sellisel juhul, kus kauba säilimise vajadus on kõrgendatud tähelepanu all?

5.5.2. Ladustamise tüüpleping(ud)

Tavaliselt koostab iga laopidaja oma teenuste pakkumiseks lepingu tüüptingimused. Eestis on ELEA koostanud „ELEA ladustamise tüüptingimused[102]", mis tuginevad „Amsterdami-Rotterdami ladustamise tingimustele" (*Warehousing Conditions Amsterdam-Rotterdam*). Arvestades asjaolu, et eeskuju näol on tegemist Hollandi siseriikliku õigusaktiga, mis on suunatud transiitvedude teenindamisele, on selle rakendamine universaalsete tingimustena Eestis mõnevõrra küsitav. Samuti ei kattu see tüüpleping Põhjamaade ekspedeerijate vastutuse kontseptsiooniga (vt eelmist alapunkti), kus klientuuri õigused on paremini ja läbimõeldumalt kaitstud. Muudes tarneahelate juhtimise ja haldamise põhimõtetes on Eesti aluseks võtnud eeskätt Põhjamaade praktikat. Tegemist on lepinguvabaduse põhimõtetel toimiva dokumendiga, seega ei pruugi seda kasutada juhul, kui sellised tingimused ei ole vastuvõetavad.

Tüüptingimused koosnevad sissejuhatavatest sätetest ja terminitest ning kahest peatükist:

- I peatükk. Ladustamise ja kohaletoimetamisega seotud sätted (§ 6–33);
- II peatükk. **Laokirjaga seotud sätted**.

Oluline on lepingus see, kas väljastatakse laokiri või mitte. Sisuliselt on tegemist kahe erineva lepinguga, kus laopidaja ja hoiuleandja kohustustes on erinevusi.

Oluline on märkida, et tegemist on piiratud vastutuse kehtestamisega laondustegevusele:

- *laopidaja vastutus on piiratud kauba väärtusega, kuid ei ületa mingil juhul **2 SDR kaotsiläinud või kahjustunud kauba või selle osa iga brutokaalu kilogrammi kohta, ulatudes maksimaalselt 100 000 SDR-ni sündmuse kohta või***
- *laopidaja vastutus kahju eest, mis tuleneb tolli- või muude formaalsuste täitmisest, piirdub 7500 SDR-ga sündmuse kohta või sama kahjupõhjusega sündmuste rea kohta.*
- *§ 31. Nõuete aegumine (1). Laolepingust tulenevate hoiustatud kaupade kaotsimineku, kahjustumise või vähenemise nõuete või kaasnevate üldiste nõuete aegumistähtaeg on üks aasta. Tahtlikult või raske hooletusega tekitatud kahju hüvitamise nõuete aegumistähtaeg on kolm aastat.*

Samas kohaldatakse tüüplepingule vastavalt § 3. Kohaldatav õigus. *Ladustamise õigussuhetele kohaldatakse Eesti õigust*, mis on igati mõistetav.

[102] http://www.elea.ee/images/stories/ELEA_Ladustamise_ldtingimused.pdf

Järgnevalt mõned olulised §-id tüüplepingus, nt üksnes kirjaliku lepinguvormi tunnustamisest.

§ 6. Kirjalikud protseduurid

*(1)**Kauba kohaletoimetamise, ladustamise, käitlemise ja väljastamise pakkumised, kokkulepped ja juhised vormistatakse kirjalikult.** Kirjalikule vorminõudele vastab ka elektrooniline kirjavahetus ning muud kirjalikult taasesitatavad tahteavaldused.*

(2)Kui ei ole kokku lepitud teisiti, on suuline või telefoni teel toimunud teabevahetus laopidajale siduv vaid siis, kui see on kohe kirjalikult kinnitatud.

§ 7. Kauba kirjeldus ja teabe edastamine

*(1)**Hoiuleandja esitab laopidajale kirjaliku päringu, tellimuse ning ladustamise ja käitlemise juhise** koos kauba täpse ja täieliku kirjeldusega, milles tuuakse ära kauba väärtus, pakkide arv, brutokaal ning muud olulised näitajad, mis võivad mõjutada lepingu sõlmimist ja selle tingimusi.*

(2)Kui kaubale kehtivad tolli-, aktsiisi- või muud erinõuded, esitab hoiuleandja laopidajale õigeaegselt kogu vajaliku teabe ja dokumendid, mis võimaldavad laopidajal neid nõudeid täita.

Hoiuleandja kohustused on kirjeldatud §-is 10 ja kindlustamise vajadus sõltub hoiuleandja otsustusest, vastasel korral ei ole laopidajal selles mõttes mingeid kohustusi. Tegemist on vastupidise reegliga võrreldes ELEA ÜT 2015 kohase ladustamislepinguga.

Teisalt, juhul kui on tegemist **laokirja põhise lepinguga**, kehtivad mõned olulised §-id tüüptingimustes.

§ 33. Laokirjade väljastamine

*(1)**Laopidaja võib hoiuleandja taotlusel väljastada talle laokirja**, mis kirjeldab hoiuleantud kaupa.*

(2)Laopidaja võib keelduda laokirja väljastamisest, kui hoiuleandja ei ole täitnud kõiki laopidaja nõudeid või kui tal on selleks mõjuv põhjus.

*(3)**Laokirja väljastamisega lõpevad kõik laopidaja kohustused hoiuleandja suhtes ning need asendatakse laopidaja kohustustega laokirja valdaja suhtes**, mida reguleerib Üldtingimuste 2. peatükk. Hoiuleandja jääb pärast laokirja väljastamist laopidaja ees vastutavaks tagajärgede eest, mis tulenevad kauba ja laokirjal oleva kaubakirjelduse erinevustest.*

§ 42. Laopidaja kindlustuskohustus

*(1)**Laopidaja peab kauba kindlustama vaid siis, kui nii on laokirjas märgitud**. Ta teeb seda laokirja valdaja arvel vastavalt § 24 sätetele.*

(2)Kindlustusväärtuse teatab laopidajale laokirja valdaja.

(3)Kui laokiri sätestab, et kauba kindlustusväärtuseks on jooksev turuväärtus, peab laopidaja tagama, et kaup oleks kohaselt kindlustatud.

Kokkuvõtteks

Piiratud vastutust Eesti võlaõigusseadus ei kajasta ja tüüplepingus kehtestatud vastutuse piirid on analoogselt merevedudega (Haagi-Visby reeglite kohaselt), seega on Eestis sellistele tingimustele vastav sihtrühm olemas, eeskätt transiidioperaatorid ja ladustamisel tolliladudes. Nimetatud valdkonnas töötavatele operaatoritele on see sobiv tüüpleping.

5.5.3. NSAB 2015 kohase laolepingu võrdlus ELEA ladustamise tüüplepinguga

Põhjus võrdluseks tuleneb Eesti ja Põhjamaade vahelise kaubavahetuse suurest mahust, nimelt moodustab see ühe kolmandiku kogu Eesti kaubavahetusest, seega ei ole võimalik välistada NSAB-tingimuste rakendamist selle kaubavahetuse käigus sõlmitavatele lepingutele. NSAB 2015[103] alusel koostatud ladustamise leping on kooskõlas Põhjamaade äritavadega. Laolepingut kirjeldav § 25 on sõnastatud järgmiselt.

LADUSTAMINE[104]:

[103] Ingliskeelne terviktekst: http://www.huolintaliitto.fi/media/nsab_2015_eng.pdf

[104] Järgnevad kursiivis esitatud tingimuste klauslid on mitteametlik tõlge ja esitatud üksnes lepingu olemuse kirjeldamiseks.

A. Ekspedeerija kohustused ülesannete täitmisel lepingupoolena, vrdl 3 B §:

- *Kui tellija ei ole kirjalikult teistsuguseid juhiseid edastanud**, peab ekspedeerija enda nimel ja tellija arvel sõlmida tulekahju-, veeavarii- ja varguskindlustus, mille aluseks on kaubaarve väärtus ladustamise alguses + 10%.** Kui tellija ei ole ekspedeerijale kauba väärtust edastanud, võib ekspedeerija kauba väärtuse ise hinnata. Tellija võtab kauba väärtuse valesti hindamise riski enda kanda.*

Tegemist on **ekspedeerija kohustusega kindlustuslepingu sõlmimiseks**, samal ajal kui ELEA ladustamise tüüplepingu korral laopidajal seda kohustust ei ole. NSAB tagab sellisel juhul kliendi riskide parema maandamise. Lõppkokkuvõttes tehakse see muidugi kliendi teenustasude arvelt.

- *Kauba kadumise, vähenemise või kahju eest, mida eelpool nimetatud kindlustus ei hõlma või kui ekspedeerija ei ole sellist kindlustuslepingut sõlminud, on ekspedeerija vastutus sama suur kui § 17–18 ja § 21 sätestatud ekspedeerija eksimuse või lepingutingimuste rikkumise puhul ja samasuguste piirangutega.*
- *Ekspedeerija koguvastutus kõikide tellijate suhtes **sama juhtumi poolt põhjustatud kahjude eest on maksimaalselt 500 000 SDR**.*

Ekspedeerijal ei ole antud võimalust koguseliseks vastutuse piiranguks (ELEA ladustamise tüüplepingu korral 2 SDR/kg), vaid üksnes maksimaalse kahju piir on viis korda suurem kui eespool mainitud tüüplepingu korral. Lähtudes Põhjamaade äritavadest on kliendi kaitse tagatud ka kõrge töötlemismahuga ehk väärtusliku kauba korral ilma, et klient peaks seda ekspedeerijale alati meelde tuletama ja vastavat käitlemist nõudma.

Lisaks veel mõne Eesti suurema kaubanduspartneri ekspedeerimise standardtingimustes ladustamist kirjeldavat klauslit.

- Ladustamist käsitleb artikkel 15. Koguselist piirangut kasutatakse ka Saksamaal[105] 8,33 SDR/kg, piiratud on ka ühe juhuse kohta –25 000 eurot. Samas laokirjajärgse (koos instruktsioonide ja deklareeritud väärtusega) lepingu kogukahjude piir on 2 miljonit eurot[106].
- Ühendkuningriigid ladustamistingimusi oma standardtingimustes ette ei näe, lähtutakse üldisest siseriiklikust normist[107].
- Poola standardtingimused lähtuvad FIATA-näidisreeglitest ja ladustamist ei kajasta.

B. Lisaks kohaldatakse järgmiseid tingimusi:

1. ***Ekspedeerija peab saadetised täies mahus kontrollima ja allkirjastama vastuvõtuakti**. Samas ei vastuta ekspedeerija saadetise sisu ega varjatud puuduste eest. Tellija nõudmisel peab ekspedeerija teostama **lao täieliku inventuuri**. Kui kogu saadetis pärast selle vastuvõtmist kahjustub, peab ekspedeerija teavitama viivitamatult puudustest ja kahjudest, mille ta on avastanud või oleks pidanud avastama.*
   Ekspedeerija hoolitseb vajalike üleandmiskontrollide teostamise eest.
2. *Kui tellija ei ole kauba ladustamise kohta spetsiaalseid juhiseid edastanud, on **ekspedeerijal õigus eeldusel**, et ta toimib **piisava hoolikusega**, valida ise **sobiv ladustamisviis**.*
3. *Kui ladustatud kaup võib kauba omaduste tõttu kahjustada inimesi või omandit, on tellija kohustatud kauba viivitamatult ära viima.*
4. *Tellija peab hiljemalt ladustamise algamisel edastama ekspedeerijale aadressi, kuhu kaupa puudutavad teated saadetakse ja kust edastatakse juhiseid. Lisaks peab tellija viivitamatult teavitama ekspedeerijat võimalikest aadressimuudatustest.*

[105] ADSp – Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2016, GERMAN FREIGHT FORWARDERS` STANDARD TERMS: http://www.dslv.org/dslv/web.nsf/gfx/51641697E74E91A1C1257F54004C379F/$file/DSLV-ADSp-2016_engl_v4.pdf

[106] ADSp 2016, artikkel 24.

[107] BIFA 2009 (*British International Freight Association*). Standard Trading Conditions (STC): http://www.bifa.org/information/trading-conditions

Kokkuvõtteks on tegemist kliendikeskse tüüplepinguga, kus laopidaja kohustused on suuremad just riskide maandamise osas. Rahvusvaheliselt on tunnustatud laokirjaks FIATA FWR (FIATA *Warehouse Receipt*), mida saavad välja anda rahvuslike ekspedeerijate assotsiatsioonide liikmed ehk ekspedeerijad, kes osutavad ka laoteenuseid. Eestis seda dokumenti praegu ei väljastata.

Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid

1. A. Tulvi Logistika õpik kutsekoolidele 2013.
2. Bill Chua, Teo Kee Boon **Warehouse Practices** 3rd edition
3. Teo Kee Boon **Process-Driven Warehouse Operations** 1st edition
4. General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders NSAB 2015
5. ELEA Ladustamise üldtingimused.

Tagasi sisukorda

6. Ekspedeerimislepingud

Jüri Suursoo

Teemad

- Võlaõigusest tulenevad õiguslikud nõudmised ekspedeerimislepingutele
- Tavaõiguse tüüplepingutest
- Ekspedeerimise tüüpleping ja üldtingimused
  - FIATA-ekspedeerimisteenuste näidisreeglid
  - ELEA Üldtingimused 2015
  - Ekspedeerimisleping ELEA Üldtingimuste 2015 kohaselt
- Partnerlus ja vastastikune esindamine

6.1. Võlaõigusest tulenevad õiguslikud nõudmised ekspedeerimislepingutele

Võlaõigusseadus on reeglistik, mis oma eri osades käsitleb nii ekspedeerimislepinguid (peatükk 43) kui ka veonduslepinguid (peatükk 42). Tegemist on lepinguvabadusel põhineva ehk dispositiivse seadusandliku aktiga, mis lubab sõlmida lepinguid ka muudel tingimustel, kuid ei luba kõrvalekaldeid seaduse olulistes punktides, mis on kirjeldatud seaduse tekstis.

Seadus reguleerib kõiki ekspedeerimis- ja veonduslepinguid, mille lähte- ja sihtpunkt asub Eesti Vabariigi territooriumil.

Võlaõigusseadus on majandusringkondade jaoks väga oluline seadus, mis reguleerib majanduslepingute sõlmimist ja annab seadusliku aluse nimetatud tegevusele. See seadus on üheks normdokumendiks kõigile Eesti Vabariigis tegutsevatele äriühingutele ja mitte üksnes nendele, vaid kõigile meist. Ekspedeerimise valdkonda puudutavad seaduses muidugi „Üldosa", kuid valdkonda mõjutavalt eeskätt erinevaid lepinguid käsitlevad peatükid.

- 42 Veoleping (eeskätt 1. jagu – Kaubaveoleping, ka 2. Kolimine)
- 43 Ekspedeerimisleping
- 45 Hoiuleping (eeskätt 2. jagu – Laoleping)
- 35 Käsundusleping
- 38 Agendileping

Samal ajal on väga olulised **4. osa „Kindlustusleping"** 24. peatüki 2. ja 3. jagu – vastavalt „Kaupade veosekindlustus" ja „Vastutuskindlustus" ning 40. peatükk „**Maksekäsund ja makseteenus**", sh 4. ja 5. jagu vastavalt akreditiivi- ja inkassoarveldus ning 9. osa „**Väärtpaberid"** 47. ja 48. peatükid vastavalt „Veksel" ja „Tšekk".

Üldosa. Transpordipraktikutele annab üldosa tuge ja korrapärastab rahalised suhted klientuuriga, nt kohustus maksta intressi (viiviseid) jne. Samas tuleb tähelepanu pöörata tüüptingimustega lepingutele, mida iga transpordileping sisuliselt on. Nõudeid tüüptingimustele kirjeldavad 2. jao §-d 35–45. Tüüptingimustega leping on võimalik vastavalt seaduse §-le 42 tunnistada tühiseks rohkem kui 30 juhul. Võlaõigusseaduse üldosa määrab tüüptingimuste (nt ELEA Üldtingimused) teatavakstegemise igakordselt lepingu sõlmimisel, sest vastupidisel korral on alati võimalik väita, et lepingu tingimustega ei olnud võimalik tutvuda.

Vaatamata sellele, et tegemist on lepinguvabadusel põhineva seadusega ja rahvusvahelistes lepingutes tema kasutamine on küsitav, on võlaõiguse üldine kontseptuaalne lähenemine ja ülesehitus Eesti muutumas mitte niivõrd ärireegliteks kui äritavadeks, seetõttu mittearvestamine nende tavadega võib põhjustada arusaamatusi suhtluses klientuuriga.

6.2. Tavaõiguse tüüplepingutest

Tüüplepingud valmistatakse ette eesmärgiga kiirendada lepingute sõlmimist ja määrata olulised tingimused lepingute täitmisel. Tüüplepingu tingimused võivad olla kas ühe ettevõtte väljatöötatud oma ettevõtte töökorralduse vajadustest või tööspetsiifikast tulenevad või laiema kasutajaskonnaga

sihtrühmale suunatud. Laiemale sihtrühmale suunatud tüüplepingutingimuste üks oluline roll on ka konkurentsitingimuste ühtlustamine ja võrdsete võimaluste loomine kõigile selles valdkonnas tegutsevatele ettevõtetele.

Käesolevas ja järgnevas peatükis käsitleme laialdast kasutamist leidnud tüüplepinguid. Logistika valdkonna kasutatavamad tüüplepingud on järgmised.

1. Tavaõigusel põhinevad ja laialdast rahvusvahelist kasutamist leidvad **multimodaalse transpordi lepingud ja ekspedeerimisteenuste lepingud**. Esimesed baseeruvad ÜRO Kaubanduse ja Arengukonverentsi ning Rahvusvahelise Kaubanduskoja Reeglitel (UNCTAD/ICC *Rules for Multimodal Transport Documents*)[108] ja teised FIATA-näidisreeglitel, piirkondlikel või rahvuslikel ekspedeerijate organisatsioonide tüüplepingutel (nt Põhjamaade ekspedeerijate tüüptingimused või Eesti Logistika ja Ekspedeerijate Assotsiatsiooni Üldtingimused[109]). Rahvusvahelised ekspedeerimislepingud on tavaõiguse lepingud seetõttu, et puudub selliseid lepinguid siduv rahvusvaheline kokkulepe. Ekspedeerimislepingutele kohaldatakse tavapraktikas käsunduslepingu põhimõtteid. Eestisiseses liikluses kehtib võlaõigusseaduse dispositiivne ehk lepinguvabadusel põhinev norm[110], milles mainitakse ka käsunduslepingu põhimõtetele tuginemist.
2. Mingi rahvusvahelise konventsiooni või asukohariigi seadust konkretiseerivad tüüptingimused, nagu ELEA Autokaubaveo Üldtingimused[111] või ELEA Ladustamise üldtingimused[112]. Esimene neist täpsustab võlaõigusseaduse 42. peatüki ja CMR-konventsiooni tõlgendamist võimaldavaid sätteid ja teine võlaõigusseaduse 45. peatüki hoiulepingu 2. jao laolepingu tõlgendamist võimaldavaid sätteid. Viimane väide on siiski tinglik (leidis käsitlemist eelmises peatükis).

Lepinguobjekti kirjeldamine tüüplepingute korral ei erine reeglina seadusandlikes regulatsioonides kirjeldatutest. Erisusi võib esineda üksnes eritüübiliste veoste (kaupade) korral. Seega võib väita, et objekti ja transpordiülesande kirjeldamisel lähtutakse väljastatava dokumendi tootekirjelduse leheküljel ettenähtavast.

1. Veose kirjeldamine koos massi ja mahu näitudega.
2. Veose eriomaduste kirjeldamine (juhul, kui see osutub vajalikuks).
3. Marsruudi lähte- ja sihtkoht.
4. Kokkulepitavad ajaparameetrid.
5. Lepinguosaliste kontaktandmed ja veovahend(id).

6.3. Ekspedeerimise tüüpleping ja üldtingimused

6.3.1. FIATA-ekspedeerimisteenuste näidisreeglid

6.3.1.1. Sissejuhatuseks

FIATA Ekspedeerimisteenuste Näidisreeglid tuleb käsitleda kui suure üldistusastmega soovitusi rahvuslikele assotsiatsioonidele, mille väljatöötamisel on Põhjamaade Ekspedeerijate Assotsiatsioonil ja tema spetsialistidel suur roll. Teisest küljest on see dokument piisavalt hea, et hinnata meile tundmatus majandusruumis kehtivaid reegleid põhimõttel, et ekspedeerimisreeglid ei saa tarbijakaitselisest ja vastutuse piirangute kriteeriumitest lähtuvalt olla liberaalsemad, küll aga rangemad, kui FIATA-näidisreeglid.

Selle dokumendi puhul võib positiivseks küljeks lugeda järgmisi aspekte.

[108] UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents
http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf
[109] http://www.elea.ee/et/tingimused.html
[110] Võlaõigusseadus peatükk 43.
[111] http://www.elea.ee/et/elea-autokaubaveo-ueldtingimused.html
[112] http://www.elea.ee/et/elea-laopidajate-ueldtingmiused.html

- On antud mõisted ja definitsioonid, mida ei ole peetud vajalikuks defineerida ei NSAB ÜT-s[113] ega ka EEA ÜT-s.
- Kogu dokumendi ülesehitus ja ekspedeerimise loogika on lihtsalt mõistetav ja rakendatav.

Lisaks tasub tähele panna vastutust piiravaid sätteid artiklis 8. Sellest tulenevalt võib nentida, et selliste tingimuste alusel töötamise puhul nõuavad kaubad kindlustamist, kuivõrd ekspediitori vastutus vedajana on madal, vastates üldtuntud merevedaja vastutusele Haagi-Visby Reeglite kohaselt (2 SDR/bruto kg kohta). FIATA Reeglistik on mõeldud eeskätt multimodaalse transpordi operaatoritele, kus oluline osa on merevedudel.

6.3.1.2. FIATA-ekspedeerimisteenuste näidisreeglid

(kommenteeritud mitteametlik tõlge)

I osa
ÜLDSÄTTED

1. Rakendatavus

1.1. Käesolevaid Reegleid rakendatakse, kui need on lepingusse lülitatud, viidates, kas kirjalikult, suuliselt või muul viisil, FIATA ekspedeerimisteenuste näidisreeglitele.

1.2. Kui selline viide on tehtud, nõustuvad pooled, et käesolevad Reeglid on prevaleerivad käesolevate Reeglitega vastuolus olevate lepingu lisatingimuste ees, välja arvatud ulatuses, milles need suurendavad Ekspedeerija vastutust või kohustusi.

2. Mõisted

*2.1. **Ekspedeerimisteenusteks** nimetatakse teenuseid, mis on seotud Kaupade veo, konsolideerimise, ladustamise, käsitlemise, pakkimise või levitamisega, samuti sellega seotud abistamis- ja nõustamisteenuseid, sealhulgas tolli- ja maksuküsimustes, Kaupade deklareerimist ametlikel eesmärkidel, Kaupadele kindlustuse korraldamist ja Kaupadega seotud maksete ja dokumentide kogumist või hankimist.*

*2.2. **Ekspedeerijaks** nimetatakse isikut, kes sõlmib Kliendiga Ekspedeerimisteenuste lepingu.*

*2.3. **Vedajaks** nimetatakse aupade veo, konsolideerimise, isikut, kes tegelikult teostab Kaupade vedu oma transpordivahenditega (tegelik vedaja) ja isikut, kes vastutab vedajana tulenevalt otsesest või kaudsest lubadusest võtta endale selline vastutus (lepinguline vedaja).*

*2.4. **Kliendiks** nimetatakse isikut, kes omab Ekspedeerijaga sõlmitud Ekspedeerimisteenuste lepingu kohaselt või oma taoliste teenustega seotud tegevuse tagajärjel õigusi või kohustusi.*

*2.5. **Kaupadeks** nimetatakse igasugust vara, kaasa arvatud elusloomi, samuti konteinereid, kaubaaluseid või muid samaseid transpordi- või pakkeühikuid, mida ei paku Ekspedeerija.*

*2.6. **SDR**-iks nimetatakse IMF arveldusühikut, nagu see on defineeritud Rahvusvahelise Valuutafondi poolt.*

*2.7. **Imperatiivseks õiguseks** nimetatakse kirjalikke õigusakte, mille sätetest ei või lepingu tingimustega Kliendi kahjuks kõrvale kalduda.*

*2.8. **Kirjalikult** hõlmab ka telegrammi, teleksit, telefaksi v5i elektroonilise vahendi abil kirjapandut.*

*2.9. **Väärtasjadeks** nimetatakse kullakange, münte, raha, väärtpabereid, vääriskive, ehteid, antiikesemeid, maale, kunstiteoseid ja muud sarnast vara.*

*2.10. **Ohtlikeks Kaupadeks** nimetatakse Kaupu, mida ametlikult loetakse riskantseteks, samuti Kaupu, mis oma laadilt on või mis võivad muutuda ohtlikeks, süttivateks, radioaktiivselt mürgisteks või kahjulikeks.*

3. Kindlustus

Ekspedeerija ei sõlmi kindlustuslepingut, välja arvatud juhul kui Klient annab selleks otsesed kirjalikud juhised. Kõigile sõlmitud kindlustuslepingutele kohaldatakse kindlustusettevõtete või -maaklerite väljastatud poliiside tavapäraseid erandeid ja tingimusi. Kui pole kirjalikult kokku lepitud teisiti, pole Ekspedeerija kohustatud sõlmima iga saadetise osas eraldi kindlustuslepingut, aga ta võib seda deklareerida avatud või üldises poliisis, mille kindlustusvõtjaks ta on.

4. Takistused

[113] NSAB ÜT on Põhjamaade ekspedeerijate assotsiatsioonide üldtingimused, mis olid EEA ÜT väljatöötamisel eeskujuks ja aluseks.

Kui Ekspedeerija tegevus lepingu täitmisel on või tõenäoliselt saab olema mõjutatud mingist takistusest või ohust (kaasa arvatud Kaupade seisukord), mida pole põhjustanud Ekspedeerija eksimus või hooletus ja mida ei saa vältida mõistlike pingutustega, on Ekspedeerijal õigus loobuda Kaupade vastava lepingu kohasest veost. Kus see on mõistlikult võimalik, teeb Ekspedeerija Kaubad või osa nendest Kliendile kättesaadavaks kohas, mida Ekspedeerija peab turvaliseks ja sobivaks, kusjuures Kaubad loetakse sellega kohaletoimetatuks ning Ekspedeerija vastutus selliste Kaupade eest lõpeb. Igal juhul on Ekspedeerijal õigus lepingus kokku lepitud tasule ja Klient peab hüvitama kõik ülaltoodud asjaoludest tingitud lisakulutused.

5. Veoviis ja marsruut

Ekspedeerija peab osutama oma teenuseid vastavalt Kliendi juhistele ja kokkuleppele. Kui juhised on ebatäpsed või ebatäielikud või ei vasta lepingule, on Ekspedeerijal õigus Kliendi riskil ja kulul tegutseda nii, nagu ta sobivaks peab.

Kui pole kokku lepitud teisiti, on Ekspedeerijal õigus Kliendile ette teatamata korraldada kaupade vedu laevadekil või selle all ja valida või asendada Kaupade käsitlemisel, pakkimisel, ladustarnisel ja transportimisel järgitavaid veovahendeid, -marsruute ja -protseduure.

II osa
EKSPEDEERIJA VASTUTUS

6. EKSPEDEERIJA VASTUTUS (VÄLJA ARVATUD PRINTSIPAALINA)

6.1. Vastutuse alus

6.1.1. Ekspedeerija hoolsuskohustus

Ekspedeerija on vastutav, kui ta Ekspedeerimisteenuste osutamisel ei tegutse nõutava hoolsusega ega võta tarvitusele mõistlikke meetmeid ning on vastavalt artiklile 8 kohustatud hüvitama Kliendile Kaupade kaotsimineku või kahjustumise, samuti hoolsuskohustuse rikkumisest tingitud otsese rahalise kahju.

6.1.2. Vastutuse puudumine kolmandate isikute eest

Ekspedeerija ei vastuta kolmandate isikute, sealhulgas Vedajate, ladustajate, stividoride, sadamavõimude ja teiste ekspedeerijate tegevuse ning tegevusetuse eest, välja arvatud juhul, kui ta pole tegutsenud selliste kolmandate isikute valimisel, juhendamisel või nende kontrollimisel nõutava hoolsusega.

7. EKSPEDEERIJA VASTUTUS PRINTSIPAALINA

7.1. Ekspedeerija vastutus Vedajana

Ekspedeerija on vastutav printsipaalina mitte ainult siis, kui ta ise tegelikult teostab vedu oma veovahenditega (tegelik Vedaja), vaid ka juhul, kui ta, väljastades oma transpordidokumendi või muul viisil, on andnud otsese või kaudse lubaduse võtta endale Vedaja vastutus (lepinguline Vedaja).

Sellele vaatamata ei loeta Ekspedeerijat Vedajana vastutavaks juhul, kui Klient on saanud transpordidokumendi, mida ei väljastanud Ekspedeerija ja ei saa mõistliku aja jooksul kinnitust, et Ekspedeerija on sellele vaatamata vastutav Vedajana.

7.2. Ekspedeerija vastutus printsipaalina teiste teenuste eest

Teiste, Kaupade veoga mitteseotud teenuste eest, sealhulgas Kaupade ladustamise, käsitlemise, pakkimise või levitamise eest, samuti nendega seotud abistavate teenuste eest, on ekspedeerija vastutav printsipaalina:

- *kui ta osutab selliseid teenuseid ise, kasutades omaenda vahendeid või töötajaid või*
- *kui ta on andnud otsese või kaudse lubaduse võtta endale printsipaali vastutus.*

7.3. Ekspedeerija vastutuse alus printsipaalina

Ekspedeerija vastutab vastavalt artiklile 8 printsipaalina veolepingu täitmisele või muude teenuste osutamisele kaasatud kolmandate isikute tegevuse ja tegevusetuse eest, samal viisil nagu oma tegevuse või tegevusetuse eest ning tema õigused ja kohustused määratakse vastavalt asjassepuutuvale transpordiliigile või teenusele rakendatava seadusandluse sätetele, samuti üheselt kokku lepitud lisatingimustele või ühese kokkuleppe puudumise korral sellise transpordiliigi või teenuste tavapärastele tingimustele.

8. VASTUTUSE VÄLISTAMINE, HINDAMINE JA VASTUTUSE PIIRAMINE

8.1. Vastutuse välistamine

Ekspedeerija ei vastuta mitte mingil juhul:

- *Väärtasjade või Ohtlike Kaupade eest, välja arvatud juhul, kui nendest on Ekspedeerijat teavitatud lepingu sõlmimisel.*
- *viivitusest tuleneva kahju eest, välja arvatud juhul, kui pole kirjalikult kokku lepitud teisiti.*

- *kaudse või tuletatud kahju, sealhulgas kasumi ja turu kaotuse eest.*

8.2. Hüvituse hindamine

Kaupade väärtus määratakse vastavalt hetke kaubabörsi hinnale või kui selline hind puudub, vastavalt hetke turuhinnale või kui kaubabörsi hind või hetke turuhind puudub, viidates sama liiki ja kvaliteeti Kaupade tavapärasele väärtusele.

8.3. Rahalised piirangud

8.3.1. Kaupade kaotus või kahjustumine

Hoolimata artikli 7.3. sätetest, ei vastuta Ekspedeerija Kaupade kaotsimineku või kahjustumise eest summas, mis ületab 2 SDR-i kaotsiläinud või kahjustunud kauba brutokilogrammi kohta, välja arvatud juhul, kui suurem summa hüvitatakse isiku poolt, kelle eest Ekspedeerija vastutab. Kui Kaupu pole kohale toimetatud üheksakümne järjestikuse päeva jooksul arvates päevast, mil Kaubad oleksid pidanud olema kohale toimetatud, võib nõude esitaja vastupidiste tõendite puudumisel lugeda Kaubad kaotsiläinuks.

8.3.2. Vastutuse piirang viivituse korral

Kui Ekspedeerija vastutab viivitusest tingitud kahju eest, on selline vastutus piiratud summaga, mis ei ületa tasu viivituse põhjustanud teenuse eest.

8.3.3. Muu kahju

Hoolimata artikli 7.3 sätetest, ei või Ekspedeerija vastutus artiklites 8.3.1. ja 8.3.2. sätestamata kahju eest ületada kogusummas ___ SDR-i iga juhtumi eest, välja arvatud juhul, kui suurem summa hüvitatakse isiku poolt, kelle eest Ekspedeerija vastutab.

*Maksimaalne vastutuse määr on teadlikult jäetud lahtiseks ja see tuleb **täita vastavalt selle riigi olukorrale, kus Näidisreegleid kohaldatakse**.

9. Nõuded

9.1. Välja arvatud juhul, kui teade Kaupade kaotsiminekust või kahjustumisest, mis määratleb sellise kaotsimineku või kahjustumise üldise laadi, on edastatud Ekspedeerijale Kaupade üleandmisel kirjalikult kaupade vastuvõtmiseks õigustatud isiku poolt, loetakse üleandmine prima facie *tõendiks selle kohta, et Kaubad on kohale toimetatud heas seisukorras. Kui kaotsiminek või kahjustus pole ilmne, kohaldub samasugune* prima facie *toime juhul, kui kirjalikku teadet pole esitatud kuue järjestikuse päeva jooksul päevast, mil Kaubad on üle antud Kaupade vastuvõtmiseks õigustatud isikule.*

9.2. Muu kaotsimineku või kahjustuse korral tuleb Kliendi poolt Ekspedeerija vastu suunatud nõue, mis tõusetub seoses Kliendile osutatud teenusega või teenusega, mida Ekspedeerija on lubanud osutada, esitada kirjalikult ja teatada sellest Ekspedeerijale 14 päeva jooksul päevast, mil Klient sai või oleks pidanud teada saama juhtumist või asjaolust, mis eeldatavalt tingis sellise nõude. Nõue, mida pole esitatud ega millest pole teatatud eelkirjeldatud viisil, loetakse aegunuks ja täielikult ümberlükatuks, välja arvatud juhul, kui Klient võib näidata, et tema jaoks oli võimatu ajalimiiti järgida ja ta on esitanud oma nõude nii pea, kui see oli tema jaoks mõistlikult võimalik.

10. Aegumine

Kui pole üheselt kokku lepitud teisiti, vabaneb Ekspedeerija igasugusest käesolevate Reeglite kohasest vastutusest, välja arvatud juhul, kui hagi pole esitatud 9 kuu jooksul Kaupade kohaletoimetamisest või päevast, mil Kaubad oleksid pidanud olema kohale toimetatud või päevast, mil Kaupade kohaletoimetamisega viivitamine annab saajale õiguse lugeda Kaubad kaotsiläinuks.

Muu kahju osas kui kaupade kaotsiminek või kahjustus, arvutatakse 9-kuulist perioodi päevast, mil Ekspedeerija nõudeõiguse tinginud eksimus toimus.

11. Rakendatavus lepinguvälise kahju hüvitamise nõuetele

Käesolevaid reegleid rakendatakse kõikidele Ekspedeerija vastu esitatavatele nõuetele, hoolimata sellest, kas need tulenevad lepingulistest või lepinguvälistest kohustistest.

12. Töötajate ja teiste isikute vastutus

Käesolevaid Reegleid kohaldatakse, kui nõue esitatakse töötaja, agendi või muu isiku vastu, kelle Ekspedeerija on kaasanud teenuse osutamisele (kaasaarvatud iseseisev tööettevõtja), hoolimata sellest, kas sellised nõuded tulenevad lepingulistest või lepinguvälistest kohustistest. Ekspedeerija ja töötajate, agentide ning teiste isikute ühine vastutus ei või ületada Ekspedeerija ja Kliendi vahel üheselt kokku lepitud või käesolevatest Reeglitest tulenevat asjassepuutuvatele teenustele kohaldatavat piirmäära.

III osa
KLIENDI KOHUSTUSED JA VASTUTUS

13. Ettenägematud asjaolud
Juhul, kui Ekspedeerija tegutseb ettenägematute asjaolude korral Kliendi parimates huvides, peab Klient tasuma lisakulutused ja maksud.

14. Vastunõuete keeld
Kõik maksmisele kuuluvad summad tuleb tasuda ilma igasuguse mahaarvestuseta ja viivituseta nõude, vastunõude või vastuhagi arvel

15. Üldine pandiõigus
Ekspedeerijal on kohaldatava õigusega lubatud ulatuses asuta pandiõigus Kaupadele ja nendega seotud dokumentidele Ekspedeerijale Kliendi poolt maksmisele kuuluvate summade kaasa arvatud ladustamistasude ja sissenõudmiskulude tagamiseks ning ta võib oma pandiõigust teostada tema poolt sobivaks peetaval mõistlikul viisil.

16. Informatsioon
Eeldatakse, et Klient tagab Ekspedeerijale Kaupade Ekspedeerija poolt ülevõtmise hetkel tema poolt või tema nimel esitatavate kõikide andmete täpsuse, mis on seotud Kaupade üldise laadi, markeeringute, numeratsiooni, kaalu, mahu ja hulgaga ning vajadusel Kaupade ohtliku iseloomuga.

17. Hüvitamiskohustus
17.1. Üldine hüvitamiskohustus Välja arvatud ulatuses, milles Ekspedeerija on vastutav vastavalt II osa sätetele, on Klient kohustatud hüvitama Ekspedeerijale igasuguse kahju, mis tekkis Ekspedeerimisteenuste osutamisel.
17.2. Avariimaksuga seotud hüvitamiskohustus Klient on kohustatud hüvitama Ekspedeerijale avariimaksuga seoses võimalikult esitatavad nõuded ja on kohustatud andma Ekspedeerija vastavasisulisel nõudmisel tagatist.

18. Kliendi vastutus
Klient vastutab Ekspedeerija või isiku ees, kelle ees on vastutav Ekspedeerija, kaotsimineku, kahjustuse, kulutuste, väljaminekute ja ametlike maksude eest, mis tulenevad Kliendi ebatäpsest või ebatäielikust informatsioonist või juhistest või Kliendi või muu tema nimel tegutseva isiku poolt sooritatud üleandmisest või Kaupadest, mis on põhjustanud surma, kahju tervisele, varale või keskkonnale või muud tüüpi kahju.

IV OSA
VAIDLUSED JA IMPERATIIVNE ÕIGUS

19. Kohtualluvus ja rakendatav õigus
Kui pole kokku lepitud teisiti, võib Ekspedeerija vastu hagi esitada ainult Ekspedeerija tegevuskoha järgi ning see lahendatakse tegevuskoha riigi seadusandluse alusel.

20. Imperatiivne õigus
Käesolevad Reeglid on kohaldatavad ulatuses, milles nad pole vastuolus Ekspedeerimisteenustele kohaldatavate rahvusvaheliste konventsioonide või siseriikliku õiguse imperatiivsete sätetega

6.3.2. ELEA Üldtingimused 2015

Ekspedeerimislepingu aluseks on Eesti Ekspedeerijate Assotsiatsiooni Üldtingimused[114], mis on tavaõiguse akt ja reguleerib ekspedeerija ja kliendi vahelist lepingusuhet, seega on tavaõiguse tüüplepingu tingimused. ELEA ÜT aluseks nende vastuvõtmise hetkest kuni tänapäevani on Põhjamaade ekspedeerimise tüüptingimused NSAB. Põhjus on eeskätt majanduslik, nimelt on Eesti väliskaubanduse käibest ligikaudu 1/3 Põhjamaadega (2013 –32,0%; 2014 –32,6% ja 2015 – 33,2%)[115]. Sellest tulenevalt **ei saa välistada**, et **mõned lepingud sõlmitakse** ja on ka juba sõlmitud NSAB **2015 tingimustest tulenevalt**. Sellisel juhul on oluline pöörata tähelepanu mõnedele erisustele nendes tingimustes, nt kohtualluvus, ladustamine ja veel mõningad redaktsioonilised erisused. Ladustamise erisused on võrreldud eelmises peatükis.

[114] http://www.elea.ee/et/tingimused.html
[115] Andmed Statistikaamet, http://www.stat.ee/ märts 2016.

ELEA ÜT 2015 saab olla lepingu aluseks ja juriidiliselt lepingu alusena aktsepteeritav, kui ekspedeerija on need väljastanud (tutvustanud) kliendile ja klient on neid aktsepteerinud (nt aktseptis oferdile). Ekspedeerimislepingu sõlmimise hetk on kõige olulisemaks tähiseks eksportööri/importööri ja ekspedeerija vahelise koostöö jaoks. Enne seda hetke ei ole nende vahel midagi juriidiliselt siduvat.

Ekspedeerimislepingus kohustub ekspedeerija:

- täitma endale võetud ülesanded;
- sõlmima vajalikke kokkuleppeid kolmandate isikutega oma nimel ja kliendi arvel;
- järgima Eesti Ekspedeerijate Assotsiatsiooni Üldtingimusi;
- rahastama ja maksma kliendi nimel hiljem ekspedeerimisarvega kliendilt sissenõutavad summad, nagu veose eest vajalikud maksud ja tasud kolmandale osapoolele.

Klient kohustub:

- maksma ekspedeerijale lepingujärgset tasu;
- järgima ELEA Üldtingimustes sätestatud vastutusi ja kohustusi.

EEA ÜT 2015 ei ole ega saagi olla kohustus lepingupartneritele, vaid rutiini lihtsustamise läbitöötatud võimalus. Juhul, kui ei soovita aluseks võtta EEA ÜT 2015, kas kauba iseloomust, suuremahulisest projektist või mõnest muust asjaolust tingituna, tuleb ekspedeerija ja kliendi kohustused ning vastutus lepingus kirjeldada. Seda tüüpi lepingute sõlmimine on keerukas ja aeganõudev protsess.

6.3.2.1. Üldtingimuste rakendamine

Nagu eespool mainitud, ei sea vaadeldav dokument nimetatud lepingutingimuste rakendamist kohustuseks. Vastavalt **ELEA ÜT 2015 Rakendusala** (§ 1) käsitlusele, on sätestatud, et: ***Käesolevaid üldtingimusi kohaldatakse Eesti Ekspedeerijate Assotsiatsiooni liikmetele …*** ja neid üldtingimusi võivad kohaldada ka teised isikud, **kui nad selles kokku lepivad**.

Sellega on selgelt väljendatud soov anda lepingupartneritele võimalus kokku leppida ükskõik millisel moel, kui nad mingisugustest ärilistest või muudest kaalutlustest lähtuvalt ei soovi käesolevaid lepingutingimusi kasutada. Küll aga soovitavad allakirjutanud nimetatud tingimusi rakendada, seda enam, et analoogsete tingimuste rakendamine on pikaajaliste praktiliste kogemuste põhjal ennast õigustanud, eriti Põhjamaades, aga ka Eestis rohkem kui 20 aasta jooksul.

EEA ÜT 2015 seavad oma eesmärgiks eeskätt tarbijakaitse, s.o kliendi huvide kaitse nii veoprotsessi kui ka ekspedeerija osutatavate teiste teenuste korral. Veoprotsessi puhul jälgitakse veoliikide rahvusvaheliste konventsioonide nõudeid. Tegemist on nn ülimusliku klausliga. Tavaõiguse kokkulepped ei saa rikkuda riikidevahelisi kokkuleppeid, millel on kohustusliku täitmise nõue leppega ühinenud riigis. Isegi kui vaadeldav riik ei ole kokkuleppega (konventsiooniga) ühinenud, tuleb tal neid nõudeid täita juhul, kui lepingupartneri asukohariik on vaadeldava kokkuleppega ühinenud. Need ülimuslikud kokkulepped (konventsioonid) on käesolevas õpikus juba käsitlemist leidnud:

- maanteevedudel **CMR-konventsioon;**
- lennuvedudel **Montreali konventsioon**;
- merevedudel **Haagi-Visby reeglid**;
- raudteevedudel **CIM-konventsioon** ja ka **SMGS-kokkulepe.**

Samuti on **ELEA ÜT 2015 kooskõlas FIATA** (*Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles* ehk ingl k *International Federation of Freight Forwarders Associations*, s.o Ekspedeerijate Assotsiatsioonide Rahvusvaheline Föderatsioon) **näidisreeglitega**. EEA ÜT redaktsioon annab kliendile parima kaitse: **täpsustades ekspedeerija vastutust käsitlevad sätted,** põhjuseks on ekspedeerimistegevuses maailmas viimasel ajal aset leidev tendents, et ekspedeerija üha enam võtab endale **lepingupartneri ehk lepingulise vedaja** rolli ja seega suureneb tema vastutus kliendi ees (vedaja vastutus).

6.3.3. Ekspedeerimisleping ELEA ÜT 2015 kohaselt

Vastavalt üldtingimuste §-le 3 kirjeldatakse teenuseid, mille kohta kohaldatakse ekspedeerimislepingut.

A. Teenused *Ekspedeerimisleping võib hõlmata:*
- ***kaubaveo-, esindus- ja vahendusteenuseid****;*
- ***logistikateenuseid, tarneahela haldus- ja nõustamisteenuseid****;*
- ***kauba säilitamis- ja ladustamisteenuseid****;*
- ***laadimisteenuseid*** *ja* ***laevamaakleri toiminguid*** *(prahtimislepingute vahendamine ja maakleriteenused);*
- *muid teenuseid, milleks võivad olla näiteks* ***tollivormistuse teostamine,*** *muud* ***tollivormistuse ja käibemaksuga seotud teenused****, tellija* ***abistamine avalik-õiguslike kohustuste täitmisel****,* ***abistamine kindlustusküsimustes*** *ning* ***abistamine ekspordi- ja impordidokumentide vormistamisel.***

Sama § reguleerib ekspedeerija lepingulist vastutust.

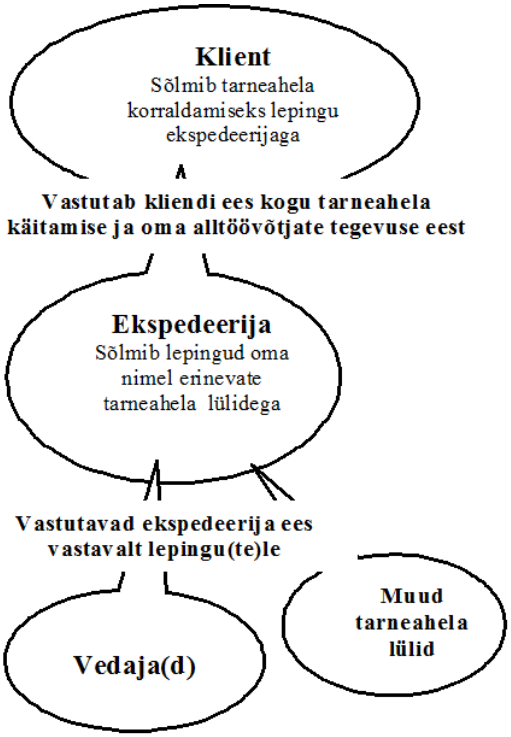
ELEA ÜT üks olulisim tähtsus on ekspedeerija ja kliendi vastutuse piiritlemine. See asjaolu võimaldab vältida edaspidiseid arusaamatusi ja vaidlusi juba lepingu täitmise käigus ja peale seda.

Ekspedeerija vastutus oleneb sellest, millises rollis ta esineb.
- Ta on oma lepingupartnerile üksnes agent, kui ta aitab lahendada väliskaubandusliku logistilise ahela käitamisega seonduvaid probleeme, olles seega vahendaja kliendi ja logistilise ahela üksikute lülide vahel, **sõlmides lepinguid oma kliendi nimel**.
- Ta võtab endale laiemad kohustused ehk olles lepinguosaline, nt lepingulinse vedaja, laopidaja jne rollis. Sellisel juhul sõlmib ta kliendiga lepingu oma nimel.

6.3.3.1. § 3 B. Ekspedeerija vedajana (lepingupoolena)

1) Vastavalt §2 ja §15-21 ***vastutab ekspedeerija kõikide nende teenuste eest, mida ta on võtnud kohustuseks osutada****, välja arvatud punktis 3 C mainitud asjaoludel.* ***Lisaks vastutab ekspedeerija teiste osapoolte eest, keda ta on lepingu täitmisel kasutanud****.*

2) Käesolevaid tingimusi kohaldatakse nii nendele osapooltele, kes ***osutavad ekspedeerijale lepingu täitmiseks teenuseid kui ka ekspedeerijale endale*** *sõltumata sellest, millistel alustel ekspedeerijale või tema poolt kasutatavale osapoolele nõudeid esitatakse. Ekspedeerija ja teiste osapoolte maksimaalne kaasvastutuse ülempiir vastab käesolevates määrustes ekspedeerija vastutust puudutavatele sätetele.*



Joonis 6.1. Ekspedeerija vedajana (lepingupoolena)

Võrreldes eelneva EEA ÜT 2000-ga on lepingupoole mõistet laiendatud ega ole enam seotud üksnes veoga, vaid võib olla rakendatud kõigile lõikes A kirjeldatud teenustele.

Eelmiste ÜT kohaselt kirjeldati seda lepingulise vedaja mõiste all järgnevalt.

*Ekspedeerija loetakse **lepinguliseks vedajaks**, kui:*

- *ta on oma nimel välja andnud veodokumendi (konossemendi, veokirja, saatekirja), näiteks, kui ekspedeerija on tegev multimodaalse transpordi operaatorina (lühendatult MTO-na) ja kasutab nn läbivat dokumenti, milleks võib olla FIATA multimodaalse transpordi konossement või veokiri;*
- *ta on oma teenust turustanud või teinud pakkumise sellisel viisil, mis võimaldab eeldada, et ekspedeerija on endale võtnud vedaja vastutuse (näiteks teatanud oma veohinna);*
- *on tegemist kaupade maanteeveoga.*

Kõik need tingimused kehtivad ka uutes ÜT-des
Lepingupoolena reguleerivad vedaja vastutust §-id 15–20 ja vastutuse piiramist § 21, kusjuures § 16 kirjeldab vastutusest vabanemise aluseid. **Vedaja vastutuse mõistet tuleb võtta teatava tingimusliku väljendina**, arvestades § 3 lõikes A kirjeldatud teenuseid. Osa neist ei pruugi hõlmata vedu kui teenust.

§ 19 käsitleb **hilinemist**

A. Kui kaup võetakse vastu, veetakse või antakse üle hiljem kui on sätestatud §7 esimeses lõikes, peab ekspedeerija hüvitama tellijale sellised otsesed ja kaudsed kahjud, mida lepingu sõlmimise ajal võidi hilinemise tõenäoliste tagajärgedena ette näha. Ekspedeerija poolt hüvitatava summa maksimaalne suurus ei saa ületada lepingus sätestatud veoraha või muud hüvitist.

B. Juhul, kui veoleping sisaldab §7 teises lõikes nimetatud ajalubadust, peab ekspedeerija, kui teisiti ei ole kokku lepitud, veotähtaja ületamisel hüvitama tellijale veoraha või muu veo eest kokkulepitud tasu. ...

Ajalubaduse kokkuleppimist ja lepingu sõlmimise korda käsitleme alapunktis 6.3.3.5.

Vedaja piiratud vastutus on kirjeldatud § 21

A. ***Ekspedeerija vastutus*** *kauba kadumise, vähenemise või kahjustumise korral* ***piirdub 8,33 SDR-ga*** *kadunud, vähenenud või kahjustunud kauba iga brutokilogrammi kohta. (va juhul kui rakendub ÜT §2-le „****Võrgustiku vastutuse klausel****“ ja vastutuse korral kohaldatakse ülalpool ÜT Sissejuhatuses loetletud rahvusvahelisi veolepinguid käsitlevaid konventsioone).*

B. Ekspedeerija vastutus kauba vastuvõtu, transpordi või üleandmise hilinemise korral piirdub saadetise väärtusega.

C. Ekspedeerija vastutus muude kahjude eest piirdub 100.000 SDR-ga iga tellimuse kohta.

D. *Kui lepingupooled on kokku leppinud* ***kauba tarnimist puudutavas spetsiaalses hüvitises****, võib eelnevates punktidest A-C olenemata tõendatud lisakulude või kahjude eest* ***nõuda hüvitist kokku lepitud summa ulatuses***

*E. Kauba kadumise, vähenemise, kahjustumise, hilinemise ja muude kahjude puhul kohaldatakse §17-20 sätestatud hüvitise maksmise põhimõtteid****. Ekspedeerija ei ole kohustatud hüvitama muid kahjusid nagu saamata jäänud tulu või kaotatud turuosa tõttu tekkinud kahju*** *ega mingeid muid kahjusid nende iseloomust sõltumata*

6.3.3.1.1. Ekspedeerija vastutus alltöövõtjate eest

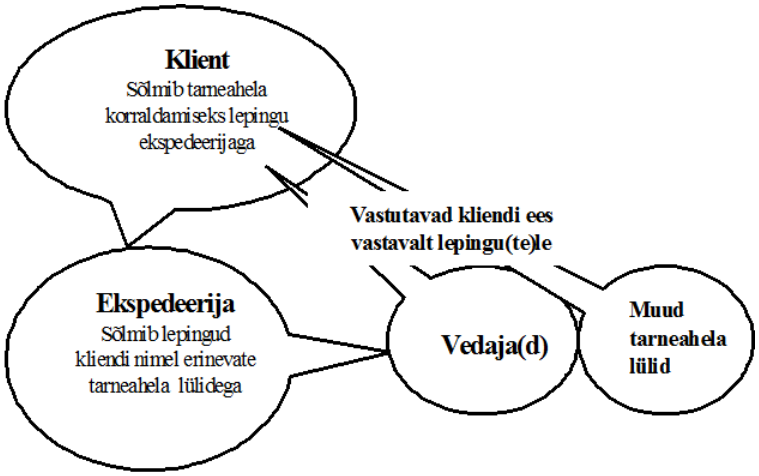
Alljärgnevalt ekspedeerija vastutusest alltöövõtjate töö eest, sh tegelikud vedajad, ka laopidajad (kui ekspedeerija ostab seda teenust) jne, mida reguleerib EEA ÜT 2017 ekspedeerimislepingut käsitlev osa (§ 3 lõige B1).

Ekspedeerija vastutab lepingu täitmisse kaasatud ja pooltest sõltumatute töövõtjate (sh **tegelikud vedajad** jne) eest, kui ta:

- vastutab lepinguosalisena;
- osutab teenuseid ise, kasutades selleks oma seadmeid või töötajaid või
- on võtnud endale kohustuse osutada teenuseid oma arvel.

6.3.3.2. § 3 C. Ekspedeerija vahendajana

Sõltumata eespool mainitud punktist 3 B.1 on ekspedeerijal lubatud osutada teenuseid tervikuna või osaliselt vastavalt §-le 22–24 juhul, kui ekspedeerija ei osuta teenuseid enda nimel või omal vastutusel eeldusel, et **ekspedeerija teatab spetsiaalselt tellijale, et ta osutab teenuseid ainult vahendajana**. Vahendajana tegutsedes ei vastuta ekspedeerija teiste osapoolte, vaid ainult oma töötajate eest.



Joonis 6.2. Vastutus vahendajana (vastutus tehingujärgselt)

Ekspedeerija vastutus vahendajana on nn heauskliku mehe vastutus. Praktikas tuleb sageli ette, et saadud ekspedeerimisülesande täitmiseks peab ekspedeerimisfirma ostma teenuseid teistelt firmadelt. Kui need firmad teevad kliendile kahju põhjustavaid vigu, esitavad ekspedeerijad neile

reklamatsiooni oma kliendi nimel. Ekspedeerijale võib tellija esitada hüvitisnõude ainult siis, kui on võimalik tõestada, et ekspedeerija on olnud abilisi valides hoolimatu.

Ekspedeerija vastutust vahendajana kirjeldatakse §-des 22–24, kusjuures viimane käsitleb vastutuse piiramist.

*22 § **Ekspedeerija vastutab selliste kahjude eest, mille on põhjustanud tema ebapiisav hoolikus lepingust tulenevate kohustuste täitmisel**.*

***Ekspedeerija ei vastuta** kolmanda osapoole tegevuse ega rikkumiste eest kauba vedamisel, peale- ja mahalaadimisel, üleandmisel, tollivormistusel, ladustamisel, võlgade sissenõudmisel ega ühegi muu ekspedeerija poolt vahendatava teenuse eest. **Ekspedeerija hoolikuse hindamisel tuleb arvesse võtta seda, mida ekspedeerija kolmanda osapoole kohta on teadnud või oleks pidanud teadma**. Lisaks tuleb arvesse võtta tellija poolt edastatud ülesande iseloomu puudutavaid andmeid ja muud infot, mis on kolmanda osapoole valimisel oluline.*

Ekspedeerija vastutab raha, väärtpaberite ja muude väärtuslike esemete eest ainult juhul, kui selles on eelnevalt eraldi kokku lepitud.

23 § Kauba kadumisel, vähenemisel, kahjustumisel, hilinemisel ja muu kahju tekitamisel makstava hüvitise suuruse arvutamisel lähtutakse § 17–21 sätestatud hüvitise maksmise põhimõtetest.

*24 § Ekspedeerija vastutuse maksimummäär punktis 3 C nimetatud kohustuste puhul on **50 000 SDRi iga ülesande kohta ja kokku maksimaalselt 500 000 SDRi ühe ja sama juhtumi kohta**.*

Ekspedeerija vastutus ei ületa ühelgi juhul:
*a) **Hilinemise eest ekspedeerijale makstava hüvitise summat**;*
*b) **kauba kadumise, vähenemise või kahjustumise korral 8,33 SDRi iga kauba brutokilogrammi kohta** kadunud, vähenenud või kahjustunud kaubahulga osas;*
***kõikide muude kahjude korral** summat, mis vastab **ekspedeerijale makstava kokku lepitud hüvitise viiekordset summat**.*

6.3.3.3. § 3 D. Ladustamine

Ekspedeerija ladustamist või säilitamist puudutavad kohustused on sätestatud §-s 25. Leidis käsitlemist laolepingut käsitlevas peatükis 5.5.

6.3.3.4. § 3 E. Üldine tegevusjuhis jm

Lisaks eraldi kokku lepitud tingimustele kohaldatakse üldist tegevusjuhist ja üldtingimusi sellises ulatuses, mis ei ole **vastuolus käesolevate tingimustega**.

ELEA üldtingimusi kohaldatakse nii lepingu täitmisse kaasatud isikule kui ka ekspedeerijale, hoolimata nende vastu esitatud nõuete alustest. **Ekspedeerija ja teiste lepingu täitmisse kaasatud isikute kaasvastutus on piiratud ekspedeerijale käesolevates üldtingimustes ettenähtud vastutusega**. Kui ekspedeerija kohustub osutama teenuseid oma arvel, järgitakse üldist tava ja kohaldatakse üldtunnustatud nõudeid niivõrd, kuivõrd need ei ole vastuolus üldtingimustega.

Seega on ekspedeerijal alltöövõtjate suhtes nõudeõigus, juhul kui nad ei ole täitnud ELEA ÜT-st tulenevaid kohustusi. Selle **eelduseks saab olla alltöövõtu lepingu sõlmimisel nendes tingimustes kokkuleppimine** (eriti oluline on see ajalubaduse korral). Eeskätt sõlmitakse aga alltöövõtu veolepingud konkreetsele rahvusvahelisele konventsioonile (või veotingimustele) viidates. Tingimustes sätestamata juhtudel vastutab ekspedeerija vahendajana, **vastutades ainuüksi** oma töötajate eest.

6.3.3.5. Tarneaeg ja ajalubadus ning ekspedeerija vastutuse ülemmäär ajalubaduse rikkumisel

Tarneaeg on kommertslepingust tulenev termin ja defineeritud kui **ajahetk** (kalendripäev või täpsemalt kellaaeg vastavalt konkreetsele ajavööndile), **millal müüja on oma kohustused täitnud**

ja valmis kauba käsundusõiguse ostjale üle andma. Seega E-, F- ja C-klauslite korral müüja asukohas (asukohamaal) ja ekspedeerija jaoks on see veovahendi laadimiseks etteandmise tähtaeg. D-klauslite korral on tarneaeg ostja asukohariigis ja reeglina kattub ostja jaoks ajalubadusega. Klientuuri logistilise mõttelaadi ja käitumise arenedes muutub järjest olulisemaks tarneaeg ja tarnetäpsus, sellest tingituna on leidnud ka EEA ÜT 2015 täpsustatud veoaja käsitlemise. Teenus **jagatakse kaheks eraldi teenuseks** (eeldatavalt ka eraldi tariifiga).

- **Ajalubaduseta teenus**.

Ekspedeerija on kohustatud kauba kohale toimetama mõistliku aja jooksul (ajalubaduseta). Mõistliku aja kindlaksmääramise alus on kauba kohaletoimetamise eeldatav aeg, mille ekspedeerija on teinud teatavaks teenust turustades või lepingut sõlmides. Siinjuures tuleb silmas pidada ka eri veoliikide puhul kehtivate konventsioonide kehtestatud määratlusi (eriti kui tegemist on „hilinemise" ja „kauba kadumisega"). Lähtutakse **ELEA ÜT § 7** sõnastusest:

Ekspedeerija vastutab selle eest, et kaup võetakse vastu, transporditakse ja antakse üle mõistliku aja jooksul (ajalubaduseta). ***Mõistliku aja hindamisel tuleb arvesse võtta ekspedeerija poolt teenuse turustamisel või lepingu sõlmimise käigus edastatud informatsiooni arvatava kauba vastuvõtmis-, transpordi- ja saabumisaja kohta.***

- **Ajalubadusega teenus**.

Ekspedeerija peab kauba kohale toimetama kokkulepitud ajaks, kui vastavalt ÜT § 7 teise lõike kohaselt:

Ekspedeerija vastutab selle eest, et kaup võetakse vastu, transporditakse ja antakse üle selle aja jooksul ***(ajalubadus)****, mis on:*

- ***kirjalikult kooskõlastatud spetsiaalses tähtajalise veose lepingus****, või*
- ***edastatud kirjalikult pakkumise tingimusena*** *ja millega ekspedeerija on selgesõnaliselt nõustunud, või*
- ***sätestatud ekspedeerija kirjalikus pakkumises*** *ja millega tellija on nõustunud.*

Üldtingimused piiravad ekspedeerija vastutuse **kauba üleandmisega viivitamise eest** lepingus kokkulepitud **veoraha suurusega** (vastavalt **ÜT § 19**).

6.3.3.6. Tellija vastutus

Tellija kohustused on esitatud üldtingimuste §-s 26. Eeskätt on oluline teada asjaolu, et kliendi tegevus või tegematajätmised ei tohi ekspediitorile kaasa tuua võimalikku rahalist või esemelist kahju, mille on põhjustanud asjaolu, et:

a) **kaupa** või korraldusi puudutavad **andmed** ja dokumendid on **ebaõiged, ebaselged või puudulikud**;
b) kaup on **puudulikult pakitud, markeeritud või deklareeritud** või kaup on tellija või tema volitusel tegutseva osapoole poolt **puudulikult laaditud, paigutatud või kinnitatud**;
c) kaubal on sellised **kahjustusi** esilekutsuvad omadused, **mida ekspedeerija ei saanud ette näha**;
d) ekspedeerija on kliendi eksimuse või hooletuse tõttu olnud kohustatud **tasuma tolli- või muid** ametlikke **makse, trahve või andma tagatisi**;
e) kaup on **ebaseaduslik, vigane, puudulik** või ei vasta kaupa puudutavatele eeskirjadele ja määrustele;
f) ekspedeerija saab otsest majanduslikku kahju, tal tuleb tasuda trahve või kanda karistust, tellija lubade või litsentsidega seotud küsimused tekitavad ekspedeerijale halduskulusid, kaotuseid või kahju.

Ekspedeerija vastutust hinnates arvestatakse asjaolu, mil määral oli ekspedeerija vastavalt punktidele a ja b asjaoludest teadlik ja need heaks kiitnud või jätnud kliendi kaupa puudutavatest meetmetest teavitamata.

Kui kauba merevedudel on ekspedeerija prahtijana kohustatud tellija kauba eest maksma lastivedajale **avariimaksu üldavarii** korral või kui talle esitavad sellekohaseid nõudmisi kolmandad isikud, on klient kohustatud ära hoidma ekspedeerijale sellest tekkida võivad kulutused ja kahjud. Seda võimaldab veosekindlustuse sõlmimine.

6.3.3.7. Kinnipidamis- ja pandiõigus

Üheks oluliseks sätteks on **pandiõigus.** Nimelt **on ekspedeerijal õigus** (vastavalt EEA ÜT 2015 §-le 14) **tema kontrolli all olevat kliendi kaupa pandiga (Pandiõigusega) koormata** kliendilt saadavate maksete, tasude ja ladustamiskulude ning kõigi muude summade tagamiseks, mille klient peab talle lepingu kohaselt maksma. Kui ekspedeerijale ei ole makstavat summat tähtajal tasutud, on tal õigus korraldada sobival viisil sellise hulga kaupade müük.

6.3.3.8. Nõuete esitamine

Nõuete esitamise kord on kajastatud Üldtingimuste §-des 28 ja 29. Erilist tähelepanu tuleb pöörata **esitamise tähtaegadele** ja **aegumistähtaegadele**. Need tähtajad on kooskõlas ka veonduslepinguid reguleerivate rahvusvaheliste konventsioonidega.

6.3.3.9. Erimeelsuste lahendamine ja kohtualluvus

ELEA ÜT § 29. Ekspedeerija ja tellija vahelised erimeelsused püütakse esmajärjekorras lahendada pooltevaheliste läbirääkimiste teel. Kui läbirääkimiste teel erimeelsuseid lahendada ei õnnestu, lahendatakse need **ekspedeerija peamise tegevuskohariigi üldkohtus**. Kohtumenetluses järgitakse ekspedeerija peamise tegevuskohariigi seadusandlust (Eestis sõlmitud lepingute korral saab see olla Eesti seadusandlus, aga ei pruugi).

6.4. Partnerlus ja vastastikune esindamine

6.4.1. Ekspedeerija töö koostöövõrgustikus

Selleks, et lahendada tarneahelas esinevad probleemid, on ekspedeerijatel oluline omada koostööpartnereid riikides, mille vahel toimub kaubavahetus. Seetõttu töötatakse koostöövõrgustikes, mis võivad olla kas ühe omaniku asutatud (suurte rahvusvaheliste logistikafirmade tütarfirmad või koostöölepingute baasil ettevõtjate loodud võrgud).

Tegemist on agendisuhetega, kus määratakse kindlaks koostöö ulatus ja muud olulised valdkonnad. Tavaliselt on tegemist pikaajaliste koostöölepingutega ja töötatakse hinnakirjade alusel (hinnad kehtivad tavaliselt aasta ja vajadusel korrigeeritakse aasta möödudes). Sisuliselt toimub kahepoolne teenuste müük mingi logistilise kanali tööshoidmiseks ja klientuuri tarneahelate haldamiseks.

Seda tüüpi koostöö on eriti oluline regulaarsete kaubaveoliinidega opereerimisel või regulaarsete vedude (nt kaubaliinide) korraldamisel. Sellistel juhtudel on välja kujunenud erinevad „mudelid" ja pidevalt otsitakse uusi ja efektiivsemaid lahendusi nende täiendamiseks.

Kaubavoogude juhtimisel ja majandamisel on välja kujunenud järgmised kasutatavamad printsiibid (mudelid):

- kasumikeskuste printsiip;
- kaubakanali printsiip;
- kasumi jagamise printsiip (AMETA);
- kulude jagamise printsiip (*Cost Split*).

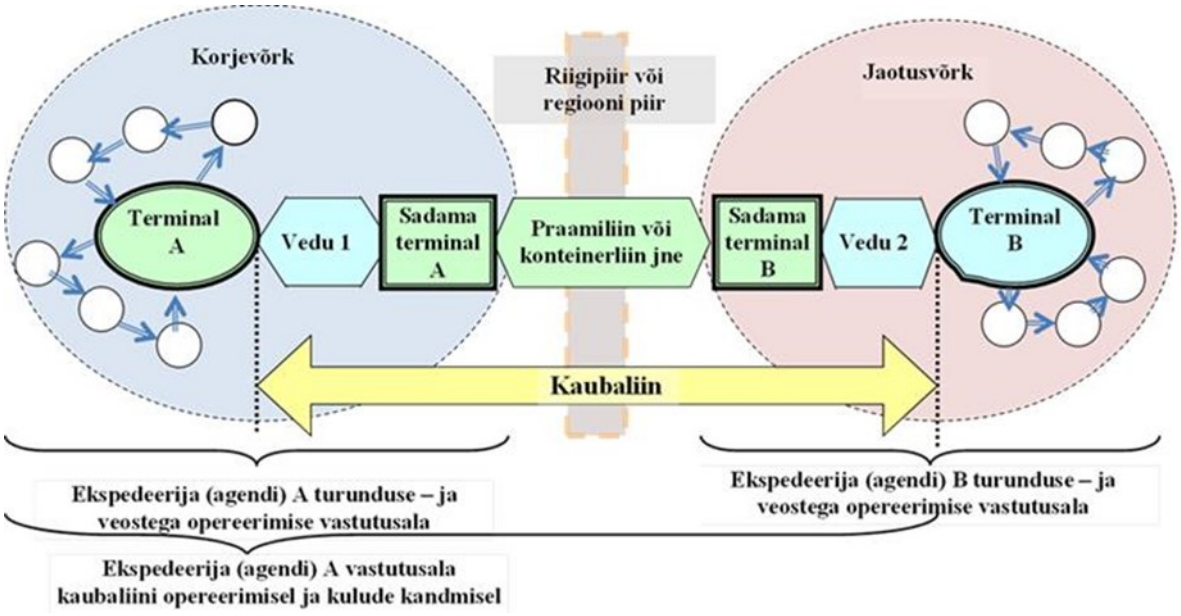
6.4.2. Kasumikeskuste printsiip

Kasumikeskuste põhimõte [*Profit Centre*, ka CBM (*country based management*) või CBS (*country based system*)] põhineb agentide vahelisel kokkuleppel, mille kohaselt mõlemad koostööpartnerid:

- tegutsevad lepinguid sõlmides lepinguosalise ehk printsipaali vastutuse põhimõtte alusel;
- teevad turustamisalast tööd oma asukohariigis või regioonis ja müüvad seejuures ka partnerriigis/regioonis koostööpartneri pakutavaid teenuseid;

- opereerivad füüsilise kaubakäitlemise ja vedudega oma asukohariigis/regioonis;
- edastavad üksteisele turundusalast ja kaupade liikumise kohta operatiivset informatsiooni;
- tasuvad teineteisele koostöö käigus kasutatud teenuste eest kahel „tasandil" ehk *Single Job-by-Job* või *Bulk invoicing*:
  - veoühiku põhiselt osutatavate teenuste eest liinipidaja partnerriigis asuva agendi poolt ja
  - saadetise põhiselt olenevalt tarneklauslitest.

Näide 1. Kasumikeskuse printsiibi rakendamisest.



Joonis 6.3. Kasumikeskuste printsiibi alusel töötavad agendid kaubaveoliini majandamisel

Põhiveo opereerimine võib olla kas ühe või teise agendi vastutusalas või mõlema (sellisel juhul vastutab üks ühes suunas ja teine tagasisuunas). Näite (joonis 6.3) puhul on kaubaveoliini opereerija agent A. Sellisel juhul A summeerib kulud (franko vedaja tingimusel), mis pikaajalises perspektiivis ei muutu ja töötab välja hinnad kaubaliiniga opereerimiseks. Kaubaliini kulukomponente võib olla üks või mitu, oleneb ahela konfiguratsioonist. Esitatud näite korral 6.

$$C_{Kaubaliin} = \sum_{i=1}^{n} c_i = c_{vedu1} + c_{termA} + c_{põhivedu} + c_{termB} + c_{vedu2} + c_{veoühik}, \qquad [6.1.]$$

kus:

$c_{vedu\ 1}$ ja $c_{vedu\ 2}$ – veod terminalidest sadamaterminalidesse – tegemist on konstantsete suurustega veühikute veol, kuna kaugused (l_1 ja l_2) on konstantsed;

$c_{term\ A}$ ja $c_{term\ B}$ – stividorteenuste hinnad sadamaterminalides ja on konstantsed veoühiku kohta;

$c_{põhivedu}$ – põhiveo hind veoühiku kohta on lepingujärgsel perioodil konstantne;

$c_{veoühik}$ – veoühiku valdamise kulud (rent, kulum jne)

Seega konstantsetest suurustest koosneval veoahela kuludel on liini kulud konstantsed. Siit hinnakujundus ainsale muutuvale suurusele – kaubakogusele – q:

$$C_{tariif} = c_{püsi} + q_{ting} x \frac{C_{kaubaliin}}{Q_{tehniline} x \chi_{kriitiline}} \le H_{turu}^{Konkureeriv} \quad \left[\frac{Raha(EUR;USD-jne)}{kaubakogus(100kg;tonnjne)}\right], \ [6.2.]$$

kus:

C_{tariif} – veohind konstantse pikkusega kaubaliinil kahe fikseeritud punkti (terminalid A ja B) vahel intermodaalses veoühikus kauba massi, õigemini tingmassi **q_{ting}** korral

(arvestatakse massi ja mahu vahekorrast lähtuvalt ja võib erinevatel veoviisidel olla erinev);

$c_{püsi}$ – püsikulud, mis moodustuvad olenemata veose kaalust ja koosnevad veokorraldusega kaasnevatest kuludest, nagu palgad, kontorikulud, sidekulud ja $c_{püsi} = f(z_q$ – saadetiste arv);

$Q_{tehniline}$ – veoühiku (veovahendi) tehniline kandevõime (tonni, cbm jne);

$\gamma_{kriitiline}$ – kriitiline kandevõime kasutamise tegur; väiksem, kui liinil keskmine kandevõime kasutamise tegur ja peab arvestama majandusliku tasuvuse kriitilist punkti.

Kasumikeskuste printsiibi kohaselt müüvad mõlemad agendid teenust, arvestades eespool kirjeldatud tarifitseerimisest ja lähtudes ühtsest hinnakujunduspoliitikast, see ei tähenda iseenesest ühesuguseid hindu klientuurile, vaid hindu omavahelises suhtluses (netohinnad). Seda tüüpi liinide majandamise mudel nõuab täpset ja keerukat arvlemise korda agentide vahel ja on suhteliselt bürokraatlik hallata, kuigi see on levinuim majandamise mudel. Töötab hästi, kui mõlema poole rahavood on ligikaudu ühesuurused.

Mõistet kaubaliin saab käsitleda ka laiemas mõistes ehk **kahe regiooni kaubavahetuse osas üldiselt**. See kehtib kahe agendi regioonidevahelises kaubavahetuses ühisnimetajana.

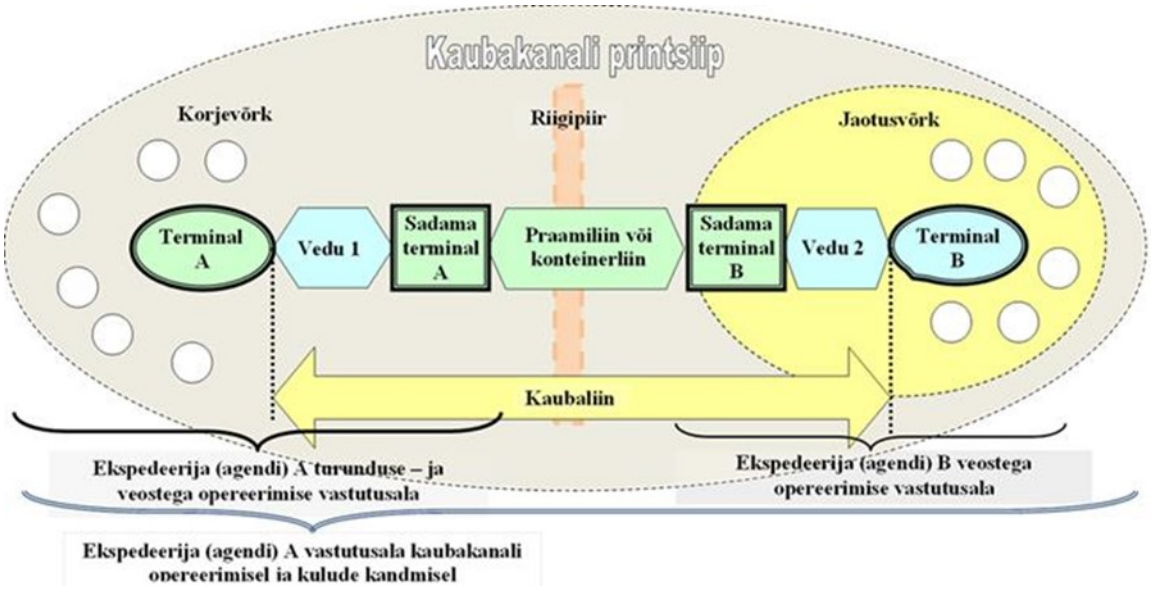
Süsteem ei **ole motiveeriv mõlemale agendile juhul, kui rahavood ei jagune võrdselt** ja on tugevalt kaldu ühe agendi suunas. See tähendab, et tarneklauslid on ekspordil EXW ja FAS, FOB või FCA ja impordil CFR, CIF, CPT või CIP ja DAT, DAP või DDP. Selliste olukordade lahendamiseks ja koostööpartneri motiveerimiseks on välja töötatud teist tüüpi majandamise mudelid. Nendeks on kaubakanali printsiip või siis kasumijaotuse printsiip.

6.4.3. Kaubakanali printsiip

Kaubakanali printsiip TLM (*Trade Line Management*) on välja töötatud suhteliselt hiljuti ja eesmärgiga suurendada suurte eksportööride huvi ekspedeerimisfirmade teenuste vastu. Tegemist on vahendusbüroo (*Mutual Agency*) või esindusega partnerriigis või regioonis.

Kasutatakse eespool kirjeldatud kitsaskohtade kõrvaldamiseks ja tarneahela kulude vähendamiseks. Põhiliselt on kasutust leidnud merevedudel (konteinervedudel) ja lennuvedudel. Põhimõte on selles, et suurte kaubasaatjate puhul **teenida kasumit mahu pealt väiksema kasumimarginali** juures.

$$C_{kuludA} + C_{marginalA} + C_{kuludB} + C_{marginalB} > (C_{kuludA} + C_{kuludB}) + C_{marginal\Sigma} \qquad [6.3.]$$



Joonis 6.4. Kaubakanali printsiibil kaubaveoliinide majandamine

Näide 2. Kaubakanali printsiibi rakendamisest (joonis 6.4).

Põhimõte on selles, et suurte kaubasaatjate puhul teenida kasumit mahu pealt väiksema kasumimarginali juures.

$$C_{kuludA} + C_{marginalA} + C_{kuludB} + C_{marginalB} > (C_{kuludA} + C_{kuludB}) + C_{marginalΣ} \qquad [6.4.]$$

Sellisel juhul näite (joonis 6.4) korral sõlmib kõik lepingud ja ka kulud katab agent A. Sellisel juhul ei saa agendi B puhul rääkida kasumikeskusest, vaid kaubaliin tervikuna on kasumikeskus, kellel on kontor teises riigis. Agent B tegutseb igal juhul vahendajana, samal ajal kui Agent A võib esineda nii lepinguosalise kui ka vahendajana.

Eesti äriseadustiku kohaselt võib selleks kontoriks olla **välismaa äriühingu filiaal**[116], kes ei ole juriidiline isik Äriseadustiku mõistes. Samuti võib seda teha iga agent agendilepingu alusel.

6.4.4. Kasumijaotamise printsiip

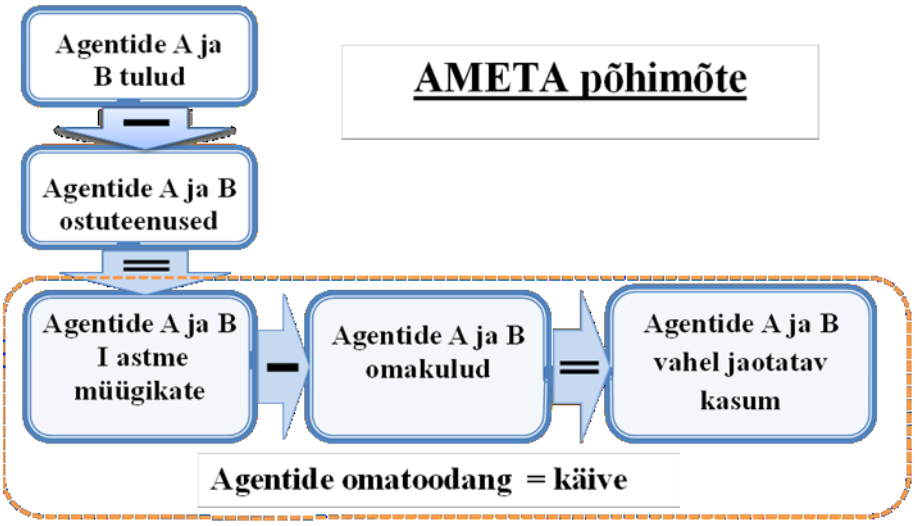
Selleks, et leida lahendus ka kasumikeskuste printsiibil töötavate agentide stimuleerimisel juhul, kui kasum liinist formeerub ühes liini punktis, kasutatakse kasumijaotamise printsiipi (AMETA – *Consolidated Profit share invoices*). **Tegemist on lepingupartnerite vahelise kokkuleppega, kus jälgitakse mõlema osapoole kulusid opereerimisel ja formeerunud kasumeid**, need liidetakse ja jagatakse kokkulepitud viisil. Selline viis võimaldab mõningal määral vähendada igapäevast arvlemist, kuid nõuab arvestuse (raamatupidamise) läbipaistvust, aga on vaatamata sellele lõppkokkuvõttes raskesti kontrollitav.

AMETA-printsiibi kasutamisel liidetakse mõlema agendi tulud, millest lahutatakse mõlema osapoole ostuteenused ja saadakse I astme müügikate. Ostuteenusteks loetakse veoteenuse sisseostmist ja teisi ostetud teenuseid. Kasum, mis jaotatakse agentide vahel ära, saadakse siis, kui I astme müügikattest lahutatakse agentide omakulud.

Omakulud võivad koosneda nii reaalsetest kui ka tarifitseeritud kuludest.

- **Reaalsed kulud on tegelikud kulud, mis tekivad transpordi käigus**. Saadetise korje-, jaotus- ja terminalikulud võivad samuti olla reaalsed, kui neid on võimalik leida kuluarvutuste tulemusena. [Näiteks: korje- ja jaotuskulude väljaarvutamiseks on vaja teada veoringide pikkuseid, maksumust ehk püsi- ja muutuvkulusid (nt taandatuna kilomeetrihinnale või tunnihinnale) ja kauba koguseid. Ühe saadetise terminalikulu leidmiseks on vaja jagada terminali ühe kuu kogukulud ja saadetiste arv].
- Pidev korje-, jaotus- ning terminalikulude väljaarvutamine on keeruline ja aeganõudev tegevus, seega on veokorraldajatel lihtsam **kasutada tarifitseeritud kulusid**. Need kulud on üldised ja saadud arvutuste tulemusena ning lisatud AMETA-töökokkuleppesse. Tariifsed kulud arvutatakse välja eespool mainitud põhimõtte alusel ega muutu ajas oluliselt. Neid ei uuendata iga kuu seoses sisendite mõningase muutumisega.
- Kuludele ei ole lisatud kasumit ehk tegemist on netotariifidega.

[116] Äriseadustik § 384: https://www.riigiteataja.ee/akt/130122015073.



Joonis 6.5. AMETA-põhimõte

AMETA-printsiibi kasutamine kaubaliinide (või kahe regiooni vahelises kaubavahetuses üldisemalt) korral:

- lähtutakse kuluvastutuse põhimõttest (kes vastutab põhiveo ehk liinikulude eest, reeglina mitte tariifselt);
- liinikuludele lisanduvad lisateenused olenevalt transpordiahela konfiguratsioonist ja kliendi kokkulepetest (tarneklauslid). Tavapäraselt tariifsed kulud (soovitatavalt netotariifid);
- lisateenused vastavalt tellija soovidele (kas tariifsed või kulupõhised);
- arvestuse lihtsad meetodid baseeruvad tavakasutaja võimalustel, näiteks Microsoft Excel või spetsialiseeritud tarkvara nagu näiteks Fargo programm AMETA jaoks.

Mitmepoolne AMETA:

- AMETA ei pruugi olla ainult kahe partneri vaheline arvlemise meetod. Seda võib teha ka kolme või nelja partneriga;
- mitme partneri korral on arvlemine keerulisem ja aeganõudvam, kuna transpordiprotsessi käigus tekkinud kulusid on raskem viia ühise nimetaja alla ja seega ka kasumit jagada. Selleks peavad olema väga täpselt väljatöötatud ja kirjeldatud protseduurireeglid, mida kõik protsessiosalejad aktsepteerivad;
- mitme partneri korral tuleb kaaluda eeskätt ***COST SPLIT*** meetodi võimalusi.

AMETA rakendamisel tuleb positiivse tulemuse saavutamiseks tagada, et:

- tagatud oleks **võrreldava efektiivsuse** nõue, vastasel korral maksab majanduslikult efektiivne lepingu osapool kinni ebaefektiivse lepinguosalise ebamõistlikud kulud;
- mõlemad osapooled lähtuvad ühest põhimõttest, kasutades kas tariifse AMETA või kulupõhise AMETA põhimõtteid, vastasel korral tekivad erisused ja kasumi jaotamise proportsioonide rikkumine;
- kulutused peavad olema läbipaistvad ja jälgitavad mõlema lepinguosalise jaoks;
- AMETA-lepingu osapooled peaksid lähtuma analoogsetest vastutuse põhimõtetest, kas lepinguosalise või vahendaja vastutusest. Vastasel juhul on kulude võrdlemine komplitseeritud (kuigi mitte võimatu juhul, kui kasutatakse tariifse AMETA põhimõtet);
- AMETA-leping peab põhinema vastastikusel usaldusel.

Need tingimused on eelduseks, et meetodi rakendamine on põhjendatud. Juhul, kui need tingimused ei ole täidetud, tuleb esmalt töötada kasumikeskuste printsiibist lähtuvalt.

AMETA rakendamise plussid ja miinused

Plussideks on arvlemise lihtsus ja võimalik teha seda periooditi (nagu lepingus kokku lepitakse). **Puuduseks** on kulude järelkontrolli keerukus, „kulude juurdekirjutamine" on oht lepingu eesmärgijärgsele rakendamisele.

6.4.5. Kulujaotamise printsiibid

Kulujaotamise mudelid (*Cost split*) on kasutatavad kahe või enama agendi vahel kulude jaotamiseks, ilma et tulujaotust korrigeeritakse. Eesmärgiks on saavutada agentide motivatsiooni tõstmine ja kahjumliku tegevuse heastamine koostööpartneri(te) poolt. Näiteks kulude jagamine ühiselt renditud veovahendi (*time charter*) kasutamisel. Kulud jaotatakse vastavalt koormamise proportsioonidele või eelnevalt kokkulepitud jaotusmudelile, samas ei sekkuta partnerite turunduspoliitikasse ja hinnakujunduse põhimõtetesse.

Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid

1. Rauli Werdermann, Pasi Raunio. **Ekspedeerimine.** Marketingi Instituudi väljaanne.
2. Pertti Niskanen, Lauri Tapila. **Transpordilepingud**. Marketingi Instituudi väljaanne 2001.
3. Jüri Suursoo. **Transpordisüsteemide logistika ja ekspedeerimine**. Tallinna Tehnikakõrgkool 2010.
4. Jüri Suursoo. **Tarneahela haldamine** I osa ja II osa. Tallinna Tehnikakõrgkool 2012, 2013.
5. Transiidi käsiraamat. Euroopa Komisjoni maksunduse ja tolliliit (*European Commission Taxation and Customs Union*).
6. Cheong Yun Wan, Thomas Sim. **Multimodal Transport**. The Singapore Logistics Association 2006.
7. Rachel Henwood, Tan Tee Hwa. **Seafreight Forwarding**. The Singapore Logistics Association 2006.
8. Ho Chee Mun. **Airfreight Forwarding**. The Singapore Logistics Association 2005.
9. Peter Jones. Legal Handbook on Forwarding. Fourth edition FIATA 2008.
10. NSAB 2000 General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders **Commentary by Jan Ramberg.**

Tagasi sisukorda

7. FIATA-dokumendid

Jüri Suursoo

Teemad

- FBL ja FWB
- Ekspedeerija vastuvõtutõend FCR
- Ekspedeerija transporditõend FCT
- Ekspedeerija laokiri FWR
- FIATA-vormid

Ekspedeerija dokumendid on välja töötanud FIATA[117] ja juurutanud praegu kasutusel olevate vormide ja standardtingimuste kohaselt viimase kahekümne aasta jooksul (nt FBL-standardtingimused on aastast 1992). Tähekombinatsioon FIATA on lühend prantsuskeelsest nimetusest *Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés*. Eestis on rohkem kasutusel ingliskeelne nimetus: *International Federation of Freight Forwarders Associations* ehk tegemist on rahvuslike assotsiatsioonide liiduga. Ekspedeerija dokumendid, tavapraktikas nimetatakse neid FIATA-dokumendid, on välja töötatud eesmärgiga:

- lihtsustada ekspedeerimislepingute täitmist;
- täpsustada lepinguosaliste vastutuse ja kohustuste jaotamist keerukamates transpordiahelates;
- luua klientuurile (väliskaubandustehingute osapooltele: müüjad-ostjad) võimalikult head eeldused dokumendimaksete kasutamiseks globaliseeruvas väliskaubanduse keskkonnas;
- soodustada multimodaalse transpordi kontseptsiooni ja õigusruumi arengut.

Neid **dokumente saavad väljastada üksnes rahvuslike ekspedeerimisühingute (Eestis Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon – ELEA[118]) liikmed** eeldusel, et rahvuslik organisatsioon on FIATA täisliige (*ordinary member of* FIATA). ELEA on seadnud lisatingimuseks, et väljastusõiguse saavad ekspedeerimisfirmad, kes **on oma vastutuse kindlustanud vastavalt kehtivale EEA Üldtingimuste redaktsioonile ja FBLi standardtingimustele**.

FIATA-dokumente on viis, mis kirjeldavad transpordilepingus kokkulepitut ja määravad lepinguosaliste vastutuse. Kõik need dokumendid on rahvuslike organisatsioonide aruandelised. Viimane mõiste tähendab, et dokumendid on nummerdatud ja nende väljaandmine registreeritakse. Lisaks eespool nimetatud viiele on kasutusel veel kolm vormi/tõendit, mis on mõeldud transpordiprotsessis olulise informatsiooni edastamiseks.

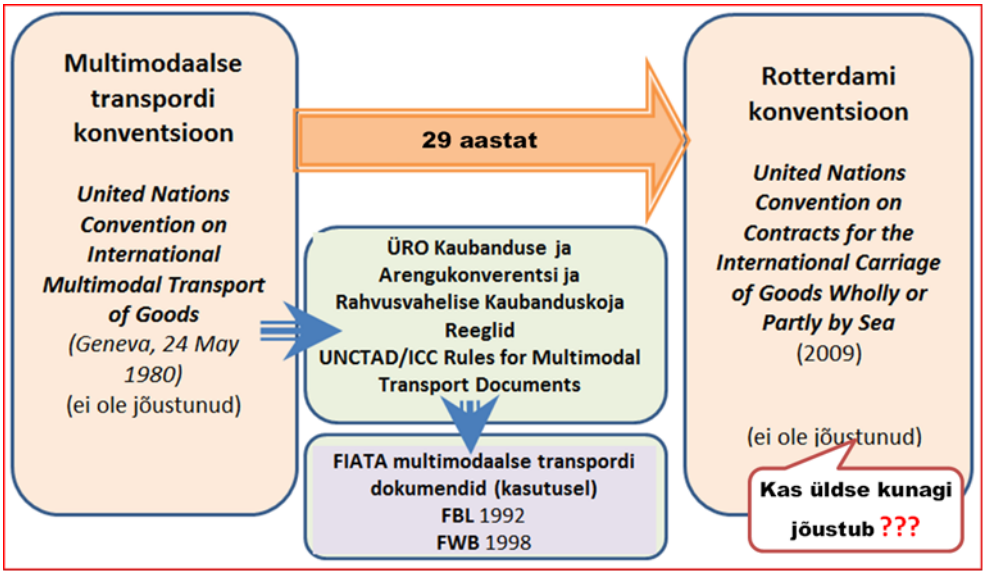
Joonis 7.1. FIATA-dokumentidel kasutatavad embleemid

Kõik eespool kirjeldatud **dokumendid vastavad ÜRO transpordidokumentide standardile** (UN *Layout Key*[119]) ja nende vormistus ei erine üldisest arusaamast lastikirja (konossemendi) või

[117] Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés http://www.fiata.com (*International Federation of Freight Forwarders Associations*).
[118] http://www.elea.ee/.
[119] http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec01/rec01_ecetrd137.pdf.

veokirja vormi kohta. Erisus on üksnes dokumendi blanketil olevates embleemides ja iga dokument on värvilt teistest erinev. Keskel on suurelt FIATA-embleem, pealdises väljaandva organisatsiooni (Eestis ELEA, varem trükitutel EEA) ja Rahvusvahelise Kaubanduskoja (ICC – *International Chamber of Commerce*[120]) embleem.

Embleemid määravad dokumendi väljastaja ja tavaõiguse tingimused, mille aluseks on ÜRO kaubanduse ja arengukonverentsi ning Rahvusvahelise Kaubanduskoja Reeglid multimodaalse transpordi dokumentide kohta (UNCTAD ja ICC *Rules*[121]). Reeglid on välja töötatud lahendamaks õiguslikku vaakumit kombineeritud vedude valdkonnas. Ajalooliselt on tehtud mitmeid katseid multimodaalsete vedude kohta rahvusvahelisi kokkuleppeid saavutada ja selliste lepingute sõlmimiseks ja tõestamiseks vajalike dokumentide vormide kehtestamiseks. Seda arengut kirjeldab joonis 7.1.



Joonis 7.2. Multimodaalse transpordi reeglite areng

Dokumendi vormile esitatavad nõuded: paremasse ülaserva kannab FBLi väljaandev ekspedeerimisfirma oma nime ja koordinaadid (aadress, telefonid, e-mail, faks).

Alljärgnevalt käsitletakse kõiki FIATA-dokumente eraldi ja vaadeldakse nende kasutamise võimalusi.

7.1. FBL ja FWB

ÜRO Multimodaalse transpordi konventsioon *United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods*[122] (Genf, 24 *May* 1980) allkirjastati 1980. a. Tegemist oli ootuspärase katsega luua globaliseeruvas maailmas ühtsed mängureeglid keerukamate tarneahelatega opereerimisel. Kahjuks ei ole jõustunud, praeguseks on selle ratifitseerinud üheksa riiki, jõustumiseks on vajalik 30 riigi osalemine.

Vaatamata sellele andis konventsioon olulise tõuke uut tüüpi tavade loomiseks multimodaalsetes tarneahelates. Välja võib tuua viis põhilist suunda, mida konventsioon käsitles ja mis on aluseks ka praeguste lahenduste juures.

[120] http://www.iccwbo.org/.
[121] UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf või http://unctad.org/SearchCenter/Pages/Results.aspx?=UNCTAD/ICCRules for Multimodal Transport Documents
[122] https://treaties.un.org või http://www.jus.uio.no/lm/un.multimodal.transport.1980/doc.html.

- Baseerus kontseptsioonil, mida defineeriti vastutusahela kaudu: **multimodaalne transport** – s.o **üks vedaja** ehk **operaator korraldab ja vastutab kogu veo eest**. Sellest tulenevalt saab väita, et tegemist on protsessi läbiviimise eest vastutuse määramisega ühele kindlale protsessist osavõtjale.
- Defineeris multimodaalse transpordi operaatori (korraldaja) **MTO** kui vedaja (lepinguline vedaja) mõiste.
- Taotles vedaja/ekspedeerija vastutuse tõstmist.
- Taotles eri veoliikide koostöö parandamist multimodaalsetes ahelates.
- Läbiva veodokumendi kehtestamine ja selle aktsepteerimine erinevate veoliikide poolt.

Kuivõrd konventsioon ei jõustunud, järgnes uus katse. **ÜRO Kaubanduse ja Arengu Konverentsi ja Rahvusvahelise Kaubanduskoja Reeglid (UNCTAD** – *United Nation Conference of Trade and Development* **ja ICC *Rules*).**

ÜRO KAK ja RK Reeglid (UNCTAD ja ICC *Rules*) ei ole otseselt seadusandlik akt ega oma konventsiooni seaduslikku jõudu. Samas on tegemist praegu ainsa regulatsiooniga, mis toimib. Selle soovituse alusel on FIATA välja töötanud dokumendid, mis vastavad klientuuri ootustele ja reguleerivad kaubasaatja ja ekspedeerija vahelise õiguste, kohustuste ja vastutuse jagamise. Seega määravad veolepingu tingimused dokumentide kohased veotingimused. Järelikult on oluline roll vastava veodokumendi väljastamisel MTO poolt.

UNCTAD/ICC multimodaalse transpordi dokumentide reegleid jälgivad dokumendid rakendas esmalt FIATA 1992. a FIATA Multimodaalse transpordi konossemendi (FBL) näol ja FIATA Multimodaalse transpordi veokirja (FWB) näol 1997. a.

1994. a oli järgmine katse keerulistes tarneahelates vastutuse ühtlustamiseks. Põhjus oli transporditerminalide väga kirev vastutuse kirjeldamine rahvusriikide seadusandluses. ÜRO egiidi all töötati välja ÜRO Konventsioon transporditerminalide operaatorite vastutusest rahvusvahelises kaubanduses (*United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade*[123]. *United Nations Vienna* 1991). Konventsioon ei ole leidnud rakendamist.

1995. a järgis seda BIMCO[124] kahe dokumendiga: Bimco multimodaalse transpordi konossemendiga[125] ja multimodaalse transpordi veokirjaga[126].

7.1.1. FIATA Multimodaalse transpordi konossement – FBL

FBL – (FIATA FBL: FIATA *Multimodal Transport Bill of Lading*). Multimodaalse transpordi korral soovib klient tavaliselt, et üks transpordi- või ekspedeerimisfirma vastutaks kogu transpordiahela eest, et pretensioonide tekkimisel oleks teada, kellele nõuded esitada. Kui klient suhtleb ekspedeerimisfirmaga, eelistab ta, et see annab välja transpordidokumendi, milles võtab endale vastutuse kogu kauba transpordi eest, alates selle vastuvõtust kauba saatjalt, kuni loovutamiseni kaubasaajale.

Selline kliendi ja ekspedeerija suhtluses kasutatav ainuke veodokument lihtsustab ka **dokumendimaksete (inkasso ja akreditiiv) kasutamist**. Tänu Rahvusvahelise Kaubanduskoja aktseptile on dokument pankade poolt aktsepteeritav ja võõrandatav ehk negoseeritav (*negotiable*) transpordidokument. Ta vastab Rahvusvahelise Kaubanduskoja publikatsioonides **URC 522**

[123] http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/1991Convention_status.html.
[124] https://www.bimco.org. Balti ja Rahvusvaheline Merenduse Nõukogu (*The Baltic and International Maritime Council* – BIMCO). BIMCO, maailma suurim laevaomanike assotsiatsioon, mis esindab enam kui 65% maailma laevastiku tonnaažist.
[125] Negotiable MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING, issued by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), subject to the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication No. 481). Issued 1995.
[126] MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL, issued by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), subject to the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication No. 481) and to the CMI Uniform Rules for Sea Waybills. Issued 1995.

(*Uniform Rules for Collections*) ja **UCP 600** (*The Uniform Customs and Practice for Documentary Credits*) kehtestatud reeglitele ega lähe vastuollu Eestis kehtivate nõuetega. FBL kannab kõiki konossemendi võimalusi. Kaup **väljastatakse sihtkohas** üksnes **FBLi originaali** vastu. FIATA FBL on kaasajal (tõenäoliselt ka lähitulevikus) kogu maailmas kasutatav UNCTAD/ICC multimodaalse transpordi dokumentide reegleid järgiv dokument. FBL on helesinise taustaga dokument. FBLi välja andes võtab ekspedeerimisfirma endale vastutuse toimetada kliendi kaup lähtekohast sihtkohta ehk tegemist on **lepingulise vedaja vastutusega** kogu transpordiahela ulatuses. Sel puhul vastutavad ekspedeerija alltöövõtjad (vedajad, allekspedeerijad jt) ekspedeerija, aga mitte kliendi ees. FBLi kasutamine ekspedeerimisfirma poolt eeldab vedajana tegutseva ekspedeerija vastutuse kindlustuse olemasolu.

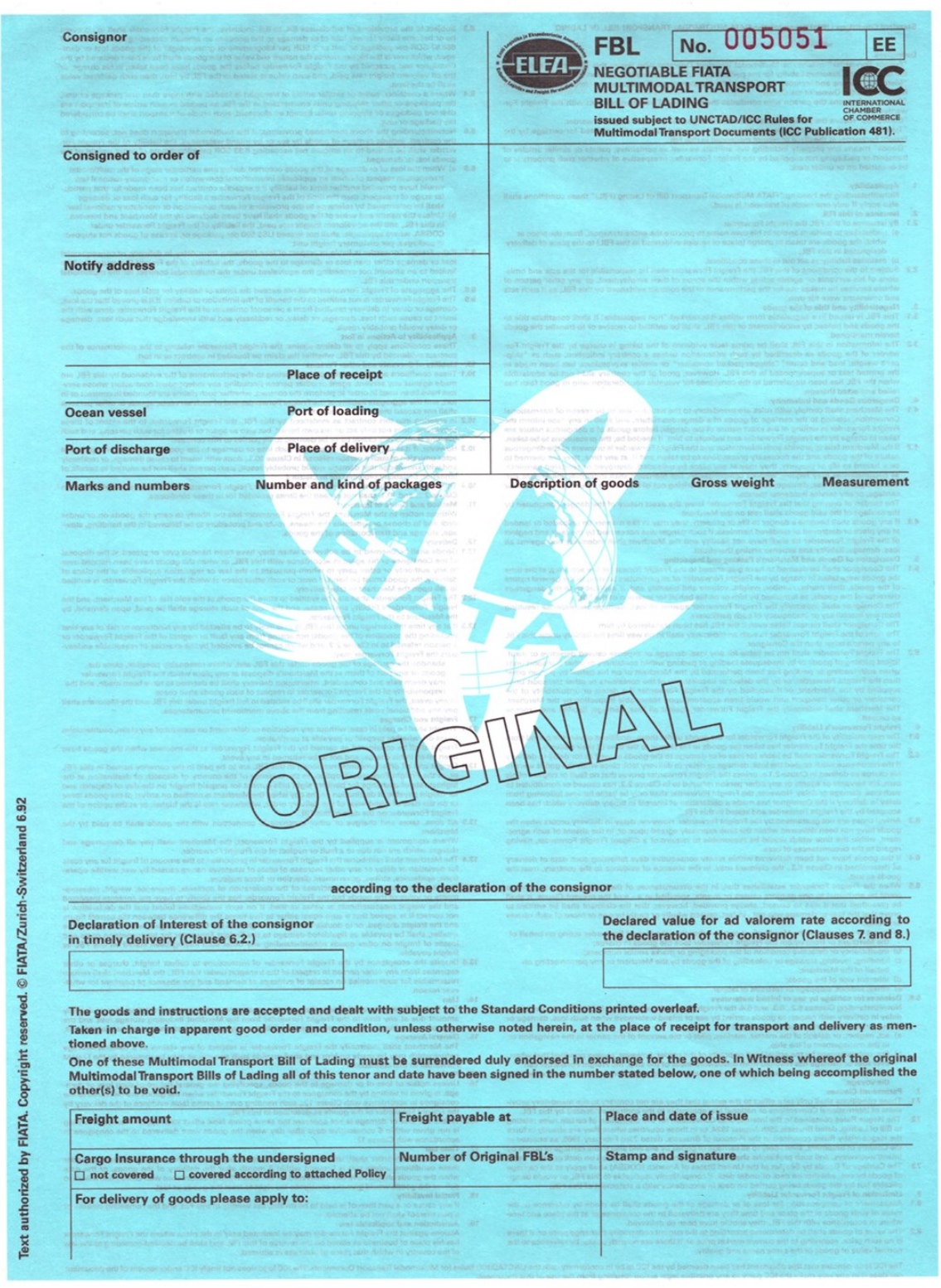
Kui vedu toimub FBLi kasutades, mida kutsutakse ka MT-dokumendiks (*Multimodal Transport*). MTO (*Multimodal Transport Operator*) vastutab siis kogu veo eest ja ka veo sooritamisele kaasatud inimeste tegemiste ja tegematajätmiste eest. Dokumendi järgi võtab MTO kas ise või abilisi kasutades kauba vedamiseks lähtekohast sihtkohta. Tavaliselt kasutatakse FBLi sellise multimodaalse transpordi korral, kus veoahelasse kuulub meretransport. Sobib hästi konsolideeritavate/ühitatavate saadetiste (LCL) korral. FBLi kasutades on lepingutingimused kajastatud klauslileheküljel dokumendi pöördel [*Standard Conditions* (1992) *governing the FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING*] ja sisaldavad järgmisi klausleid.

1. Rakendamine.
2. FBLi väljaandmine.
3. Ülekandmine ja omandiõigus kaupadele.
4. Ohtlikud kaubad ja kahjutasu.
5. Kaupade kirjeldus, kontrahendi pakend ja kontroll.
6. **Ekspedeerija vastutus**.
7. **Ülimuslikud klauslid**.
8. **Ekspedeerija vastutuse piiramine**.
9. **Kohaldamine õiguserikkumistele**.
10. **Teenistujate ja teiste isikute vastutus**.
11. Transpordimoodus ja -marsruut.
12. Kohaletoimetamine.
13. Veotasu ja maksud.
14. Kinnipidamisõigus.
15. Üldavarii.
16. Teatamine.
17. Aegumine.
18. Osaline kehtetus.
19. Kohtualluvus ja rakendatav seadusandlus.

Klauslite sisu koos kommentaaridega leiab käsitlemist edaspidi.

Näiteks võtab ekspediitor kaubalise vastutuse (vedaja vastutus) vastavalt FBLi standardtingimustele, andes välja ja allkirjastades dokumendi Tartus, sihtkohaga Toronto (Kanada) või vastupidi Detroit (USA), sihtkohaga Moskva (Venemaa). Multimodaalse transpordi tellijal (müüjal või ostjal vastavalt tarnetingimusele) on selge, kes vastutab kogu transpordiahela jooksul kaubasaadetise eest. Multimodaalse transpordi operaatoril (ekspediitoril) on kohustus vastutada kõigi ahelas tegutsevate isikute (alltöövõtjate) eest ja viimased vastutavad operaatori ees seadustest tuleneva vastutuse ulatuses.

7.1.1.1. FIATA Multimodaalse Transpordi Konossemendi vorm



Consignor

FBL No. 005051 EE

NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481).

Consigned to order of

Notify address

Place of receipt

Ocean vessel | Port of loading

Port of discharge | Place of delivery

Marks and numbers | Number and kind of packages | Description of goods | Gross weight | Measurement

ORIGINAL

according to the declaration of the consignor

Declaration of Interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.)

Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7. and 8.)

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.

One of these Multimodal Transport Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo Insurance through the undersigned ☐ not covered ☐ covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature
For delivery of goods please apply to:		

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA/Zurich-Switzerland 6.92

ja klauslilehekülg:

Standard Conditions (1992) governing the FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

Definitions

"Freight Forwarder" means the Multimodal Transport Operator who issues this FBL and is named on the face of it and assumes liability for the performance of the multimodal transport contract as a carrier.
"Merchant" means and includes the shipper, the Consignor, the Consignee, the Holder of this FBL, the Receiver and the Owner of the Goods.
"Consignor" means the person who concludes the multimodal transport contract with the Freight Forwarder.
"Consignee" means the person entitled to receive the goods from the Freight Forwarder.
"Taken in charge" means that the goods have been handed over to and accepted for carriage by the Freight Forwarder at the place of receipt evidenced in this FBL.
"Goods" means any property including live animals as well as containers, pallets or similar articles of transport or packaging not supplied by the Freight Forwarder, irrespective of whether such property is to be or carried on or under deck.

1. **Applicability**
Notwithstanding the heading "FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL)" these conditions shall also apply if only one mode of transport is used.

2. **Issuance of this FBL**

2.1 By issuance of this FBL the Freight Forwarder
a) undertakes to perform and/or in his own name to procure the entire transport, from the place at which the goods are taken in charge (place of receipt evidenced in this FBL) to the place of delivery designated in this FBL;
b) assumes liability as set out in these conditions.

2.2 Subject to the conditions of this FBL the Freight Forwarder shall be responsible for the acts and omissions of his servants or agents acting within the scope of their employment, or any other person of whose services he makes use for the performance of the contract evidenced by this FBL, as if such acts and omissions were his own.

3. **Negotiability and title of the goods**

3.1 This FBL is issued in a negotiable form unless it is marked "non negotiable". It shall constitute title to the goods and holder, by endorsement of this FBL, shall be entitled to receive or to transfer the goods herein mentioned.

3.2 The information in this FBL shall be prima facie evidence of the taking in charge by the Freight Forwarder of the goods as described by such information unless a contrary indication, such as "shipper's weight, load and count", "shipper-packed container" or similar expressions, has been made in the printed text or superimposed in this FBL. However, proof of the contrary shall not be admissible when the FBL has been transferred to the consignee for valuable consideration who in good faith has relied and acted thereon.

4. **Dangerous Goods and Indemnity**

4.1 The Merchant shall comply with rules are mandatory to the national low or by reason of International Convention, relating to the carriage of goods of a dangerous nature, and shall in any case inform the Freight Forwarder in writing of the exact nature of the danger, before goods of a dangerous nature are taken in charge by the Freight Forwarder and indicate to him, if needed be, the precautions to be taken.

4.2 If the Merchant fails to provide such information and the Freight Forwarder is unaware of the dangerous nature of the goods and the necessary precautions to be taken and if, at any time, they are deemed to be a hazard to life or property, they may at any place be unloaded, destroyed or rendered harmless, as circumstances may require, without compensation. The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage, liability, or expense arising out of their being taken in charge, or their carriage, or any service incidental thereto.
The burden of proving that the Freight Forwarder knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest on the Merchant.

4.3 If any goods shall become a danger to life or property, they may in like manner be unloaded or landed at any place or destroyed or rendered harmless. If such danger was not caused by the fault and neglect of the Freight Forwarder he shall have not liability and the Merchant shall indemnify him against all loss, damage, liability and expense arising therefrom.

5. **Description of Goods and Merchant's Packing and Inspecting**

5.1 The Consignor shall be deemed to have guaranteed to the Freight Forwarder the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the Freight Forwarder, of all particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight, volume and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the goods, as furnished by him or on his behalf for insertion of the FBL.
The Consignor shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage and expense resulting from any inaccuracy or inadequacy of such particulars.
The Consignor shall remain liable even if the FBL has been transferred by him.
The right of the Freight Forwarder to such an indemnity shall in no way limit his liability under this FBL to any person other than the Consignor.

5.2 The Freight Forwarder shall not be liable for any loss, damage or expense caused defective or insufficient packing of goods or by inadequate loading or packing within containers or other transport units when such loading or packing has been performed by the Merchant or on his behalf by person other than the Freight Forwarder, or by the defect or unsuitability of the containers or other transport units supplied by the Merchant, or if supplied by the Freight Forwarder if a defect or unsuitability of the container or other transport unit would been apparent upon reasonable inspection by the Merchant. The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage, liability and expense so caused.

6. **Freight Forwarder's Liability**

6.1 The responsibility of the Freight Forwarder for the goods under these conditions covers the period from the time the Freight Forwarder has taken the goods in his charge to the time of their delivery.

6.2 The Freight Forwarder shall be liable for loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery if the occurrence witch caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in Clause 2.1.a, unless the Freight Forwarder proves that no fault or neglect of his own, his servants or agents or any other person referred to in Clause 2.2. has caused or contributed to such loss, damage or delay. However, the Freight Forwarder shall only be liable for loss following from delay in delivery if the Consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the Freight Forwarder and stated in this FBL.

6.3 Arrival times are not guaranteed by the Freight Forwarder. However, delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absent of such agreement, within the time which would be reasonable to require of a diligent Freight Forwarder, having regard to the circumstances of case.

6.4 If the goods have not been delivered within ninety consecutive days following such date of delivery as determined in Clause 6.3., the claimant may, in the absence of evidence to the contrary, treat the goods as lost.

6.5 When the Freight Forwarder establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more causes or events, specified in a - e of the present Clause, it shall be presumed that it was so caused, always provided, however, that the claimant shall be entitled to prove that the loss or damage was not , in fact, caused wholly or partly by one or more of such causes or events:
a) an act or omission of the Merchant, or person other than the Freight Forwarder acting on behalf of the Merchant or from whom the Freight Forwarder took the goods in charge;
b) insufficiency or defective condition of the packaging or marks and/or numbers;
c) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the Merchant or any person acting on behalf of the Merchant;
d) inherent vice of the goods;
e) strike, lockout, stoppage or restraint of labour.

6.6. **Defences for carriage by sea or inland waterways**
Notwithstanding Clauses 6.2., 6.3. and 6.4. the Freight Forwarder shall not be liable for loss, damage or delay in delivery with respect to goods carried by sea or inland waterways when such loss, damage or delay during such carriage has been caused by:
a) act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servant of the carrier in the navigation or in the management of the ship,
b) fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier, however, always provided that whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness of the ship, the Freight Forwarder can prove that due diligence has been exercised to make the ship seaworthy at the commencement of the voyage.

7. **Paramount Clauses**

7.1 These conditions shall only take effect to the extent that they are not contrary to the mandatory provisions of International Conventions or national law applicable to the contract evidenced by this FBL.

7.2 The Hague Rules contained in the International Convention for the unification of certain rules relating to Bill of Lading, dated Brussels 25th August 1924, or in those countries where they are already in force the Hague-Visby Rules contained in the Protocol of Brussels, dated 23rd February 1968, as enacted in the Country of Shipment, shall apply to all carriage of goods by sea and also to the carriage of goods by inland waterways, and such provisions shall apply to all goods whether carried on deck or under deck.

7.3 The Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America (COGSA) shall apply to the carriage of goods by sea, whether on deck or under deck, if compulsorily applicable to this FBL or would be applicable but for the goods being carried on deck in accordance with a statement of this FBL.

8. **Limitation of Freight Forwarder Liability**

8.1 Assessment of compensation for loss of or damage of the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

8.2 The value of goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

8.3 Subject to the provisions of subclauses 8.4. to 8.9. inclusive, the Freight Forwarder shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 SDR per package or unit or 2 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher, unless the nature and value of the goods shall have been declared by the Consignor and accepted by the Freight Forwarder before the goods have been taken in his charge, or the ad valorem freight rate paid, and such value is stated in the FBL by him, then such declared value shall be the limit.

8.4 Where a container, pallet or similar article of transport is loaded with more than one package or unit, the packages or other shipping units enumerated in the FBL as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, such article of transport shall be considered the package or unit.

8.5 Notwithstanding the above mentioned provisions, if the multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to an amount not exceeding 8.33 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.

8.6 a) When the loss of or damage of the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law would have provided another limit of liability if a separate contract has been made for that particular stage of transport, then the limit of the Freight Forwarder's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.
b) Unless the nature and value of the goods shall have been declared by the Merchant and inserted in this FBL, and the ad valorem freight rate paid, the liability of the Freight Forwarder under COGSA, where applicable, shall not exceed US$ 500 per package or, in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit.

8.7 If the Freight Forwarder is liable in respect of loss following from delay in delivery, or consequential loss or damage other than loss or damage to the goods, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to an amount not exceeding the equivalent under the multimodal contract for the multimodal transport under this FBL.

8.8. The aggregate of Freight Forwarder shall not exceed the limits of liability for total loss of the goods.

8.9 The Freight Forwarder is not entitled to the benefit of the limitation of liability if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from a personal omission of the Freight Forwarder done with the intent to cause such loss, damage, or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

9. **Applicability to Actions in Tort**
These conditions apply to all claims against the Freight Forwarder relating to the performance of the contract evidenced by this FBL, whether the claim be founded in contract or in tort.

10. **Liability of Servants and other Persons**

10.1 These conditions apply whenever claims relating to the performance of the evidenced by this FBL are made against any servant, agent or other person (including any independent contractor) whose services have been used in order to perform the contract, whether such claims are founded in contract or in tort, and the aggregate liability of the Freight Forwarder and of such servants, agents or other persons shall not exceed the limits in Clause 8.

10.2 In entering into this contract as evidenced by this FBL, the Freight Forwarder, to the extent of these provisions, does not only act on his own behalf, but also as agent or trustee for such persons, and such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this contract.

10.3 However, if it is proved that the loss of or such loss or damage to the goods resulted from a personal actor omission of such a person referred in Clause 10.1., done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result, such person shall not be entitled to benefit of limitation of liability provided for in Clause 8.

10.4 The aggregate of the amounts recoverable from the Freight Forwarder and the persons referred to in Clause 2.2. and 10.1. shall not exceed the limits provided for in these conditions.

11. **Method and Route of Transport**
Without notice to the Merchant, the Freight Forwarder has the liberty to carry the goods on or under deck and to choose or substitute the means, route and procedure to be followed in the handling, stowage, storage and transportation of the goods.

12. **Delivery**

12.1 Goods shall be deemed to be delivered when they have been handed over or placed at the disposal of the Consignee or his agent in accordance with this FBL, or when the goods have been handed over to any authority or other party to whom pursuant to the law or regulation applicable at the place of delivery, the goods must be handed over, or such other place at which the Freight Forwarder is entitled to call upon the Merchant to take delivery.

12.2 The Freight Forwarder shall also be entitled to store the goods at the sole risk of the Merchant, and the Freight Forwarder's liability shall cease, and the cost of such storage shall be paid, upon demand, by the Merchant to the Freight Forwarder.

12.3 If at any time the carriage under this FBL is or is likely to be affected by any hindrance or risk of any kind (including the condition of the goods) not arising from any fault or neglect of the Freight Forwarder or a person referred to in Clause 2.2. and which cannot be avoided by the exercise of reasonable endeavours the Freight Forwarder may:
abandon the carriage of the goods under this FBL and, where reasonably possible, place the goods or any part of them at the Merchant's disposal at any place which the Freight Forwarder may deem safe and convenient, whereupon delivery shall be deemed to have been made, and the responsibility of the Freight Forwarder in respect of such goods shall cease.
In any event, the Freight Forwarder shall be entitled to full freight under this FBL and the Merchant shall pay any additional costs resulting from the above mentioned circumstances.

13. **Freight and Charges**

13.1 Freight shall be paid in case, without any reduction or deferment on account of any claim, counterclaim or set-off, whether prepaid or payable at destination.
Freight shall be considered as earned by the Freight Forwarder at the moment when the goods have been taken in his charge, and not to be returned in any event.

13.2 Freight and all other amounts mentioned in this FBL are to be paid in the currency named in this FBL or, at the Freight Forwarder's option, in the currency of the country of dispatch or destination at the highest rate of exchange for bankers sight bills current for prepaid freight on the day of dispatch and for freight payable at destination on the day when the Merchant is notified on arrival of the goods there or on the date of withdrawal of the delivery order, whichever rate is the higher, or at the option of the Freight Forwarder on the date of this FBL.

13.3 All dues, taxes and charges or other expenses in connection with the goods shall be paid by the Merchant.
Where equipment is supplied by the Freight Forwarder, the Merchant shall pay all demurrage and charges which are not due to a fault or neglect of the Freight Forwarder.

13.4 The Merchant shall reimburse the Freight Forwarder in proportion to the amount of freight for any costs for deviation or delay or any other increase of costs of whatever nature caused by war, warlike operations, epidemics, strikes, government direction or force majeure.

13.5 The Merchant warrants the correctness of the declaration of contents, insurance, weight, measurements or value of the goods but the Freight Forwarder has the liberty to have the contents inspected and the weight measurements or value verified. If on such inspections found that the declaration is not correct it is agreed that a sum equal either to five times the difference between the correct figure and the freight charged, or to double the correct freight less the freight charged, whichever sum is the smaller, shall be payable as liquidated damage to the Freight Forwarder for his inspection costs and losses of freight on other goods notwithstanding any other sum having been stated on this FBL as freight payable.

13.6 Despite the acceptance by the Freight Forwarder of instructions to collect freight, charges or other expenses from any other person in respect of the transport under this FBL, the Merchant shall remain responsible for such monies on receipt of evidence of demand and the absence pf payment for whatever reason.

14. **Lien**
The Freight Forwarder shall have a lien on the goods and any documents relating thereto for any amount due at any time to the Freight Forwarder from the Merchant including storage fees and the costs of recovering same, and may enforce such lien in any reasonable manner which he may think fit.

15. **General Average**
The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder in respect of any claims of a General Average nature which may be made on him and shall provide such security as may be required by the Freight Forwarder in this connection.

16. **Notice**
Unless notice of loss of or damage to the goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the Freight Forwarder when the goods are delivered to the consignee in accordance with Clause 12., such handing over is prima facie evidence of the delivery by the Freight Forwarder of the goods as described in this FBL.

16.2 Where the loss or damage is not apparent the same prima facie effect shall apply if notice in writing is not given within 6 consecutive days after day when the goods were delivered to the consignee in accordance with Clause 12.

17. **Time bar**
The Freight Forwarder shall, unless otherwise expressly agreed, be discharged of all liability under these conditions unless suit is brought within 9 month after the delivery of the goods, or the date when the goods should have been delivered, or the date when in accordance with Clause 6.4. failure to deliver the goods would give the consignee the right to treat the goods as lost.

18. **Partial Invalidity**
If any cause or a part thereof is held to be invalid, the validity of this FBL and the remaining clauses or a part thereof shall not be affected.

19. **Jurisdiction and applicable law**
Actions against the Freight Forwarder may be instituted only in the place where the Freight Forwarder has his place of business as stated on the reverse of this FBL and shall be decided according to the law of the country in which that place of business is situated.

The ICC logo denotes that this document has been deemed by the ICC to be in conformity with the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents. The ICC logo does not imply ICC endorsement of the document nor does it in any way make the ICC party to any possible legal action resulting from the use of this document.

7.1.1.2. FIATA Multimodaalse Transpordi Konossemendi (FBLi) kasutamise standardtingimused (1992)

(Mitteametlik tõlge on esitatud kursiivis, kommentaarid joonealuste viidetena).

Definitsioonid

- ***„Ekspedeerija"*** *tähendab multimodaalse transpordi organiseerijat, kes annab välja käesoleva FBLi ja kelle nimi on kirjeldatud FBLi esiküljel ning kes vedajana võtab endale vastutuse multimodaalse transpordilepingu täitmise eest.*
- *Mõiste* ***„Kontrahent[127]"*** *alla kuuluvad transportija, kaubasaatja, kauba vastuvõtja, antud kontekstis käesoleva* ***FBLi valdaja****, vastuvõtja ning kaupade omanik (tegemist on lepinguosapoolega).*
- ***„Kaubasaatja"*** *tähendab isikut, kes sõlmib Ekspedeerijaga multimodaalse transpordi lepingu.*
- ***„Kaubasaaja"*** *tähendab isikut, kes on volitatud kaubad Ekspedeerijalt vastu võtma.*
- *Mõiste* ***„Vastutuse üleminek"*** *tähendab, et kaubad on Ekspedeerijale üle antud ja viimase poolt vastu võetud vedamiseks käesolevas FBLis ära märgitud vastuvõtukohta.*
- *Mõiste* ***„Kaubad"*** *tähendab igasugust vallasasja (omandit), sealhulgas ka elusloomi, konteinereid, kaubaaluseid või nendesarnaseid transpordi- või pakkeühikuid, mis pole antud Ekspedeerijafirma poolt, sõltumata sellest, kas taolist omandit tuleb vedada tekil või trümmis.*

1. Rakendamine

Vaatamata konossemendi nimetusele „FIATA multimodaalse transpordi konossement (FBL)" kehtivad nimetatud tingimused ka juhul, kui kasutatakse vaid ühte transpordiliiki.

2. FBLi väljaandmine

2.1. Käesoleva FBLi väljaandmisega Ekspedeerija:

a) kohustub ***vedama ja/või enda nimel korraldama[128]*** *kogu veo, alates kaupade eest vastutuse ülevõtmise paigast (vastuvõtmise koht, mis on tõendatud käesolevas FBLis), kuni FBLis ära märgitud sihtpunktini;*

b) võtab endale vastutuse vastavalt käesolevates tingimustes sätestatule.

2.2. Vastavalt käesoleva FBLi tingimustele vastutab Ekspedeerija oma alluvate või esindajate tegevuse või tegevusetuse eest või ükskõik millise teise isiku eest, kelle teenuseid ta kasutab käesoleva konossemendiga tõendatud lepingu täitmiseks selliselt, nagu oleks tegemist tema enda tegevuse või tegevusetusega.

3. Ülekandmine ja omandiõigus kaupadele[129]

*3.1. Käesolev FBL on välja antud võõrandatavana ehk ülekantavas vormis juhul, kui puudub märge „mitteülekantav (*non negotiable*)". FBL kinnitab õigust kaupadele ning selle valdajal on FBLi kinnitusel õigus siin kirjeldatud kaupade vastuvõtmiseks või loovutamiseks.*

3.2. Käesolevas FBLis sisalduv informatsioon on prima fade ***(kuni vastupidise tõendamiseni)*** *tõenduseks Ekspedeerija poolt kaupade eest vastutuse ülevõtmise kohta vastavalt selles informatsioonis sisalduvale, kuni momendini, mil vastupidised märked nagu näiteks „**saatja poolt kaalutud, laaditud ja loendatud (*****shipper's weight, load and count*****)**", „**saatja poolt pakitud konteiner (*****shipper-packed container*****)**" või sellesarnased väljendid on tehtud FBLi trükitud teksti või lisatud käesolevale FBLile. Sellele vaatamata ei saa tõendus vastupidisest olla vastuvõetav juhul, kui FBL on loovutatud kaubasaajale väärtuselistel kaalutlustel ning viimane on heauskselt seda uskunud ning vastavalt käitunud.*

---

[127] Kontrahent ingl k *Merchant.*

[128] See klausel standardtingimustes annab edasi FBLi väljaja kohustuse: täita lepingulise vedaja kohustusi vaatamata sellele, kas ta oli ise tegelik vedaja või kasutas lepingu täitmiseks alltöövõtjaid. Klausli kohaselt ei saa ekspedeerija lähtuda vahendaja vastutuse põhimõtetest.

[129] 3. klausel avab dokumendi olemuse ja koos klausliga 7 määrab ka õigusliku taustsüsteemi, mis baseerub konossemendi kohta rahvusvahelises õiguspraktikas kehtivatel reeglitel.

*4. **Ohtlikud kaubad ja kahju hüvitamine**[130]*

*4.1. Kontrahent peab täitma ohtliku iseloomuga kaupade transpordi reegleid, mis on kohustuslikud asukohariikide seadusandlusele või rahvusvahelistele konventsioonidele ning **peab igal juhul Ekspedeerijat kirjalikult informeerima nimetatud ohu täpsest iseloomust** enne nimetatud ohtliku iseloomuga kaupade eest vastutuse võtmist Ekspedeerija poolt ning kirjeldama talle vajaduse tekkimisel kasutuselevõetavad ettevaatusabinõud.*

*4.2. **Juhul, kui Kontrahent taolist informatsiooni ei anna** ning Ekspedeerija pole teadlik kaupade ohtlikust iseloomust ja vajalikest ettevaatusabinõudest, siis igal ajal, kui need kaubad arvatakse olevat eluohtlikud või omandit kahjustavad, võib neid ilma kompenseerimiseta maha laadida, hävitada või kahjutuks muuta igas marsruudi kohas – nii nagu asjaolud nõuavad. **Kontrahent** peab **Ekspedeerijale hüvitama** igasuguse kaupade poolt ülevõtmise hetkest nende transportimisel või kõikvõimalike eelnevaga seotud teenuste osutamisel **tekitatud kahju**, mis tulenes kaotsiminekust, kahjustumisest ja tema vastutusest. **Kontrahent** on vastutav selle eest, et **Ekspedeerija** oleks **informeeritud** nimetatud kaupade transportimisel varitseva ohu **täpsest** iseloomust.*

*4.3. Juhul, kui ükskõik millised **kaubad muutuvad eluohtlikuks** või omandit kahjustavaks, võib neid samal moel igas kohas maha laadida, hävitada või kahjutuks muuta. Kui taoline oht polnud põhjustatud Ekspedeerija süüst ja tegevusetusest, ei kanna ta mingit vastutust ning Kontrahent hüvitab kadudest, kahjustumisest, vastutusest tulenevad kulud.*

*5. **Kaupade kirjeldus, kontrahendi pakend ja kontroll**[131]*

*5.1. Kaubasaatja garanteerib Ekspedeerijale kaupade eest vastutuse üleandmise käigus **kõikide kaupade üldise olemuse üksikasjade täpse teatavakstegemise**: sealhulgas nende markeeringud, pakkeühikute arv, kaal, maht ja kogus ning vajadusel ka nende kaupade ohtliku iseloomu kohta käivad üksikasjad, mis tema poolt deklareeritakse FBLi kandmiseks. **Kaubasaatja hüvitab Ekspedeerijale** kõikidest kadudest, kahjustumistest **tekitatud kulutused, mis on tingitud nimetatud informatsiooni ebatäpsusest või ebapiisavusest**. Kaubasaatja jääb vastutavaks isegi juhul, kui käesolev FBL on tema poolt loovutatud. Ekspedeerija õigus taolisele hüvitisele ei piira mitte mingil moel tema käesolevast FBList tulenevat vastutust mitte ühegi teise isiku ees peale Kaubasaatja.*

*5.2. Ekspedeerija ei kanna vastutust kadude, kahjustumise või kulutuse eest, mis on põhjustatud **kaupade defektsest või ebapiisavast pakkimisest või puudulikust laadimisest või pakkimisest konteineritesse või muudesse transpordiüksustesse juhul, kui taoline laadimine või pakkimine on teostatud Kontrahendi või tema nimel teise isiku poolt**, kui Ekspedeerija või kui Kontrahendi poolt antud konteinerid või muud transpordiüksused on defektsed või sobimatud, või juhul, kui see on põhjustatud Ekspedeerija konteinerite või muude transpordiüksuste poolt, kui nende defektsus või sobimatus oleksid ilmsiks tulnud Kontrahendi mõistliku kontrolli puhul. Kontrahent hüvitab Ekspedeerijale kõik nimetatud põhjustest tingitud kahjud.*

*6. **Ekspedeerija vastutus**[132]*

*6.1. Käesolevate tingimuste järgi on Ekspedeerija kaupade eest **vastutav ajaperioodil, alates kaupade eest vastutuse ülevõtmisest, kuni nimetatud kaupade kohaletoimetamiseni**.*

6.2. Ekspedeerija kannab vastutust kaupade kaotsimineku või kahjustumise eest, samuti nende hilinenud kohaletoimetamise eest siis kui asjaolu, mis põhjustas kaotsimineku, kahjustumise või viivitamise, leidis aset perioodil, kui kaubad olid tema vastutusel, nagu defineeritud klausli 2.1 lõikes a. Ta vastutab juhul, kui ta ei tõesta, et mingit tema või tema töötajate või esindajate või

---

[130] Kogu selle klausli sisu põhineb kaubasaatja informeerimise nõudel.

[131] Klausli 5 puhul kirjeldatakse kaubasaatja kohustusi ja hüvitamise kohustust oma kohustuste täitmata jätmisel. Need reeglid on täpsemalt kirjeldatud veoühikute koodeksi kehtivas redaktsioonis The New CTU Code, 2014.

[132] Ekspedeerija vastutuse klauslid on üks mahukamaid kirjeldusi antud standardtingimustes. Oluliste osadena siin on kirjeldatud: vastutus alltöövõtjate ja töötajate eest (6.2); ajalubadusega teenus on selgelt välja toodud (klauslid 6.2 ja 6.3); on antud ajapiir kaotsimineku (klausel 6.4) määramiseks (90 päeva) ja vastutusest vabanemise tingimused sellisel juhul (klausel 6.5).

ükskõik millise teise klauslis 2.2 mainitud isiku tegevust või tegevusetust, mis oleks põhjustanud taolist kaotsiminekut, kahjustumist või viivitamist, ei toimunud. Ometi on Ekspedeerija ***vastutav kohaletoimetamise hilinemisest tingitud kahjude eest ainult siis, kui Kaubasaatja on teinud tähtajalise kohaletoimetamise deklaratsiooni, mida Ekspedeerija on aktsepteerinud ja mis on ära märgitud FBLis****.*

6.3. *Ekspedeerija kauba saabumise tähtaegu ei garanteeri. Ometi leiab kohaletoimetamise viivitamine aset, kui* ***kaubad ei ole kohale toimetatud selgesõnaliselt kokku lepitud ajavahemiku jooksul***[133] *või* ***taolise kokkuleppe puudumisel ajavahemiku jooksul, mida oleks mõistlik nõuda hoolsalt Ekspedeerijalt, võttes arvesse konkreetse juhtumi asjaolusid****.*

6.4. *Kui kaubad pole alapunkt 6.3 järgi kindlaksmääratud* ***kohaletoimetamise tähtpäevale järgneva üheksakümne päeva jooksul kohale toimetatud****, võib nõudja vastupidist tõendava tõestusmaterjali puudumisel pidada antud kaupu kaotsiläinuks.*

6.5. *Kui Ekspedeerija tõendab, et kaotsiminek või kahjustumine* ***on toimunud ühe või enama käesoleva alapunkti lõigetes a – ehk mainitud põhjuse või sündmuse tõttu, siis eeldatakse, et see nii ka oli****, seda ometi alati tingimusel, et nõude esitajal on õigus tõendada, et kaotsiminek või kahjustumine ei olnud tegelikult täielikult või osaliselt põhjustatud ühe või mitme taolise põhjuse või sündmuse poolt:*

a) Kontrahendi või Kontrahendi nimel tegutseva muu isiku kui Ekspedeerija, või kelle käest vastutus kaupade eest Ekspedeerijale üle läks, tegevus või tegevusetus;

b) ***pakendite või markeeringute ja/või numeratsiooni ebapiisavus või defektsus****;*

c) Kontrahendi või mõne Kontrahendi nimel tegutseva isiku poolt teostatud kauba käsitlemine, laadimine, paigutamine või mahalaadimine;

d) kaupade olemuslik defektsus;

e) tööliste streik, lokaut, tööseisak või piketid.

6.6. ***Kaitsetingimused mere- või siseveeteedel vedamise korral****. Vaatamata klauslitele 6.2, 6.3, ja 6.4 ei ole Ekspedeerija vastutav kaotsimineku, kahjustumise või kohaletoimetamise viivitamise eest kaupade suhtes, mida transporditakse mere- või siseveeteid mööda juhul, kui taolise veo ajal aset leidnud kaotsiminek, kahjustus või viivitamine on põhjustatud:*

a) kapteni, tüürimehe, lootsi või vedaja töötajate tegevuse, hooletuse või kohustuste täitmatajätmise tõttu laeva navigeerimisel või juhtimisel;

b) tulekahjust, kui see ei ole põhjustatud vedaja tegelikust eksimusest või kaashuvist, seda ometi alati tingimusel, et kadu või kahjustus on olnud tingitud laeva meresõidukõlbmatusest. Ekspedeerija võib tõestada, et reisi algul on üles näidatud nõuetekohast hoolikust laeva meresõidukõlblikuks muutmisel.

7. Ülimuslikud klauslid[134]

7.1. *Käesolevad tingimused jõustuvad vaid ulatuses, mis ei vii neid vastuollu* ***rahvusvaheliste konventsioonide kohustuslike tingimuste või käesoleva FBLiga tõendatud lepingu kohta käiva riikliku seadusandlusega.***

7.2. *Konossementide unifitseerimise reeglite Rahvusvahelises Konventsioonis (International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading) sisalduvad Haagi Reeglid (Hague Rules), dateeritud Brüsselis 25. augustil 1924 või Brüsseli Protokollis (Protocol of Brussels) sisalduvad* ***Haagi-Visby Reeglid*** *(Hague-Visby Rules), dateeritud 23. veebruaril 1968 riikides, kus need on jõustunud vastavalt lastimisriigis seadustatule. Nimetatud kehtivad kõikide meritsi ja siseveeteid mööda teostatavate kaubavedude suhtes ning antud tingimused kehtivad nii tekil kui trümmis veetavate kaupade suhtes.*

---

[133] Kokkulepitud aeg ehk ajalubadus peab olema kajastatud FBLi tootekirjelduse leheküljel, kus on vastava märke jaoks lahter. Täidetakse konkreetse kalendripäevana.

[134] Kõige olulisem antud klausli puhul on arusaam, et multimodaalse transpordi leping FBLi kasutades peab jälgima tema väljaandja asukohariigi õiguskeskkonnast tulenevaid nõudeid. Kõiki rahvusvahelisi kokkuleppeid (konventsioone) tuleb täita ja täita tuleb ka Eesti seaduseid.

*7.3. Seadusandlik akt „Kaupade Vedu Ameerika Ühendriikide Merendusakti Järgi" **(The Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America: COGSA**) kehtib meritsi nii trümmis kui tekil veetavate kaupade kohta juhul, kui see on kohustuslikus korras rakendatav käesoleva FBLi suhtes või oleks rakendatav, kuid ainult käesolevas FBLis sätestatu kohaselt tekil veetavate kaupade suhtes.*

*8. **Ekspedeerija vastutuse piiramine**[135]*

*8.1. Hüvituse määramine kaupade kaotsimineku või kahjustumise eest toimub vastavalt nimetatud **kaupade väärtusele nende kaubasaajale kättetoimetamise kohas ja ajal**[136] või kohas ja ajal, mil nad vastavalt käesolevale FBLile oleksid pidanud olema selliselt kohale toimetatud.*

8.2. Kaupade väärtus määratakse vastavalt jooksvale kaubabörsi hinnale või kui selline hind puudub, siis vastavalt jooksvale turuhinnale või kui taolised hinnad puuduvad, siis viidates sama nimetuse ja kvaliteediga kaupade normaalsele väärtusele.

*8.3. Vastavalt klauslites 8.4 kuni 8.9 sätestatule ei ole ega muutu Ekspedeerija mitte ühelgi juhul vastutavaks ükskõik millise kaupade kaotsimineku või kahjustumise eest summas, mis ületab **666,67 SDRiga ekvivalentse summa pakendi või ühiku kohta, või kuni 2 SDRi kaotsiläinud või kahjustunud kauba brutokaalu kilogrammi kohta**. Arvestatakse väärtusega, kumb summa on antud tehingu puhul kõrgem, seda juhul, kui kaupade liik ja väärtus pole Kaubasaatja poolt deklareeritud ja Ekspedeerija poolt aktsepteeritud enne kaupade eest vastutuse üleminekut viimasele või* ad valoremi *(väärtuse järgi) veotasu maksmist ja antud väärtus on Ekspedeerija poolt FBLis märgitud*[137]*, sellisel juhul jääb deklareeritud väärtus vastutuse ülempiiriks.*

*8.4. Kui konteiner, kaubaalus või muu veoühik on lastitud enam kui ühe pakendi või üksusega, siis **FBLis loetletud pakendeid või muid veoühikuid, kuigi need on pakitud mainitud veoühikusse, peetakse pakenditeks või lastiühikuteks.** Muul juhul, kui ülalkirjeldatu arvestatakse mainitud veoühikut pakendi või lastiühikuna.*

*8.5. Kui vastavalt lepingule, multimodaalne transport ei hõlma kaupade vedu mere- või siseveeteid mööda, siis on Ekspedeerija vastutus ülaltoodud tingimustele vaatamata piiratud summaga, **mis ei ületa 8,33 SDRi kaotsiläinud või kahjustunud kauba brutokaalu kilogrammi kohta.***

8.6.

a) Kui kaupade kaotsiminek või kahjustumine leidis aset multimodaalse transpordi ühel kindlal etapil, mille suhtes rakendatav rahvusvaheline konventsioon või kohustuslik riiklik seadusandlus näeksid ette teise vastutuse määra juhul, kui antud veoetapi kohta oleks olnud sõlmitud eraldi veoleping, on Ekspedeerija vastutus taolise kaotsimineku või kahjustumise eest piiratud määraga, mis on ära näidatud taoliste rahvusvahelise konventsiooni või riikliku seadusandluse sätetega.

b) Kui kauba liik ja väärtus ei ole Kontrahendi poolt deklareeritud ning märgitud käesolevasse FBLi, ning ad valorem *veotasu tasutud, siis ei ületa COGSA alusel tegutseva Ekspedeerija vastutus seal, kus COGSA on rakendatav, 500 USD pakendi kohta või, kui kaupu ei transpordita pakitult, sama summat tavapärase veoühiku kohta.*

*8.7. Kui Ekspedeerija on vastutav kohaletoimetamise viivitamisest tingitud kahju eest või kohaletoimetamise viivitamisest tingitud muude kaotuste ja kahjude eest kui kaupade kaotsiminek või kahjustumine, on Ekspedeerija vastutus piiratud summaga, **mis ei ületa kahekordset multimodaalses lepingus kokku lepitud veotasu suurust**[138] multimodaalse transpordi teostamiseks käesoleva FBLi alusel.*

8.8. Ekspedeerija koguvastutus ei tohi ületada vastutust kaupade täieliku kaotsimineku eest.

---

[135] Kõige mahukam osa standardtingimustes. Põhineb kehtivatel rahvusvahelistel konventsioonidel. Vastutuse ülemine piir lähtub kas Haagi-Visby Reeglites või CMR-konventsioonis kirjeldatule (klauslid 8.3; 8.4 ja 8.5) (v.a ajakriteeriumite mittetäitmisel). Erandiks on COGSA rakendamisel (klausel 8.6) 500 USD/pakend.

[136] Väärtus alati sihtkohas.

[137] Nõue *Ad valorem* tingimustel veoleping kirjalikult kokku leppida ja see peab kajastuma lepingut tõendavas dokumendis – FBLis.

[138] Ajalubaduse rikkumine on erinev konventsioonides kirjeldatule (klausel 8.7).

8.9. ***Ekspedeerijal pole õigust piiratud vastutusele juhul, kui leiab tõestust, et kaotsiminek, kahjustumine või kohaletoimetamise viivitamine olid põhjustatud Ekspedeerija otsesest tegevusest või tegevusetusest***[139]*, tehtud kavatsusega põhjustada sellist kaotsiminekut, kahjustumist või hilinemist, või hooletusest ja teadmisega, et selline kaotsiminek, kahjustumine või viivitamine võib aset leida.*

9. ***Kohaldamine õiguserikkumistele***[140]

Käesolevaid tingimusi rakendatakse kõikide Ekspedeerija vastu esitatud käesoleva FBLiga tõendatud lepingu täitmisest tulenevate nõuete suhtes, tulenegu nõue kas lepingust või õiguserikkumisest.

10. ***Teenistujate ja teiste isikute vastutus***

10.1. Käesolevaid tingimusi rakendatakse iga kord, kui käesoleva FBLiga tõendatud lepingu täitmisest tulenevaid nõudeid esitatakse ***ükskõik millise teenistuja, esindaja või muu isiku*** *(kaasaarvatud ükskõik millise iseseisva lepinguosalise)* ***vastu****, kelle teenuseid on kasutatud antud lepingu täitmiseks, tulenegu need nõuded kas lepingust või õiguserikkumistest, kusjuures Ekspedeerija ja taoliste teenistujate, esindajate või muude isikute koguvastutus ei tohi ületa punktis 8 sätestatud piire.*

10.2. Sõlmides käesoleva FBLiga tõendatud lepingu, ei tegutse Ekspedeerija antud sätete piires mitte ainult enda nimel, vaid ka seotud isikute esindaja või volinikuna ning need isikud on või neid peetakse kirjeldatud ulatuses olevat käesoleva lepingu poolteks.

10.3. Juhul, kui on tõestatud, et kahju kaupade kaotsiminekust või kahjustumisest oli põhjustatud klauslis 10.1 viidatud isiku isiklikust tegevusest või tegevusetusest eesmärgiga tekitada kahju või hooletusest ja teadmisega, et kahju tekkimine võib aset leida, siis taolisel isikul pole õigust klauslis 8 sätestatud piiratud vastutusele.

10.4. Ekspedeerija ja klauslites 2.2 ning 10.1 viidatud isikute poolt makstavate kahjutasude summa ei tohi ületada käesolevate tingimustega sätestatud piire.

11. ***Transpordimoodus ja -marsruut***

Ekspedeerijal on vabadus Kontrahendile ette teatamata vedada kaupu tekil või trümmis ning valida või asendada transpordivahendeid, marsruuti ning kaupade käitlemisel, laadimisel, ladustamisel ning transportimisel järgitavaid protseduure.

12. ***Kohaletoimetamine***

12.1. Kaubad loetakse kohaletoimetatuks, kui nad on vastavuses FBLiga üle antud või paigutatud kaubasaatja või tema esindaja käsutusse või kui kaubad on üle antud ükskõik millisele ametivõimule või muule osapoolele, kellele kaubad vastavalt kohaletoimetamise paigas rakendatavatele seadustele või määrustele tuleb üle anda, või sellisesse muusse paika, kuhu Ekspedeerijal on õigus Kontrahenti nende kättesaamiseks välja kutsuda.

12.2. Ekspedeerijal on samuti õigus ladustada kaupu Kontrahendi ainuvastutusel, kusjuures Ekspedeerija vastutus lõpeb ja taolise ladustamise kulud makstakse Ekspedeerijale viimase nõudmisel Kontrahendi poolt välja.

12.3. Kui käesoleva FBLi alusel teostatav vedu ükskõik millal on või tõenäoliselt saab olema mõjutatud ükskõik millise takistuse või riski poolt (k.a kaupade seisukord), mis ei tulene Ekspedeerija või alapunktis 2.2 viidatud isiku veast või hooletusest, ja mida ei saa vältida mõistlike abinõude rakendamisega, siis võib ***Ekspedeerija loobuda*** *käesoleva FBLi alusel teostatavast kaupade veost ning seal, kus mõistlikkuse piires võimalik, anda kaubad või mingi osa kaupadest Kontrahendi kasutusse ükskõik millises kohas, mida Ekspedeerija arvab olevat ohutu ja sobiva, ning misjärel loetakse kohaletoimetamine sooritatuks ja ekspedeerija vastutus selliste kaupade eest lõpeb.*

13. ***Veotasu ja maksud***[141]

[139] Tahtliku tegevuse tõttu piiratud vastutuse äralangemine.

[140] Lepingutingimuste kohaldamisel lähtutakse FBList kui lepingut tõendavast dokumendist.

13.1. ***Veotasu tasutakse rahas****, ilma igasuguste vahendamiste või viivituseta ükskõik millise nõude, vastuhagi või vastunõude arvelt,* ***kas ettemaksuna või sihtpunktis makstavana****. Veotasu loetakse Ekspedeerija poolt teenituks alates* ***kaupade eest vastutuse ülemineku momendist*** *ning see ei kuulu tagastamisele ühelgi juhul.*

13.2. Veotasu ja muud käesolevas FBLis mainitud summad kuuluvad väljamaksmisele ***FBLis märgitud valuutas***[142] *või Ekspedeerija valikul, kas lähte- või sihtriigi valuutas panga poolt väljastatud esitajaveksli alusel kõrgeima vahetuskursiga, mis kehtib ettemakstava veotasu korral ärasaatmise päeval ja sihtpunktis makstava veotasu korral päeval, mil Kontrahenti on informeeritud kaupade kohalejõudmisest või hanketellimuse tagasivõtmise kuupäeval, vastavalt sellele, kumb vahetuskurss on kõrgem või Ekspedeerija valikul ka käesolevas FBLis märgitud päeval.*

13.3. Kõik kaupadega seotud tasud, maksud ja lõivud või muud kulud makstakse välja Kontrahendi poolt. Kui kasutatakse Ekspedeerija seadmeid, siis maksab Kontrahent välja kõik transpordiviivised ja maksud, mis ei tulene Ekspedeerija veast või hooletusest.

13.4. Kontrahent tasub Ekspedeerijale proportsionaalselt veotasu summaga kõikvõimalikest hälvetest[143] *või viivitustest tingitud või ükskõik millise muu iseloomuga maksumuse suurenemise eest, mis on põhjustatud sõjast, sõjasarnastest operatsioonidest, epideemiatest, streikidest, valitsuste määrustest või* force majeure*'st.*

13.5. Kontrahent tagab kaupade sisu, kindlustuse, kaalu, mõõtmete või väärtuse deklareerimise korrektsuse, aga Ekspedeerijal on vabadus kontrollida veose sisu ning selle kaalu, mõõtmeid või väärtust. Kui taolise kontrolli käigus selgub, et deklareerimine ei ole korrektne, siis on kokku lepitud, et ***Ekspedeerijale kuulub kokkulepitud kahjutasuna***[144] ***tema kontrollimise kulude ning teiste kaupade eest saamatajäänud veotasu katteks väljamaksmisele kas viiekordne erinevus õige veotasu ning hinnaks nõutud veotasu vahel, või õige veotasu kahekordne summa, millest on lahutatud hinnaks nõutud veotasu, mis tuleb antud lepingu korral väiksem****, vaatamata sellele, et käesolevasse FBLi on väljamaksmisele kuuluva veotasuna märgitud mõni teine summa.*

13.6. Hoolimata sellest, et Ekspedeerija on aktsepteerinud juhiseid käesoleva FBLi alusel toimuvasse transporti puutuva veotasu, maksude ja muude kulude sissekasseerimiseks ükskõik milliselt muult isikult, jääb Kontrahent nõudetunnistuse saamisel või ükskõik mis põhjusel makse puudumisel vastutavaks taoliste rahasummade eest.

14. ***Pandiõigus***[145]

Ekspedeerijal on õigus kinni pidada kaupu ja kõikvõimalikke nendesse puutuvaid dokumente ükskõik mis ajal, ükskõik millise Ekspedeerijale Kontrahendi poolt võlgnetava summa ulatuses, k.a hoiutasud ja nende sissekasseerimise kulud, ning sellise kinnipidamisõiguse võib realiseerida igal mõistlikul viisil, mis talle sobivana võib tunduda.

15. ***Üldavarii***

Kontrahent hüvitab Ekspedeerijale kõikvõimalikud üldavarii iseloomuga nõuded[146]*, mis võivad olla tema suhtes tehtud, ning annab sellise tagatise, millist Ekspedeerija sellega seoses võib nõuda.*

16. ***Teatamine***[147]

---

[141] Punktis 13.1 on fikseeritud nõudeõiguse tekkimise hetk ja see on kaupade üleandmisel ehk kaupade eest vastutuse ülemineku hetk ekspedeerijalt kaubasaajale. Samuti võimaldab kommertslepingu osapooltel lähtuda kommertslepingu tarnetingimustest (tarneklauslitest).

[142] Reeglid maksevahendi ja maksevaluuta määramisel.

[143] Ettenägematute kulude hüvitamise reeglid.

[144] Sanktsioonid saadetise väärate andmete puhul, juhul kui õiged andmed on kontrolli käigus tuvastatud.

[145] Pandiõigus (sh kinnipidamisõigus) on üks võimalustest, mida saab ekspedeerija oma nõuete rakendamiseks kasutada. Eesti tingimustes tuleb kohaldada asjaõigusseaduse kaheksandas osas – „Pandiõigus" sätestatut.

[146] Üldavarii klausel näitab veosekindlustuse vajadust (vähemalt miinimumklausli alusel – *Institute Cargo Clauses* C).

[147] Tegemist on pretensioonide esitamise korraga, tähelepanu tuleb pöörata klauslile 16.2.

16.1. Kui kaubad on kaubasaajale vastavuses klauslile 12 kätte toimetatud ja sellel ajal ei ole kaubasaaja poolt Ekspedeerijale antud kirjalikku teadet kaupade kaotsimineku või kahjustumise kohta, täpsustades senise kaotsimineku või kahjustumise üldist iseloomu, siis on selline üleandmine prima fade *(kuni vastupidise tõendamiseni) tõend käesolevas FBLis kirjeldatud kaupade kohaletoimetamisest Ekspedeerija poolt.*

16.2. Kui kaotsiminek või kahjustumine ei ole ilmne, siis kehtib sama prima fade *tõendi põhimõte juhul, kui kaubasaaja vastavuses klauslile 12 kaupade* ***käättetoimetamise päevale järgneva 6 päeva jooksul*** *ei ole esitatud kirjalikku teadet.*

17. ***Aegumine***[148]

Kui ei ole üheselt kokku lepitud teisiti, siis vabastatakse Ekspedeerija igasugusest vastutusest käesolevate tingimuste alusel, kui talle pole esitatud nõuet (reklamatsioon või hagi) ***9 kuu jooksul peale kaupade kohaletoimetamist või kuupäeva, mil kaubad oleksid pidanud olema kätte toimetatud*** *või kuupäeva, mil kaupade kohaletoimetamise ebaõnnestumine annab kaubasaajale vastavuses klauslile 6.4 õiguse kohelda kaupu kaotsiläinutena.*

18. ***Osaline kehtetus***

Kui ükskõik milline punkt või osa sellest loetakse kehtetuks, ei mõjuta see käesoleva FBLi ja ülejäänud punktide või nende osade kehtivust.

19. ***Kohtualluvus ja rakendatav seadusandlus***[149]

Ekspedeerija vastu võib kohtuprotsessi algatada ainult kohas, kus asub Ekspedeerija äriasukoht*, nagu see on märgitud käesolevas FBLis ja kohtuvaidlus lahendatakse* ***vastavalt selle riigi seadustele****, kus nimetatud äriasukoht paikneb.*

Rahvusvahelise kaubanduskoja (ICC) logo näitab, et käesolev dokument on arvatud ICC poolt kooskõlas olevaks UNCTAD/ICC Multimodaalsete Transpordi Dokumentide Kohta Käivate Reeglite (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents*). ICC logo ei vihja ICC toetusele käesoleva dokumendi suhtes ega tee mitte mingil moel ICCd osaliseks ükskõik millises võimalikus juriidilises menetluses, mis on põhjustatud käesoleva dokumendi kasutamisest.*

[148] Tegemist on konventsioonidest erineva tähtajaga. See on selleks, et ekspedeerija jõuaks oma nõuded esitada konventsioonide kohaselt.

[149] Eestis väljastatud FBLi kohase lepingu õigusvaidlused toimuvad Eestis Eesti seaduste kohaselt.

7.1.2. FIATA Multimodaalse Transpordi veokiri FWB

FWB (FIATA FWB FIATA *Multimodal Transport Waybill*)

FWB

NON-NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL
issued subject to UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481)

Consignor

Consigned to

Notify address

Place of receipt

Vessel | Port of loading

Port of discharge | Place of delivery

Marks and numbers | Number and kind of packages | Description of goods | Gross weight | Measurement

EE 002281

NON-NEGOTIABLE

according to the declaration of the consignor

Declaration of Interest of the consignor in timely delivery (Clause 7.2.)
☐ YES — Final delivery date if agreed

Transfer of right of control to consignee (Clause 4.)
☐ YES

Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 8. and 9.)

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery to the consignee as mentioned above.

Freight amount | Freight payable at | Place and date of issue

Cargo insurance through the undersigned
☐ not covered ☐ Covered according to attached Policy

Stamp and signature

For delivery of goods please apply to:

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA / Zurich – Switzerland 10.97

Standard Conditions (1997) governing the FIATA Multimodal Transport Waybill

1. Applicability

These conditions shall also apply if the transport as described in this FWB is performed by only one mode of transport.

2. Issuance of this FWB

2.1. By issuance of this FWB the Freight Forwarder

a) undertakes to perform and/or in his own name to procure the performance of the transport, from the place at which the Goods are taken in charge (place of receipt evidenced in this FWB) to the place of delivery designated in this FWB;

b) assumes liability as a carrier as per out in these conditions.

2.2. Subject to the conditions of this FWB the Freight Forwarder shall be responsible for the acts and omissions of his servants or agents acting within the scope of their employment, or any other person of whose services he makes use for the performance of the contract evidenced by this FWB, as if such acts and omissions were his own.

3. Agency

3.1. The Consignor on entering into this transport contract does so not only on his own behalf but also as agent for and on behalf of the Consignee, and warrants to the Freight Forwarder that he has authority so to do.

3.2. This rule shall apply if, and only if, it be necessary by the law applicable to this transport contract so as to enable the Consignee to sue and be sued thereon. The Consignee shall be under no greater liability than he would have been had the transport contract been covered by a bill of lading or similar document of title.

4. Right of control

4.1. Unless the Consignor has exercised his option under clause 4.2 below, he shall be the only party entitled to give the Freight Forwarder instructions in relation to this transport contract. Unless prohibited by the applicable law, he shall be entitled to change the name of the Consignee at any time up to the Consignee claiming delivery of the Goods after arrival at destination, provided he gives the Freight Forwarder reasonable notice in writing, or by some other means acceptable to the Freight Forwarder, thereby undertaking to indemnify the Freight Forwarder against any additional expense caused thereby.

4.2. The Consignor shall have the option, to be exercised not later than upon the receipt of the Goods by the Freight Forwarder, to transfer the right of control to the Consignee. The exercise of this option must be noted on the FWB prior to or at the time of its issue. Where the option has been exercised the Consignee shall have such rights as are referred to in clause 4.1 above and the Consignor shall cease to have such rights.

5. Dangerous Goods and Indemnity

5.1. The Merchant shall comply with rules which are mandatory according to the national law or by reason of international convention, relating to the carriage of Goods of a dangerous nature, and shall in any case inform the Freight Forwarder in writing of the exact nature of the danger before Goods of a dangerous nature are taken in charge by the Freight Forwarder and indicate to him, if need be, the precautions to be taken.

5.2. If the Merchant fails to provide such information and the Freight Forwarder is unaware of the dangerous nature of the Goods and the necessary precautions to be taken and if, at any time, they are deemed to be a hazard to life or property, they may at any place be unloaded, destroyed or rendered harmless, as circumstances may require, without compensation. The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage, liability, or expense arising out of their being taken in charge, or their carriage, or of any service incidental thereto. The burden of providing that the Freight Forwarder knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said Goods shall rest on the Merchant.

5.3. If any Goods shall become a danger to life or property, they may in like manner be unloaded or landed at any place or destroyed or rendered harmless. If such danger was not caused by the fault and neglect of the Freight Forwarder he shall have no liability and the Merchant shall indemnify him against all loss, damage, liability and expense arising therefrom.

6. Description of Goods and Merchant's packing and Inspection

6.1. The information in this FWB shall be prima facie evidence of the taking in charge by the Freight Forwarder of the goods as described by such information unless a contrary indication, such as "shipper's weight, load and count", "shipper-packed" container or similar expressions, has been made in the printed text or superimposed on this FWB.

6.2. The Consignor shall be deemed to have guaranteed to the Freight Forwarder the accuracy, at the time the Goods were taken in charge by the Freight Forwarder, of all particulars relating to the general nature of the Goods, their marks, number, weight, volume and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the Goods, as furnished by him or on his behalf for insertion on the FWB. The Consignor shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage and expense resulting from any inaccuracy or inadequacy of such particulars.

6.3. The Freight Forwarder shall not be liable for any loss, damage or expense caused by defective or insufficient packing of Goods or by inadequate loading or packing within containers or other transport units when such loading or packing has been performed by the Merchant or on his behalf by a person other than the Freight Forwarder, or by the defect or unsuitability of the containers or other transport units supplied by the Merchant or if supplied by the Freight Forwarder if a defect or unsuitability of the container or other transport unit would have been apparent upon reasonable inspection by the Merchant. The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage, liability and expense so caused.

6.4. The right of the Freight Forwarder to an indemnity as per clause 6.2 and shall in no way limit his liability under this FWB to any person other than the Consignor.

7. Freight Forwarder's Liability

7.1. The responsibility of the Freight Forwarder for the Goods under these conditions covers the period from the time the Freight Forwarder has taken the Goods in his charge to the time of their delivery.

7.2. The Freight Forwarder shall be liable for loss of or damage to the Goods as well as for delay in delivery if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the Goods were in his charge, unless the Freight Forwarder proves that no fault or neglect of his own, his servants or agents or any other person referred to in clause 2.2 has caused or contributed to such loss, damage or delay. However, the Freight Forwarder shall only be liable for loss following from delay in delivery if the Consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the Freight Forwarder.

7.3. Arrival times are not guaranteed by the Freight Forwarder. However, delay in delivery occurs when the Goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which would be reasonable to require of a diligent Freight Forwarder, having regard to the circumstances of the case.

7.4. If the Goods have not been delivered within ninety consecutive days following such date of delivery as determined in clause 7.3., the claimant may, in the absence of evidence to the contrary, treat the Goods as lost.

7.5. When the Freight Forwarder establishes that, in the circumstances of the case" the loss or damage could be attributed to one or more causes or events, specified in a)- e) of the present clause, it shall be presumed that it was so caused, always provided, however, that the claimant shall be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused wholly or partly by one or more of such causes or events:

a) an act or omission of the Merchant, or person other than the Freight Forwarder acting on behalf of the Merchant or from whom the Freight Forwarder took the Goods in charge;

b) insufficiency or defective condition of the packaging or marks and/or numbers;

c) handling, loading, stowage or unloading of the Goods by the Merchant or any person acting on behalf of the Merchant;

d) inherent vice of the Goods;

e) strike, lockout, stoppage or restraint of labour;

7.6. Defences for carriage by sea or inland waterways notwithstanding clauses 7.2., 7.3. and 7.4. the Freight Forwarder shall not be liable for loss, damage or delay in delivery with respect to Goods carried by sea or inland waterways when such loss, damage or delay during such carriage has been caused by:

a) act, neglect, or default of the master, Mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship,

b) fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier, however, always provided that whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness of the ship, the Freight Forwarder can prove that due diligence has been exercised to make the ship seaworthy at the commencement of the voyage.

8. Paramount Clauses

8.1. These conditions shall only take effect to the extent that they are not contrary to the mandatory provisions of international conventions or national law applicable to the contract evidenced by this FWB.

8.2. The Hague rules contained in the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels 25th August 1924, or in those countries where they are already in force the Hague-Visby Rules contained in the Protocol of Brussels, dated 23rd February 1968, as enacted in the country of shipment, shall apply to all carriage of goods by sea and also to the carriage of goods by inland waterways, and such provisions shall apply to all Goods whether carried on deck or under deck.

8.3. The Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America (US COGSA) shall apply to the carriage of Goods by sea, whether on deck or under deck, if compulsorily applicable to this FWB or would be applicable but for the, Goods being carried on deck in accordance with a statement on this FWB.

9. Limitation of Freight Forwarder's Liability

9.1. Assessment of compensation for loss of or damage to the Goods shall be made by reference to the value of such Goods at the place and time they are delivered to the Consignee or at the place and time when, in accordance with this FWB, they should have been so delivered.

9.2. The value of the Goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or', if there are no such prices, by reference to the normal value of Goods of the same kind and quality.

9.3. Subject to the provisions of clauses 9.4. to 9.9. inclusive, the Freight Forwarder shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the Goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 SDR per package or unit or 2 SDR per kilogram of gross weight of the Goods lost or damaged, whichever is the higher, unless the nature and value of the Goods shall have been declared by the Consignor and accepted by the Freight Forwarder before the Goods have been taken in his charge, or the advaloram freight rate paid, and such value is stated in the FWB by him, then such declared value shall be the limit.

9.4. Where a container, pallet or similar article of transport is loaded with more than one package or unit, the packages or other shipping units enumerated in the FWB as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, such article of transport shall be considered the package or unit.

9.5. Notwithstanding the above mentioned provisions, if the transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to an amount not exceeding 8.33 SDR per kilogram of gross weight of the Goods lost or damaged.

9.6. a) When the loss of or damage of the Goods occurred during one particular stage of the transport. In respect of which an applicable international convention or mandatory national law would have provided another limit of liability if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the limit of the Freight Forwarder's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.

b) Unless the nature and value of the Goods shall have been declared by the Merchant and inserted in this FWB, and the ad valoram freight rate paid, the liability of the Freight Forwarder under US COGSA, where applicable, shall not exceed USD per package or, in the case of Goods not shipped in packages, per customary freight unit.

9.7. If the Freight Forwarder is liable in respect of loss following from delay in delivery, or consequential loss or damage other than loss of or damage to the Goods, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to an amount not exceeding the equivalent of twice the freight for the transport under this FWB.

9.8. The aggregate liability of the Freight Forwarder shall not exceed the limits of liability for total loss of the Goods.

9.9. The Freight Forwarder is not entitled to the benefit of the limitation of liability if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from a personal act or omission of the Freight Forwarder done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

10. Applicability to Actions in Tort

These conditions apply to all claims against the Freight Forwarder relating to the performance of the contract evidenced by this FWB, whether the claim be founded in contract or in tort.

11. Liability of Servants and other Persons

11.1. These conditions apply whenever claims relating to the performance of the contract evidenced by this FWB are made against any servant, agent or other person (including any independent contractor) whose services have been used in order to perform the contract, whether such claims are founded in contract or in tort, and the aggregate liability of the Freight Forwarder and of such servants, agents or other persons shall not exceed the limits in clause 9.

11.2. In entering into this contract as evidenced by this FWB, the Freight Forwarder, to the extent of these provisions, does not only act on his own behalf, but also as agent or trustee for such persons, and such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this contract.

11.3. However if it is proved that the loss of or such loss or damage to the Goods resulted from a personal act or omission of such a person referred to in clause 11.1., done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result, such person shall not be entitled to benefit of limitation of liability provided for in clause 9.

11.4. The aggregate of the amounts recoverable from the Freight Forwarder and the persons referred to in clauses 2.2. and 11.1, shall not exceed the limits provided for in these conditions.

12. Method and Route of Transportation

Without notice to the Merchant, the Freight Forwarder has the liberty to carry the Goods on or under deck and to choose or substitute the means, route and procedure to be followed in the handling, stowage, storage and transportation of the Goods.

13. Delivery

13.1. Goods shall be deemed to be delivered when they have been handed over or placed at the disposal of the Consignee or his agent in accordance with this FWB or with the law or usage of the particular trade applicable at the place of delivery, or when the Goods have been handed over to any authority or other party to whom, pursuant to the law or regulation applicable at the place of delivery, the Goods must be handed over, or such other place at which the Freight Forwarder is entitled to call upon the Merchant to take delivery.

13.2. In case it proves impossible to perform or procure the performance of all acts necessary to ensure delivery of the Goods the Freight Forwarder shall also be entitled to store the Goods at the sole risk of the Merchant, and the Freight Forwarder's liability shall cease, and the cost of such storage shall be paid, upon demand, by the Merchant to the Freight Forwarder.

13.3. The Freight Forwarder shall not be liable for incorrect delivery, unless he has failed to exercise reasonable care to ascertain that the party claiming to be the Consignee is in fact that party.

13.4. If at any time the carriage under this FWB is or is likely to be affected by any hindrance or risk of any kind (including the condition of the Goods) not arising from any fault or neglect of the Freight Forwarder or a person referred to in clause 2.2. and which cannot be avoided by the exercise of reasonable Diligence the Freight Forwarder may: abandon the carriage of the Goods under this FWB and, where reasonably possible, place the Goods or any part of them at the Merchant's disposal at any place which the Freight Forwarder may deem safe and convenient, whereupon delivery shall be deemed to have been made, and the responsibility of the Freight Forwarder in respect of such Goods shall cease.

In any event, the Freight Forwarder shall be entitled to full freight under this FWB and the Merchant shall pay any additional costs resulting from the above mentioned circumstances.

14. Freight and Charges

14.1. The terms and conditions of the Freight Forwarder's applicable tariff, if any, are incorporated herein. Copies of the relevant terms and conditions thereof are available from the Freight Forwarder upon request. In the case of inconsistency between this FWB and the applicable tariff the FWB shall prevail. All dues, taxes and charges or other expenses in connection with the Goods shall be paid by the Merchant. Where equipment is supplied by the Freight Forwarder, the Merchant shall pay all demurrage and charges which are not due to a fault or neglect of the Freight Forwarder.

14.2. Freight shall be paid in cash, without any reduction or deferment on account of any claim, counterclaim or set off, whether prepaid or payable at destination. Freight shall be considered as earned by the Freight Forwarder at the moment when the Goods have been taken in his charge, and not to be returned in any event.

14.3. Freight and all other amounts mentioned in this FWB are to be paid in the currency named in this FWB or, at the Freight Forwarder's option, in the currency of the country of dispatch or destination at the highest rate of exchange for bankers sight bills current for prepaid freight on the day of dispatch and for freight payable at destination on the day when the Merchant is notified on arrival of the Goods there or on the date of withdrawal of the delivery order, whichever rate is the higher, or at the option of the Freight Forwarder on the date of this FWB.

14.4. The Merchant shall reimburse the Freight Forwarder in proportion to the amount of freight for any costs for deviation or delay or any other increase of costs of whatever nature caused by war, warlike operations, epidemics, strikes, government directives or force majeure.

14.5. The Merchant warrants the correctness of the declaration of contents, insurance, weight. Measurements or value of the Goods but the Freight Forwarder has the liberty to have the contents inspected and the weight, measurements or value verified. If on such inspection it is found that the declaration is not correct it is agreed that a sum equal either to five times the difference between the correct figure and the freight charged, or to double the correct freight less the freight charged, whichever sum is the smaller, shall be payable as liquidated damages to the Freight Forwarder for his inspection costs and losses of freight on other Goods notwithstanding any other sum having been stated on this FWB as freight payable.

14.6. Despite the acceptance by the Freight Forwarder of instructions to collect freight, charges or other expenses from any other person in respect of the transport under this FWB, the Merchant shall remain responsible for such monies on receipt of evidence of demand and the absence of payment for whatever reason.

15. Lien

The Freight Forwarder shall have a lien on the Goods and any documents relating thereto for any amount due at any time to the Freight Forwarder from the Merchant including storage fees and the cost of recovering same, and may enforce such lien in any reasonable manner which he may think fit.

15. General Average

The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder in respect of any claims of a General Average nature which may be made on him and shall provide such security as may be required by the Freight Forwarder in this connection.

17. Notice

17.1. Unless notice of loss of or damage to the Goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the Consignee to the Freight Forwarder when the Goods are delivered to the Consignee in accordance with clause 13., such handing over is prima facie evidence of the delivery by the Freight Forwarder of the Goods as described in this FWB.

17.2. Where the loss or damage is not apparent, the same prima facie effect shall apply if notice in writing is not given within 6 consecutive days after the day when the Goods were delivered to the Consignee in accordance with clause 13.

18. Time bar

The Freight Forwarder shall, unless otherwise expressly agreed, be discharged of all liability under these conditions unless suit is brought within 9 months after the delivery of the Goods, or the date when the goods should have been delivered, or the date when in accordance with clause 7.4 failure to deliver the Goods would give the Consignee the right to treat the Goods as lost.

16. Partial Invalidity

If any clause or a part thereof is held to be invalid, the validity of this FWB and the remaining clauses or a part thereof shall not be affected.

17. Jurisdiction, arbitration and applicable law

Unless otherwise agreed in writing, actions against the Freight Forwarder may be instituted only in the place where the Freight Forwarder has his place of business as named on the reverse of this FWB and shall be decided according to the law of the country in which that place of business is situated.

FWB on nõrgalt hallikassinise taustaga dokument. Analoogselt eelneva dokumendiga on tegemist multimodaalse transpordi dokumendiga, vahe on selles, et tegemist ei ole võõrandatava dokumendiga (*non-negotiable*) ja ta peab olema adresseeritud kindlale kaubasaajale. Paljudel juhtudel ei ole konossemendi (FBL) väljaandmine vajalik, sellisel juhul on otstarbekam kasutada FWBd. FWB on kasutatav dokumendi akreditiivi (*documentary credit*) ja inkassotehingute (CAD) korral. Nagu FBL, põhineb ka FWB UNCTAD/ICC Multimodaalse Transpordi Dokumentide Reeglitel (*Rules for Multimodal Transport Documents*) ja on kasutatav ka kahe sadama vahelise transpordi korral, sh mittemultimodaalse transpordi korral. Sobib hästi konsolideeritavate/ühitatavate saadetiste (LCL) korral.

Analoogselt FBLile on ka FWB „vedaja dokument", seega võtab selle dokumendi väljaandmisega ekspediitor endale vedaja vastutuse. Analoogselt FBLile võivad FWBd kasutada rahvusliku ekspedeerijate assotsiatsiooni liikmed. FWB puhul on dokumendi klauslileheküljel kirjeldatud kasutamise standardtingimused (*Standard Condition of Carriage*), mis erinevad FBLi standardtingimustest sama loogika alusel nagu konossemendi ja veokirja tingimused muude veokonventsioonide korral. Samas tuleb märkida, et vastutuse kindlustuse korral piisab kindlustamisest vastavalt FBLi standardtingimustele. Seega katab viimatimainitud vastutuse kindlustus ka FWB vastutuse ja etteruttavalt kirjeldatuna ka kõigi FIATA-dokumentide vastutuse.

FWB-dokument on **täpselt lepingut kirjeldav dokument ja korrektsel täitmisel ei jäta võimalust väärtõlgendusteks**. Sealhulgas määrab dokumendi standardtingimuste klausel 4 ka kauba käsundusõiguse üleandmise võimaluse. FBLi puhul see vajadus puudub, kuna FBLi originaali omamine määrab ka õigused. Seda on vajalik teha olukordades, kus kaupade ostu-müügilepingu tarnetingimused näevad kaubavastutuse ülemineku ostjale ehk kaubasaajale lähteriigis ehk müüja asukohamaal. (Tarneklauslid FCA, FAS, FOB ning CFR ja CIF ning CPT ja CIP).

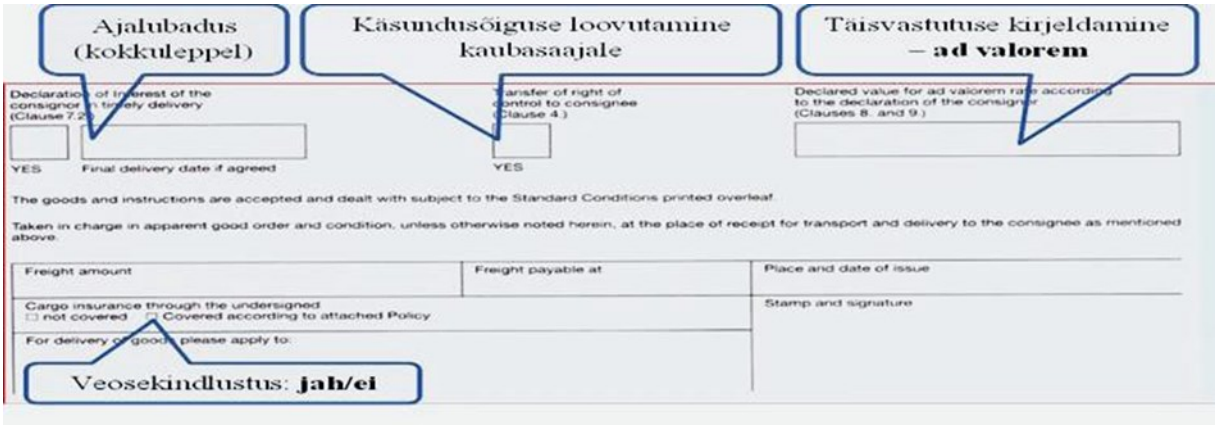
Standard Condition of Carriage klausel 4. Mitteametlik tõlge

4. Korraldamisõigus (käsundusõigus) (4. Right of control)

4.1. Kui kaubasaatja ei ole kasutanud oma õigust klauslis 4.2 kirjeldatud viisil, on ta ainus lepinguosaline, kellel on õigus anda ekspedeerijale juhiseid seoses käesoleva veolepinguga. Kui kohaldatav õigus ei keela, on tal õigus vahetada kaubasaaja nimi igal ajal, kuni Kaubasaaja on kinnitanud kauba vastuvõtmist sihtkohas saabumisjärgselt tingimusel, et ta annab ekspedeerijale mõistliku aja jooksul kirjalikult või mõnel muul aktsepteeritaval viisil korralduse, kohustudes seega hüvitama ekspedeerijale lisakulud mis sellega seoses on tekitatud.

*4.2. Kaubasaatjal peab olema võimalus, et teostada hiljemalt pärast kaupade üleandmist ekspedeerijale, et **loovutada käsundusõigus kaubasaajale**. Kasutades seda võimalust **tuleb teha vastav märge FWBle** enne FWB jõustumist või jõustumise ajal. Kui kaubasaatja on kasutanud seda võimalust, siis kaubasaatja kaotab klauslis 4.1 kirjeldatud õigused.*

Lisaks käsundusõiguse äramärkimisele täidetakse tootekirjelduslehekülje ka vajadusel ajalubadus ja *ad valorem* lepingu deklareeritud väärtus, analoogselt FBLi täitmisega. Vaata järgmist joonist.



Joonis 7.3. Väljavõte FWB-tootekirjeldusleheküljelt

7.2. Ekspedeerija vastuvõtutõend FCR

FCR (FIATA FCR: *Forwarder's Certificate of Receipt*) on roheka taustaga transpordidokument ja sarnaneb rahvusvahelise veodokumendiga. FCRi annab ekspedeerimisfirma välja saatjale, tõendamaks kauba tühistamatut vastuvõtmist saatjalt selle edasitoimetamiseks nimetatud saajale. Selle dokumendi väljastamisega võtab ekspediitor endale kohustuse hoolikalt kontrollida vastuvõetava kauba komplektsust ja edasisel tegutsemisel võtab endale **vedaja** (lepingulise vedaja) **vastutuse**. Dokument ei kajasta (õigemini ei pruugi kajastada) veel kauba tegelikku teelesaatmist. FCR ei ole võõrandatav dokument, seega **FCRi puhul pole võimalik kaupa saata, nimetamata konkreetset saajat**. Kaubasaaja ei pea vedajalt kauba kättesaamiseks esitama FCRi originaali. Klauslileheküljel kirjeldataks väljaandva maa ekspedeerijate organisatsiooni tüüptingimusi (Eestis EEA ÜT).

Peale FCRi väljaandmist ei saa saatja enam ekspedeerijale antud instruktsioone tühistada. Ekspedeerijapoolne FCRi väljaandmine ei eelda printsipaalikohustuse tekkimist tolliorganite ees ehk FCRi väljaandmine ei kohusta ekspedeerijat kliendi eest saadetise tolliprotseduure korraldama, kuigi vastava lepingu sõlmimisel ei ole see ka välistatud. **Instruktsioone saab muuta või tühistada vaid siis, kui kaubasaatja tagastab FCRi selle väljaandnud ekspedeerijale** ja viimane on instruktsioonide tühistamise või muutmisega nõus. Akreditiivmakseviisi kasutamisel on FCR pankade poolt aktsepteeritav transpordidokument, väga sobiv on ta juhul, kui kommertsleping on tehtud EXW-tingimustel. FCRi on ainult üks originaaleksemplar.

Ekspedeerija vastuvõtutõendi kasutamine on üsna tavaline, seda eriti seoses konsolideeritavate kaupade (LCL) saadetistega. Ekspedeerija vastuvõtutõend on koos akreditiiviga mugav kauba saatmisele viitav dokument.

Eksportööri palvel võidakse FCR adresseerida järgmiselt.

1. Ostjale tingimusteta võimaliku veorahade ja kulude tasumise vastu, nt müües avatud arvega (müüja fikseerib krediidiaja). Teisisõnu, müüja saadab faktuurarve sissenõudmiseks panga kaudu, seostamata tasumist kauba üleandmisega.
2. Ostjale määratud eeldustega, kus ekspedeerija peab enne kauba üleandmist, nt esitatud pangatšeki või tagastamatu maksekorralduse alusel veenduma arve maksmises (lunatasu COD-tingimus).
3. Panga määratud sissenõutava summa (inkasso-CAD) või akreditiivi L/C-tingimustele vastavalt, kaup on sellisel juhul pangale osaliseks tagatiseks. Kauba üleandmine toimub üleandmiskorralduse vastu.

Ekspedeerija vastuvõtutõendi (FCRi) vorm

Suppliers or Forwarders Principals

FIATA FCR

No. 000723 EE

Forwarders Certificate of Receipt

ORIGINAL

Forw. Ref.

Consignee

Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement

according to the declaration of the consignor

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the General Conditions printed overleaf

We certify having assumed control of the above mentioned consignment in external apparent good order and condition

☐ at the disposal of the consignee

with irrevocable instructions*

☐ to be forwarded to the consignee

Remarks

Instructions as to freight and charges

* Forwarding instructions can only be cancelled or altered if the original Certificate is surrendered to us, and then only provided we are still in a position to comply with such cancellation or alteration.

Instructions authorizing disposal by a third party can only be cancelled or altered if the original Certificate of Receipt is surrendered to us, and then only provided we have not yet received instructions under the original authority.

Place and date of issue

Stamp an signature

Text authorized by FIATA. Copyright FIATA / Zurich - Switzerland 2.82

The Estonian Freight Forwarders Association and the Estonian Chamber of Commerce and Industry have agreed on June 6, 1995 on the use of these General Conditions which comply with the General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders NSAB 85, effective since April 1, 1995, and approved by the Nordic Association of Freight Forwarders on May 6, 1995.

INTRODUCTORY CONDITIONS

APPLICABILITY

§ 1 Unless otherwise expressly agreed, these conditions will apply to the performance of all contracts concluded with members of the Estonian Freight Forwarders Association.

THE FREIGHT FORWARDER CONTRACT

§ 2 The freight forwarder contract includes performance of the carriage of goods with liability either as carrier or as intermediary.

Liability as carrier shall imply that the freight forwarder, in relation to the customer, accepts responsibility for the transport, irrespective as to whether he carries the goods by his own means of conveyance or not.

A) The freight forwarder has **a liability as carrier:**
1) When he issues his own B/L or Waybill
2) When the freight forwarder markets the carriage of goods as his own product, e.g. cargo consolidation
3) When he undertakes international carriage of goods by road, unless otherwise stated in § 2 stipulation B 3) and 4).

The freight forwarder's liability as carrier is governed by §§ 15–22.

B) The freight forwarder has a liability as intermediary, **without liability as carrier:**
1) When he undertakes to procure carriage by sea, air, rail, or multimodal transport in other circumstances than those mentioned in A)
2) When he undertakes to perform departure clearance (fob clearance) and arrival clearance, i.e. where the freight forwarder has agreed to dispatch or receive goods without liability as carrier
3) When the freight forwarder, as agent for the carrier, issues the carrier's transport document
4) When it is agreed, or the customer has ordered, that a specific carrier is to be used

The freight forwarder's liability as intermediary is governed by §§ 23–25.

C) The freight forwarder can undertake to perform other services with or without connection with the function mentioned in A) and B) above, such as:
1) Arranging clearance of goods or assisting the customer in connection therewith
2) Handling and marking of goods
3) Arranging cargo insurance for the account of the customer
4) Assisting the customer with the necessary documents for export and import
5) Arranging the collection of the "cash on delivery" charge and assisting the customer in arranging the payment of consignments of goods
6) Giving advice the customer in matters of transport and distribution
7) Arranging the storage of goods

The freight forwarder's liability in respect of these services is governed by §§ 23–26.

THE CUSTOMER

§ 3 In the present conditions, the customer is the party which has concluded the contract with the freight forwarder, or has acquired the rights of that party. The liability of the customer is governed by the conditions of § 27.

Instructions to the freight forwarder under the contract shall be given directly to him. Information in the invoice, showing that the goods are sold "cash on delivery" or a declaration of value contained in the despatch instructions, shall not imply that the freight forwarder is committed to collecting the amount of the invoice or to arranging insurance.

GENERAL CONDITIONS

THE PERFORMANCE OF THE CONTRACT

§ 4 It is the duty of the freight forwarder to prove, according to the contract, that he has protected the customer's interests in a diligent manner.

Should the freight forwarder, or any of those for whom he is responsible, wilfully have caused loss or damage, then he cannot invoke the rules in these conditions which exonerate him from or limit his liability, or alter the burden of proof, unless otherwise stated in § 22.

§ 5 Where an agreed time of arrival has not been guaranteed in writing, the freight forwarder is responsible for ensuring that the goods arrive within a reasonable time according to § 20 (carrier) and § 23 (intermediary).

It is incumbent upon the parties to provide the other with such information which is necessary for the performance of the contract. The freight forwarder agrees, in accordance with the customer's instructions, to take care of and arrange for the carriage of the goods in a manner satisfactory to the customer.

Unless otherwise agreed, the freight forwarder is entitled to choose freely between customary means of conveyance and routes.

§ 6 If it becomes necessary for the freight forwarder in the performance of the contract to act before seeking instructions, he does so at the customer's risk and for his account.

If the risk of depreciation of goods already taken over arises or, if by reason of the nature of the goods, there is a danger to persons, property or to the environment, and the customer cannot be reached or should he not, upon being requested to remove the goods, neither do so nor arrange to do so, the freight forwarder may take appropriate measures in respect of such goods, and, if necessary, sell the goods in an appropriate manner. The freight forwarder can, depending on the circumstances and without notice, sell, render harmless or destroy goods which are in danger of becoming worthless or extensively depreciated, or give rise to imminent danger.

The freight forwarder shall, if so requested, supply evidence of expenses in connection therewith, if any, and prove that he has exercised the sufficient care in limiting costs and risks.

§ 7 The freight forwarder has a duty to claim against a third party, where goods have been lost or damaged owing to his acts or omissions. The freight forwarder shall inform the customer and consult with him in order to take such steps as are necessary to ensure the customer's right to compensation from the party who has caused the damage or loss, or who is responsible therefore, and shall, when requested to do so, assist the customer in his relation to the third party.

If so requested, the freight forwarder shall transfer to the customer all rights and claims that the forwarder may have under agreements with third parties.

QUOTATIONS, REMUNERATION, REFUND OF OUTLAYS, ETC.

§ 8 Unless it is otherwise evident from the circumstances, the quotation will be based upon goods of normal kind and of normal relationship between weight and volume.

§ 9 Notwithstanding the customer's obligations as to payment under contracts of sale or freight agreements with parties other than the freight forwarder, he has a duty, when so requested, to pay the freight forwarder what is due (remuneration, advance payment, refund of outlays, etc.) against appropriate documentation.

Although the freight forwarder has given the customer the right to defer payment until the arrival of the goods at destination, the customer has nevertheless a duty, when so requested, to pay the freight forwarder what is due, provided the freight forwarder can prove that the consignment has become lost or is substantially delayed without his fault.

§ 10 The freight forwarder has the right to debit the customer a commission on documented outlays made on his behalf.

§ 11 The freight forwarder is entitled to special remuneration for work which is necessary over and above the normal, e.g. when conducting negotiations with authorities, banks and insurance companies, preparing consular documents and certificates of origin, notice of claims against carriers, insurance companies and the like.

The freight forwarder can also charge a special fee for collecting "cash on delivery" amounts, control of remittances through banks, clearing, arranging acceptance of Bills of Exchange, preparation of delivery orders and similar activities.

§ 12 Should the freight forwarder receive an additional account covering services provided, the customer has s duty, when so requested, to refund these amounts subject to appropriate documentation. The freight forwarder has a duty to ensure that the services rendered are within the scope of the contract, and that the amounts debited are reasonable. The freight forwarder shall, if possible, inform the customer prior to such payment being made.

§ 13 Should the performance of the contract be interrupted by reason of causes beyond the control of the freight forwarder, he is entitled to refund of outlays incurred and work carried out against appropriate documentation.

LIEN, ETC.

§ 14 The freight forwarder has a lien on the goods which are under his control for fees and expenses in respect of such goods – remuneration and warehousing charges included – and for all other amounts due to the freight forwarder under contracts according to § 2.

Should the goods be lost or destroyed, the freight forwarder has similar rights in respect of compensation payable by insurance companies, carriers or others.

Should the amount due to the freight forwarder not be paid, he will be entitled to arrange the sale, in a satisfactory manner, of as much of the goods as is sufficient to cover the total amount due to him including expenses incurred. The freight forwarder shall, if possible, inform the customer well in advance what he intends to do with regard to the sale of the goods.

SPECIAL CONDITIONS

THE FREIGHT FORWARDER'S LIABILITY AS CARRIER ACCORDING TO § 2 A)

§ 15 The freight forwarder's liability as carrier commences as soon as he has taken over the goods for transport. Liability ceases upon the goods being delivered to the consignee, or being placed at his disposal at destination as directed. In any case, liability ceases 15 days after the freight forwarder has informed the consignee that the goods have arrived or has forwarded a written notice in this respect to the customer at the notified address.

§ 16 There is **no liability** if, loss depreciation or damage is caused by:
a) fault or neglect of the customer,
b) handling, loading, stuffing or unloading of the goods by the customer or any one acting on his behalf,
c) the inherent nature of the goods e.g. by breakage, leakage, spontaneous combustion, internal deterioration, rust, fermentation, evaporation or being susceptible to cold, heat or moisture,
d) lack of or insufficient packing,
e) faulty or insufficient address or marking of the goods,
f) faulty or insufficient information about the goods,
g) circumstances which the freight forwarder could not avoid and the consequences of which he could not prevent.

The stipulations of a–f notwithstanding, the freight forwarder is liable to the extent that fault or neglect by himself or by those for whom he is responsible, has contributed to the loss, depreciation or damage. Unless specifically agreed, the freight forwarder is not liable for money, securities and other valuables.

§ 17 Compensation for **loss or depreciation** of goods shall be calculated on the basis of their value, unless it is proved, that their market value, or the current value of goods of the same kind and nature at the time and place the freight forwarder took over the goods was different from the invoice value. Compensation will not be paid for antique value, sentimental value or other special value.

Freight charges, customs charges and other outlays connected with the transport of the goods lost, will also be compensated. Apart therefrom, the freight forwarder is not obliged to pay any compensation, e.g. for loss of profit, loss of market or other loss of any kind whatsoever.

§ 18 Compensation for **damaged goods** shall be paid with an amount equivalent to the extent of depreciation in value. This amount is arrived at by using the percentage of depreciation in value consequent upon damage to the goods, in relation to the value of the goods, as laid down in § 17 par. 1. Expenses referred to in the first part of § 17 par. 2 will also be paid to the same extent, but apart from this, the freight forwarder is not obliged to pay any further compensation.

The freight forwarder's liability is, however, limited to the amount of compensation which would have been paid, had the consignment become totally lost, or if only a part of the consignment had diminished in value as result of the damage, then as if this part had been lost.

§ 19 The freight forwarder takes over title to the goods, upon his paying the full value thereof.

§ 20 Compensation for **delay** shall be paid, when time taken to perform the contract exceeds what is reasonable under the circumstances. The freight forwarder is then obliged to pay the customer such direct and reasonable expenses, which, at the time of the conclusion of the contract, could be foreseen as a probable consequence of the delay.

The customer is entitled to compensation, as if the goods had been lost, provided it is not possible to deliver them:
– for domestic transports – within 30 days from the time the goods were received for transportation,
– for transports within Europe – within 60 days from the time the goods were received for transportation,
– for transports beyon Europe – within 90 days from the time when the goods ought to have arrived.

There is no liability, if delay has been caused by such circumstances as stated in § 16.

§ 21 The freight forwarder's liability as carrier is limited:
a) for **loss, depreciation of or damage to goods**, to SDR 8.33 per kg gross of the part of the goods which has been lost, depreciated or damaged,
b) for **delay**, to an amount not exceeding the freight paid.

§ 22 If **a certain mode of transport has been expressly agreed**, or if it is proved, that loss, depreciation, damage or delay has occurred whilst the goods were being carried by a particular mode of transport, the freight forwarder shall instead be liable in accordance with the law applicable to such mode of transport and commonly used general conditions of carriage, to the extent that these deviate from what is laid down in § 4 par. 2 or §§ 15–21.

THE FREIGHT FORWARDER'S LIABILITY AS INTERMEDIARY, ETC. ACCORDING TO § 2 B) AND C)

§ 23 The freight forwarder is liable for damage resulting from his lack of due diligence in the performance of the contract.

The freight forwarder is not liable for acts or omissions of third parties in carrying out the transport, loading, unloading, delivery, clearance, storage, collection or other services rendered by the freight forwarder, provided he can prove, that he has acted with due diligence in choosing such third party.

Unless specifically agreed, the freight forwarder is not liable for money, securities and other valuables.

§ 24 In calculating the extent of compensation for loss, depreciation, damage and delay in delivery of goods, the stipulations of §§ 17–19 and § 20 par. 1 shall be applied correspondingly.

§ 25 The freight forwarder's liability as intermediary, etc., is limited to SDR 50,000 in respect of each contract, always provided that compensation cannot exceed:
a) for **delay**, the agreed remuneration,
b) for **loss, depreciation of or damage to goods**, SDR 8.33 per kg gross of the part of the goods which has been lost, depreciated or damaged, and
c) for **loss and/or misuse of documents** placed at the disposal of the freight forwarder, the amount which would have been payable, had the goods become lost.

STORAGE

§ 26 The following **additional conditions** apply for storage of goods:
1. Upon storage, the freight forwarder shall, if requested by the customer, issue a receipt or warehouse warrant. Such document is evidence of the quantity of goods received.
2. If the customer has not given special instructions with regard to storage of the goods, the freight forwarder can choose between different means of storage, provided he acts with due diligence.
3. The freight forwarder's liability for storage is governed by §§ 23–25, compensation being calculated, however, on the basis of the value of the goods on the day, the loss, depreciation or damage occurred.
4. If the freight forwarder stores goods in connection with a transport in respect of which he is liable as carrier, his liability shall be subject to the same conditions which apply to his liability as carrier according to §§ 16–22, for a period of 15 days after the completion of the transport.
5. If goods in store, by reason of their nature, are found to be a danger to property or persons, the customer has a duty to remove the goods immediately.
6. The customer shall inform the freight forwarder, at the latest at the time of delivery, to which address notices concerning the goods shall be sent, and inform the freight forwarder immediately of any changes thereof.

§ 27 Where authorities have issued special instructions as the marking, packing, declaring, etc. of particular goods (e.g. dangerous goods), the customer has a duty to ensure that the obligations so placed upon him are in every respect complied with.

The customer has a duty to hold the freight forwarder harmless for all consequences of:
a) incorrect, unclear or incomplete information concerning the goods,
b) the goods being insufficiently packed, marked, declared, etc.,
c) his having badly loaded and stowed the goods, e.g. on lorry, railway waggon, pallet or container and the like,
d) the goods having such dangerous characteristics which the freight forwarder could not reasonably have foreseen,
e) the freight forwarder – except when he has incurred liability according to § 15 and § 23 – being obliged to pay duty or official taxes or providing security or otherwise being exposed to claims from third parties, provided it can be proved that the customer has been the cause thereof.

Should the freight forwarder, in his capacity as charterer or shipper in connection with carriage by sea, be obliged to pay general average to the shipowner or the carrier, or become exposed to claims from third parties for reasons stated above, the customer shall hold the freight forwarder harmless.

NOTICE OF CLAIMS

§ 28 Notice of claim shall be given to the freight forwarder without undue delay. In case of apparent depreciation or damage, notice should be given immediately upon the receipt of the goods, or otherwise within 7 days thereof.

When, according to § 22, a particular mode of transport has been agreed with the freight forwarder, the statutory provisions or the general conditions applicable to such mode of transport shall nevertheless apply to the extent that they deviate from what is stated in par. 1 above.

TIME BAR

§ 29 Legal proceedings against the freight forwarder shall be commenced within the period provided by the Law of Estonia, otherwise the right of claim will have become lost. The time limit period runs
a) upon **depreciation of or damage to goods** – from the day of becoming aware of any infringement,
b) upon **delay, loss of the whole consignment or other kind of loss** – from the time at which the delay, total loss or other loss could at the earliest have been noticed.

When, according to § 22, a particular mode of transport has been agreed with the freight forwarder, the statutory provisions or the general conditions applicable to such mode of transport shall nevertheless apply to the extent that they deviate from what is stated in par. 1 above.

JURISDICTION

§ 30 Disputes relating to agreements made in accordance with these conditions, or to agreements made in consequence thereof, which do not exceed Estonian kroons 500,000, shall be decided in a court of Estonia, and which exceed 500,000 shall be decided by the Arbitration of Estonian Chamber of Commerce and Industry.

7.3. Ekspedeerija transporditõend FCT

Ekspedeerija annab FCT[150] (FIATA FCT: *Forwarder's Certificate of Transport*) välja saatjale tõendamaks, et on võtnud endale vastutuse kauba lähetamise ja saajale kohaletoimetamise eest vastavalt saatja juhtnööridele. Antakse ekspedeerija poolt **kauba saatjale kaupade tegelikul teelesaatmisel** (erinevalt FCRist, kus dokument väljastati kauba vastuvõtmisel ekspedeerija poolt ja kaup ei pidanud kohe sihtkohta viidama). FCT alusel loovutatakse kaup sihtkohas saajale **üksnes FCT-originaaleksemplari** vastu ja FCTs mainitud tingimustel. FCTd kasutades võib kauba müüja mitte määrata konkreetset vastuvõtjat, vaid märkida kauba sihtpunktis vastuvõtjaks originaal-FCT esitaja. FCT puhul on tegemist ülekantava ehk **võõrandatava (*negotiable*) dokumendiga**. Seega FCT müümisel vahetab kaup omanikku. Seetõttu on FCT adresseeritav ka saatjale (edasimüügi eesmärgil) või ettenäitajale.

Kohaletoimetamise **kontrollimiseks nõuab ekspedeerija vedajalt transpordidokumendi** (nt CMR-veokiri, AWB jne), mille viimane saadetise kohaleveoks väljastab.

Erinevalt FBList ja FCRist ei pea ekspedeerija endale FCTd andes võtma kaubavedaja vastutust, v.a siis, kui ta veab kaupa oma veovahenditega või kui kaubavedajana (lepinguosalisena) tegutsemises on lepingus eraldi kokku lepitud (nt ELEA-üldtingimuste kohaselt).

Sobib kasutamiseks ühitatavate saadetiste (LCL) korral ja asendab maismaavedudel FBLi. Eriti hea on **kasutada FCTd inkassomakseviisi (CAD) korral**, kus dokument edastatakse pangaposti kaudu ja kauba ekspediitorilt (ka vedajalt) kättesaamine sõltub dokumendi lunastamisest pangas. Ka akreditiivmakseviisi kasutamisel on FCT pankade poolt aktsepteeritav transpordidokument. FCT puhul kasutatakse ainult originaaleksemplare.

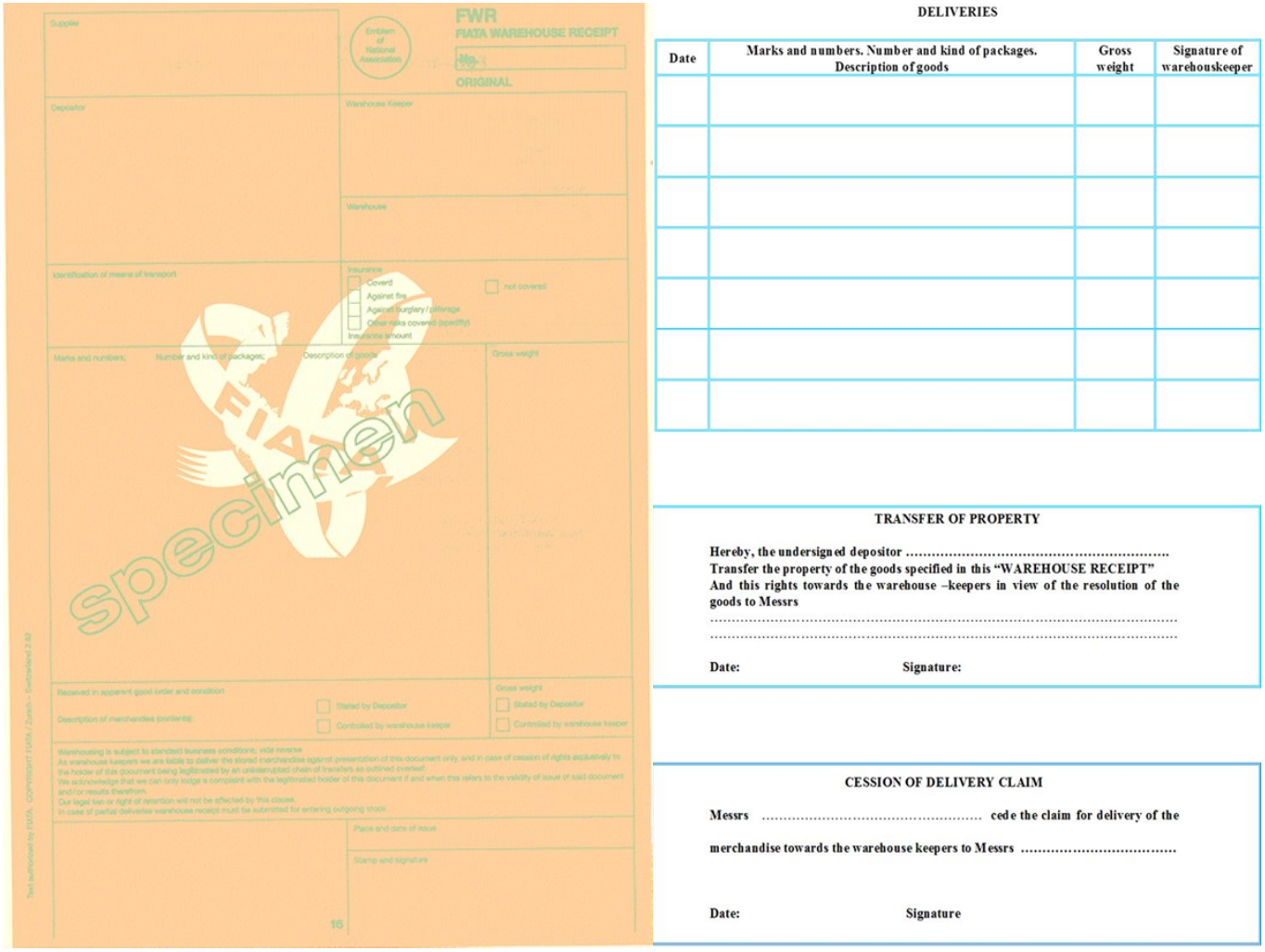
[150] Käesoleva käsiraamatu koostamise ajal Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon FCTd oma liikmetele ei väljasta.

7.4. Ekspedeerija laokiri FWR

FWR[151] (FIATA FWR; *Forwarder's Warehouse Receipt*) on punakaspruuni taustaga dokument. FWRi annab välja lao- või terminaliteenuseid osutav ekspedeerija kliendile, kes tema juures oma kaupu ladustab. FWRis on sätestatud kaubaladustaja õigused ja omandiõiguse ülemineku tingimused ning kokkulepe, et FWRi esitajale tagatakse korralik kohalik teenindus (jaotusvedu). FWR ehk laotõend ekspedeerija poolt hoiule võetavast kaubast on jooksva võlakirja sarnane ülekantav/võõrandatav (*negotiable*) dokument. Näiteks kui ekspedeerija annab üle osa kaupu, tehakse kandemärge FWRi (tagaküljel) pöördel olevasse tabelisse. Kui ekspedeerija annab üle viimase partii laos olevatest kaupadest, tuleb FWR laopidajale tagastada.

FWR on rahvusvahelises jaotuslogistikas kasutatav dokument ja sobib hästi ka transiidiahelates kasutamiseks tolliladudes eriti siis, kui soovitakse transiidiahelate mingites punktides korraldada kaupade ja finantsvahendite kontrolli enne kauba müümist lõpptarbijale.

Eestis saab kasutada võlaõigusseaduse 45. peatüki 2. jaos kirjeldatud „Laolepingu[152]" põhimõtetest tulenevat analoogset dokumenti (§-d 908–910). Laokiri, mis on defineeritud kui: „**Laokiri on kaubaväärtpaber**, mis annab laokirja seaduslikule valdajale õiguse nõuda hoidjalt ladustatud asja väljaandmist," (**§ 909**, lõige 1. Laokirja õiguslik tähendus).



[151] Käesoleva käsiraamatu koostamise ajal Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon FWRi oma liikmetele ei väljasta.

[152] https://www.riigiteataja.ee/akt/108072011021#jg56.

7.5. FIATA-vormid

7.5.1. Lastija ohtlike kaupade transpordi deklaratsioon (FIATA SDT)

SDT[153] (*The Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods*) täidab kauba saatja. Aitab ekspedeerijal identifitseerida ohtlikku veost ja lahendada vastutuse küsimusi õnnetuste või kauba kahjustumise korral. Eelkõige kasutatakse ohtlike ainete veo planeerimisel ja päringutes konkreetsetele vedajatele, aga ka oferdil. Dokument omab informatiivset, kauba omadustele viitavat iseloomu.

7.5.2. Kaubasaatja Intermodaalse Transpordi Kaalu Sertifikaat – SIC

FIATA SICi[154] (FIATA SIC: *Shipper's Intermodal Weight Certification*) kasutatakse ekspordil USAga, kus vastavalt USA seadustele peab saatja andma kaasa kaalusertifikaadi konteineritele, mille brutokaal ületab 13 154 kg (29 000 lbs). Sellised nõuded kehtivad ka USA siseriikliku transpordi puhul. Eestis asendab seda erapooletu eksperdi/surveiori koostatud tõend (*surveyor's report*).

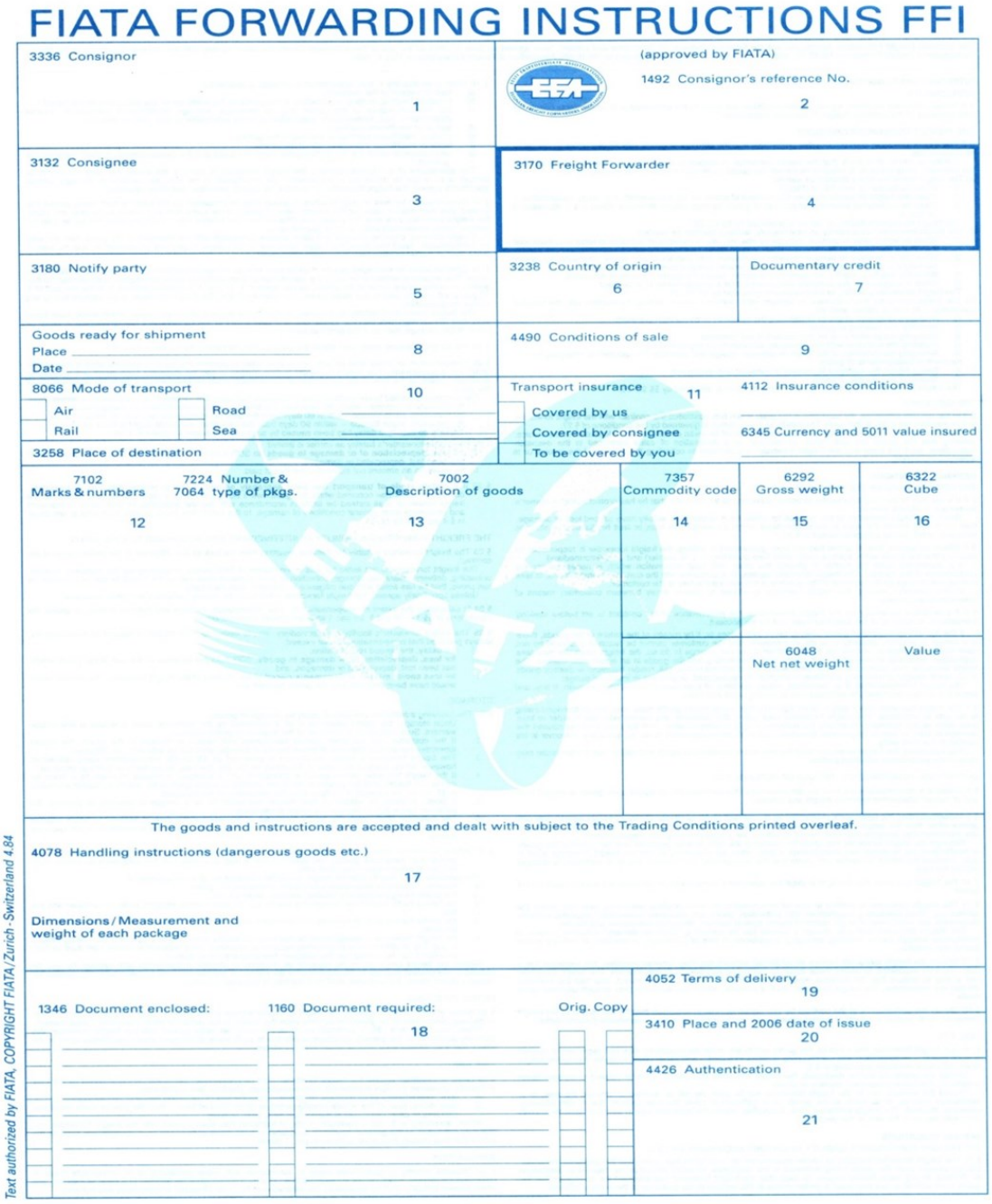
FIATA-dokumentidest kokkuvõtlikult võime mainida, et tegemist on keerukamate tarne- ja makseahelate korral kasutamist leidvate dokumentidega. Eeskätt on nad kasutatavad LCL- (ühitatavate) saadetiste korral ja juhul, kui kasutame dokumendimakseid. Võivad aga olla kasutusel ka intermodaalsetes transpordiahelates FCL-saadetiste korral, andes sellega intermodaalsele

[153] Käesoleva käsiraamatu koostamise ajal Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon SDTd oma liikmetele ei väljasta.
[154] Käesoleva käsiraamatu koostamise ajal Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon FIATA SICi oma liikmetele ei väljasta.

transpordiahelale multimodaalse transpordi õigusliku keskkonna. Seega saavad kaubasaatjad (saajad) olla kindlad, et kogu transpordiahela osas on üks ja kindel vastutaja ja vastutus kauba, mitte tehingu eest, nagu on vahendajatel. FIATA-dokumente kasutades peab olema selge, milliseid eesmärke taotleme ja lähtuvalt sellest teeme ka valiku.

7.5.3. Ekspedeerimisinstruktsioonid – FFI

FFI (FIATA FFI: *Freight Forwarders Instructions*) koondab kõik kliendi poolt ekspedeerijale antavad instruktsioonid ühele dokumendile.


FIATA FORWARDING INSTRUCTIONS FFI

3336 Consignor — 1

(approved by FIATA)

1492 Consignor's reference No. — 2

3132 Consignee — 3

3170 Freight Forwarder — 4

3180 Notify party — 5

3238 Country of origin — 6

Documentary credit — 7

Goods ready for shipment
Place
Date — 8

4490 Conditions of sale — 9

8066 Mode of transport — 10
Air, Road, Rail, Sea

Transport insurance — 11
Covered by us
Covered by consignee
To be covered by you

4112 Insurance conditions

6345 Currency and 5011 value insured

3258 Place of destination

7102 Marks & numbers	7224 Number & 7064 type of pkgs.	7002 Description of goods	7357 Commodity code	6292 Gross weight	6322 Cube
12		13	14	15	16
				6048 Net net weight	Value

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Trading Conditions printed overleaf.

4078 Handling instructions (dangerous goods etc.) — 17

Dimensions / Measurement and weight of each package

1346 Document enclosed: | 1160 Document required: — 18 | Orig. | Copy

4052 Terms of delivery — 19

3410 Place and 2006 date of issue — 20

4426 Authentication — 21

Text authorized by FIATA, COPYRIGHT FIATA / Zurich - Switzerland 4.84

Sisaldab näiteks tellimusega kaasnevate dokumentide loetelu, müügitingimust, kindlustustingimuste iseloomustust, ohtlike kaupade puhul veose käitlemisinstruktsioone, lähtemaad ja akreditiivi kasutamise tingimusi. Dokument vastab ÜRO kaubandusdokumentide standarditele (UN *layout key*). Enamikule andmeelementidest eelneb neljakohaline märgend, mis kergendab keeleprobleemide puhul lahtri identifitseerimist ja võimaldab FFI-d kasutada EDI andmevahetuses. FFI ei too kaasa lepingu osapoolte kohustuste ja vastutuse muutumist ja **on üksnes vajaliku informatsiooni edastamise vahend keerulistes transpordiahelates opereerivatele ettevõtjatele**

ja nende töötajatele. FIATA soovitab rahvuslikel ekspedeerijate assotsiatsioonidel välja töötada FFI arvutimakett, mida assotsiatsiooni liikmed saavad ise trükkida (lisades oma ettevõtte andmed). Ekspedeerija annab kliendile FFI-blanketi, mille see täielikult täidetuna tagastab ja ekspedeerija on valmis tellimust täitma.

Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid

1. Documents and Forms of FIATA.
2. FIATA Glossarium-Transport and Forwarding Terms.
3. FIATA Code of Abbreviation.
4. FIATA Model Correspondents' Agreement.

Raamatud

1. Ain Eidast. **Inglise-Eesti meretranspordi kommertsterminite leksikon**. Eesti Mereakadeemia. Tallinn, 2009.
2. Jüri Suursoo. **Tarneahela haldamine**. II osa. Tallinna Tehnikakõrgkool, 2013.
3. FIATA **Legal Handbook on Forwarding** by Peter Jones. Fourth edition 2008
4. **The Law of Freight Forwarding** by Prof. Emeritus Jan Ramberg.
5. **The Law of Transport Operators in International Trade** by Prof. Emeritus Jan Ramberg.
6. Cheong Yun Wan, Thomas Sim. **Multimodal Transport.** The Singapore Logistics Association, 2006.
7. Rachel Henwood, Tan Tee Hwa. **Seafreight Forwarding** The Singapore Logistics Association, 2006.

Tagasi sisukorda

8. Arveldamine ja abinõud tasude väljanõudmisel

Kati Nõuakas (8.1–8.6)
Jüri Suursoo (8.7–8.8)

Teemad

- Rahavoogude juhtimine
- Krediidilepingud
- Faktooring ja õigus maksete omastamiseks
- Vaidlustatud arved
- POD
- Tasaarvlemine
- Rakendatavad seadusandlikud vahendid nõude sissenõudmiseks

8.1. Rahavoogude juhtimine

Raamatupidamuslikult mõistetakse raha all eelkõige raha kassas ja arvelduskontodel. Rahavoo mõiste tuleneb ingliskeelsest terminist *cash flow* ja selle otsetõlkest eesti keelde. Tõlkes läheb aga mõiste sisu osaliselt kaduma, seetõttu oleks täpsem kasutada mõistet „rahakäive". Eesti raamatupidamise seadus defineerib raha liikumise ettevõttes siiski rahavoona, seepärast on käesolevas alapeatükis kasutatud mõisteid „rahavoog" ja „rahavoogude aruanne". Lugejale informatsiooniks on lisatud, et teistes väljaannetes võib olla kasutusel ka mõiste „rahakäive" ja aruande nimetusena „rahakäibe aruanne". Juhtimine tähendab eesmärgi poole suunatud tegevusplaani ja vajalike ressursside tagamist selleks, et jõuda ettevõtte soovitud sihini. Iga ettevõtte eesmärk on oma omanike jõukuse kasvatamine ehk kasumi teenimine. Rahavoog tähendab raha liikumist ettevõttes, rahavood jaotatakse lähtuvalt nende omadustest. Seega võib rahavoogude juhtimise võtta olemuslikult kokku üsna lihtsalt, s.o ettevõttesse sissetuleva ja väljamineva raha juhtimine eesmärgi saavutamiseks. Iga ettevõtte tegevus peaks toetama põhieesmärki ehk omanike jõukuse kasvatamist.

Rahavood on eelkõige kassapõhised ning ka rahavoogude aruanne on kassapõhine, kajastades raha laekumisi ja kasutamisi. Rahavoogude juhtimisega on enamasti kimpus ettevõtted, kellel puudub ülevaade oma rahavoogudest, kes on sõltuvad ühest suurest kliendist ja puudulik rahajuhtimine viib sellised ettevõtted sageli makseraskusteni. Makseraskused omakorda võivad tähendada klientide kaotust ja ettevõtte pankrotistumist. Seda kõike aga on võimalik vältida, kui ettevõte peab korrektset arvestust rahavoogude kujunemise üle, oskab seada raha liikumise ettevõttes vastavusse püstitatud eesmärkidega ning vajadusel kiiresti reageerides leida võimalikult tõhusaid lahendusi.

Selleks, et midagi ettevõttes juhtida, tuleb esmalt teada selle olemust ja kujunemist. Eelnevalt sai nimetatud, et rahavoogude üle peetakse arvestust kassapõhiselt ehk hetkel, kui toimub raha liikumine ettevõttes ehk täpsemalt öeldes rahakäive. Rahavood jaotatakse Eesti raamatupidamise seadusest ja rahavoogude aruande koostamisest lähtuvalt kolme gruppi.

1. Äritegevuse rahavood, mis tulenevad ettevõtte peamisest tegevusest ja muudest lisategevustest ning neist peab saama ettevõte oma peamise sissetuleku. Näiteks raha laekumine müügist, tarnijatele kaupade ja teenuste eest tasumine, töötasude maksmine, maksude maksmine jne. Siinjuures jagunevad rahavood ettevõttesse sissetulevateks ja väljuvateks. Raha laekumine müügist on ettevõttesse sissetulev rahavoog, töötasude maksmine aga väljaminev rahavoog.
2. Investeerimistegevuse rahavood, milleks loetakse põhivarade ja teiste investeeringute tegemist ning ka antavaid laene. Näiteks põhivara ost ja müük, väärtpaberite ost ja müük, saadud intressid jne.
3. Finantseerimistegevuse rahavood, mis hõlmavad tegevusi, mille tulemusel muutub omakapital ja võetud laenude suurus ning struktuur. Näiteks laenude saamine, aktsiate emiteerimine, dividendide maksmine, laenude tagasimaksed jne.

Täpsem jaotus on kajastatud tabelis 8.1, kus rahavood on jaotatud sissetuleku ja väljamakse põhiselt.

Tabel 8.1. Tehingute liigitamine rahavoogude aruandes

Põhitegevuse rahakäive (rahavood põhitegevusest)	
Raha sissetulek (laekumised)	**Raha väljaminek (väljamaksed)**
• Kaupade müügist ja teenuste osutamisest (k.a ettemaksed). • Saadud intressidest. • Saadud dividendidest. • Saadud õppe- ja liikmemaksudest. • Maksude tagastamisest. • Tagastusena tarnijatelt. • Kindlustussummade laekumisest. • Võidetud kohtuasjadest. • Donatsioonidest.	• Tarnijatele materjali, toorme ja kaupade eest tasumisel (k.a ettemaksed). • Teenuste eest tasumisel. • Töötajatele palkade ja lisatasude maksmisel. • Intresside maksmisel. • Kindlustusmakseteks. • Maksude tasumisel. • Reklaamimaksetele. • Kasutusrendimaksetele. • Trahvideks. • Kaotatud kohtuasjade tõttu. • Õppe- ja liikmemaksude tasumiseks. • Auditeerimiseks. • Heategevusannetusteks.
Investeerimistegevuse rahakäive (rahavood investeerimistegevusest)	
Raha sissetulek (laekumised)	**Raha väljaminek (väljamaksed)**
• Materiaalse ja immateriaalse põhivara müügist. • Teiste ettevõtete aktsiate ja võlakirjade müügist. • Teistele ettevõtetele antud laenude põhisummade tagasimaksmisest. • Futuurlepingutest, otsevahetuslepingutest ja vastulaenudest. • Kapitaalrendi maksetena (põhisumma ainult). • Äriüksuse müügist.	• Põhivara soetamisel. • Arenduskulutustest tingimusel, et need kapitaliseeritakse. • Teiste ettevõtete aktsiate ja võlakirjade soetamisel. • Teistele ettevõtetele laenude andmisel. • Futuurlepingute, vastulaenude järgi tasumisel. • Tütarfirmaks mõeldud ettevõtte soetamisel.
Finantseerimistegevuse rahakäive (rahavood finantseerimistegevusest)	
Raha sissetulek (laekumine)	**Raha väljaminek (väljamaksed)**
• Oma aktsiate esmamüügist. • Võlakirjade emiteerimisest. • Veksli vastu. • Laenude võtmisest. • Tagasiostetud oma aktsiate müügist.	• Dividendide maksmisel. • Oma aktsiate ja pikaajaliste võlakirjade tagasiostmisel. • Võetud laenude põhisummade tagasimaksmisel. • Kapitaalrendilepingu järgse võlakohustuse põhisumma tasumisel rentniku poolt. • Oma aktsiate ja võlakirjade trükkimiskulude tasumisel.

Allikas: Alver, J., Alver, L. Finantsarvestus.

Tabelist on näha, et rahavoogude juhtimise alustamiseks tuleb teada rahavoogude olemust ja kujunemist ning jaotust. Tuleb teada konkreetse raha laekumise või väljamakse tekkekohta

ettevõttes, et saaks seda prognoosida ja vajadusel muutma hakata. Rahavoogude juhtimine on vajalik eelkõige selleks, et ettevõttel oleks tagatud igapäevaste majandustehingute tegemiseks vajalik ressursside hulk ning ei tekiks võlgu tarnijate, töötajate, riigi või muude koostööpartnerite ees. Võlad omakorda tähendavad intressi- või viivisekohustust ja nende maksmine moodustab ettevõtte jaoks väljamineku.

Rahavood kajastatakse jooksvas finantsarvestuses ja nende põhjal koostatakse rahavoogude aruanne, mille põhjal on võimalik anda hinnang minevikus tekkinud rahavoogudele ning sellest lähtuvalt prognoosida tulevikusuundumusi ja vajalikke tegevusi raha liikumise paremaks korraldamiseks. Rahavoogude aruande tõlgendamine annab võimaluse näha möödunud aasta tulemusi ja nendest tulenevalt saame teha uue majandusaasta või pikema perioodi prognoose.

Järgnevalt on esitatud rahavoogude aruande tõlgendamise näide. Esmased tulemused on koondatud tabelisse 8.2.

Tabel 8.2. Rahavoogude tõlgendamine

	Äritegevus	**Investeerimistegevus**	**Finantseerimistegevus**
1	positiivne	negatiivne	positiivne
2	positiivne	positiivne	negatiivne
3	positiivne	negatiivne	negatiivne
4	negatiivne	positiivne	positiivne
5	negatiivne	negatiivne	positiivne

Allikas: Raamatupidaja.ee. Rahavoogude koostamine ja selle abivahendid.

Tabeli **esimene rida** kajastab positiivseid rahavoogusid äritegevusest, negatiivseid rahavoogusid investeerimistegevusest ja positiivseid rahavoogusid finantseerimistegevusest. See näitab, et ettevõte kasutab äritegevusest saadud raha ja lisafinantseeringuid saadud laenudest või omanikelt oma tegevuse laiendamiseks, investeerimiseks.

Teine rida kajastab positiivseid rahavoogusid äritegevusest, positiivseid rahavoogusid investeerimistegevusest ja negatiivseid rahavoogusid finantseerimisetegevusest. See näitab, et ettevõte kasutab äritegevusest saadud raha ja investeeringutest saadud raha (nt põhivarade müügist) laenude tasumiseks või omanikele väljamaksete tegemiseks).

Kolmas rida kajastab positiivseid rahavoogusid äritegevusest, negatiivseid rahavoogusid investeerimistegevusest ja negatiivseid rahavoogusid finantseerimistegevusest. See näitab, et ettevõte kasutab äritegevusest saadud raha oma äritegevuse laiendamiseks ja omanikele väljamaksete tegemiseks või laenude tagastamiseks.

Neljas rida kajastab negatiivset rahavoogu äritegevusest, positiivset rahavoogu investeerimistegevusest ja positiivset rahavoogu finantseerimistegevusest. See näitab, et ettevõttel on probleeme äritegevusest laekuva rahaga, raha saadakse vara või investeeringute müügist ja nendelt teenitud tulust ning uutest laenudest või finantseeringutest omanikelt.

Viies näide kajastab negatiivset rahavoogu äritegevusest, negatiivset rahavoogu investeerimistegevusest ja positiivset rahavoogu finantseerimistegevusest. See näitab, et ettevõttel on probleeme äritegevusest laekuva rahaga, samas laiendatakse ettevõtet, soetatakse investeeringuid, seda uute laenude võtmise või omanikelt saadud finantseerimise arvelt.

Näidete selgitused on väga üldised ja loomulikult tuleb vaadata ettevõtte rahavoogude koosseisu täpsemalt. Seega võib öelda, et analüüsides rahavoogude aruannet, tuleb eriti põhjalikult tegeleda põhitegevuse rahavoogude uurimisega, seda seepärast, et just põhitegevuse rahavood annavad peamise osa ettevõtte sissetulekutest. See on kasulik nii juhtidele, investoritele kui ka laenuandjatele, sest näitab ära ettevõtte maksevõime (likviidsuse ja likviidsete varade olemasolu). Kiireks kasvuks vajatakse ka suuri väljaminevaid rahavooge. Rahavoogude juhtimine tagab nende ressursside olemasolu ja suured väljaminevad rahavood kajastuvad ka rahavoogude aruandes.

Investeerimistegevuse hindamisel tuleb jälgida eelkõige seda, et ulatuslikud väljaminekud põhivara soetamiseks võivad tähendada ettevõtte jaoks küll hetkelist kahjumit või kasuminäitajate vähenemist, kuid tulevikuperspektiivis näitab see ettevõtte tegevuse laiendamist ja müügitulu prognoositavat kasvu. Sage põhivara müük võib tähendada aga ettevõtte jätkusuutlikkuse langust. Investeerimistegevuse rahavoogude planeerimise ja juhtimise juures tuleks lisaks koostada investeeringuprojekti tasuvusanalüüs.

Investeeringuprojekti tasuvuse hindamiseks koostatakse tasuvusanalüüs, milles kajastatakse prognoositavad rahavood, mis projekt endaga ettevõtte jaoks kaasa toob ning väljaminekud, mis projekti ja igapäevategevusega kaasnevad. Niiviisi juurdekasvulisi ja väljaminevaid rahavooge planeerides, on võimalik hinnata, kui suure kasumini/kahjumini võib projekti teostades jõuda ning milline on projekti tasuvusaeg (ehk see aeg, mille jooksul projekt ennast ära tasub ja kasumit tootma hakkab). Nii mõnigi esmapilgul tõhus investeering ei pruugi seda olla. Sellepärast on mõistlik teada, millised rahavood investeeringuga kaasnevad ja seejärel saab hinnata, kas investeering on mõistlik või mitte. Investeeringuprojektide puhul räägime eelkõige investeerimisest põhivarade soetamisse.

Lisandunud rahavoog on rahasumma, mis saadakse investeerimise tulemusena (nt täiendava tootmisliini käivitamine) saadud täiendava toodangu/teenuse müügist. Lisandunud rahavood arvutatakse perioodilisuse põhimõttest lähtuvalt (nt aasta). Lisandunud rahavoo alusel saab läbi viia investeerimisprojektide efektiivsuse hindamise juhul, kui on tegemist investeeringu tulemusena alustatava äritegevusega, kus eelarveline või tegelik rahavoog ongi mõistetav lisandunud rahavoona või lisandunud rahavoog on eraldatav üldisest äritegevuse rahavoost. Seetõttu on lisandunud rahavool investeerimisprojektide hindamisel üks puudus, mis tuleb arvesse siis, kui investeering on seotud juba olemasoleva äritegevusega ja lisandunud rahavoog sulandub äritegevuse üldise rahavoo sisse ja seda ei ole võimalik eraldi välja tuua.

Järgnevalt on esitatud põhipunktid, mida tuleb silmas pidada rahavoogude analüüsimisel.

Põhitegevusega seotud rahavoogude analüüsimisel tuleks arvestada, et rahatagastused defektseid kaupu ostnud kliendile viitavad kvaliteediprobleemidele. Trahvide ja kaotatud kohtuprotsessidega seotud väljaminekud näitavad ettevõtte kehva juhtimist. Võidetud kohtuprotsessi tulemusel laekunud raha on aga juhuslik sissetulek, mis peaks analüüsimisest üldse välja jääma. Kassa- ja tekkepõhise kasumi suur erinevus viitab arvestuspõhimõtete olulisele mõjule kasumiaruande koostamisel. Seega on iga rahavoo puhul vajalik teada ettevõtte tehingute toimumise tausta ning alles seejärel saab anda hinnanguid ja rahavooge juhtida.

Investeerimistegevuse rahavoogude analüüsimisel tuleb arvestada, et materiaalse põhivara soetamine viitab firma laienemisele ja müügikäibe tõenäolisele suurenemisele tulevasel perioodil. Tasuks analüüsida, milliseid varasid on soetatud (on need universaalsed või spetsiifilised). Spetsiifilise põhivara soetamine tähendab ka suurt investeerimisriski. Põhivara müük asenduseta ehk uut põhivara soetamata võib tähendada ettevõtte tegevuse vähenemist. Tuleb hinnata, kas probleem on ettevõtte tasandil või majandussektoris tervikuna. Teistesse ettevõtetesse tehtud investeeringud tähendavad riskide hajutamist. Investeeringute vähenemine võib viidata ka juhtkonna pessimismile ja ettevõtte paigalseisule.

Finantseerimistegevuse rahavoogude analüüsimisel tuleks hinnata ettevõtte võimekust finantseerida end lihtaktsiate emiteerimise abil (investoreid kaasates). See näitab, et investorid on optimistlikud ettevõtte edasise käekäigu suhtes, olukord on hea märk ka kaasfinantseerijatele. Pikaajaliste kohustuste vähenemine tähendab väiksemat riski laenuandjatele ja seega ka laenude edasist lihtsamat kättesaadavust.

Rahavoogude juhtimise kokkuvõttena võib öelda, et iga juhtimistegevus sõltub eesmärgist, mille poole ettevõte parasjagu püüdleb. Kui on kehtestatud konkreetne eesmärk, siis kogu finantstegevus, k.a rahavoogude juhtimine peaksid olema abitegevused selle saavutamiseks. Rahavoogude juhtimisel tuleb teada nende tekkemehhanisme ettevõttes ja firma eripärasid. Ulatuslikud muutused

ei teki iseenesest, iga muudatus rahavoogudes on kaudselt juhtimisotsuste tulemus ja mõjutab ettevõtte tulevikusuundumusi.

8.2. Krediidilepingud

Võlaõigusseaduse § 401 kohaselt on krediidileping leping, millega üks isik (krediidiandja) kohustub andma teise isiku (krediidisaaja) käsutusse rahasumma (krediit), krediidisaaja aga kohustub krediidi kasutamise eest maksma tasu ja lepingu lõppemisel krediidi tagasi maksma. Krediidilepingu esemeks võib olla ka tasuline maksetähtpäeva edasilükkamine, liising või muu abi finantseerimisel.

Krediidilepingule kohaldatakse VÕSi § 401 lõike 3 kohaselt laenulepingu kohta sätestatud ulatuses, milles konkreetset võlasuhet reguleerivate normidega ei ole teisiti ette nähtud. Krediidilepingu mõiste on laiem kui laenulepingu mõiste, sinna alla on hõlmatud kõik sellised lepingud, mis kujutavad endast tasulise (intressi maksmise kohustus) krediidi andmist teisele isikule. Krediidilepingu mõistega ei ole hõlmatud tasuta laenulepingud, st sellised laenulepingud, milles laenusaaja intressi maksmise kohustust ei ole ette nähtud. Krediidilepingu kui üldmõiste sätestamise eesmärk on laenulepingu sätete kohaldamine kõigile krediidilepingutele üldosana.

Seega võib krediidilepingut pidada seadusest tulenevalt laenulepinguks. Laenu kui võõrvahendi kasutamise eest tuleb maksta tasu ehk intressi. Intressimakse suurus sõltub lepingust, krediidivõtja maksevõimest ja muudest finantsnäitajatest. Krediiditehingud võivad toimuda ettevõtte ja kommertspankade vahel, aga ka kahe ettevõtte vahel. Krediidi juhtimist ettevõttes nimetatakse debitoorse võlgnevuse juhtimiseks.

Krediidi ehk debitoorse võla juhtimise puhul tegeletakse ettevõttes eelkõige ostjatelt laekumata arvetega. Debitoorseks võlaks nimetatakse ostjatelt laekumata arveid. See tekib juhul, kui ostjale pakutakse võimalust tasuda kauba või teenuse eest hiljem, teatud maksetähtajaga väljastatud arve järgi. Sisuliselt on see ajutiselt firma võlgnike käes olev raha, mille laekumist ettevõte ootab. Bilansis kajastatud debitoorse võla summa sisaldab nii positiivset kui ka negatiivset sõnumit. Asja positiivne külg on see, et on oodata raha laekumist. Negatiivne külg on aga see, et kunagi ei saa kindel olla, kas kogu raha siiski ka laekub.

Üldiselt on raha laekumine palju suurem pärast seda, kui klientidele on nende võlgnevust meelde tuletatud. Uskumatu, aga väga paljudes ettevõtetes ei tegeleta võlgade sissenõudmisega piisavalt sageli. Samas on teada, et firmades makstakse arveid eeskätt just nendele tarnijatele, kellel on tugev krediidi jälgimine ja kus võlglastega pidevalt tegeletakse. Mida sagedamini võlglastega tegeletakse, seda parem ja see tagab ka arvete õigeaegsema tasumise.

Krediidi andmine ja maksetähtajaga arve väljastamine kliendile tähendab usaldust kahe ettevõtte vahel. Tänapäeval sõltuvad paljud majandustehingud ettevõtete omavahelistest suhetest ja eelnevatest kogemustest. Infot ettevõtte maksevõime kohta saab majandusaasta aruandest ning Krediidiinfost. Lähtuvalt saadud andmetest ja nende tõlgendamisest tuleks ettevõttel koostada oma krediidipoliitika. Riskide vähendamiseks on võimalik arvetele märkida ka viivisemäär.

Seadus lubab võlausaldajal nõuda võlgnikult kohustusega viivitamise korral viivist. Viivist võib nõuda kohustuse sissenõutavaks muutumisest kuni kohase täitmiseni. Näiteks võib teenusepakkuja arvestada viivist kuni arve maksmiseni, kui tellija ei maksa ettenähtud tähtajaks oma arvet ära. Lepingupooled võivad viivise suuruse kokku leppida lepingus, kuid kui kokkulepe puudub, kohaldatakse seadusest tulenevat viivisemäära.

Tihti on kokkulepitud ja seadusest tuleneva viivisemäära vahe mitmekordne. Praktikas esineb juhtumeid, kus lepingupoolel puuduvad tõendid kokkulepitud viivisemäära osas või seda on raske tõendada. Näiteks on lepingud sõlmitud suuliselt või puudub kokkulepe viivise suuruse kohta sootuks. Sellisel juhul on levinud käitumisviisiks, et arvele lisatakse ikkagi viivis ja arve esitanu arvab, et kokkulepe on olemas ja toetub sellele, kuid kohtute hinnangul lepingupoolte vahel kokkulepe puudub. Mõnikord kajastatakse alles kordusarvel viivist, kui võlgnik arvete tasumisega viivitab.

Ostjatelt laekumata arvete analüüsimiseks ja hindamiseks on mõistlik rakendada järgmisi samme.

1. Koostada aruanne ostjate võlgnevuse analüüsimiseks, et näha, kas ja kui palju laekumised hilinevad.
2. Analüüsida klientide tasumise kiirust, milleks saab kasutada punktis 1 nimetatud aruannet.
3. Leida ostjalt laekumata arvete ja müügikäibe suhe. See võimaldab jälgida ostjatelt laekumata arvete mahu suurenemist ja hinnata ettevõtte krediidijuhtimise tõhusust.
4. Leida raha keskmine laekumisperiood, mis näitab päevades klientide maksedistsipliini ehk kui kiiresti kliendid tasuvad.
5. Leida debitoorse võlgnevuse käibesagedus, mis näitab kordades, mitu korda aastas ringleb firma debitoorne võlgnevus, kui kiiresti firma arved laekuvad.

Sellise analüüsi põhjal on võimalik leida üles kitsaskohad ehk see, millised ettevõtted jäävad pidevalt ja pikaajaliselt arvete tasumisega hiljaks. Samuti saab seejärel hinnata meetmete rakendamise vajalikkust klientide suhtes ja kujundada oma ettevõtte krediidipoliitika. Iga ettevõte arvestab väljastatud arvete õigeaegse laekumisega. Kui kliendid ei tasu oma arveid tähtaegadel, võib tekkida ka teie ettevõttel oma arvete tasumisega probleeme. Sisuliselt ollakse klientidega, kes pidevalt maksetähtaegadest kinni ei pea, n-ö kinnises ringis.

Kui krediidilepingut käsitleda laenulepinguna, siis enne sellise lepingu sõlmimist tuleb ettevõttel hinnata oma võimekust laenu teenindada ja laenumakseid tasuda. Seda siis ettevõtte kui laenusaaja seisukohast lähtuvalt. Laenu võivad ettevõtetele anda kommertspangad, füüsilised ja juriidilised isikud. Ka omaniku laen ettevõttele ei ole keelatud. Seejuures võib eraisik ettevõttele anda laenu ka intressimääraga 0%.

Laenude puhul tuleb eristada lühi- ja pikaajalisi laene. Lühiajalised laenud kuuluvad tagasimaksmisele 12 kuu jooksul alates bilansipäevast. Lühiajalised pangalaenud (ekspluatatsioonilaenud) tagavad käibevara ringkäigu katkematuse. Tänu neile kaetakse püsiv, hooajaline või ajutine ajavahemik kaupade (teenuste) tootmis- ja müügitsükli vahel. Näiteks on üheks selliseks võimaluseks arvelduskrediit ehk panga poolt kliendile antud võimalus jääda arvelduskonto saldoga miinusesse, st saada laenu. Üldjuhul ei piirata arvelduskrediidi kasutamist kindla otstarbega, vaid klient võib arvelduslaenu võtta alati, kui tekib mingil põhjusel käibekapitali puudus. Pank ei anna krediidilimiiti piiramatult, vaid kliendile avatakse kindel krediidilimiit, mis harilikult ei ületa 30–60% firma viimaste kuude keskmisest käibest.

Teiseks levinumaks lühiajalise laenu võimaluseks on käibekapitali laen, mille abil finantseeritakse täiendavalt käibekapitali ja mis antakse kindlaks otstarbeks. Käibekapitali laenu tagasimakse toimub enamasti müügist laekuva raha arvelt. Seega katab see lühiajalise laekumistest tingitud puudujäägi. Näiteks pangad käsitlevad käibekapitalilaenu ettevõtte rahavoo paremaks juhtimiseks mõeldud ettevõtmisena. Laen sobib käibekapitali finantseerimiseks uue tegevussuuna käivitamisel, sesoonsusest tingitud ühekordse suurema kaubapartii sisseostmisel või tellimuse täitmisel tekkiva lühiajalise kapitalivajaduse suurenemisel. Käibekapitalilaenu võimaldavad pangad ka nn sildlaenuna, st et Teie ettevõte laenab kindla tulevikus toimuva laekumise vastu (nt vara müügist saadav raha).

Kokkuvõtvalt on esitatud küsimused, millele ettevõttes krediidipoliitikat luues vastata tuleks.

1. Millised on ettevõtte krediidimüügi eesmärgid?
2. Kes vastutavad krediidipoliitika erinevate osade eest (juhataja, müügijuht, kliendihaldur, raamatupidaja)?
3. Millised on lepingute tingimused (maksetähtaeg, krediidilimiit, sanktsioonid jm)?
4. Kuidas on korraldatud kliendi krediidivõime hindamiseks vajaliku info hankimine (krediiditaotlusega, ostetakse Krediidiinfost)?
5. Kuidas on korraldatud klientide krediidivõime hindamine?
6. Kuidas on korraldatud klientide registreerimine ja lepingute sõlmimine (lepingute vormistamine, lisadokumendid)?

7. Kuidas on korraldatud krediidiklientide haldamine?
8. Kuidas on korraldatud arvete tasumise meeldetuletamine viivitajatele?
9. Millistel tingimustel lõpetatakse kauba tarnimine?
10. Kuidas lahendatakse vaidlused?
11. Millistel tingimustel ja kuidas lepingud lõpetatakse?

Vastused neile küsimustele annavad ülevaate ettevõtte krediidipoliitikast ja selle kehtestamisest. Mida täpsemalt teab ettevõte oma eesmärke ja tulevikuplaane, seda täpsemalt saab juhtida ka olevikuprotsesse ning sh kujundada krediidipoliitikat. Tänapäeva ärikeskkonnas on krediidimüügita väga raske konkurentsis püsida. Krediidimüügi kasutamine võimaldab ettevõttel käibemahtude suurendamist, kaudselt ühiku hinna vähendamist ja usaldusel põhineva lojaalsussuhte tugevdamist kliendiga. Krediidist on saanud kogu turundustsükli peamine osa.

Seejuures on eraldi krediidipoliitika teema krediidid teenuste turul teenuse pakkuja ja teenuse osutaja vahel. Teenuste puhul ei saa rääkida kauba kättesaamisest ja füüsilisest kaubaliikumisest. Siin on muu hulgas oluliseks teemaks teenuse osutamise lõpetatuks hindamine. Teenuse osutamise puhul tuleb krediiditingimustes kokku leppida nii nagu igal muulgi juhul, kuid keerulisemaks teeb olukorra nn praagi hindamine. Kui kauba puhul on olemas kindlad nõuded ja rikutud kauba saab müüjale tagastada, siis teenuse kvaliteeti on juba mõnevõrra keerulisem määrata. Seega on siinkohal konkreetsed lepingud ja fikseeritud nõuded isegi mõnevõrra olulisemad.

Nagu ka eespool mainitud, on igal krediidil oma piirid, seda nimetatakse **krediidilimiidiks**. Teenuste osutamise puhul on krediidilimiit rahasumma piir, mille täitumiseni on kliendil õigus teenust saada. Kui arvestusperioodil ei osutata teenuseid krediidilimiidi ulatuses, siis üldjuhul saab klient perioodi lõppedes arve koos maksetähtajaga. Kui maksetähtajani on veel aega, saab klient teenuseid veel kuni limiidi täitumiseni tarbida. Krediidilimiidi täitudes võidakse kliendile teenuse osutamist või kauba väljastamist piirata seni, kuni klient on teinud rahalise sissemakse teenuse osutaja arvelduskontole.

Seega sõltub teenuse osutamisel ja ka kauba soetamisel krediiditingimustes palju määratud limiitidest, maksetähtaegadest, viivistest ja muudest partnerite omavahelistest kokkulepetest. Krediidilimiidi määramine sõltub osaliselt küll partnerite omavahelistest kokkulepetest ja eelnevatest kogemustest, kuid krediidiandja hindab klienti eelkõige ka tema finantsseisundi alusel. Finants-majanduslike näitajate põhjal määratakse krediidilimiit ja maksetähtajad. Teenuste puhul määratakse krediidilepingutes ära ka see, millisel hetkel loetakse teenus osutatuks ja/või arvestatakse tasu teenuse osutamise eest.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et krediidiriskide juhtimine ja hiljem arvete sissenõudmine ei ole kerge ülesanne ning nõuab reeglina eriharidusega spetsialisti tööd. Kas tegeleda sellega ise või osta teenuseid sisse, jääb iga firma enda otsustada, kuid krediidimüük tuleb ettevõttes korraldada nii, et oleks kindlustatud raha stabiilne laekumine ja säiliksid väärtuslikud kliendisuhted.

8.3. Faktooring ja õigus maksete omastamiseks

Faktooring on püsiv lepinguline suhe faktooringufirma ehk faktoori ja kaupade või teenuste müüja vahel, mille kohaselt faktoor finantseerib müüja käibekapitali müügiarvete diskonteerimise vormis. Tänapäeval hõlmab faktooringu kompleksteenus järgmisi elemente.

1. Müüja müügiarvete ostmist ja diskonteerimist.
2. Müügiarvete haldamist (laekumiste jälgimist, suhtlemist ostjatega) ja rahaliste nõudeõiguste kogumist ostjatelt.
3. Müüjafirma krediidi- ja välisvaluutariski maandamist.

Faktooringut kasutatakse raha laekumise kiirendamiseks. Faktooring on üks pangalaenu alternatiive, mille abil ettevõtted saavad katta oma lühiajalist finantseerimisvajadust. Faktooringu puhul müüb ettevõte oma klientide tasumata arved, mille maksetähtaeg ei ole veel saabunud,

kolmandale isikule, keda, nagu eespool öeldud, nimetatakse faktooriks. Faktoor võib olla pank või tema tütarfirma, kus suur osa faktooringtehingute turust on spetsialiseerunud finantsettevõtete käes.

Eestis tegelevad faktooringuga nii pangad, nende tütarettevõtted (eelkõige liisingufirmad) kui ka muud ettevõtted, millel on palju vaba raha ning head finantseerimisvõimalused. Faktooring on olnud Eestis kasutusel suhteliselt lühikest aega ja seetõttu pole ta leidnud väga laialdast kasutust, kuid faktooringu kasutajate arv Eestis aina kasvab.

Eestis pakutakse peaaegu kõiki faktooringu liike, kuid mõned faktooringu liigid on oma uudsuse tõttu üsna vähe levinud. Eelkõige kasutatakse regressiõigusega faktooringut, mis säilitab müüja vastutuse panga ees ostjate kvaliteedi üle ning sunnib müüjat tähelepanelikult jälgima oma ostjate maksevõimet ja tausta.

Tabelis 8.3 on esitatud faktooringu plussid ja miinused. Nagu igal asjal, on ka faktooringul positiivsed ja negatiivsed punktid, millega tuleks koostöölepingu sõlmimisel arvestada.

Tabel 8.3. Faktooringu plussid ja miinused

Plussid	Miinused
• Võimaldab saada kiiret ja paindlikku käibevahendite krediiti, kusjuures klientide krediteerimine ei toimu ettevõtte omavahenditega. • Saab taotleda ka ettevõte, millel ei ole arvelduskrediidi või laenu taotlemiseks piisavalt tagatisi. • Parandab maksedistsipliini. • Võimaldab pakkuda pikemaid maksetähtaegu. • Parandab likviidsust. • Võimaldab saada ostjate krediidikõlblikkuse hinnangut. • Lihtsustab rahavoogude planeerimist. • Suurendab müügimahtu. • Suureneb kontroll deebitoride üle. • Müüja saab tasuda kohe hankijatele. • Müüja saab pühendada rohkem aega oma põhitegevusele. • Vähenevad müüja administreerimiskulud. • Faktooring ei kajastu võlgnevusena ettevõtte bilansis.	• Valdav osa lepingutest sõlmitakse regressiõigusega, st faktooril on õigus ostja tasumata arved kliendile tagasi müüa. • Faktooring on tavalisest pangalaenust kallim. • Kui müügiarve keskmine väärtus on madal, kujuneb faktooring väga kalliks. • Ostja ja müüja ei tohi olla ema-tütarettevõtte suhtes. • Eksportfaktooringu puhul võib müüja kanda kahju valuutakursside muutuste tõttu. • Faktooringut ei saa kasutada kõikide kaupade ja teenuste liikide puhul.

Allikas: Raudsepp, V. Finantsjuhtimise alused. Ettevõtte rahandus.

Faktooringu peamised kasutajad on:
1) kiirelt kasvavad ettevõtted;
2) piiratud laenuvõimalustega ettevõtted (tagatiste puudumine);
3) ettevõtted, mille debitoorne võlgnevus moodustab olulise osa varadest;
4) hooajalise müügitegevusega ettevõtted;
5) suurprojektide teostajad;
6) ettevõtted, mille jaoks maksetähtaeg on oluline müügiargument.

Faktooringu liigid on kajastatud järgmises tabelis.

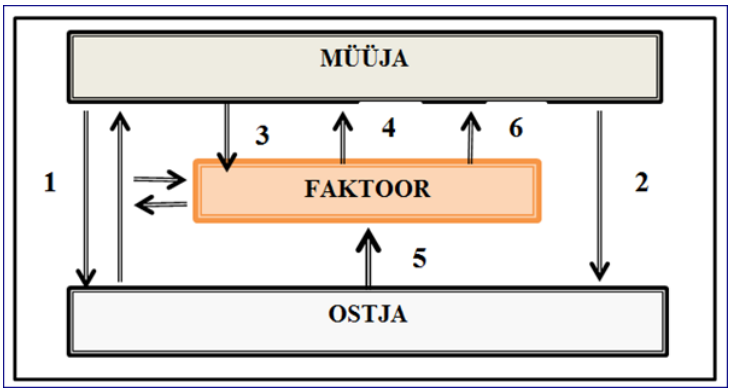
Tabel 8.4. Faktooringu liigid

Faktooringu liik	Iseloomustus
Avalik faktooring	Ostjat informeeritakse, et müüja kasutab faktooringut ja määratakse faktoorile makse tegemise reeglid.
Varjatud faktooring	Ostjat ei informeerita, et müüja kasutab faktooringut. Tavaliselt on tegemist vaid müügiarvete diskonteerimisega.
Kogumisfaktooring	Sisaldab vaid arvete kogumist, mitte finantseerimist faktoori poolt.
Maksufaktooring	Tegemist on tasutuma käibemaksu finantseerimisega, mis tähendab, et eksportöör esitab maksuametile käibemaksudeklaratsiooni käibemaksu tagastamiseks. Vastavalt tagastatavale summale võimaldatakse kohe raha kasutamist. Faktooringufirma saab raha tagasi otse maksuametilt.
Regressita faktooring	Müügiarved müüakse faktoorile nii, et omandiõigus läheb üle. Kui ostja osutub maksejõuetuks, ei ole faktooril õigust varem üle kantud summat tagasi küsida.
Regressiga faktooring	Faktooril on õigus müüa nõue müüjale tagasi, kui ostja ettenähtud päeval faktoorile arvet ei tasu.

Allikas: Kõomägi, M. Ärirahandus.

Joonisel 8.1 on kajastatud faktooringuprotsess, milles numbrite tähendus on järgmine.

1. Kolmepoolse kokkuleppe sõlmimine müüja, ostja ja faktoori vahel, vastavalt millele kohustub ostja maksma aktsepteeritud arvete alusel otse faktoorile.
2. Kaupade/teenuste müük ja müügiarve saatmine ostjale ja kinnituse võtmine selle aktsepteerimise kohta.
3. Müügiarve loovutamine faktoorile aktsepteerimiseks ja faktoorimiseks.
4. Faktoor tasub müüjafirmale nõudeõiguse eest osaliselt (tavaliselt 70–95%).
5. Maksetähtaja saabumisel tasub ostja otse faktoorile.
6. Faktoor tasub müüjale omandatud nõude eest lõplikult (5–30%).



Joonis 8.1. Faktooringuprotsess (Allikas: Kõomägi, M. Ärirahandus)

Lisaks eespool esitatud joonisele on järgmisena lisatud joonis, mis kajastab konkreetse Eesti faktooringupakkuja faktooringuprotsessi.

Joonis 8.2. Faktooringuprotsessi näidis ühes Eesti faktooringuettevõttes
(Allikas: http://sveafinance.ee/faktooring/)

Kahelt esitatud jooniselt on näha, et faktooringuprotsess sõltub kolmest osapoolest ja kehtestatud lepingutingimustest. Samas on faktooring võimalus hajutada riske ja saavutada õigeaegselt vajalik rahavoog. Teenus on vajalik ettevõtetele, kes sõltuvad oluliselt laekumistest ja kelle põhitegevuse jaoks tähendab klientide makseviivitus olulisi puudujääke. Selleks, et tagada pidev käibevahendite olemasolu, oleks mõistlik kasutada faktooringut.

8.4. Vaidlustatud arved

Maksukohustuslane on kohustatud väljastama kauba võõrandamise või teenuse osutamise korral arve seitsme kalendripäeva jooksul, alates päevast, mil kaup ostjale lähetati või kättesaadavaks tehti või teenust osutati. Pikaajaliste teenuste ja regulaarselt võõrandatavate kaupade või regulaarselt osutatavate teenuste korral tuleb arve väljastada seitsme kalendripäeva jooksul KMSi (käibemaksuseadus) § 11 lõikes 4 nimetatud maksustamisperioodi viimasest päevast.

Kui käive tekib kauba või teenuse eest osalisel või täielikul makse laekumisel, tuleb arve väljastada seitsme kalendripäeva jooksul, alates kauba või teenuse eest osalise või täieliku makse laekumise päevast (KMS § 37 lg 2). Kui üldjuhul on kohustus väljastada arve seitsme kalendripäeva jooksul käibe tekkimisest, siis kauba liidusisese käibe korral ning KMS § 10 lg 4 p 9 nimetatud teenuse osutamisel teise liikmesriigi maksukohustuslasele või piiratud maksukohustuslasele võib esitada arve kauba lähetamisele või kättesaadavaks tegemise või teenuse osutamise kuule järgneva kalendrikuu 15. kuupäevaks (KMS § 37 lg 2^1).

KMS § 37 nõuetele vastavat arvet ei pea väljastama kauba võõrandamisel või teenuse osutamisel füüsilisele isikule isiklikuks otstarbeks, v.a kaugmüügi, uue transpordivahendi võõrandamise ja liiduvälise riigi füüsilisele isikule müüdava kauba ekspordina käsitamise korral (*tax-free* müügi puhul). Maksukohustuslase või välisriigi maksukohustuslase asemel võib arve väljastada ka kauba soetaja või teenuse saaja. Seda, et ostja arve väljastab, peab müüja aktsepteerima, kuna arve tähtajalise väljastamise tagab alati müüja.

Näiteks võib müüja kokkulepitud tähtaja jooksul ostja väljastatud ja müüjale edastatud arve kinnitada aktsepteerimise märgiks oma allkirjaga, kuigi allkiri ei ole kohustuslik arve rekvisiit. Või on kokku lepitud ajaline periood, mille jooksul on müüjal võimalik väljastatud arvet vaidlustada ja pärast mida loetakse arve aktsepteerituks. Selleks, et vähendada müügiarvete vaidlustamise riski, tuleb esitatud arve vormistust ja tehingu õigsust eelnevalt kontrollida.

Näiteks peab teenuse tellija veenduma, et teenus, mille eest ta hiljem kliendile müügiarve esitab, on reaalselt toimunud ja olemas on ka sellekohased tõendusdokumendid (nt saatelehed, millel on olemas nii vedaja kui ka vastuvõtja kinnitus). Valesti vormistatud arved on õigustühised ja kliendil on õigus need vaidlustada. Vaidlustatud arvete puhul tuleb jõuda omavahelisele kokkuleppele, kas

arve vormistatakse ümber või tühistatakse. Omavahelisele kokkuleppele mittejõudmise korral on võimalik arvete vaidlustamiseks pöörduda kohtu poole.

Üldiselt ei vaidlusta ettevõtted arveid, mille vormistusel on eksitud. Vaidlustatakse pigem arveid, mille sisu ei vasta tegelikkusele. Vormilt korrektsel algdokumendil peavad raamatupidamise seaduse kohaselt olema järgmised rekvisiidid:
1) dokumendi nimetus ja number;
2) koostamise kuupäev;
3) tehingu majanduslik sisu;
4) tehingu arvnäitajad (kogus, hind, summa);
5) tehingu osapoolte nimed;
6) tehingu osapoolte asu- või elukoha aadressid;
7) majandustehingut kirjendavat raamatupidamiskohustuslast esindava isiku allkiri (allkirjad), mis kinnitab (kinnitavad) majandustehingu toimumist;
8) vastava raamatupidamiskirjendi järjekorranumber.

Väljasaadetud arvele ei märgita rekvisiitidest punkti number 8. Vastava raamatupidamiskirjendi järjekorranumber kajastatakse oma ettevõtte finantsarvestuses. Kui dokumendil puudub aga mõni teine nimetatud rekvisiitidest, võib saaja selle vaidlustada. See pole aga praktikas eriti levinud.

Vaidlustatud arved võivad muutuda ka ebatõenäoliselt laekuvateks. Laekumise tõenäosuse hindamine käib küll suures osas ettevõtte nn kõhutunde põhjal. Ebatõenäoliselt laekuvad summad määratakse hinnanguliselt möödunud perioodide kogemustele tuginedes arvestusperioodi lõpus. Ka vaidlustatud arved võib hinnata ebatõenäoliselt laekuvateks, kui osapooled omavahelisele kokkuleppele ei jõua.

Ebatõenäoliselt laekuvate summade suurust on võimalik hinnata järgmiselt.
1. Määrata ebatõenäoliselt laekuvate summade osatähtsus krediitmüügitulus.
2. Määrata ebatõenäoliselt laekuvate summade osatähtsus ostjate tasumata summade lõppjäägis.
3. Koostada aegumisprotokoll.

Seega kaasneb krediitmüügiga mõnikord olukord, kus mõned ostjad ei tasu saadud kaupade eest, olgu siis põhjuseks nende maksevõimetus või nõude/arve vaidlustamine. Arve vaidlustamisel ei suuda osapooled jõuda kokkuleppele ja arve esitajal tekib ebatõenäoliselt laekuv nõue. Nõue kantakse esitaja kulusse, mis ei tähenda aga seda, et tasumata summat enam edasi ei nõuta. Sissenõudmisega tuleb tegeleda, vaidlustatud arvete puhul vajadusel ka kohtuotsust oodates.

8.5. Tasumine kättetoimetamisel (POD, COD)

Lühend POD tuleneb ingliskeelsest väljendist *payment on delivery*, mis tähendab kauba eest tasumist kättetoimetamisel. Kasutatakse ka lühendit COD ehk *cash on delivery*. Need kaks mõistet on sisult üsna sarnased. Lunamakse nõudmine kuulub ekspedeerimisteenuste hulka. Kui ostja ei tasu kauba eest kättetoimetamisel, tagastatakse kaup müüjale. Müüja seisukohast tähendab see esmalt kauba väljastamist ja kohaletoimetajale edastamist, kuid teisalt, kui ostja kauba eest ei tasu, ka kauba tagasipaigutamist.

Toiming on laialdasel kasutusel näiteks e-kaubanduse puhul, kus kauba eest tasutakse siis, kui sellele n-ö järele minnakse. Kauba eest saab tasuda otse pakiautomaadi makserakenduses või kullerile. Näiteks tellides e-poest kaupa ja selle toimetab kohale DPD-kuller, on võimalik tasuda kauba eest kohaletoimetajale (kas sularahas või kaardimaksena).

Eestis on see maksevõimalus üsna kiiresti arenev. Näiteks 2015. a **jaekaubanduse ja teenustesektori kliente ja teenusepakkujaid ühendaval Makselahenduste otsustajafoorumil tunnistati parimaks lahenduseks Itella SmartPOSTi kullerteenuse rakendus**. Arenduse eesmärk oli luua ettevõtte kulleritele nutitelefoni ja juhtmevaba makselahenduse abil töövahend pakkide üleandmiseks ja lunamakse kogumiseks.

Sisuliselt väljastab müüja arve koos kaubaga ja arve tasumine toimub kauba kättesaamisel. Selline meetod on müüja seisukohast üsna kasulik, sest ei teki eespool kirjeldatud maksetähtaegadest tulenevaid riske või mittelaekuvaid arveid. Teisalt on aga oht, et klient ei tasu kauba eest ja saadab selle tagasi. See tähendab müüjale aga täiendavat kulu kauba uuesti ladustamisel.

8.6. Tasaarveldamine

Kui kaks isikut (tasaarvestuse pooled) on kohustatud maksma teineteisele rahasumma või täitma muu samaliigilise kohustuse, võib kumbki pool (tasaarvestav pool) oma nõude teise poole nõudega tasaarvestada, kui tasaarvestaval poolel on õigus oma kohustus täita ja teiselt poolelt nõuda tema kohustuse täitmist.

Tasaarvestuse tulemusena lõpevad tasaarvestuse poolte nõuded kattuvas ulatuses ajast, mil neid võis tasaarvestada, kui pooled ei lepi kokku teisiti. Eri vääringutes väljendatud rahalisi nõudeid võib tasaarvestada vahetuskursiga, mis arvestatakse tasaarvestamise päeva seisuga tasaarvestava poole tegevuskohas, selle puudumisel aga elu- või asukohas. Tasaarvestamine ei ole lubatud, kui vahetuskursid ei ole turul vabalt kujunenud. Tasaarvestus toimub avalduse tegemisega teisele poolele. Tingimuslikult või tähtaja määramisega tehtud avaldus on tühine.

Kirjeldatust tuleneb seega, et juhul, kui kaks ettevõtet on üksteisele võlgu, on mõistlik kaaluda nõuete vastastikust tasaarvestamist. Nõuete tasaarvestamine on vastastikuste rahaliste kohustuste olemasolu korral otstarbekas, kuna see aitab vältida raha n-ö edasi-tagasi kandmist. Lisaks on nõuete tasaarvestamine kasulik juhul, kui üks pooltest ei ole oma kohustuse täitmisest huvitatud ja hoiab sellest pahatahtlikult kõrvale. Sellisel juhul on ühel poolel ohtlik täita oma kohustus ja võlgnevus tasuda, kuna ei ole teada, kas tal õnnestub hiljem teiselt poolelt ka oma raha kätte saada. Pärast tasaarvestuse tegemist on nõuded aga kattuvas osas lõppenud ja kummalgi poolel ei ole enam alust võlgnevust sisse nõuda.

Seaduse kohaselt ei saa tasaarvestada näiteks järgmisi nõudeid (VÕS).

1. Ülalpidamise nõuet, tervise kahjustamise või surma põhjustamisega tekitatud kahju hüvitamise nõuet, samuti teise poole kahju õigusvastasest ja tahtlikust tekitamisest tulenevat nõuet, mis teisel poolel on tasaarvestava poole vastu.
2. Teise poole nõuet, millele seadusest tulenevalt ei saa pöörata sissenõuet (täitemenetluse seadustiku kohaselt on sissenõude pööramine välistatud näiteks teatud osale sissetulekust).
3. Teise poole nõuet, mille tasaarvestamine seadusest tulenevalt ei ole lubatud.

Tasaarvestuse näitena võib ette kujutada teoreetilist olukorda, kus kaks ettevõtjat (X ja Y) omavad erinevaid nägemusi tasaarvestuse soovist. Pooled on esitanud teineteisele arved, X-i maksetähtaeg on 60 päeva, Y-l 7 päeva. Y ehk pool, kes peab arve tasuma seitsme päeva jooksul, omab eelduslikult suuremat huvi tasaarveldamiseks, X aga sooviks pigem raha saada ja sel moel mõnda aega käibevahendeid omada (X saab Y poolt arve tasumisel rahas 53 päeva oma ettevõtluse tarbeks käibevahenditena rahalisi vahendeid kasutada, sest alles 53 päeva hiljem tekib X-le, hüpoteetiliselt tasaarveldamist soovijale arve tasumise kohustus). X aga kaotaks sellise võimaluse, kui esineks tasaarvestuse ühepoolse teavitamise vastuvaidlematu aktsepteerimise kohustus. Kui aga pooltevaheline pädevate isikute tasaarvelduskokkulepe oleks sõlmitud, eksisteeriks vastastikuste nõuete ja kohustuste tasaarveldamiseks ning vastavate raamatupidamiskannete konteerimiseks mõlema poole tahteavaldus ja seeläbi alusdokument. Seega taandub tasaarvestuse tehingute olemus siiski omavaheliste kokkulepete sõlmimisele ja osapoolte teineteise õigesti mõistmisele.

8.6.1. Aegumistähtaja kohaldamine tasaarveldamises olevatele nõuetele

Aeg-ajalt tuleb ettevõtluses ette olukordi, kus ettevõtja jätab oma õigused enne aegumistähtaega kasutamata. Üldjuhul arvatakse, et nõue kaotab pärast aegumist väärtuse, aga aegunud nõude abil saab end teatud juhtudel teise poole nõuete eest kaitsta. Aegumine ei tähenda nõude lõppemist. See annab teisele poolele õiguse esitada vastuväide, mida kohus kohaldab vaid siis, kui kostja sellele tugineb. Nõue ise on kehtiv. Nõue koostööpartneri vastu võib olla aegunud, kuid äripartneri nõue

teie vastu mitte. Kokkulepitud tasu aegumistähtaeg algab selle sissenõutavaks muutumise või arve esitamisega kalendriaasta lõpul. Ettevõtjal on parem ülevaade aegumistähtajast – kõik ühel aastal väljastatud arved aeguvad ühel ajal.

Võlgnik, kellele ei ole makstud, võib keelduda oma kohustuste täitmisest seni, kuni võlausaldaja ei ole talle tehtud töö eest tasunud, tasumist taganud või seda kinnitanud. Seega saab võlgnik võlausaldajat sundida, sest keeldub vastasel juhul ka oma kohustuste täitmisest. Tuleb vaid arvestada seadusest tulenevaid kohustuse täitmisest keeldumisele seatud piiranguid. Mõnikord jäävad arved sisse nõudmata, sest sellega kaasnevad kulud ja vaev oleksid liiga suured või on mõni arve lihtsalt kahe silma vahele jäänud. Kui aga äripartner hiljem oma nõuetega lagedale tuleb, oleks mõistlik oma aegunud nõuded üle vaadata ja kontrollida, kas nende abil saaks end veel kaitsta.

Tasaarvestamise puhul võib ettevõttes rääkida ka maksude tasaarvestamisest. Maksukohustuse rahalisel täitmisel ja tasaarvestamisel lähtutakse MKSi paragrahvi 105 lg-s 6 sätestatud järjekorrast, mille kohaselt tagastusnõuet saab pantida ja arestida, kuid seda ei ole võimalik loovutada. Tagastusnõue rahuldatakse 30 päeva jooksul selle esitamisest.

Tasaarvestuse puhul on maksumaksjal õigus valida, kas nõuda enammakstud summa tagasi või see tasaarveldada muude maksuseadusest tulenevate kohustustega. Peale Maksu- ja Tolliameti ühinemist on tegu ühe halduriga ja antud piires saab tasaarveldusi teha (nt tõlgitasu, trahv või muu võlg). Tasaarveldamise objektideks on kõik maksuseadusest tulenevad kohustused. Näide: kui tulumaksu on makstud rohkem ja samas on isik saanud trahvi, ei saa seda tasaarveldada, kuna trahv ei tulene maksuseadusest.

Aegumisest saab maksuseadustest tulenevalt rääkida järgmiste punktide põhjal.
1. Üldjuhul on aegumise tähtaeg kolm aastat, nt tagastusnõue.
2. Kui tegemist on tahtliku mittetasumise või kinnipidamisega, on aegumistähtaeg kuus aastat.
3. Kui ei ole deklaratsiooni esitamise kohustust, on aegumistähtaeg üks aasta (nt maamaks – ei ole vaja deklaratsiooni esitada).
4. Maksuvõla sundtäitmine aegub viie aastaga. Aegumise arvestus algab maksukohustuse täitmise kuupäevale järgneva aasta 1. jaanuarist. Kui maksuhaldur teeb antud kohustuse osas mingeid toiminguid, algab aegumistähtaja arvestus uuesti nende toimingute lõppemisest.

Kui aegumistähtajad on saabunud, pole maksuvõlga enam võimalik sisse nõuda. Vastutuskohustus ei lõpe maksukohustuse lõppemisega, kuid peale maksukohustuse lõppemist nõutakse maksuvõlg sisse tsiviilhagiga.

8.7. Rakendatavad seaduslikud vahendid nõude sissenõudmiseks

Jüri Suursoo

Sissenõuete realiseerimiseks on erinevaid võimalusi.

Rakendatavad seadusandlikud vahendid, mis tulenevad riikide seadustest (Eesti puhul võlaõigusseadus), siia alla kuulub pretensioonide esitamise kord ja kohtualluvus. Lepingus määratakse kindlaks, millise riigi seadusandlust konkreetse tehingu korral rakendatakse ja kus toimub kohtupidamine. Seega määratakse ka nõude sissenõudmise reeglistik.

8.7.1. Eesti õigusruumis rakendatavad võimalused

Lähtutakse tsiviilkohtumenetluse võimalustest: tsiviilkohtumenetluse seadustik (lühend – TsMS)[155]

8.7.1.1. Maksekäsu kiirmenetlus

Tegemist on **hagita kohtumenetlusega**, mis võimaldab hagimenetlusest kiiremini (kohtuistungita) ja väiksemate kuludega saada võlga väljamõistvat kohtulahendit rahalistes nõuetes, mille suurus ei tohi ületada 6400 eurot. Saab rakendada üksnes lepingulistest suhetest tulenevate nõuete korral.

[155] https://www.riigiteataja.ee/akt/102022016008?leiaKehtiv

Nõude sisus saab kajastada nii põhi- kui ka kõrvalnõudeid, kusjuures kõrvalnõuded ei tohi ületada põhinõuet. Taotlused lahendamiseks saab esitada üksnes elektroonselt[156] „**E-toimik"** keskkonnas ehk veebipõhises infosüsteemis, mis võimaldab menetlusosalistel ja nende esindajatel osaleda tsiviil-, haldus-, kriminaal- ja väärteomenetluses elektrooniliselt. E-toimiku kaudu on võimalik esitada menetlejale dokumente ja jälgida menetluse käiku. Ligipääs on tagatud üksnes nendele menetlustele ja andmetele, millega isik on seotud.

Maksekäsu kiirmenetlust reguleerib TsMSi peatükk 49 ja asju lahendab Pärnu Maakohtu Haapsalu kohtumaja. Vastavalt seadusele tuleb võlausaldajal esitada avaldus, mis peab vastama järgmistele nõuetele.

§ 482. Maksekäsu kiirmenetluse avaldus
(1)Maksekäsu kiirmenetluse avaldus peab sisaldama vähemalt järgmisi andmeid:
1) ***poolte** ja nende esindajate **andmed**;*
2) *kohtu andmed, kuhu avaldus esitatakse;*
3) ***nõutav rahasumma**, kusjuures **eraldi tuleb märkida põhinõue ja kõrvalnõuded**, viivise arvestamise korral viivise määr ja arvestamise kestus;*
4) ***nõude aluseks olevate asjaolude lühikirjeldus**;*
5) ***tõendite lühikirjeldus**, mida avaldaja saaks kasutada oma nõude tõendamiseks hagimenetluses;*
6) ***kinnitus, et nõue on sissenõutav ega sõltu vastastikuse kohustuse täitmisest** või et vastastikune kohustus on täidetud;*
6^1) *kinnitus, **et avaldaja on esitanud andmed ausalt oma parimate teadmiste kohaselt** ja on teadlik, et tahtlik valeandmete esitamine kohtule võib kaasa tuua kriminaalvastutuse.*

8.7.1.2. Vahekohtumenetlus

Vahekohtumenetlust reguleerib 14. osa peatükid 70–79 §-des 712–758. Vahekohtu kokkulepe on poolte kokkulepe anda vahekohtu lahendada nende vahel tekkinud või tekkida võivast kindlaksmääratud lepingulisest (ka lepinguvälisest) suhtest tulenev vaidlus. Pooled lepivad kokku vahekohtunike arvu. Kokkuleppe puudumise korral lahendavad vaidluse kolm vahekohtunikku. Pooled võivad kokku leppida **vahekohtuniku kvalifikatsiooninõuetes**, seega on tavapärane, et vahekohtu menetlus toimub ekspertide vahel, kus jõutakse kokkuleppele lahendamise võimalustes või kus otsustavaks saab enamiku ekspertide arusaam kaasusest. Hagi sisu kirjeldatakse analoogselt järgmises alapunktis näidatule. Tegemist on kiire lahenduse saamise võimalusega.

8.7.1.3. Hagimenetlus

Aluseks on TsMSi 10. osa. Hagi esitamisel peab jälgima tähtaegu, mis on kirjeldatud erinevaid logistilisi tegevusi reguleerivates õigusaktides. Hagi peab sisaldama järgmisi andmeid.

§ 363. Hagiavalduse sisu
(1)Hagiavalduses märgitakse lisaks menetlusdokumentide muudele andmetele:
1) *hageja selgelt väljendatud nõue (hagi ese);*
2) *hagi aluseks olevad faktilised asjaolud (hagi alus);*
3) *tõendid, mis kinnitavad hagi aluseks olevaid asjaolusid, viidates konkreetselt, millist asjaolu millise tõendiga tõendada soovitakse;*
4) *kas hageja on nõus asja kirjaliku menetlemisega või soovib asja läbivaatamist kohtuistungil;*
5) *hagihind, kui hagi ei ole suunatud kindla rahasumma maksmisele.*

Hagi menetlemisel on võimalik lihtsustatud menetlused nagu kirjalik või lihtmenetlus. Maakohtu kohtulahend on edasikaevatav ringkonnakohtusse, erandjuhtudel ka riigikohtusse (riigikohus tavapäraselt ei anna menetlusluba tavapäraste tsiviilasjade korral). Mitmeastmelisuse tõttu on hagimenetlus aeganõudev ja ka kohtukulude tõttu kallis protsess.

[156] https://www.e-toimik.ee/

8.7.2. Tehingutes Euroopa Liidu isikutega

Lähtutakse Euroopa Liidu piiriüleste tsiviilkohtumenetluste juhendist[157], mis baseerub ühenduse õigusaktidele ja annab järgmised võimalused (vt pt 8.7.3.1–8.7.3.4).

8.7.2.1. Euroopa maksekäsumenetlus

Juhul, kui tegemist on vaidlustamata rahalise nõudega, saab rakendada **Euroopa maksekäsumenetlusega (määrus 1896/2006)**[158] antud võimalust. Sissenõude vormistamiseks tuleb täita standardsel vormil nõudeavaldus, mis on saadaval kõigis ELi ametlikes keeltes viites näidatud internetiaadressil. Nõue esitatakse võlgniku asukohamaa kohtuorganite kaudu (elektroonselt).

8.7.2.2. Euroopa täitekorraldus

Euroopa täitekorraldus (määrus 805/2004) on tõend, mis lisatakse liikmesriigi kohtuotsusele, kohtulahendile või ametlikule juriidilisele dokumendile ning mis võimaldab pöörata korraldus täitmisele teises liikmesriigis.

8.7.2.3. Euroopa väikeste kohtuvaidluste menetlus

Euroopa väiksemate kohtuvaidluste menetlus (määrus 861/2007). Kõnealust menetlust kasutatakse kuni 2000 euro suuruste piiriüleste nõuete puhul (v.a intressid). Tegemist on üldjuhul kirjaliku menetlusega, mis põhineb standardvormil[159], mis tuleb täita ja millele kostja võib vastata.

8.7.2.4. Rahvusvahelise kaubanduskoja arbitraažireeglite järgne menetlus

Lähtuvalt **rahvusvahelise kaubanduskoja arbitraažireeglitele**[160] lepinguosaliste poolt kokkulepitud riigi kaubanduskoja arbitraažikohtus.

Eesti Kaubandus-Tööstuskoja Arbitraažikohus[161] on alaliselt tegutsev vahekohus ja lahendab eraõigussuhetest, sh ka **väliskaubandus- ja muudest rahvusvahelistest majandussuhetest tulenevaid vaidlusi**. Vaidluste lahendamisel lähtutakse Eesti Kaubandus-Tööstuskoja Arbitraažikohtu reglemendist. Arbitraažikohtu otsust on **lihtne välisriikides täitmisele pöörata** (kõikides New Yorgi 1958. a konventsiooniga liitunud maades); Eestis tehtud vahekohtu otsust on kerge täita välisriikides. Arbitraažikohtu otsuse täitmisele pööramiseks välisriigis tuleb esitada taotlus kohtuotsuse tunnustamiseks ja täitmisele pööramiseks vastava välisriigi riiklikku kohtusse. Kohus kontrollib protsessinormide täitmist ja täidetava kohtuotsuse vastavust selles riigis kehtivale seadusele. Eesti Kaubandus-Tööstuskoja Arbitraažikohtu otsus on täidetav kõikides riikides, kes on ühinenud 1958. a New Yorgi Konventsiooniga (neid riike on 01.02.2012. a seisuga 142). Eestis tehtud riikliku kohtu otsuseid ei saa üldjuhul sama lihtsalt täitmisele pöörata välisriikides. Riiklike kohtute otsuste täitmisele pööramine välisriigis sõltub sellest, kas vaadeldava riigiga on Eesti sõlminud riikidevahelise õigusabi kokkuleppe. Arbitraažikohtu otsus jõustub tegemise hetkest, seega on tegemise hetkest alates täitmisele pööratav (otsusega võib kohe minna kohtutäituri juurde ja alustada täitemenetlusega).

8.7.3. Pandiõigus

Pant on piiratud asjaõigus, mille alusel isikul, kelle kasuks pant on seatud, on **õigus pandiga tagatud nõude rahuldamisele panditud vara arvel, kui nõuet ei ole koheselt täidetud**. (Asjaõigusseadus)[162]. **Seega** on pandi puhul tegemist materiaalsete tagatistega (väärtpaberid, vallas-

[157] http://ec.europa.eu/civiljustice/publications/docs/guide_litiges_civils_transfrontaliers_et.pdf
[158] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1896/2006, 12. detsember 2006, millega luuakse Euroopa maksekäsumenetlus: https://e-justice.europa.eu/content_european_payment_order_forms-156-et.do
[159] https://e-justice.europa.eu/content_european_payment_order_forms-156-et.do
[160] Rules of Arbitration of the International Chamber of Commerce In force as from 1 January 2012: http://www.iccwbo.org/products-and-services/arbitration-and-adr/arbitration/icc-rules-of-arbitration/
[161] Andmed: http://www.koda.ee/teenused/arbitraazikohus-2/
[162] Asjaõigusseadus – vastu võetud 09.06.1993 jõustus 01.12.1993. https://www.riigiteataja.ee/akt/130062015041?leiaKehtiv

või kinnisasjad), mis seatakse ühe lepingupartneri poolt teise osapoole (pandipidaja) kasuks. Pandi seadmist reguleerib asjaõigusseaduse (AÕS) 8. osa. Oma olemuselt on asjaõigusseadus imperatiivne õigusakt. Pandid võivad olla järgmised.

- **Vallaspant** on vallasvarale seatud pant.
- **Käsipant** on vallaspant, mille puhul panditud asi antakse üle pandipidaja valdusse. Kuni aastani 2003 oli eraldi kirjeldatud veel **kinnipidamisõigus**, mis oli seaduslikult võlausaldaja valdusse sattunud võlgniku vallasasja(de) (nt veetavad või ladustatavad kaubad) ja väärtpaberite (nt konossemendid BL, FBL või laokirjad) mittetagastamine kuni nõude rahuldamiseni. Selline võimalus on olemas veel mitmes riigis.
- **Registerpant** on vallaspant, mille puhul panditud asi jääb pantija valdusse ja pant registreeritakse seaduses ettenähtud korras.
- **Kinnispant** – kui kinnisvarale on seatud pant, ka **tagatishüpoteek**, kui sellega tagatakse teatav nõue (Eesti seaduste kohaselt registreeritakse Kinnistusameti registris).

Pandiõiguse rakendamine selle eri vormides ekspediitori, laopidaja, tolliagendi või veondusfirma poolt ja kasuks on kajastamist leidnud kõigis rahvusvahelistes konventsioonides, enamikus rahvuslikes seadusandlikes aktides ja tavaõiguse kokkulepetes. Eesti tingimustes on kõige otstarbekam lähtuda käsipanti reguleerivatest sätetest. See tähendab, et logistikafirma/ekspediitor võtab tema käsutuses oleva kauba (vallasasja) või kauba saatedokumendi oma valdusesse (lähtuvalt AÕSi §-st 281) ja teatab pandi seadmisest kaubaomanikule, kehtestades tähtaja võlgnevuse tasumiseks. Peale tähtaja täitumist tekib pandipidajal (vastavalt AÕSi §-le 292) **müügiõigus**, millest tuleb teatada kaubaomanikule üks kuu ette (AÕS § 293) ja mida võib lühendada kauba eriomaduste (võimalik riknemine jne) tõttu. Panditud ese tuleb müüa avalikul enampakkumisel ja saadud rahast saab pandipidaja rahuldada oma nõude koos ladustamise ja müügikuludega. Pärast müügikulude tasumist ja pandipidaja nõude rahuldamist tagastatakse ülejäänud raha kaubaomanikule (pantijale).

8.7.3.1. Kinnipidamis- ja pandiõigus ELEA ÜT 2015 kohaselt

Võtame vaatluse alla kolm eraldi lõiku:

- *§ 14 Ekspedeerijal on õigus **kinni pidada** ja pantida tema kontrolli all olevat kaupa, mis on kõigi kaubaga seotud kulutuste – kaasa arvatud veotasu ja ladustamiskulude ning kõikide muude maksete tagatiseks, millised tellija peab ELEA ÜT §-s 3[163] nimetatud kohustustest tulenevalt maksma.*

Kinnipidamisõigus on ekspedeerijale kõige lihtsam ja käepärasem viis oma rahaliste nõudmiste esitamiseks ja see nõuab vastaspoole kiiret reageerimist. See õigus põhineb üksnes lepinguvabaduse põhimõtetel. Asjaõigusseadus välistas selle termini pandiõiguse raames kasutamise 2003. a.

- *Kui kaup läheb kaotsi või hävineb, on ekspedeerijal samasugune õigus saada hüvitist, mida maksab kindlustusettevõte, vedaja või keegi teine isik.*

Nimetatud lõik saab kehtida üksnes juhul, kui **ekspedeerija on lepingu osapool** ehk lepinguline vedaja. Vahendajana ei figureeri ta lepingus ja tema nõue ei kajastu kaubaga seonduvalt.

- ***Kui ekspedeerijale ei ole makstavat summat tähtajal tasutud, on tal õigus korraldada sobival viisil sellise** hulga kaupade müük, millest saadav raha katab talle lisaks tasude ja kulutuste eest võlgnetava summale ka **kogu saamata jäänud tulu**. Ekspedeerija teeb tellijale **võimaluse korral** kauba müümiseks tarvitusele võetavad abinõud **võimalikult aegsasti teatavaks**.*

Alati tuleb endale aru anda mõiste „**võimaluse korral**" rakendatavusest, teatamatajätmine võib tuua (ja tavapäraselt ka toob) täiendavaid mittemõistmisi, samuti ka edasisi nõudeid ja hagisid. Parem on teatamatajätmine unustada ja leida igal juhul teatamise võimalus.

[163] § 3 käsitleb ekspedeerimislepingut.

Soovitatavad kirjanduslikud ja muud abimaterjalid

1. Alver, J.; Alver, L. Finantsarvestus. Deebet, 2009. 507 lk.
2. Arhipov, V. Maksundus II osa. Tallinn, 2014.
3. Arvel kajastatava viivise siduvus võlgnikule. Lauspartners.ee, http://www.lauspartners.ee/162est.html.
4. Ettevõtte krediidipoliitika korraldamine. Jaan Kurvet. Majandus24.postimees.ee, http://majandus24.postimees.ee/762294/ettevotte-krediidipoliitika-korraldamine.
5. Faktooring. Danskebank.ee: https://www.danskebank.ee/et/13170.html.
6. Investeeringute planeerimine ja investeerimisprojektide efektiivsuse hindamine. Ettevotlusope.weebly.com, http://ettevotlusope.weebly.com/822-investeeringute-planeerimine-ja-investeerimisprojektide-efektiivsuse-hindamine.html.
7. Kas tasaarvestamiseks peab olema vastaspoole nõusolek? Raamatupidaja.ee, http://www.raamatupidaja.ee/arvamused/2011/10/14/kas-tasaarvestamiseks-peab-olema-vastaspoole-nousolek.
8. Kõomägi, M., Ärirahandus. Tartu Ülikooli Kirjastus, 2006. 276 lk.
9. Käibekapitalilaen. Krediidipank.ee: http://www.krediidipank.ee/ariklient/laen-ja-liising/luhiajalised-laenud/index.html.
10. Laenu- ja krediidilepingu kommentaar. Äripäev. Aripaev.ee: http://www.aripaev.ee/temp/online/kasiraamat/SLEP.pdf.
11. Millal on nõuete tasaarvestamine lubatud? Raamatupidaja.ee: http://www.raamatupidaja.ee/arvamused/2010/06/29/millal-ei-ole-nouete-tasaarvestamine-lubatud.
12. Millistele küsimustele peab ettevõtte krediidipoliitika vastama? Krediidiinfo.ee: http://www.krediidiinfo.ee/index.php?m=249.
13. Raamatupidamise seadus. Riigiteataja.ee: https://www.riigiteataja.ee/akt/113032014050?leiaKehtiv
14. Rahavoogude aruande koostamine ja selle abivahendid. Raamatupidaja.ee: http://www.raamatupidaja.ee/uudised/2008/04/23/rahavoogude-aruande-koostamine-ja-selle-abivahendid.
15. Raudsepp, V. Finantsjuhtimise alused: ettevõtte rahandus. Külim, 1999. 221 lk.
16. Siilbek, S. Aegunud nõue prügikasti? Majandus24.postimees.ee: http://majandus24.postimees.ee/1053234/aegunud-noue-prugikasti.
17. Stelmak, I. Juhi ja ettevõtja raharaamat: ettevõtte finantsidest lihtsalt ja selgelt. I osa. OÜ Six Apples. 144 lk.
18. Tasaarvestus. Ettevotlusope.weebly.ee, http://ettevotlusope.weebly.com/613-tasaarvestus.html.
19. Tikk, J. Finantsarvestus. AS Pakett 2009. 293 lk.
20. Tsiviilkohtumenetluse seadustik TsMS, https://www.riigiteataja.ee/akt/102022016008?leiaKehtiv
21. Euroopa komisjoni õigus-, vabadus ja turvaküsimuste Peadirektoraat. Kokkuvõte ühenduse õigusaktidest justiitskoostöö kohta tsiviil- ja kaubandusasjades. Luxembourg. Euroopa Väljaannete Talitus 2009.
22. Asjaõigusseadus – vastu võetud 09.06.1993 [RT I 1993, 39, 590], jõustumine 01.12.1993. Viimase redaktsiooni jõustumise kp: 11.06.2015, [RT I, 30.06.2015, 41] https://www.riigiteataja.ee/akt/130062015041?leiaKehtiv

Tagasi sisukorda

9. Kindlustus

Jüri Suursoo

Teemad

- Riskide olemus
- Kindlustamine
- Varakindlustus
- Vastutuse kindlustus

9.1. Riskide olemus

Me tajume, kuidas meie ümbruses ja maailmas tervikuna toimub iga päev sündmusi, mis meid ei rõõmusta. Looduskatastroofid, põlengud, liiklusõnnetused, relvakonfliktid, streigid, vargused jne – kõik sellised sündmused põhjustavad meile majanduslikku kahju, kas otseselt või kaudselt. Meie tegevust varitsevad igat liiki ohud ja neid ohtusid nimetamegi riskideks.

Risk on mingi toimingu või ettevõtmisega kaasnev kehalise, ainelise või muu kahju tekkimise võimalus,[164] nagu väidab Eesti Entsüklopeedia. Tavaliselt teame oma tegevust planeerides riske ja riskime teadlikult. Kui võtame vastu otsuseid, siis ka arvestame meile teada oleva informatsiooni põhjal võimalike riskidega. Samas ei pruugi meie informeeritus olla piisav ning riskime põhjendamatult ja tulemuseks võivad olla suured kahjud.

Olenevalt lähtekohast ja vaatenurgast saab riske klassifitseerida ja jagada mitmeti, nii võib neid jagada **spekulatiivseteks** ja **puhasteks** riskideks. Spekulatiivsete riskide puhul võib nende võtmisel heade asjaolude kokkusattumise korral teenida tulu, puhaste riskide korral on aga tulemus alati negatiivne. Samuti võib riskifaktoreid jagada subjektiivseteks (inimfaktori poolt oluliselt mõjustatavateks, ka pahatahtlikult) ja objektiivseteks. Viimane sõltub eeskätt riskiobjekti omadustest.

Riski suuruse hindamine ja võimalike kahjude prognoosimine on raske ja tavaliselt ebatäpne, seetõttu väljendatakse eeldatavaid riske ja võimalikke kahjusid tõenäosuse kaudu. Kõik majandusprotsessid, sh ka logistilises süsteemis toimuvad protsessid, alluvad termodünaamika teisele seadusele, s.o entroopia kasvu seadusele ja seega peidavad endas riske. Eriti on riskide esinemise tõenäosus suurem dünaamilistes protsessides, kus kaup liigub ajas ja ruumis (transpordis, ladustamisel jne). Peame oma praktilises tegevuses seadma endale ülesandeks nende riskide maandamise ehk teisisõnu tegema kõik, et need ohud ja nende tekitatud kahjud oleksid minimaalsed.

Ettevõtluse seisukohast võib olulisemad riskid jagada järgmistesse gruppidesse.

1. **Ettevõtja** oma **tegevusest tulenevad** riskid[165] ehk ettevõtja vastutusalas avalduvad riskid, siia kuuluvad:
   - **tootmisprotsessi riskid**, selle käsiraamatu kontekstis logistilises ahelas osutatavate teenuste sooritamisega kaasnevad riskid;
   - **inimfaktorist tulenevad ehk personaliriskid**, sh ka lojaalsusriskid;
   - finantsriskid;
   - maineriskid jne.
2. **Integratsiooni- ehk süsteemiriskid**, s.o koostööpartnerite ja alltöövõtjate tegevusest tulenevad riskid, nagu:
   - riskid, millega kaasneb kaubavoo katkemine, kaupade kadumine ja kahjustumine;
   - kommunikatsiooni riskid: need on infovoo katkemisest, kahjustumisest või info puudulikkusest tulenevad riskid;

[164] Eesti Entsüklopeedia 8. köide, Tallinn, 1995.

[165] Selle valdkonna riske on põhjalikult kirjeldanud Jaana Liigand oma raamatus „Ettevõtte riskid, äratundmine ja maandamine", Äripäeva Kirjastus ASi väljaanne 2005. a. Kes teemast sügavamalt huvitatud on, soovitan lugeda. J.S.

- koostööpartnerite osutatavate teenuste kvaliteedist tulenevad riskid.

3. **Taustariskid**, (on leidnud kajastamist ka kui **fundamentaalsed riskid**[166]), siia hulka kuuluvad:
   - poliitilised ja seadusandlusest tulenevad riskid;
   - looduskeskkonnast tulenevad riskid;
   - sotsiaalse keskkonna riskid, nagu vargused jne.
4. **Ajafaktorist tulenevad riskid**. Ajariskid on planeeritud ajagraafikust erinev tulemus, mis seab ohtu lepinguliste kohustuste täitmise. Tavaliselt kaasnevad sellega saamata jääv kasum, leppetrahvid jne.

Käesolevas peatükis keskendume eeskätt kliendi tarneahelates esinevatele riskidele ehk kliendi logistikaprobleemide lahendamisel ettetulevatele riskidele, nagu **integratsiooni-, tausta- ja ajariskid**. Seega leiab käsitlemist valdkond, kus ettevõtja tegutseb koostöös oma lepingupartneritega. Lisaks käsitleme logistilise protsessi neid riske, mis toovad kaasa kauba kahjustumise või hävimise. Muudest ettevõtlusriskidest tuleb juttu üksnes sedavõrd, kuivõrd need haakuvad käesoleva teemaga.

9.1.1. Logistikateenuste riskikindlus ja usaldusväärsus

Süsteemi riskikindlust ehk turvalisust käsitleti peatükis 2.5 **süsteemi taastumisvõime** seisukohalt.

Usaldusväärsus on üks kaudne kvaliteedinäitaja ja põhineb tavaliselt mõõdetavatel parameetritel. Logistilise ahela kvaliteeti määratakse selle alusel, kas õige kvaliteediga õige kaup on õiges koguses õigel ajal ja võimalikult mõistlike kuludega õiges kohas. Selline viie õige printsiip on muidugi väga üldine ja selleks, et määratleda logistilise ahela usaldusväärsust, käsitleme usaldusväärsust mõjutavaid näitajaid ja need on eeskätt:

- **võimalikud kahjud** (kahjuriskid on materiaalses-, finants- ja teenustevoos esinevad riskid);
- **ajakriteeriumite hälbed** ehk ajariskid.

Mõlema usaldusväärsust mõjutava näitaja formeerumisel on oluline informatsiooni korrektsus, vastasel korral saame rääkida ka inforiskidest. Valdav osa kahjuriskidest (ka teenuste ja finantsvoos) avalduvad puuduliku informatsiooni tulemusel. Sellest tulenevalt on info edastamise ja töötlemise organisatsioonil logistilises süsteemis võtmeroll. Informatsiooni puudulikkus ei tähenda üksnes ebapiisavat või väärinformatsiooni, vaid ka tema vale ajastatust.

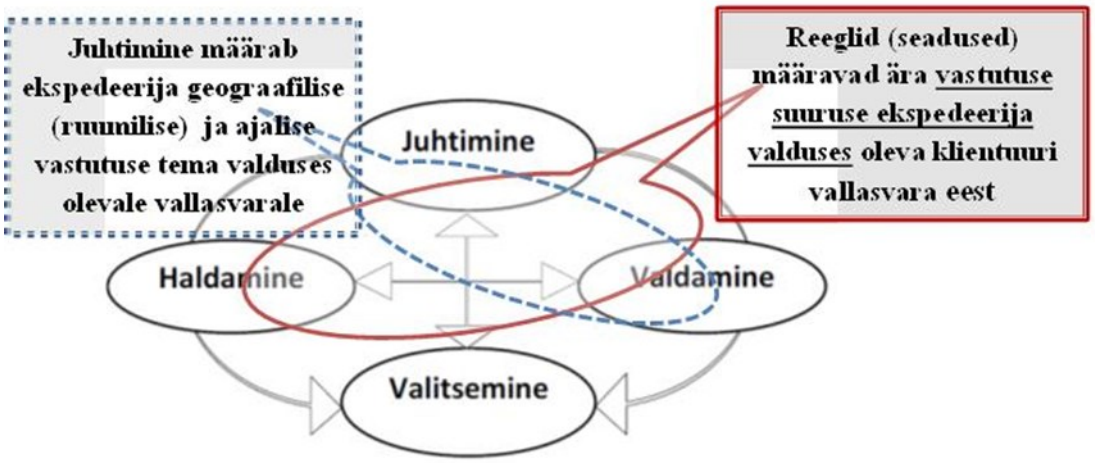
Ajarisk avaldub selles, kuivõrd teostamise aeg erineb planeeritust. Reeglina käsitatakse seda hilinemisena, kuid ka kiirem teostus võib põhjustada tõrkeid süsteemis või ahelas.

Materjali kaod ja kvaliteedi langus logistilises ahelas on materjalivoo häiremõjur, mille kaotamine või minimeerimine on süsteemi seisukohalt üks olulisemaid eesmärke. Selle eesmärgi saavutamise üks eeldusi on **logistilise ahela hoomatavus**. See tähendab, et kogu süsteemi ja ahela kohta peab olema pidev ülevaade. Siit tuleneb ka teise olulise riskigrupi vältimise vajadus.

Sellest lähtuvalt võib logistilise (süsteemi) ahela usaldusväärsust sõnastada ka kui süsteemi **riskitaluvust**. Teisalt võime seda sõnastada ka kui **võimet kanda vastutust**. Riskid iseenesest on iga süsteemi loomulik kaasnähtus, seega ei saa me muuta süsteemi riskivabaks, küll aga saame vähendada nende avaldumise sagedust ja mõju süsteemile ning tarneahelale. Seega **logistilise süsteemi või tarneahela usaldusväärsus on seotud sellega, kuivõrd ta suudab maandada neid riske ja kuivõrd ta suudab vastutada logistilistes ahelates toimuva eest.**

Kokkuvõtlikult saame väita, et **ekspedeerimisteenuste põhilised riskid avalduvad teenindatava objekti suhtes kahes lõikes ehk materiaalses ja ajalises**. Sellest tulenevalt analüüsime neid järgmiselt (vt joonist 9.1). Loomulikult esineb lisaks sellele veel palju muid mõjureid, mis avaldavad negatiivset mõju.

[166] Dr D. Blend, Kindlustus: põhimõtted ja praktika, Tallinn, 1996.



Joonis 9.1. Ekspedeerija vastutuse kujunemine tema valduses oleva kauba suhtes

9.1.2. Ajariskid tarneahelates

Aeg iseenesest ei ole mingi riskitegur. Selles kontekstis mõistame ajariski all olukorda, kus me oma tegevustega ei mahu planeeritud aja piiridesse. Näiteks, kui kaup ei jõua õigeks ajaks ettenähtud kohta ja seetõttu toob kaasa olulisi kahjusid majandustegevusele.

Millised regulatsioonid näeb ette seadusandlus ja milline on üldse transpordiaja mõiste? Seadusandlikud aktid ei reguleeri küllaldase täpsusega veoaega või seda, kui kiiresti peab kaup liikuma. Ainukesena on veoaeg normeeritav raudteevedudel SMGSi kokkuleppe põhjal. Kõigis seadusandlikes regulatsioonides on kasutusel mõiste: **mõistlik aeg** või täpsemalt **mõistlik aeg, mida kohusetundlikult vedajalt on oodata**.

Näiteks v**õlaõigusseadus § 790**. Veotähtaeg. Vedaja peab veose kohale toimetama kokkulepitud tähtaja jooksul, kokkuleppe puudumisel aga tähtaja jooksul, mida võib hoolikalt vedajalt asjaolusid arvestades **mõistlikult oodata** ja **CMR-konventsiooni artikkel 19**. Kui kaupa ei toimetatud kohale kokkulepitud tähtajaks või kui kokkulepitud tähtaja puudumise korral veo tegelik kestvus, arvestades konkreetseid asjaolusid, eriti osalist pealelaadimist või aega, mis on vajalik tavalistes oludes kauba komplekteerimiseks täieliku täislaadimiseni, ületab aja, mis peaks olema **mõistlikult** võimaldatud kohusetruule vedajale, loetakse kaup kohaletoimetatuks viivitusega. Kõige täpsemalt reguleerib veoaja mõistet ja ajalubadust EEA ÜT 2000: § 6. Ekspedeerija on kohustatud kauba kohale toimetama mõistliku aja jooksul (ajalubaduseta). Mõistliku aja kindlaksmääramise alus on kauba kohaletoimetamise eeldatav aeg, mille on ekspedeerija teinud teatavaks teenust turustades või lepingut sõlmides.

Ekspedeerija peab kauba kohale toimetama kokkulepitud ajaks (**ajalubadusega**), kui:
- on sõlmitud kirjalik kokkulepe tähtajaliseks veoks;
- kui tähtajaline kohaletoimetamine on kirjaliku pakkumise eeltingimus, millega ekspedeerija on vastu vaidlemata nõustunud;
- tähtajaline kohaletoimetamine on ette nähtud ekspedeerija kirjalikus pakkumises, millega klient on nõustunud.

9.1.2.1. Põhjused ajaparameetrite hälbimisel

a) **Puudulik info kauba kohta**. Tegemist on ühe sagedamini esineva põhjusega. Suurem osa ajariskidest on põhjustatud ebapiisavast või puudulikust informatsioonist. Siia hulka kuuluvad kas teadlikult või teadmatusest kauba massi, mahu, pakendite või pakkeühikute ja nende käitamist käsitlev teave. Sagedamini esineb seda impordi puhul tarneklauslite EXW, FCA jne kasutamisel, kus importöör vastutab transpordiprotsessi korraldamise eest.

b) **Markeeringute puudumine**. See on oluline siis, kui on tegemist kaubaga, mis moodustab ainult osa veovahendi kaubaruumist (osakoormad, väikesaadetised). Kaubad ei tohi segamini minna teiste kaupadega. Iga kaubaühik peab olema kogu transpordiprotsessi jooksul identifitseeritav, millisesse saadetisesse ta kuulub ja millisele saajale ta peab minema. Muidu juhtub, et osa kaupa ei laadita terminalis sihtkohta minevasse veovahendisse, ta kas jääb ootama, kui teda ükskord otsima hakatakse või laaditakse eksikombel valele aadressile.
c) Teiseks peab kaubal olema tema käitlemist näitav markeering. Näiteks, millises asendis peab kaup transpordiprotsessis olema, kuidas laadida jne.
d) **Vale pakend või transpordiliigile või -viisile sobimatu pakend**. See võib põhjustada ajakadusid veoprotsessil veose täiendava kinnitamise ja kontrolli tõttu, eriti kui vedu toimub tollitõkendi all.
e) **Dokumentide väär täitmine ja puudulik dokumentatsioon**. Põhjustab ajakadusid piiridel, tollis ja nõuab lisaaega dokumentide korrastamiseks. Näiteks: erinevused saatedokumentides: faktuurarvel, veokirjal ja TIR-manifestis kirjeldatud kaubakogused või spetsifikatsioon on erinev. Puuduvad vajalikud tõendid: päritolutõend, sanitaartõend või ohtlike ainete veotõend jne.
f) **Vale planeerimine**. Põhjuseks võib olla tellijapoolne valearvestus. Eeskätt on tegemist liiga optimistliku hinnanguga „mõistlikku veoaega" ja tellimus kauba veoks hilineb. Iga logistikafirma vajab teatavat ettevalmistusaega ja häire kauba liikumises on sellisel juhul väga tõenäone. Eesti transporditeenuste turul on tüüpiline, et osa tellijaid otsivad kuni viimase hetkeni hinnalt soodsaimat pakkumist, riskides oma majandustegevuse muude valdkondade arvelt. Logistikafirma valearvestus. Need on olukorrad, kus logistikafirma jätab oma kodutöö poolikuks. Esinevad rohkem ühekordsete tellimuste korral, näiteks laadimisaegade vale prognoosimine, vale marsruudivalik, liikluspiirangute mittearvestamine jne.
g) **Veondusettevõtte vale käitumine**. Siia kuulub vale marsruudivalik, autojuhi eksimused, tööaja vale planeerimine jne.
h) **Tehnilised põhjused**. Veovahendite ja laadimistehnika rikked.
i) **Ilmastikutingimused,** mis ei võimalda kinni pidada ajagraafikust.
j) **Streigid ja protestiaktsioonid**. Ei võimalda laadimist (nt sadamatööliste streigid), ei võimalda liikumist teede blokeerituse tõttu.
k) **Terrorism**. Kaasajal esinev äärmuslike vaadetega organisatsioonide esilekutsutud nähtus.
l) **Sõjad ja relvakonfliktid**.

Neist neli viimast on süsteemivälised ja nende vältimine või nende mõju pehmendamine ei ole protsessiosaliste poolt võimalik. Esimese kuue levinuma põhjuse korral on aga õigel tegutsemisel võimalik oluliselt vähendada nende esinemissagedust.

Tavapraktikas maandatakse ajariskidest tulenev eeskätt laovarudega, nn riskivaru. Sellega kaetakse nii oma kui ka partnerite tegevusest tulenevad võimalikud hälbed kaubavoos. Juhul, kui nende hälvete põhjustajaks ongi logistikafirma või vedaja, ei suuda nimetatute vastutus reeglina katta sellega kaasnevaid majanduslikke kahjusid. Juhul, kui laovarude moodustamine ei ole võimalik, näiteks projektvedude korral, kus iga tarne on unikaalne või juhul, kui laovarude loomine ei ole mõnel muul asjaolul otstarbekohane, tuleb kasutada ajalubadusega teenust ja arvestada suuremate transpordikuludega ning planeerida tarnegraafikutesse reservaeg.

Analüüsides levinumate ajaparameetrite hälbimiste põhjuseid, saame nentida kahte riskide gruppi, mille puhul võib rääkida ekspedeerija vastutusest, kas täielikult või kaudselt. Vaata tabelit.

Tabel 9.1. Ajariskide põhjuste jaotus riskigruppide vahel

Jrk nr	Riski kirjeldus	Ettevõtte majandus-tegevuse risk		Integratsiooni risk	Taustarisk			Tahtlikult tekitatud kahjud
		Tootmis-protsessi risk	Personali risk		Poliitiline risk	Loodus-keskkonna risk	Sotsiaalse keskkonna risk	
A	Puudulik info kauba kohta.	x		x				
B	Markeeringute puudumine.	x		x				
C	Vale pakend või transpordiliigile või -viisile sobimatu pakend.	x		x				
D	Dokumentide väär täitmine ja puudulik dokumentatsioon.		x	x	x			x
E	Vale planeerimine.		x	x				
F	Veondusettevõtte vale käitumine.			x				x
G	Tehnilised põhjused.			x				
H	Ilmastikutingimused.					x		
I	Streigid ja protestiaktsioonid.				x		x	x
J	Terrorism.						x	x
K	Sõjad ja relvakonfliktid.				x		x	

9.1.3. Kauba kahjustumise, hävimise või kadumise riskid

Kauba kahjustumine võib aset leida logistilise protsessi ja tarneahela igas etapis:

- ladustamisel, kui ei täideta nõutavaid tingimusi;
- pakendamisel hooletu tegutsemise korral jne;
- kõige suurem tõenäosus kahjustumiseks on siiski transpordiprotsessis.

See on ka üks põhjuseid, miks selles valdkonnas on kahjude tekkimise põhjuste ja põhjustajate tegevus ja vastutus ning selle piirid reguleeritud seadusandlikult, vt tabelit 9.2.

Logistikafirma/vedaja vastutab kauba säilimise ja kadudeta transpordi eest, alates kauba vastuvõtmisest, kuni kauba üleandmiseni kaubasaajale. Paraku juhtub transpordiprotsessis ka seda, et kaup kahjustub, hävib või kaob. Tuleb arvestada, et see vastutus on alati piiratud ja seadusandlikud regulatsioonid määratlevad need piirid.

Esiteks on vaja teha vahet, kas koostööpartner on veondusettevõte või logistikafirma (ekspedeerija). Kui tegemist on ekspedeerijaga, tuleb vahet teha, kas ta tegutseb agendi või lepinguosalisena (lepingulise vedajana). Siin annavad vastuse EEA ÜT 2015 ja võlaõigusseadus.

Transpordiprotsessis osalejate piiratud vastutuse ülemmäär erinevate transpordiliikide puhul on näidatud tabelis 9.2. Tabelist võib teha järeldused, et olenevalt kaubast ja selle väärtusest ei kata ekspedeerija ja vedaja vastutus alati kauba kahjustumise ja kadumise riske. See on asjaolu, mida peab alati silmas pidama.

Tabel 9.2. Vedajavastutuse piirid kaubakahjustuste korral

Veoviis	Seadusandlik akt	Rakendamise ulatus	Vastutuse piirmäär
Maanteeveod	Võlaõigusseadus CMR-konventsioon	Riigisisesed veod Rahvusvahelised veod	**8,33** SDR /bruto kg **8,33** SDR /bruto kg
Veetransport	Kaubandusliku meresõidu seadus	Riigisisesed veod	**2 SDR**/bruto kg või **666,67** SDR/saadetis

Veoviis	Seadusandlik akt	Rakendamise ulatus	Vastutuse piirmäär
	Haagi-Visby reeglid Hamburgi reeglid Rotterdami konventsioon	Rahvusvahelised veod Rahvusvahelised veod Rahvusvahelised veod	**2 SDR**/bruto kg või **666,67** SDR/saadetis **2,5** SDR/bruto kg või **835 SDR/saadetis** **3** SDR/bruto kg või **875** SDR/saadetis
Raudteetransport	Võlaõigusseadus SMGS-kokkulepe CIM-konventsioon	Riigisisesed veod Rahvusvahelised veod Rahvusvahelised veod	**8,33** SDR/bruto kg ei reguleeri/deklareeritud väärtus **17** SDR/kg ehk
Õhutransport	Montreali konventsioon	Rahvusvahelised veod	**17** SDR/bruto kg
Ekspedeerimine	Võlaõigusseadus ELEA ÜT 2015	Riigisisesed lepingud Rahvusvahelised lepingud	Analoogselt vedaja vastutusele **8,33** SDR/bruto kg Vastavalt ELEA ÜT 2015

Levinumad põhjused, mis toovad kaasa kauba kahjud, on järgmised.

a) **Ebapiisav veopakend** või transpordiliigile sobimatu pakend. Pakend peab vastama veo iseärasustele ja võimaldama kauba kinnitamist kaubaruumis. Olenevalt veoviisist mõjuvad veoprotsessil veostele erinevad jõud (käsitleme edaspidi) ja pakend peab suutma need jõud ja ka kinnitusvahendite poolt pakendile avaldatavad tasakaalustavad jõud vastu võtta ilma, et pakendile ja selles asuvale kaubale tekiks kahjustusi. Oluline on see veel seetõttu, et vedaja vastutuse kindlustus ega veosekindlustus ei korva ebapiisava veosepakendi tõttu tekkinud kaubakahjustusi (leiab käsitlemist käesoleva materjali kindlustuse peatükis).

b) **Ebapiisav info kauba käitlemise kohta** transpordiprotsessis, sh vale või puuduv markeering.

c) **Kahjustused laadimisprotsessis ning vale laadimise ja kinnitamise tulemusel veoprotsessis:**
   - otsesed kahjustused laadimismehhanismide poolt;
   - kaupade vale laadimine;
   - valesti kinnitamine või kinnitamatajätmine kaubaruumis;
   - veoprotsessi käigus mõjutavad veost rida jõudusid, mida põhjustavad veovahendi kiirendus/aeglustus ja mille piirväärtused avaldatakse veonduspraktikas raskuskiirenduse kaudu. Erinevate transpordiliikide puhul on esinevad jõud erinevad (vt ptk 10.1.3 esitatud tabelit). Oluline on, et veo ajal nimetatud jõudude mõjul veose raskuskese ei muudaks oma asukohta, veos ei libiseks ega kukuks ümber. Seetõttu peab veose kinnitus olema selline, mis väldiks eelnimetatu. Juhul, kui veose kinnitus kaubaruumis ei ole piisav, toob see kaasa suure tõenäosusega kauba kahjustumise ja halvimal juhul kauba täieliku hävimise.

d) **Näppamised, vargused, väljapetmised ja röövimised**. Tegemist on sotsiaalse keskkonna riskidega, mis on riigiti ja regiooniti erinevad ja sõltuvad riigi/regiooni majanduslikust olukorrast ja korrakaitseorganite töö efektiivsusest. Tegemist on süsteemivälise riskiga, mida saab välistada kaubaruumi turvalisusega ja marsruudi valikuga.

e) **Vale režiim veoprotsessi ajal**. Kehtib kergestiriknevate kaupade korral, mis vajavad kindlat temperatuuri, etteantud õhu niiskussisaldust jne, samuti on osade medikamentide ja ohtlike ainete veol nõutav erirežiim.

f) **Tehniliselt mittekorras veovahend või kaubaruum.**

g) **Avariid ja liiklusõnnetused.**

h) **Loodusõnnetused ja ekstreemsed ilmastikutingimused.**

i) **Mõistliku veoaja ületamine** (juhul, kui on tegemist kaupadega, mille kvaliteet langeb aja jooksul).
j) **Terrorism.**
k) **Sõjad ja relvakonfliktid.**

Tabel 9.3. Kaubakahjustuste põhjuste jagunemine riskigruppide vahel

Jrk nr	Riski kirjeldus	Ettevõtte majandus-tegevuse risk		Integratsiooni risk	Taustarisk			Tahtlikult tekitatud kahjud
		Tootmis-protsessi risk	Personali risk		Poliitiline risk	Loodus-keskkonna risk	Sotsiaalse keskkonna risk	
A	Ebapiisav veopakend.	x	x	x				
B	Ebapiisav info kauba käitlemise kohta.		x	x				
C	Kahjustused laadimisprotsessis ning vale laadimise ja kinnitamise tulemusel veoprotsessis: - otsesed kahjustused laadimismehhanismide poolt; - kaupade vale laadimine; - valesti kinnitamine või kinnitamatajätmine kaubaruumis.	x x x	x x x	x x x				
D	Näppamised, vargused, väljapetmised ja röövimised.						x	x
E	Vale veoprotsessi režiim.	x		x				
F	Tehniliselt mittekorras veovahend või kaubaruum.	x		x				
G	Avariid ja liiklusõnnetused.			x		x		
H	Loodusõnnetused ja ekstreemsed ilmastikutingimused.					x		
I	Mõistliku veoaja ületamine kergestirikneva kauba korral.		x	x	x			
J	Terrorism.						x	x
K	Sõjad ja relvakonfliktid.				x			

9.2. Kindlustamine

Vaatamata kõigile ettevaatusabinõudele ja riskide maandamise püüdlustele ei suuda lepingud ja muud tarvituselevõetud abinõud maandada kõiki riske, millest osa on süsteemivälised, osa ettenägematud. Selleks, et vältida kahjusid, on praktikas ainult üks võimalus – kindlustada need riskid, mida muude organisatsiooniliste ja tehniliste vahenditega maandada ei õnnestu. Logistikateenuseid pakkuvatel ettevõtetel **on kohustus kliendi majanduslikke huvisid kaitsta kõige paremal viisil, mida antud ärikeskkond vaadeldaval ajal võimaldab.** Nimetatud asjaolust lähtuvalt leiab käesolevas peatükis käsitlemist kindlustamise see valdkond, mis maandab kaubaomaniku riskid logistikateenuseid pakkuvate ettevõtjate valduses olevate kaupade osas. Käsitlemist ei leia logistikaettevõtjate varaliste riskide maandamine.

9.2.1. Majanduslikud ja seadusandlikud aspektid

Kindlustusteenused kuuluvad finantsvahenduse valdkonda ja seetõttu omavad suurt mõju kogu majandus- ja sotsiaalsele keskkonnale. Ettevõtjate seisukohalt võimaldab kindlustusandja kaasamine:

- maandada neid riske, mida tal muude vahenditega maandada ei õnnestu ja

- laiendada oma vastutuse ulatust sellisel määral, mida tema majanduslik olukord muidu ei võimaldaks.

Just viimane asjaolu omab ka suurt tähtsust makromajanduslikust vaatevinklist lähtuvalt. Suur osa ettevõtjaid on väikesed ja keskmised ettevõtjad, kelle **omakapitalist ei piisa, et tagada oma vastutus tehingutes, mille puhul vastutus ületab tihti mitmekordselt ettevõtte omakapitali**.

Kindlustustegevusel on veel teinegi oluline makromajanduslik tähtsus. Nimelt on kindlustustegevuse korral alati ajaline viide kindlustusmaksete laekumise ja hüvitiste väljamaksmise vahel. Seetõttu on kindlustusseltsidel alati vabu vahendeid, mida saab investeerida ja sellega elavdada majandust tervikuna. Muidugi on kindlustusseltside investeerimisvõimalused rangelt piiritletud ega tohi põhjustada kindlustusvõtjatele probleeme.

Seadusandlikult reguleerib Eestis:

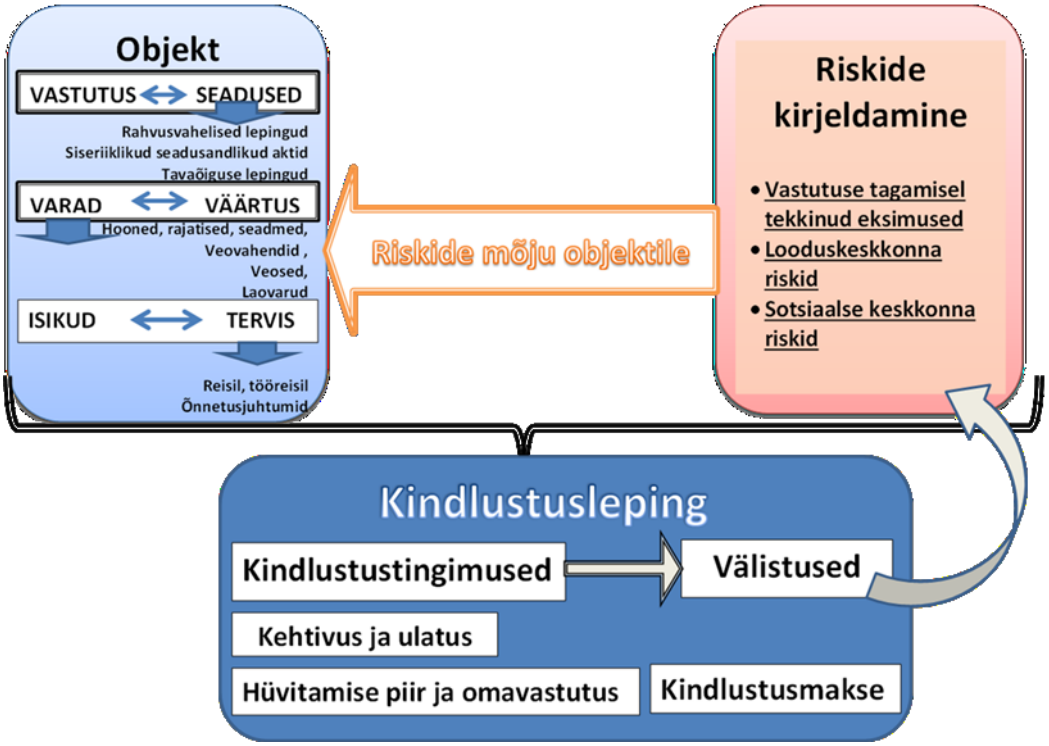
- kindlustuslepinguid **võlaõigusseaduse** 4. osa: „**Kindlustusleping**"[167], sh 23. peatükk: „**Üldosa**" käsitleb oma seitsmes jaos üldiseid kindlustuslepingutega seonduvaid aspekte (sh lepingu sõlmimisega seonduvat: 2. jagu „**Lepingu sõlmimine**" §-id 428–442) ja erinevaid kindlustuse valdkondi selle osa erinevad peatükid. Meid huvitavat valdkonda ehk kahjukindlustust (varakindlustus) 24. peatükk, milles veosekindlustus 2. jagu §-d 505–509 ja vastutuskindlustus 3. jagu §-d 510–525;
- kindlustusandja tegevust „**Kindlustustegevuse seadus**"[168]**,** vastu võetud 10.06.2015, jõustumiskuupäev 01.01.2016;
- neile lisandub veel rida spetsiifilisi seadusandlikke akte, mis käsitlevad valdkonna erinevaid tahke, nagu „**Liikluskindlustuse seadus**"[169] jne.

9.2.2. Kindlustusleping ja põhimõisted

Selleks, et pidada läbirääkimisi kindlustusseltsidega, orienteeruda kindlustustingimustes, lugeda kindlustuslepinguid ja nendest ka aru saada, tuleb endale esmalt selgeks teha need põhimõisted, millega seal opereeritakse ja tunda ka nende mõistete sisu. Järgnevalt defineerime neist olulisemad.

1. **Kindlustusobjekt**. Kindlustamise objektiks võib olla mingi vara, kindlustusvõtja vastutus, töövõime, saamata jäänud kasum jne. Logistiliste süsteemide seisukohalt on oluliseks kindlustusobjektiks süsteemi lülide vastutus, nende vara ja veosed.
2. **Kindlustusriskid**. Kindlustusriskid on kindlustusobjektile mõjuda võivad riskid, mis võivad kindlustusobjektile või kolmandatele isikutele olulist varalist kahju tekitada.
3. **Kindlustusleping**. Kindlustusleping on kindlustusandja ja kindlustusvõtja vahel sõlmitud kirjalik kokkulepe, mille kohaselt kindlustusvõtja kohustub tasuma kindlustusandjale kindlustuslepingus määratud kindlustusmakse ning kindlustusandja kohustub kindlustusjuhtumi saabumisel kindlustusvõtjale välja maksma kindlustushüvitise. Kindlustuslepingu sõlmimist
4. **Kindlustuspoliis**. Kindlustuslepingu sõlmimist tõendab kindlustuspoliis. Kindlustuspoliisil on fikseeritud kindlustuslepingu lahutamatud osad:
   - kindlustuse tingimused;
   - eritingimused, kui on fikseeritud:
     - kindlustuspakkumine,
     - kindlustuse sooviavaldus,
     - vajadusel muud lisadkäsitletakse järgmiselt.

[167] Võlaõigusseaduse kehtiv redaktsioon, https://www.riigiteataja.ee/akt/108072011021?leiaKehtiv
[168] Kindlustustegevuse seadus. Vastu võetud 10.06.2015,. jõustumine 01.01.2016: https://www.riigiteataja.ee/akt/107072015001?leiaKehtiv
[169] Liikluskindlustuse seadus [RT I, 11.04.2014, 1 jõust. 01.10.2014] viimase redaktsiooni jõustumisaeg 01.07.2016: https://www.riigiteataja.ee/akt/117122015049?leiaKehtiv

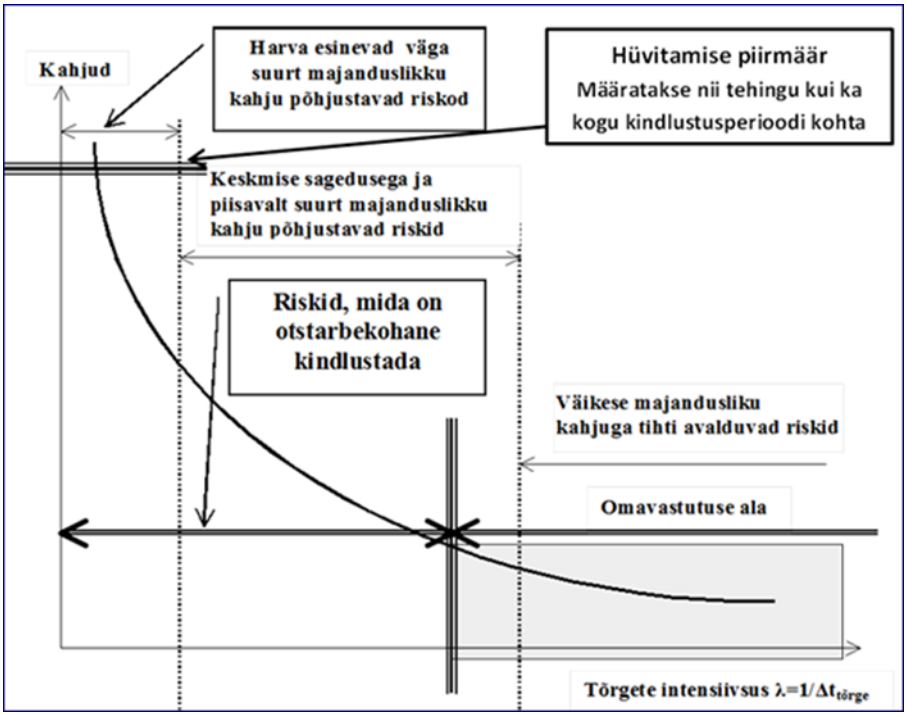


Joonis 9.2. Kindlustuslepingu osised

5. **Lisaleping**. Lisaleping on kindlustuslepingu poolte vahel sõlmitud kirjalik kokkulepe kindlustuslepingu **täiendamiseks, parandamiseks** või **muutmiseks**. See on vajalik juhul, kui lepingu kehtimise ajal lisanduvad täiendavad riskid või osa riske langeb ära. Lisaleping hakkab kehtima kokkulepitud ajal ja kehtib tavaliselt kuni kindlustusperioodi lõpuni. Lisalepingu eest arvestatakse vajadusel täiendav kindlustusmakse selle sõlmimise kuupäevast kindlustusperioodi lõpuni jäänud ajavahemiku eest.
6. **Kindlustusperiood**. Kindlustusperiood on ajavahemik, mis algab ja lõpeb kindlustuslepingus märgitud tähtajal ning tingimustel. Kindlustuslepingu pooled võivad kindlustuslepingu sõlmimisel lisaks kindlustusperioodile eraldi kokku leppida tagasiulatuva jõu ja/või kindlustusjuhtumist teatamise laiendatud perioodi.
7. **Kindlustuslepingu kehtivus**. Kindlustuslepingu kehtivus määrab ära territoriaalse ulatuse ja jurisdiktsiooni, nt Eesti Vabariigi territooriumil, Euroopa Liidu piires jne.
8. **Hüvitamise piirmäär.**
   - Kõikide nõuete hüvitamise piirmäär on rahasumma, mis on kõigi väljamakstavate kindlustushüvitiste ja õiguskaitsekulude ülempiiriks.
   - Üksiknõuete hüvitamise piirmäär on rahasumma, mis on väljamakstava kindlustushüvitise ja õiguskaitsekulude ülempiiriks ühest sündmusest tulenevate kindlustusjuhtumite suhtes.

Tavapraktikas on tagasiulatuva jõu perioodi jooksul toimunud sündmusest tulenevate nõuete suhtes hüvitise piirmääraks sündmuse toimumise ajal kehtinud kindlustuslepingu hüvitamise ülempiir, kuid mitte rohkem kui kehtiva kindlustuslepingu nõuete hüvitamise piirmäär. Hüvitamise piirmäärad fikseeritakse kindlustuslepingus. Hüvitamise piirmäär väheneb varem samal kindlustusperioodil väljamakstud kindlustushüvitise ja/või hüvitatud õiguskaitsekulutuste summade võrra. Tavaliselt on hüvitamise piirmäära taastamiseks võimalik sõlmida lisaleping.

9. **Omavastutus**. Omavastutus on kindlustuslepingus fikseeritud summa, mis kindlustusjuhtumi saabumisel jääb kindlustusvõtja enda kanda. Ühest sündmusest tulenevate kindlustusjuhtumite suhtes arvestatakse omavastutust vaid esimese väljamakstava kindlustushüvitise ja/või õiguskaitsekulude korral. Omavastutuse suurus on kindlustusvõtja seisukohalt oluline seetõttu, et selle määramisel tuleb arvestada kindlustusandja võimet omavastutust kanda. Seetõttu **tuleb arvestada äriühingu reserve, omakapitali ja riskide võimalikku esinemissagedust**.



Joonis 9.3. Omavastutus ja hüvitamise piirmäär

10. **Õiguskaitsekulud** on õigusabile, ekspertiisile ja kohtupidamisele kulutatud summa. Õiguskaitsekulud hüvitatakse kindlustusandja poolt juhul, kui see on vajalik kindlustusvõtja (tsiviil)vastutuse puudumise tõendamiseks. Hüvitamisele kuuluvad reeglina kindlustusandjaga eelnevalt kooskõlastatud õiguskaitsekulud. Õiguskaitsekulusid on võimalik kindlustada ka eraldiseisva kindlustuslepinguga, tavaliselt teevad logistikaettevõtted seda siiski oma vastutuskindlustuslepingutega. Õiguskaitsekulud võimaldavad katta kindlustusvõtja kulud ekspertidele, juristidele ja kohtukulud.
11. **Kindlustusmakse**. Kindlustusmakse on kindlustusperioodi eest arvestatav rahaline makse. Praktikas võivad kindlustuslepingu pooled kokkuleppel jagada kindlustusmakse järgmakseteks. Kindlustusmaksed tasutakse kokkulepitud tähtajaks.
12. **Kindlustusjuhtum**. Kindlustusjuhtum on kas kindlustusobjektile põhjustatud kahju, tema osaline või täielik hävimine, kadumine või kolmandate isikute põhjendatud nõue kindlustusvõtja vastu (vastutuskindlustuse korral). Kindlustusjuhtumi korral on tegemist kas **ühe või mitme kindlustatud riski toimega kindlustusobjektile**, mis tõi kaasa varalise või isikukahju. Olenevalt kindlustusliigist defineeritakse kindlustusjuhtum alati konkreetselt kindlustustingimustes/lepingus.
13. **Välistused. Välistuste all mõistetakse kindlustustingimustes loetletud erandeid**, **mille esinemisel kindlustatud riskide ilmnemisel toimunut ei loeta kindlustusjuhtumiks**. Välistuste loetelu on oluline kindlustustingimuste osa ja nendega tutvumine on oluline enne kindlustuslepingu sõlmimist. Välistused seavad kindlad piirangud kindlustushüvitise saamiseks juhtudel, mis on põhjustatud kindlustusvõtja tahtlikust tegevusest ja muudest asjaoludest, mis ei haaku kindlustusobjektile tekkinud kahjudega. Välistused on üheks võimaluseks kindlustuspettuste välistamisel. Iga kindlustusliigi puhul on välistuste loetelu erinev ja põhineb kindlustusobjekti ja teda mõjustavate riskide eripäral. Ühtne joon on selles, et välistatakse alati kindlustusvõtja tahtlik tegevus, mis oli põhjuseks kahju tekkimisel ja teiste (spetsiifiliste) kindlustuslepingutega maandatavad riskid.
14. **Kindlustushüvitis**. Kindlustushüvitis on rahasumma, mis makstakse välja kindlustusvõtjale või tema määratletud isikule kindlustatud varadele tekitatud kahju või tema vastu esitatud ja tõendatud nõude hüvitamiseks. Kindlustushüvitis võib olla ka varade taastamine või asendamine. Kindlustushüvitisest lahutatakse omavastutus.

15. **Üle- ja alakindlustus**. Ülekindlustamisega on tegemist juhul, kui kindlustusobjekti, s.o kindlustatava vara väärtus on väiksem kui kindlustussumma kindlustusjuhtumi toimumise hetkel. Ülekindlustuse korral hüvitatakse objekti tegelik väärtus. Alakindlustusega on tegemist vastupidise olukorraga, kus kindlustussumma on väiksem kui kindlustatud vara tegelik väärtus kindlustusjuhtumi toimumise hetkel. Alakindlustuse korral vähendatakse kahjusummat proportsionaalselt vara kindlustussumma ja kindlustusväärtuse suhtega. Mõlemal juhul vähendatakse hüvitust omavastutuse summa võrra.
16. **Edasi- ja kaaskindlustus**. Iga kindlustusselts peab olema võimeline võetud riske kandma. Juhul, kui kindlustusrisk ületab kindlustusseltsi võimalused, on kaks võimalust, kas kasutada edasikindlustust või kaaskindlustust. Tihti kasutavad kindlustusseltsid aga oma riskide hajutamiseks üle sisemise töökorraldusega seatud piiri mineva kindlustussumma puhul automaatselt edasikindlustust. **Kaaskindlustuse korral** sõlmivad ühe kindlustusobjekti kaitseks lepingud (võtavad riskid) mitu kindlustusseltsi. Näiteks laevade, lennukite või kõrgendatud ohuga tööstusobjektide korral. **Edasikindlustus** on kindlustusleping, mille sõlmib kindlustusselts enda kaitsmiseks kindlustusandjatega sõlmitud lepingutest tulla võivate kahjude vastu. Kindlustusseltsi klientidele annab selline edasikindlustus turvatunde asjaolus, et kindlustusandja suudab oma kohustused täita.

9.2.3. Kindlustuse liigid

Kindlustustegevus jaotatakse järgmisteks põhiliikideks: **kahjukindlustus**, elukindlustus, edasikindlustus, kindlustusvahendus. Logistikateenuste osutaja ja ekspedeerija seisukohalt on oluline käsitleda eeskätt kahjukindlustuse valdkonda. **Kahjukindlustuse põhiliigid** ekspedeerija ja logistikaettevõtte seisukohalt on järgmised.

1. **Varakahju kindlustus**, kus kindlustamise objektiks on konkreetne vara, nt:
   - **veosekindlustus** ehk transporditavate kaupade kindlustus;
   - **ladudes ja terminalides asuvate kaupade** (veoste) kindlustus;
   - veovahendite kindlustus (kasko);
   - hoonete ja rajatiste kindlustus tule ja loodusjõudude vastu;
   - muu vara kindlustus.
2. **Vastutuskindlustus**, kus kindlustatakse oma vastutus võimalike kahjude eest, mida oma tegevuse või majandustegevusega võidakse põhjustada kolmandatele isikutele.
   Vastutuskindlustus omakorda jaotatakse:
   - **ekspedeerija vastutuskindlustus,**
   - üldvastutuskindlustus,
   - **vedaja vastutuskindlustus**:
     - maanteevedaja vastutuskindlustus;
     - mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustus ehk liikluskindlustus;
     - (lisaks veel raudteevedaja vastutuskindlustus, merevedaja vastutuskindlustus, lennuvedaja vastutuskindlustus).
3. **Isikukahjude kindlustus, nagu** õnnetusjuhtumite kindlustus ja reisikindlustus (kaubaveo autojuhtide kindlustus).
4. **Finantsriskide kindlustus** (käesolevate materjalide raames ei kirjeldata), nagu krediidikindlustus, finantskahjude kindlustus (nt faktooring koos kindlustusega) jne.

Kõigi kindlustusliikide korral on oluline **kindlustusobjekti ja kindlustatavate riskide määratlemine** ning kindlustusjuhtu välistavad tingimused (välistused). Edaspidi käsitleme logistikateenuste pakkujate (eeskätt ekspedeerijate) seisukohalt olulisi kindlustusliike just nendest kriteeriumitest lähtuvalt.

9.3. Varakindlustus

Varakindlustamise eesmärgiks on ettevõtja varale tekkida võivate võimalike kahjude hüvitamine kindlustusandja poolt. Varade kindlustamiseks on praktikas välja kujunenud rida kindlustusliike,

nagu veosekindlustus, laovarude kindlustamine, sõidukite vabatahtlik kindlustus (kasko), hoonete ja rajatiste kindlustamine tulekahju ja loodusõnnetuste kahju vastu, seadmete ja tootmisvahendite kindlustamine jne. Ekspedeerimis- ja logistikateenuste korral on tegemist tarneahelate korraldamise ja juhtimisega ning varakindlustustest on olulisemad **veosekindlustus** ja **laovarude kindlustus**. Nimetatud kindlustuslepingute korral on **lepingu objektiks vara**, mille väärtus on väljendatav rahas.

9.3.1. Veosekindlustus

Veosekindlustuse eesmärk on kaitsta kaubaomanike majanduslikku ärihuvi transpordi ajal juhtuvate kahjude puhul. Kauba kindlustus on vajalik seetõttu, et transpordiprotsessis osalevate vedajate ja ekspedeerijate vastutus on piiratud. Veosekindlustus on alguse saanud merekindlustuse lepingutest, seetõttu tuntakse seda ka *marine clauses* nime all, kuigi praegu rakendatakse lepingusätteid kõigi transpordiviiside korral. Kindlustust vajab see osapool, kellele langeb tarneklauslite järgi vastutus kauba eest veo ajal ja kes soovib nii kindlustada ennast võimalike majanduslike kahjude eest või kellel on kaubalepingu kohaselt kindlustuskohustus (CIF- ja CIP-tarneklauslite puhul).

Tegemist on konservatiivse valdkonnaga ja muudatusi veosekindlustuse tingimustes tehakse harva. Esmased juba aastast 1906 (*Marine Insurance Act* 1906) põhinesid erinevatel kohtulahenditel ja seetõttu olid kaunis kaootilise ülesehitusega. Londoni Kindlustusandjate Instituut (ILU) 1982. a klauslid olid radikaalne samm, mis lõpuks korrastas selle valdkonna tegevuse kasutajate jaoks loogiliselt arusaadavaks ja aktsepteeritavaks. Maailmamajanduse globaliseerumine ja veosekindlustuse kasutamise pikaajaline praktika on toonud välja vajaduse need klauslid uuesti läbi vaadata ja viia sisse mõningad korrektuurid. Viimane korrektuur hakkas kehtima 01.01.2009.

Londoni Rahvusvahelise Kindlustusandjate Assotsiatsiooni veosekindlustuse klauslid (*International Underwriting Association of London – Institute Cargo Clauses)*[170]. Klauslite muutmine oli tingitud muutunud keskkonnast ja vajadusest kohandada tingimused turu nõudmistele. Võib eeldada, et kaubaomaniku jaoks muutusid tingimused vähesel määral sõbralikumaks. Välistatud ei ole enam asju, mis ei ole otseselt kaubaomaniku kontrolli all. Vanade tingimuste kohaselt olid mõned neist välistatud, kuigi ei olnud kindlustusvõtja kontrolli all. Näiteks vedaja maksejõuetus, pakendiga seotud teemad, kus kauba omanik ei saanud tingimusi kontrollida. Need asjad, mis ei ole kaubaomaniku kontrolli all, nende eest ei saa ta vastutada. Praegu kehtivas redaktsioonis on selgelt sõnastud, et laadimise ja mahalaadimise protsess on kindlustuskaitsega kaetud. Kokkuvõttes võib öelda, et suuresti on tegemist redaktsiooniliste muutustega selleks, et vältida tõlgenduste võimalust ja klauslid oleksid üheselt mõistetavad. Veosekindlustusleping nagu iga teinegi, sisaldab peale kindlustusandja kohustuse maksta kindlustushüvitust (Eesti seaduste kohaselt 14 päeva jooksul pärast kindlustusvõtja nõude rahuldamist), terve rea kohustusi kindlustusvõtjale, mis käsitlevad kauba pakendamist, informeerimist, veovahendi valikut jne. Kindlustusleping on riskide maandamiseks parim viis juhul, kui kõik kindlustusvõtja kohustused on täidetud.

Kindlustamisvajaduse väljaselgitamine põhineb kahel arvestusel ja sellele lisaks kaupade ostu-müügilepingutest tulenevalt.

1. Kauba väärtuse võrdlemine ekspedeerija ja vedajate vastutuse piirangutega.

$$\frac{Kaubaväärtus(€)}{Kaubakogus(brkg)} > ekspedeerija(vedaja)vastutusSDR/brkg$$

Võrdlusandmed saadakse tabelist 9.2.
Juhul, kui kauba väärtus on esitatud valemi kohaselt suurem kui ekspedeerija või vedaja vastutus, on veose kindlustamise vajaduse kohta otsuse tegemine aktuaalne.

[170] International Underwriting Association (IUA): http://www.iua.co.uk või täpsemalt: http://www.iuaclauses.co.uk/site/cms/contentDocumentLibraryView.asp?chapter=5.

2. Transpordipolügooni riskid antud ajal (looduskeskkonna ja sotsiaalse keskkonna riskid) ehk riskid, mis ei kuulu ekspedeerija või vedaja poolt mõjutatavate hulka ja mida nad ei suuda ära hoida. Selliste riskide esinemisel on järjekordselt vaja otsustada veosekindlustuse otstarbekust.
3. Juhul, kui veetavad kaubad on soetatud võõrkapitali abil (nt akreditiivitehingud) on veoste kindlustamise vajadus ilmne.
4. Juhul, kui ostu-müügilepingu tarnetingimus on väljendatud Incotermsi klauslitega CIF või CIP on veose kindlustamine nõutav.

Ühe veose kindlustus tuleb sõlmida enne transpordi algust ja seda kasutatakse, kui kindlustatavaid veoseid on vähe. Kindlustus kehtib ainult ühe veoseahela jooksul. Ühekordse veosekindlustuse lepingu puhul algab kindlustusperiood poliisil märgitud kuupäeval ja lõpeb kindlustustingimustes ning klauslites sätestatud tingimustel. Kindlustuskaitse algab hetkest, mil veost hakatakse laadima vedaja transpordivahendile marsruudi lähtekohast. Kindlustuskaitse jätkub veose tavapärase transportimise kestel ja kehtib hetkeni, mil veos on vedaja transpordivahendilt kauba saaja laos või muus veose marsruudi sihtkohas maha laaditud.

Mitmekordne (nt aastane) **leping**, tegemist on nn **avatud poliisiga**. Sobib ettevõtetele, kellel on regulaarseid kindlustatavaid veoseid. Eelnevalt lepitakse kokku kindlustuse objekt, tingimused ja maksud ning **kindlustusest teatamise viis**. Mitmekordse veosekindlustuse puhul kehtib kindlustuskaitse veoste suhtes, mille vedu algab (alguseks loetakse veose laadimise algust vedaja transpordivahendile) **poliisil märgitud perioodi jooksul**. Kindlustuskaitse jätkub veose tavapärase transportimise kestel analoogselt ühekordse kindlustusega.

9.3.1.1. Kindlustustingimused

Veosekindlustuses on kindlustustingimused eespool kirjeldatud tingimuste järgi, mis on esitatud Londoni Rahvusvahelise Kindlustusandjate Assotsiatsiooni veosekindlustuse klauslites ja mille nimetusena on kasutusel mõiste *institute cargo clauses* (A), (B) või (C). Need tingimused on maailma kaubavahetuses tuntud ja tunnustatud ning üldiselt üheselt mõistetavad.

Lisaks üldtingimustele on võimalik kindlustada eririske, sh vargus, näppamine ja mittetarnimine.

Lisaks otsesele veetava kauba varakahjule hüvitatakse üldavarii või päästetöödega seotud kulutused, mis on sätestatud või kindlaks määratud prahilepingu ja/või seaduste ning praktikaga ja mis tehakse kahju ärahoidmiseks või seoses kahju vältimisega.

Võimalike riskide tõenäosusest olenevalt saab veosekindlustuse sõlmida **kolme riskikogumi** kindlustamiseks. CIF- ja CIP-tarneklauslite kasutamine nõuab miinimumkindlustust ehk kasutada tuleks baaskindlustust. Parima kaitse annab täiskindlustus.

9.3.1.2. Koguriski- ehk täiskindlustus – **institute cargo clauses** *(A), 1/1/2009 CL 382*

Kindlustus katab kõik kindlustatud kauba kahjustumise või kaotusega seotud riskid, v.a allpool loetletud erandid (välistused). Alati tuleb täpselt jälgida konkreetse lepingu tingimusi ja seal kirjeldatud välistusi.

See kindlustusviis on kõik riskid maandav ehk *all risks*-tüüpi kindlustusviis, mis ei kata ainult järgmistel põhjustel tekkinud kulutusi:

- kahjukindlustuskohustus kolmandale isikule;
- kannatada saanud kauba kõrvaldamise või hävitamise kulud;
- kaudsed kahjud (nt saamata jääv kasum jne);
- kindlustusvõtja tahtlik tegu või kuritahtlik ettekavatsetud tegu ja hoolimatus;
- salakauba või ebaseadusliku kauba vedamine;
- **nõudmistele mittevastav pakendamine**, v.a juhul, kui pakkimine või veose ettevalmistamine ei toimunud kindlustusvõtja ja tema töötajate poolt ja kindlustusvõtja ei olnud sellisest ebapiisavast või mittesobivast pakendist enne veo algust teadlik. Pakkimise all mõistetakse ka veose laadimist ja kinnitamist konteinerisse või transpordifurgooni marsruudi lähtekohas;

- kauba omadustest tulenev normaalne kadu;
- pakase või kuumuse tekitatud kahjustused;
- kauba arestimine;
- tuumareaktsioonide mõju ja radioaktiivne saastumine;
- sõda või streik;
- terrorismiakt (poliitilistel põhjustel toimunud aktsioonid);
- transpordivahendi puhastamise kulud;
- keskkonna saastatuse likvideerimise kulud;
- hilinemise tõttu tekkinud kaubakahjustus või kadu.

Täiskindlustust soovitatakse kasutada kõrge riskiga tarneahelate korral ja maismaavedudel.

9.3.1.3. Baaskindlustus – institute cargo clauses *(C), 1/1/2009 CL 384*

Kindlustus katab veetava kauba kahju või kaotuse, mis on tingitud:
- tulekahjust või plahvatusest;
- vee- või õhusõiduki sõidust madalikule, selle uppumisest või ümberminekust;
- maismaaveose ümberminekust või rööbastelt väljajooksmisest;
- vee-, õhusõiduki või veose kokkupõrkamisest või kontaktist mistahes välisobjektiga peale vee;
- veose mahalaadimisest hädasadamas;
- kahju ja kulutused, mis tulenevad üldavarii päästetööde ohvritest;
- lasti üle parda heitmisest.

9.3.1.4. Laiendatud baaskindlustus – institute cargo clauses *(B), 1/1/2009 CL383*

Kindlustus katab veetava kauba kahju või kaotuse, mis on tingitud © klauslites nimetatud riskidest ja nendele lisaks:
- pikne, maavärin, maalihe, lumevaring või vulkaanipurse;
- maismaal liikuvate sõidukite kokkupõrge, rööbastelt väljasõit või ümberminek nende transportimisel vett pidi;
- mere-, järve- või jõevee sattumine laeva sisemusse, sõidukisse, konteinerisse, lattu või ladustamise paika;
- mistahes pakendi täielikust kahjustumisest laadimise või mahalaadimise ajal laevalt, õhusõidukilt või liiklusvahendilt.

Kindlustuslepingute sõlmimisel tuleb tingimata tutvuda kindlustusandja kindlustustingimustega. Ka käesolev tutvustus on üksnes põhimõtteid selgitav. Valiku lihtsustamiseks erinevate klauslite vahel on lisas esitatud tabel, kus on kõrvutatud erinevate klauslite kindlustatavad riskid.

9.3.1.5. Sõja- ja streigiriskid

Kaubasaadetised võib kindlustada üksikute kindlustustega ka sõja ja streigi puhuks, kuid sõjariskide osas vaid mere- ja õhutranspordi puhul. Ka need klauslid on uuendatud [*Institute War Clauses (cargo)* 1/1/2009 CL385] ja [*Institute Strikes Clauses (cargo)* 1/1/2009 CL386]. Kaudseid kahjusid, nagu näiteks hilinemisel tekkinud kulutused, ei kompenseerita kummaski kindlustuses.

9.3.1.6. Kindlustusväärtus

Kindlustusväärtus on veetava kauba turuväärtus marsruudi lähtekohas. Kauba turuväärtus määratakse vastavalt veose saatedokumentidele, arvetele ja veokirjadele. Mittekaubandusliku veose puhul määratakse veose väärtus vastavalt tollideklaratsioonile või kindlustuslepingu poolte kokkuleppele. **Kindlustusväärtus võib kindlustuslepingu poolte kokkuleppel sisaldada lisaks veose turuväärtusele ka transpordi maksumust, tollimakse ja veosekindlustuse kulu**. Kindlustuslepingu poolte kokkuleppel võib veost kindlustada kuni 10% ülekindlustusega. Viimast kasutatakse eeskätt õiguskaitsekulude kindlustamisel.

9.3.1.7. Klauslite võrdlustabel

Tabel 9.4. Veosekindlustuse riskid

Veosekindlustusega kindlustatavad riskid 01.01.2009 klauslite kohaselt	**Klauslid *Institute Cargo Clauses***		
	A	**B**	**C**
• Tulekahju või plahvatus.	jah	jah	jah
• Vee- või õhusõiduki sõitmine madalikule, selle uppumine või ümberminek (üldavarii).	jah	jah	jah
• Maismaaveoki ümberminek või rööbastelt väljajooksmine	jah	jah	jah
• Vee-, õhusõiduki või veose kokkupõrkamine või kontakt mistahes välisobjektiga peale vee.	jah	jah	jah
• Veose mahalaadimisest hädasadamas.	jah	jah	jah
• Kahju ja kulutused, mis tulenevad üldavarii päästetööde ohvritest.	jah	jah	jah
• Lasti üle parda heitmisest.	jah	jah	jah
• Pikne, maavärin, maalihe, lumevaring või vulkaanipurse.	jah	jah	ei
• Maismaal liikuvate sõidukite kokkupõrge, rööbastelt väljasõit või ümberminek nende transportimisel vett pidi.	jah	jah	ei
• Mere-, järve- või jõevee sattumine laeva sisemusse, sõidukisse, konteinerisse, lattu või ladustamise paika.	jah	jah	ei
• Mistahes pakendi täielikust kahjustumisest laadimise või mahalaadimise ajal laevalt, õhusõidukilt või liiklusvahendilt.	jah	jah	ei
• Muud riskid, mis ei ole välistatud allpool, nt vargus, kolmandate isikute tahtliku tegevuse tulemused (v.a arvatud terrorism) jne.	jah	ei	ei
Eelpoolloetletud klausli A (B, C) **välistused:**			
• **kahjukindlustuskohustus kolmandale isikule;**	ei	ei	ei
• kannatada saanud kauba kõrvaldamise või hävitamise kulud, kaudsed kahjud (nt saamata jääv kasum jne);	ei	ei	ei
• **kindlustusvõtja tahtlik tegu** või kuritahtlik ettekavatsetud tegu ja hoolimatus;	ei	ei	ei
• salakauba või ebaseadusliku kauba vedamine;	ei	ei	ei
• **nõudmistele mittevastav pakendamine**, v.a juhul, kui pakkimine või veose ettevalmistamine ei toimunud kindlustusvõtja ja tema töötajate poolt ja kindlustusvõtja ei olnud sellisest ebapiisavast või mittesobivast pakendist enne veo algust teadlik. Pakkimise all mõistetakse ka veose laadimist ja kinnitamist konteinerisse või transpordifurgooni marsruudi lähtekohas;	ei	ei	ei
• kauba omadustest tulenev normaalne kadu;	ei	ei	ei
• pakase või kuumuse tekitatud kahjustused;	ei	ei	ei
• kauba arestimine, tuumareaktsioonide mõju ja radioaktiivne saastumine;	ei	ei	ei
• sõda või streik;	ei	ei	ei
• terroriakt (poliitilistel põhjustel toimunud aktsioonid);	ei	ei	ei
• transpordivahendi puhastamise kulud;			
• keskkonna saastuse likvideerimise kulud;	ei	ei	ei
• hilinemise tõttu tekkinud kaubakahjustus või kadu.	ei	ei	ei

9.3.1.8. Kindlustusmaksed

Kindlustusmakse suurust teatakse tavaliselt protsentides ja seda mõjutavad:

- kauba liik ja selle kahjutundlikkus;

- pakend ja selle vastupidavus;
- veok ja selle vanus ning seisukord;
- transpordiviis;
- marsruut ja selle pikkus;
- kindlustusleping ja selle ulatus, millist kindlustuskatet vajatakse;
- eelmise perioodi kahjustatistika.

9.3.1.9. Kindlustusjuhtum

Kindlustusjuhtum on otsese kahju tekkimine. Kindlustusjuhtumi korral peab kindlustusvõtja:
- takistama lisakahju tekkimist;
- tegema kirjaliku avalduse kahju kohta, kas vedajale või tema esindajale enne kauba vastuvõtmist, silmas pidades seda juhtumit puudutavaid tähtaegu. Kui kahju märgata enne kauba vastuvõtmist, tuleb sellest teatada kohe, kui kahju märgatakse (võlaõigusseaduse kohaselt mitte hiljem kui seitsme päeva jooksul). Soovitatav on selle tähtaja kontrollimine kindlustaja lepingutingimustes;
- hoolitsema kahjustada saanud kauba eest kuni kindlustusandjal on võimalus see üle vaadata või kui lepitakse teisiti kokku;
- vajadusel katkestama kauba mahalaadimise kindlustuskontrolliks;
- teatama viivitamatult kindlustusandjale või selle esindajale ja järgima kindlustusandja juhtnööre;
- teatama politseile, kui võib oletada, et juhtum on seotud kuriteoga;
- kauba kahjustatus ei ole kindlustusvõtjale põhjuseks kaupa mitte vastu võtta.

9.3.1.9.1. Dokumendid hüvituse saamiseks

Kindlustusjuhtumi puhul peab kindlustuskompaniile toimetama järgmised dokumendid:
- avaldus;
- kindlustuspoliis (kui on tehtud ja tegemist ei ole avatud poliisiga);
- koopia kaubaarve originaalist;
- koopia veodokumendist (veokiri: saatekiri, saateleht, konossement);
- koopia reklamatsioonist veofirmale, ekspedeerijale;
- kohtumenetluseni viinud juhtumi korral koostatud protokollid ja otsused;
- muud kindlustatut puudutavad kindlustusdokumendid.

9.3.2. Laovarude kindlustamine

Laovarud kindlustab laopidaja juhul, kui laoleping seda sätestab. Teatavatel juhtudel on laopidajal kohustus ladustatavad kaubad kindlustada tuleõnnetuste ja looduskeskkonnast tulenevate riskide vastu. Eristatakse laovarude kindlustamisel seda, kas leping näeb ette laokirja väljastamise või mitte ja millised on laokirja tingimused.

Kindlustusväärtuse määramisel lähtutakse tavaliselt kauba väärtuse, tema omaduste jm parameetrite kõrval ka kauba tollistaatusest:
- vabas ringluses olev kaup, kindlustusväärtus on turuhind (koos KMga) ja vajadusel kuni 10% kauba väärtusest;
- tollkontrolli all olev kaup, kindlustusväärtus on reeglina (CIF-hind + tollimaks + KM) X + 10%, viimane kokkuleppel kindlustusandjaga;
- erisused kindlustusväärtuse määramisel võivad olla tolliladudes või vabatsoonides töötlemistoimingutega seotud kaupade osas.

9.4. Vastutuse kindlustus

9.4.1. Ekspedeerija vastutuse kindlustus

Eesti Ekspedeerijate Assotsiatsiooni liikmetele on vastutuse kindlustamine põhikirjaline kohustus. Sellise tegevusega annavad ekspedeerijad tagatise, et nende vastutus on tagatud ja teiste protsessis osalejate riskid on seadustega määratletud piirides maandatud.

9.4.1.1. Kindlustusobjekt

Kindlustusobjektiks on kindlustusvõtja tsiviilvastutus ekspedeerijana oma klientidega sõlmitud tasuliste ekspedeerimise lepingute või tehingute suhtes vastavalt:

- EEA-üldtingimuste kehtivale redaktsioonile;
- võlaõigusseadusele (VÕS);
- FBLi (multimodaalse transpordi lastikiri) kasutamise standardtingimustele (1992).

Vastavalt EEA-üldtingimustele saab ekspedeerija vastutus olla:

- tegeliku vedaja vastutus;
- lepingupoole ehk lepingulise vedaja vastutus, sh ka multimodaalse veo korraldaja vastutus lähtuvalt FBL- või FWB-standardtingimustest;
- vahendaja vastutus ning
- laopidaja vastutus: kas ELEA-üldtingimustele koos vastutuse ülempiiriga või piiratud vastutusega ELEA ladustamise üldtingimuste kohaselt või võlaõiguslikule lepingule (täisvastutus).

9.4.1.2. Kindlustusriskid

Üldjuhul kirjeldatakse kindlustusriske näiteks järgnevalt esitatud loeteluna, samas võib see kirjeldus olla kindlustusandjatel mõnevõrra erinev ja kirjeldatakse hüvitatavate kahjude loeteluna, ka riskide loetelu võib erineda ekspedeerimisettevõtte tööspetsiifikast tulenevalt jne.

- Kauba hävimine või kahjustumine, kui kaupa ekspedeeritakse kooskõlas EEA-üldtingimuste kehtiva redaktsiooniga, võlaõigusseaduse või FBLi kasutamise standardtingimustega.
- Finantsnõuded kindlustusvõtja vastu, mis tulenevad:
  - hilinemisest kauba kohaletoimetamisel juhul, kui tegemist on EEA, FBLi ja teiste ekspedeerimise lepingu või tehingu poolte vahel kokkulepitud õigusaktide, lepingute ja/või eeskirjade alusel sätestatud kaupade kohaletoimetamise tähtaegade rikkumisega;
  - kauba väljaandmisest juhul, kui sellega on rikutud kauba käsutamisõigusega isiku korraldust kaupa mitte välja anda;
  - kauba hävimise või kaotsimineku korral veoprotsessiga seonduvate otseste kulude (veoraha, tasutud maksud jms) hüvitamiseks esitatud nõuetest;
  - tollimaksude ja -lõivude hüvitamiseks seaduslikult esitatud nõuetest;
  - lisakulutustest kauba ümberlähetamiseks õigele adressaadile juhul, kui õige kaup saadeti kindlustusvõtja töötajate süül valele aadressile, v.a juhul, kui kindlustusvõtja töötaja süül või ettevaatamatuse tõttu väljastati kaup valele kauba saajale;
  - lisakulutustest, mis on seotud konkreetse transpordiliigi veo maksumusega kaupade transportimiseks õigest kohast kaupade üleandmiseks ettenähtud sihtkohta juhul, kui ettenähtud sihtkohta olid saadetud valed kaubad;
  - ekspedeerija käsutusse antud dokumentide kaotamisest või väärast kasutamisest.
- Vastutus kolmandate isikute ees neile kaubaga põhjustatud kahju korral, kui vastutus tekib seoses kolmandate isikute vara hävimise või kahjustumisega.
- Mõistlikud ja otstarbekad kulutused:
  - kindlustusjuhtumi vältimiseks või kindlustusjuhtumi tagajärjel tekkinud kahju vähendamiseks;
  - kindlustusjuhtumi asjaolude uurimiseks ning kindlustusjuhtumiga seotud kindlustusvõtja huvide kaitseks kohtus ja/või arbitraažis juhtudel, kui vastutajaks on kindlustusvõtja.

9.4.1.3. Välistused

Välistused on need erandid, millal kindlustusandja ei hüvita tekkinud kahju kindlustatud riski esinemisel. Nende arv võib olla kindlustuslepingute ja -seltside korral erinev. Samas tuleb nendega tutvumisel neisse süveneda ja teadmiseks võtta. Välistused võivad olla kindlustusseltsidel erinevalt sõnastatud ja järjestatud. Üldjuhul saab nad jaotada gruppidesse ja nende täpsustamist lepingu

sõlmimisel on soovitata. Järgmine loetelu on esitatud näitena ühest võimalusest välistuste grupeerimisel nendega arvestamise ja mõistmise lihtsustamiseks.

- **Üldised välistused**, mis piiritlevad ettevõtja majandustegevust ja jäävad välja ettevõtja majandustegevuse piiridest või mis on teiste kindlustusliikide objektiks.
- **Kindlustusvõtja omandisuhetest ja tahtlikust tegevusest** tulenevad välistused, nt: kindlustusvõtja õigusvastase tegevusega; salakauba, deklareerimata kauba ja ebaseadusliku kaubandusega seotud transpordiga; kindlustusvõtja töötajate tahtliku tegevuse või raske ettevaatamatusega jne.
- **Mõningate kaupade iseloomust ja pakenditest tulenevad välistused**, näiteks kauba ebapiisava või sobimatu pakkimisega või veoks ettevalmistamisega jne.
- **Veonduskeskkonnast ja ekstreemsetest majanduskeskkonna muutustest tulenevad välistused**, nt streikijate, lokaudis tööliste või töölisrahutustes osalevate isikute tegevusega korrarikkumistes või tsiviilrahutustes, terroristide või teiste poliitilistel motiividel tegutsevate isikute tegevusega, vääramatu jõu (*force majeure*) tagajärjel, mis ei sõltu poolte tahtest ega allu nende kontrollile jne.

9.4.1.4. Üldine hüvitispiir ja kindlustusriski hüvitispiir

Üldise hüvitispiiri ekspedeerija vastutuse kindlustamisel lepivad kokku kindlustusandja ja kindlustusvõtja, see on rahasumma, mis on kindlustusobjekti puhul kõikide kirjeldatud kindlustusriskide suhtes kindlustushüvitiste ülempiiriks. See ei saa olla väiksem suurima kindlustusriski hüvituspiirist. Üldist hüvitispiiri saab suurendada lisalepinguga. Kindlustusriski hüvitispiir on kindlustuslepingus eraldi kindlaksmääratud kindlustushüvitise ülempiir ühele kindlustusriskile, kusjuures kauba hävimise või kahjustumise hüvitispiir kauba veol ELEA-üldtingimuste 2015 alusel määratakse kindlaks vastavalt ELEA-üldtingimuste kehtiva redaktsiooni sätetele (ekspedeerija vastutus lepingupoolena ehk vedajana või ekspedeerija vastutus vahendajana). Kindlustushüvitis ei saa ületada kauba maksumuse ja veoraha summat.

9.4.2. Vedaja vastutuse kindlustus

Vedajaid ja muude teenuste osutajaid, keda kindlustatud isik (ekspedeerija) alltöövõtu korras ekspedeerimisteenuse osutamisel kasutab, ei loeta tavaliselt ekspedeerija vastutuskindlustusega kindlustatuks. **Alltöövõtjate** (vedajate, stividoride ja teiste ekspedeerijate), kelle teenuseid ekspedeerija kindlustatuna ekspedeerimisteenuse osutamisel kasutab, **vastutus peab olema kindlustatud**. Selle kohta kehtib nn hoolsuskohustus, mis tähendab nõuet kontrollida kõigi alltöövõtjate võimet oma vastutust kanda. Viimane tähendab, et enne alltöövõtulepingu sõlmimist tuleb kontrollida alltöövõtja kindlustuspoliisi ja asjaolu, kas see vastab ekspedeerija vajadustele.

Vedaja vastutuse korral on vastutus alati kirjeldatav seadusandlike aktide põhjal, olenevalt veoviisist. Kõikide veoviiside puhul on tegemist vedaja piiratud vastutusega nii kauba kahjustumise, hävimise kui ka kohaletoimetamisega hilinemise korral. Kõikide veoviiside puhul kindlustatakse vedaja vastutus vastavalt seadusandlikes aktides määratletud vastutuse kohaldamisele ja vastutust välistavate sätete kohaselt. Vedaja vastutuse piirid on kajastatud käesoleva peatüki tabelis 9.2.

Seetõttu on nii kindlustuse objekt kui ka riskid täpselt kirjeldatavad ja nendes korrektuuride tegemine lepingute sõlmimisel ei ole otstarbekas. Professionaalne ja vastutustundlik vedaja kindlustab oma vastutuse täismahus, olenevalt tema käsutuses olevate veovahendite maksimaalsest kandejõust.

Järgnevalt vaatleme natuke põhjalikumalt **maanteevedaja kindlustustingimusi**, kuna tegemist on ühe levinuma vastutuskindlustuse liigiga.

9.4.2.1. Kindlustusobjekt

Kindlustusobjektiks on kindlustusvõtja tsiviilvastutus kaubavedajana seoses:

- klientidega sõlmitud tasuliste kaubaveolepingutega vastavalt Rahvusvahelise Maantee Kaubaveolepingu Konventsiooni (CMR-konventsioon) kehtivale redaktsioonile ja Eesti Vabariigis vastavalt võlaõigusseadusele (VÕS);
- Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioonile (ERAA) tollimaksude ja -lõivude tasumisega vastavalt TIR-konventsioonile (*Customs Convention on the International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets*, 1975).

Viimane käsitleb vedaja vastutust tolliorganite ees ja on vajalik üksnes TIR-vihikut kasutavale vedajale. Kindlustusobjektina võib ta välja jääda vedudel Eesti ja Euroopa Liidu piires, samas võivad olla sinna lülitatud **tollitagatised printsipaalina** jne.

9.4.2.2. Kindlustusriskid

Maanteevedaja vastutus kindlustuslepingu järgi kindlustatakse tavaliselt järgmiste riskide vastu:

- kauba hävimine või kahjustumine, kui kaupa veetakse kooskõlas CMR-konventsiooniga, võlaõigusseadusega või mõnede teiste kindlustusandjaga kokkulepitud lepingutega;
- finantsnõuded kindlustusvõtja vastu, mis tulenevad:
  - hilinemisest kauba kohaletoimetamisel juhul, kui tegemist on CMRi ja teiste veolepingu poolte vahel kokkulepitud õigusaktide, lepingute ja/või eeskirjade alusel sätestatud kaupade kohaletoimetamise tähtaegade rikkumisega;
  - kauba väljaandmisest juhul, kui sellega on rikutud kauba käsutamisõigusega isiku korraldust kaupa mitte välja anda;
  - kauba hävimise või kaotsimineku korral veoprotsessiga seonduvate otseste kulude (veoraha, tasutud maksud jms) hüvitamiseks esitatud nõuetest;
  - tollimaksude ja -lõivude hüvitamiseks seaduslikult esitatud nõuetest;
  - vastutus kolmandate isikute ees neile kaubaga põhjustatud kahju korral, kui vastutus tekib seoses kolmandate isikute vara hävimise või kahjustumisega;
- mõistlikud ja otstarbekad kulutused:
  - kindlustusjuhtumi vältimiseks või kindlustusjuhtumi tagajärjel tekkinud kahju vähendamiseks;
  - kindlustusjuhtumi asjaolude uurimiseks ning kindlustusjuhtumiga seotud kindlustusvõtja huvide kaitseks kohtus ja/või arbitraažis, kui vastutajaks on kindlustusvõtja;
- kulutused seoses tollimaksude, -lõivude ja teiste maksetega, mis:
  - võidakse kindlustusvõtjale määrata vastavalt riikide tolliseadustele ja -eeskirjadele, seoses TIR-konventsiooniga kehtestatud tollioperatsioonide läbiviimise või kaupade veoprotseduuri rikkumisega TIR-vihiku kasutamisel;
  - on mõistlikud ja otstarbekad kahju vältimiseks või vähendamiseks TIR-vihiku kasutamise eeskirjas kirjeldatud hädavajalike abinõude kasutamisel;
  - on tehtud kindlustusjuhtumi asjaolude uurimiseks ja kindlustusvõtja huvide kaitseks kohtus ja/või arbitraažis, kui TIR-konventsiooni kohaselt on vastutajaks kindlustusvõtja.

9.4.2.3. Välistused

Välistused võivad olla kindlustusseltsidel erinevalt sõnastatud ja järjestatud. Üldjuhul saab nad jaotada analoogselt ekspedeerija vastutuse kindlustuse lepinguga gruppidesse ja nende täpsustamine lepinguga tutvumisel on soovitatav.

9.4.2.4. Üldine hüvitispiir ja kindlustusriski hüvitispiir

Üldine hüvitispiir on rahasumma, mis on kindlustusobjekti puhul kõikide kindlustusriskide suhtes kindlustushüvitiste ülempiiriks kindlustuslepinguga määratud kehtivusajal. Kindlustusriski hüvitispiir on kindlustuslepingus kindlaks määratud hüvitiste ülempiir ühele kindlustusriskile, kusjuures kauba hävimise või kahjustumise hüvitispiir kauba veol CMR-konventsiooni tingimustel määratakse kindlaks vastavalt CMR-konventsiooni artiklile 23 (kauba vedu, selle maksumust saatelehel näitamata). Kindlustushüvitis ei saa ületada kauba maksumuse ja veoraha summat.

Kindlustuslepingu poolte erikokkuleppel määratakse kindlaks kauba hävimise või kahjustumise hüvitispiir vastavalt CMR-konventsiooni artiklile 24 (kauba vedu saatelehel näidatud maksumusega). Hüvitispiir nõuete osas ühe TIR-vihiku kasutamisel kindlustusvõtja poolt on 60 000 eurot. Mõnede riikide puhul 50 000 USA dollarit.

9.4.3. Liikluskindlustus

Liikluskindlustus on tsiviilvastutuskindlustuse eriliik, mis hüvitab süüdlase eest kannatanule liiklusõnnetuses tekkinud varalise kahju. Tegemist on **kohustusliku kindlustusliigiga**, mis on reguleeritud liikluskindlustuse seadusega[171]. See seadus laieneb kõigile teeliikluses osalevate mootorsõidukite omanikele. Maanteeliikluses osalemine kehtiva liikluskindlustuse poliisita on karistatav halduskorras. Poliisi omamine on Eestis jälgitav elektroonselt ega pea sõidukis kaasas olema. Maanteeveondusettevõtetele on see kindlustusliik üks neist, mis kuulub kindlustuspaketti. Ettevõtjad, kelle tegevus vedajana ületab riigipiire, peavad sõlmima rahvusvahelise liikluskindlustuse lepingu ehk rohelise kaardi lepingu (*Green Card* – GC).

9.4.3.1. Roheline kaart

Välisriigis kehtiv liikluskindlustuse tavalepingu poliisi vorm. Rohelise kaardi võib kindlustusvõtjale väljastada üksnes kehtiva tavalepingu kindlustusandja. Tavalepingu omanikult rohelise kaardi väljastamise eest täiendavat kindlustusmakset ega muud tasu ei nõuta. Samuti võib rohelise kaardi väljastada sõiduki suhtes, mis on Eestis registreeritud, kuid lepinguta. Roheline kaart kehtib poliisil märgitud ajal ja riikides (kokku 48 riigis). Rohelise kaardi võib väljastada Eestis registreeritud sõiduki suhtes. Sel juhul kehtib leping riigis, mille liikmega on Eesti Garantiifondina tegutseval Eesti Liikluskindlustuse Fondil asjakohane leping. Leping kehtib välisriigis tingimustel, mis tulenevad selle riigi õigusaktidest ning Council of Bureaux' liikmete vahel sõlmitud lepingutest. Eesti Liikluskindlustuse Fond on Council of Bureaux'[172] liige. Rohelise kaardi väljastamise õigus on Eesti Garantiifondi liikmel kooskõlas Council of Bureaux' põhikirja ja otsustega.

9.4.3.2. Liikluskindlustuse kindlustusjuhtum

Liikluskindlustuse kindlustusjuhtum ehk liikluskahju on kindlustamisele kuuluva sõidukiga kahju tekitamine, kui samal ajal esinevad järgmised tingimused:

- teeliikluses on tekitatud kahju kindlustamisele kuuluva sõidukiga;
- kahju on tekitatud sõiduki liikumise või paiknemise tagajärjel;
- esineb põhjuslik seos sõiduki liikumise või paiknemise ja tekitatud kahju vahel;
- sõiduki valdajal on tsiviilvastutus seoses kahju tekitamisega.

9.4.3.3. Liikluskahju defineerimine

Sõidukilt või koormast eraldunud osade, samuti muude esemete liikumise tagajärjel tekkinud kahju, mis on põhjuslikus seoses sõiduki liikumisega. Seejuures on oluline, kas kokkupõrge eelnimetatud asjadega toimus kannatanu süül või mitte ja kas kannatanu oleks saanud õnnetust vältida. Hüvitamisele kuuluvad liikluskahjud, mis on liiklusõnnetuse tagajärjel tekitatud füüsilise isiku tervisele (isikukahju) või füüsilise või juriidilise isiku varale (varakahju). Liikluskahju hinnatakse ainelise kahjuna rahas. Hüvituste maksimaalse piiri määrab igaaastaselt Eesti Vabariigi rahandusminister. Hüvitise suurus arvestatakse liikluskindlustuse seaduses ettenähtud korras.

- **Isikukahjud** on ajutisest või püsivast töövõimetusest tulenev kahju, kannatanu ravikulud, surmaga lõppenud liiklusõnnetuse korral ülalpeetava elatise vähenemine või kaotus, samuti matusekulu jne.
- **Varakahjud** on vara rikkumise või hävimise kahju, mõistlikud ja vajalikud kulud õigusabile ja ekspertiisile. Liiklusõnnetuse põhjustaja varalist kahju ei hüvitata.

[171] Liikluskindlustuse seadus, https://www.riigiteataja.ee/akt/117122015050?leiaKehtiv
[172] http://www.cobx.org/Content/Default.asp.

9.4.4. Tsiviilvastutuse kindlustus

Tsiviilvastutuse kindlustus jaguneb omakorda mitmeks kindlustuse liigiks, sh üldine tsiviilvastutuse kindlustus, erialane tsiviilvastutus ja toote kvaliteedi vastutus. Kindlustamise objekt ja kindlustatavad riskid määratakse ettevõtte majandustegevusest tulenevalt.

9.4.4.1. Kindlustusjuhtum

Kindlustusjuhtum on kolmandate isikute poolt kindlustusvõtja vastu esitatud nõue isiku või varakahju hüvitamiseks, mis on tekkinud kindlustusvõtja tegevuse või tegevusetuse tagajärjel ning vastab kindlustuslepingus määratletud tingimustele, kusjuures kindlustusjuhtumiga on tegemist ainult siis, kui kahju on tekkinud kindlustusvõtja tegevusest kindlustuslepingus määratletud tegevuse raames või tema omanduses või valduses oleva territooriumi või hoone haldamisel või kindlustusvõtja poolt turule suunatud toodetud, töödeldud, muudetud või parandatud esemete, toodangu või pakendi poolt või puudulikkusest või vigadest kirjalikus toote kasutamise instruktsioonis. Kahju põhjustanud sündmus peab olema toimunud kindlustusperioodil või kindlustuslepingu tagasiulatuva jõu perioodil. Peab olema põhjuslik seos kindlustusvõtja teo ja tekkinud kahju vahel ning kindlustusvõtja on süüdi kahju tekkimises ja nõue ja nõude aluseks olev kahju suurus on tõestatud.

Tsiviilvastutuse kindlustuslepingu sõlmimisel on oluline võrrelda riske ja välistusi ning veenduda, et välistused ei muudaks kindlustuslepingut mõttetuks. Tavaliselt on välistatud teiste kindlustusliikidega maandatavad riskid, sh kahjud, mis kuuluvad või kuuluksid hüvitamisele vastavalt liikluskindlustusseadusele või muule kindlustuslepingule, nagu ekspedeerija vastutus, vedaja vastutus, TIR-vastutus, veosekindlustus jne.

9.4.5. Kahjukäsitluse protsess

Kahjukäsitluse protsess kujutab eeskätt kindlustusandja ja kindlustusvõtja tegevust kindlustusjuhtumi korral, kus määravaks on eeskätt kindlustusandja tegevus kindlustusjuhtumi asjaolude väljaselgitamiseks ja kindlustuspettuste välistamiseks. Kahjukäsitluse protsessi eesmärgiks on hüvitamise väljamaksmise otsuse või hüvitamisest keeldumise otsuse vastuvõtmine. Kahjukäsitluse protsess on ajaliselt järjestatud tegevuste jada, mida illustreerivalt kujutab järgnev skeem[173] (vt joonis 9.4).

Hüvitamise põhimõtted ja väljamaksmine. Kindlustusandja on kohustatud taastama kindlustusjuhtumile eelnenud olukorra, seda kas:

- otsese kahju rahalise hüvitamisega;
- kindlustusobjekti taastamisega;
- kindlustusobjekti asendamisega.

Mõningatel juhtudel on võimalik üksnes rahaline hüvitamine, nt ärikatkestuse kindlustuse, valdavalt vastutuskindlustuste korral jne. Samas on liikluskindlustuse ja sõiduki kaskokindlustuse korral hüvitis tavaliselt suunatud liiklusvahendi taastamiseks. Kõige otstarbekam oleks olukord, kus kindlustusleping määraks kindlustushüvitise viisi ja sellega kaoksid arusaamatused kahjukäsitluse käigus. Kindlustushüvitis makstakse välja **kahe nädala jooksul pärast hüvitamisotsust** kindlustusandja poolt või peale vastavasisulist jõustunud kohtuotsust.

9.4.5.1. Regressiõigus

Regressiõigus on tagasinõudeõigus. See tähendab, et isikul, kes on hüvitanud teise isiku tekitatud kahju, on õigus see sisse nõuda kahju tekitanud isikult. Kindlustuslepingu sõlmimisega loovutab kindlustusvõtja regressiõiguse kindlustusandjale. Seega on kindlustusandjal õigus kindlustusobjektile kahju põhjustanud isikutelt sisse nõuda tekitatud ja kindlustusvõtjale hüvitatud kahju.

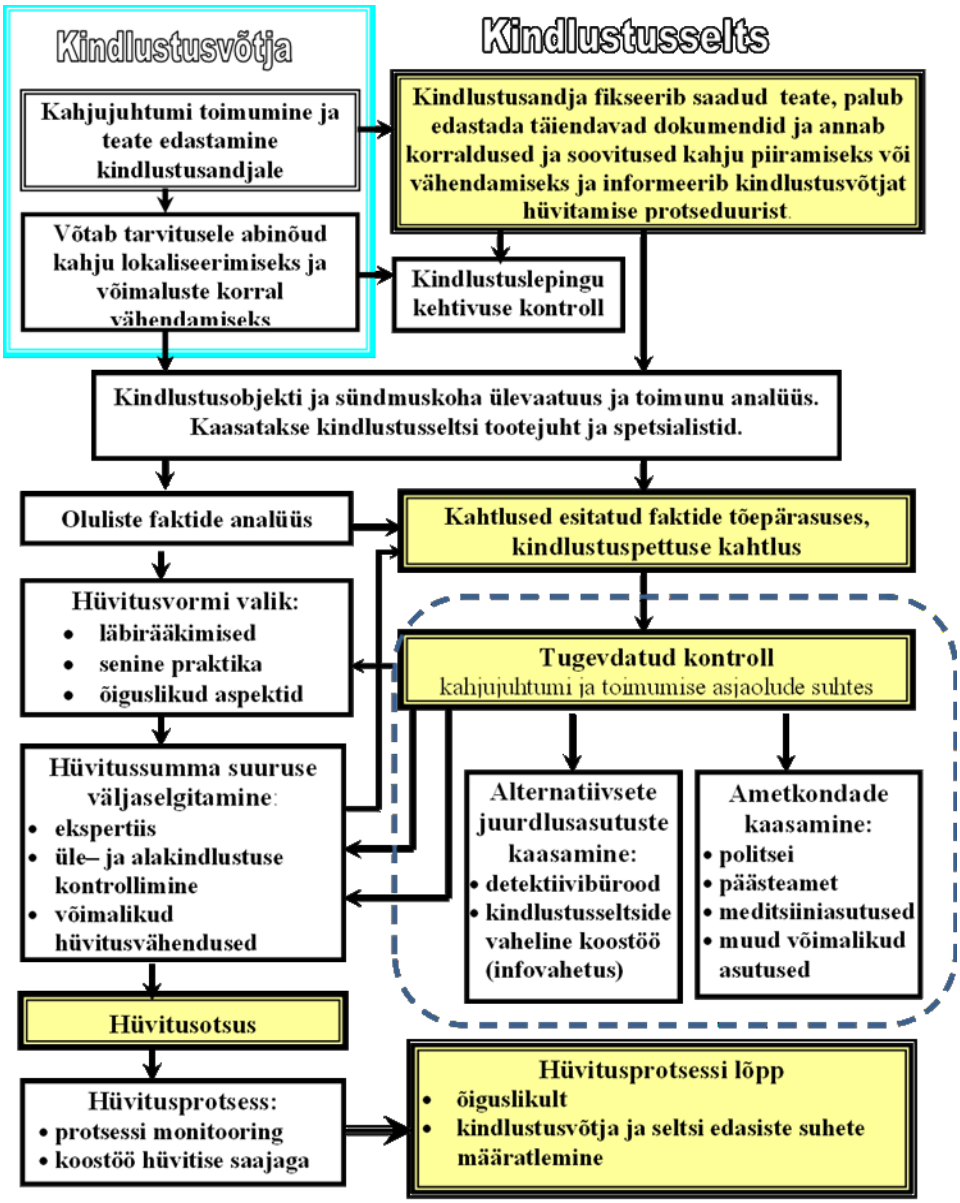
[173] Aare Matti Inglist. Kahjukindlustuse käsiraamat. Äripäeva Kirjastuse AS, 2001.

Näiteks kauba kahjustumisel veoprotsessis korvab kindlustusselts kaubaomanikule tekkinud kahju, kuna ta oli kindlustanud ekspedeerija vastutuse, kes antud juhul oli vedaja vastutuse kandja. Samas säilib kindlustusseltsil õigus nõuda kahjusumma sisse tegelikult vedajalt (või tegeliku vedaja vastutuse kindlustanud kindlustusseltsilt), kes oli kauba kahjustustes otsene süüdlane.

Kahjukannatanul säilib siiski nõudeõigus omavastutuse ulatuses kahju sissenõudmiseks süüdlaselt.

Regressiõigust saab rakendada üksnes juhtudel, kui kõik tingimused on üheaegselt täidetud:

- kahju esinemine kannatanul;
- põhjuslik seos kahjutekitanu teo ja kahju tekkimise vahel;
- kahjutekitanu teo õigusvastane iseloom;
- kahjutekitanu süü kahju tekkimisel on tuvastatud;
- kindlustusandja on kahju hüvitanud.



Joonis 9.4. Kahjukäsitlemise protsess

Regressiõiguse rakendamisel on erisused liikluskindlustuse osas. Käsitletud on need erisused liikluskindlustuse seaduses. Regressiõiguse rakendamisel on ka välistused, mille puhul regressi ei esitata, nagu juhtudel, kui kahju tekitas kindlustusvõtja töötaja, tema volitatud isik jne, kui just ei

ole kuritahtliku kavatsetud tegevusega. Sellisel juhul aga tavaliselt kindlustusandja hüvitist ei maksa ja juhtumit ei arvestata kindlustusjuhtumiks.

9.4.6. Kindlustusvaidlused

Kindlustusleping on eeskätt lepinguõiguslik (võlaõiguslik) suhe ja seetõttu on teataval määral paratamatud ka vaidlused lepingupoolte erimeelsuste osas. Selliste vaidluste korral on kindlustusvõtja alati nõrgem pool, kuivõrd lepingutingimuste koostamisel ja hüvitiste väljamaksmisel jääb domineerivaks kindlustusselts.

Põhjuseks, miks kindlustusvaidlused tekivad, on eelkõige kindlustuslepingu ja eeskätt kindlustustingimuste tõlgendamine, tihti ka kindlustuslepingusse pealiskaudne suhtumine. Ei tutvuta kindlustustingimustega ja jäetakse kahe silma vahele kindlustusvõtja kohustused.

Kõige kiirem viis kindlustusvaidlused lõpetada, on läbirääkimised. Juhul, kui läbirääkimised ei anna loodetud tulemust, näiteks hüvitussumma suuruse osas, on otstarbekas kaasata eksperdid. Selleks on võimalus, et vaidluse kumbki osapool nimetab ühe eksperdi, kelleks võib olla erialateadmiste ja -kogemustega isik. Eksperdid nimetavad veel omavahelise kokkuleppe alusel juhtiveksperdi. Eksperdid peaksid olema sõltumatud. Kui ekspertide seisukohad ei lange kokku, otsustab juhtiveksperdi seisukoht. Vaidlus lahendatakse sellisel juhul ekspertiisi tulemustest lähtuvalt. Kui kindlustusandja keeldumisel hüvitist maksta, on kindlustusvõtjal õigus pöörduda kohtusse vastavalt Eesti Vabariigis kehtivale seadusandlusele. Kindlustusvaidluste korral on alati tegemist tsiviilvaidlustega. Kohtuvaidluse esimene etapp on maakohus ja kui selle astme kohus ei anna soovitud tulemust, saab pöörduda ringkonnakohtu poole.

Kokkuvõtteks

Milliseid ettevaatusabinõusid peab ekspedeerija rakendama?

- Esmalt tuleb valida hoolikalt oma koostööpartnereid, alltöövõtjaid ja sisseostetud teenuste osutajaid.
- Teine nõue on oma alltöövõtjate vastutust reguleeriva nõuetekohase vastutuskindlustuse nõudmine ja selle olemasolu kontrollimine.
- Informeerida oma kliente võimalikest riskidest ja vajadusel kindlustada veosed.
- Tagada, et kindlustuskate oleks piisav.
- Tagada kindlustusandja kiire teavitamine kindlustusjuhtumi korral ja võimaldada selle igakülgset uurimist.
- Tegutsedes vedaja vastutusega, on ekspedeerija kohus lahendada võimalikud kahjukäsitlemise juhused ise, olles teadlik oma vastutusest.
- Ekspedeerijal säilib regressiõigus oma alltöövõtjate suhtes (juhul, kui ta ei ole seda loovutanud oma kindlustusandjale) ja ta saab seda rakendada lahendusejärgselt.

Soovitatavad kirjanduslikud ja muud materjalid

1. Logistika Käsiraamat. (uues redaktsioonis Logistika ja ekspordi käsiraamat) Äripäeva Kirjastus. Tallinn, 2002…….. tänaseni
2. Jüri Suursoo. Tarneahela haldamine I. Tallinna Tehnikakõrgkool, 2012.
3. Harri Ek, Kari Kosola, Juha Pentinen, Pirjö Pöyhönen. Kuljetusten Vakuuttaminen.
4. Aare-Matti Inglist. Kahjukindlustuse Käsiraamat. Äripäeva Kirjastuse AS. Tallinn, 2001.
5. Dr. D. Bland. Kindlustus: põhimõtted ja praktika. Tallinn, 1996.
6. Jaana Liigand. Ettevõtte riskid, äratundmine ja maandamine. Äripäeva Kirjastuse AS. Tallinn, 2005.
7. Peter Jones. Legal Handbook on Forwarding. Fourth edition, FIATA, 2008.

Võrgumaterjal

1. ERGO Kindlustuse AS. Koduleht. Kindlustustingimused: http://www.ergo-kindlustus.ee/arikliendile.
2. If P&C Insurance AS Koduleht. Kindlustustingimused: http://www.if.ee/web/ee/Ariklient/Kindlustuslahendused/Pages/default.aspx.
3. AS Inges Kindlustus. Koduleht. Kindlustustingimused: http://www.inges.ee/?id=3&aid=14.
4. International Underwriting Association of London – Institute Cargo Clauses: http://www.iua.co.uk.

Tagasi sisukorda

10. Rahvusvahelised veod

Rahvusvahelisi vedusid vaatleme kahes lõikes, esmalt veoliikide kaupa ja veoviiside lõikes.

- Veoliigi määrab veovahend, nagu maanteeveod, raudteeveod, mereveod (ka siseveeteede veod) ja lennuveod.
- Veoviisi määrab veose eripära või omadused, aga ka aeg ja tehnoloogia (nt temperatuuritundlikud veod, kiirveod, elusloomade veod jne).
- Veoliikide kombineerimine, sh inter- ja multimodaalne transport ning konteinerveod.

10.1. Kaupade ettevalmistamine veoks

Jüri Suursoo

Transpordiprotsessi edukus ja lõpptulemus on suurel määral seotud veoeelse ettevalmistuse ja läbiviimise korrektsusega. Veoeelne ettevalmistus hõlmab tervet rida tegevusi, sh:

1) veoste pakendamine transpordipakenditesse;
2) veoste tähistamine ehk markeerimine;
3) veodokumentide ettevalmistamine;
4) veovahendite ettevalmistamine veoks;
5) veoste laadimine veovahendite lastiruumi (kaubaruumi);
6) veoste kohtkindel kinnitamine lastiruumis.

Rahvusvahelistes soovitustes on põhjalikult käsitletud seda teemat järgmistes dokumentides.

1. ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni 2014. a materjalides,[174] kus kirjeldatakse uut IMO/ILO/UNECE koodeksit[175] (CTU *Code*), käsitleb suuniseid intermodaalsete veoühikutega opereerimisel.
2. Euroopa veoseohutuse standardis EN 12195:2010, mille alusel on Rahvusvaheline Maateetranspordi Liit – IRU välja töötanud soovitused maanteevedude ettevõtjate jaoks rahvusvahelises veonduses[176].
3. SMGS-kokkuleppe[177] lisa 3 reguleerib kõiki veoks ettevalmistamise protsesse nn Idaraudteedel.

10.1.1. Pakendamine

Pakendiseadus liigitab pakendid **müügi-, rühma- ja veopakendiks**. Neist müügi- ja rühmapakenditel on transpordiprotsessis tähtsust üksnes niipalju, et:

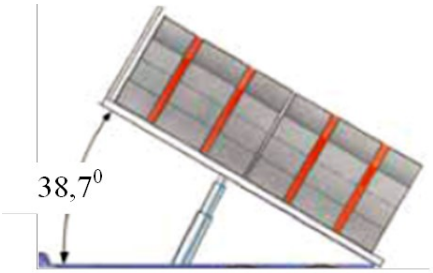
1) neist oleks võimalik koostada kompaktne transpordipakend;
2) pakendatud kaup oleks võimalikult kohtkindlalt selles pakendis ega saaks liikuda veoprotsessil, mis võib tuua kaasa kauba kahjustused. Siinkohal tuleb meeles pidada, et pakendisisestele kahjustustele vedaja vastutus ei laiene;
3) nende füüsilised omadused võimaldaksid veopakendi koostamist;
4) nad seavad võimalikult vähe piiranguid käitlemisel ja veopakendi koostamisel.

Neist neljast faktorist sõltub veopakendi tüübi valik ja kulutused veopakendile.

[174] Viimased muudatused on sisse viidud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni sekretariaadi dokumendiga 76 sessiooni materjalides „The new CTU Code". The secretariat reproduces the text of the new IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (kirjeldatud ka dokumendis ECE/TRANS/2014/17).
[175] Terviktekst: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/itc/id_07_CTU_Code_January_2014.pdf
[176] Materjal on eestikeelsena kättesaadav: http://www.eraa.ee/doc/Brochure_SafeLoadSecuring_EST_Digital.pdf
[177] СОГЛАШЕНИЕО МЕЖДУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ГРУЗОВОМ СООБЩЕНИИ (СМГС) Действует с 1 ноября 1951 г. с изменениями и дополнениями на 1 июля 2015 г: http://www.evrcargo.ee/rahvusvahelised-kokkulepped/smgs-kokkulepe/

10.1.1.1. Veopakend

Veopakend on müügi- ja rühmapakendite veol kasutatav täiendav pakend, mis on ette nähtud veokahjustuste vältimiseks ja kauba käitlemise lihtsustamiseks. Pakendiks loetakse ka täitematerjali, mida kasutatakse koos pakendiga veoohutusese tagamiseks. Pakendiseaduse[178] mõistes ei loeta veopakendiks auto-, raudtee-, mere- ja lennukonteinereid.



Veondusettevõtjale on veopakend kaubaühik ja veopakend pakendi osa. Veopakendi ettevalmistamine veoks **on kaubasaatja kohus**. See kohustus on fikseeritud ka Eestis kehtivas seadusandluses ja kõigis rahvusvahelistes kokkulepetes – konventsioonides.

Vaatamata sellele, et veosepakendi ettevalmistamine on kaubasaatja kohus, ei vabasta see veoste vastuvõtjat vastuvõtmisel veoks veostepakendite seisundi kontrollimisest. Logistikavaldkonna põhimõte on, et **iga tervikprotsessi järgnev lüli kontrollib ja annab hinnangu eelnevalt tehtule**. Kontrolli nõue ei ole siiski alati teostatav ja sõltub kasutatavast veotehnoloogilisest kontseptsioonist. Sellisel juhul ei võta vedaja vastu konkreetseid pakendeid, vaid veoühikut kui tervikut ja see peab olema kajastatud veodokumendis.

Allpool esitame väljavõtted maismaavedude kohta kehtivatest aktidest (analoogsed sätted kehtivad ka mere- ja lennuvedudel ning kombineeritud veoahelates).

Eestisiseste veolepingute korral (v.a mereveod) reguleerib veolepingu osapoolte kohustusi võlaõigusseaduse § 778. **Veose pakend ja tähistamine**, kus lõige (1) sätestab *„Saatja peab veose selle liiki ja kokkulepitud vedamise viisi arvestades pakkima selliselt, et veos oleks kaitstud kaotsimineku ja kahjustumise eest ega põhjustaks vedajale kahju”* ja lõige (2) *„Saatja peab veose tähistama, kui tähistamine on vajalik selleks, et vedaja saaks toimida veosega vastavalt lepingule”*.

Rahvusvaheliste maanteevedude lepingute korral – CMR-konventsiooni artikkel 10 kirjeldab: „Saatja vastutab vedaja ees kahjude eest, mis on tekitatud isikutele, seadmetele või teistele kaupadele, samuti mis tahes kulude eest, mis on põhjustatud kaubapakendi defektidest, välja arvatud juhud, kui defekt oli väline või kauba vastuvõtmise hetkel vedajale teada ja ta ei teinud selle kohta märkust”.

Paljude veondusettevõtjate jaoks on oluline koostöö ekspedeerijatega, kes on antud olukorras lepingulisteks vedajateks (mõningate veoliikide korral vahel ka vahendajaks). Seetõttu on oluline ka see, kuidas on lepingulised suhted sellisel juhul kajastatud. Analoogne säte rahvusvaheliste vedude korral on kirjeldatud ka Eesti Logistika Ekspedeerijate Assotsiatsiooni tüüptingimustes: ELEA ÜT 2017[179] § 26, kus on kirjeldatud kuus olukorda, kus tellija on kohustatud ära hoidma ekspedeerijale tekkiva võimaliku rahalise või esemelise kahju, nende seas ka kolm põhjust:

a) kauba kohta esitatud andmed on ebaõiged, ebaselged või puudulikud;
b) klient on kauba puudulikult pakendanud, markeerinud, deklareerinud, jätnud pakendamata või sellest, et klient on kauba puudulikult peale laadinud või paigutanud;
c) kaubal on sellised kahjustusi esilekutsuvad omadused, mida ekspedeerija ei saanud ette näha.

Veosepakend peab vastu pidama ja kaitsma pakendatud veoseid veo ajal temale mõjuvate jõudude eest. Need jõud on standardiseeritud veoliikide puhul raskuskiirenduse kaudu ehk läbi veose kaalu alapunkti 10.1.3.2 tabelis. Pakendi vastupidavust tabelis näidatud jõududele saab kontrollida staatilise testi käigus, kus pakend, kinnitatuna alusele, kallutatakse 38,7° nurga alla horisontaaltasapinnaga võrreldes, see vastab jõule F = 0,8 g * m, mis on vedudel (v.a lennuveod) veosele mõjuda võiv suurim jõud.

[178] https://www.riigiteataja.ee/akt/750865?leiaKehtiv.
[179] Eesti Ekspedeerijate Assotsiatsiooni üldtingimused (2015. a versioon).

Pakend peab kaitsma kaupa vigastuste eest transportimisel. Seetõttu peab ta olema oma füüsiliste omaduste poolest küllalt tugev, et suuta vastu võtta veoprotsessi käigus temale mõjuvaid jõudusid ja olema ka piisavalt tugev veosekinnitusvahendite poolt põhjustatavatele mõjudele.

Pakendid liigitatakse mitme tunnuse – **geomeetrilise vormi, mahutavuse, pakendi omaduste ja materjali ning veetava kauba** jne alusel. Veoprotsessi seisukohalt on veel oluline pakendite geomeetriline vorm ja materjal. Need asjaolud määravad ära laadimismehhanismide kasutamise võimalused ja tüübid.

Teisalt jaotatakse pakendid kasutusea põhjal:

- ühekordseks kasutamiseks mõeldud pakendid;
- korduvkasutatavad pakendid.

ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni 1994. a soovituste kohaselt oleks soovitatav pakendid klassifitseerida olenevalt veoviisist, pakendi kujust ja pakendi materjalist, andes igale numbrikoodid (vt tabel 10.1.1).

Tabel 10.1.1. Pakendite kodeerimine

Veose iseloom	Kood	Pakendi tüüp	Kood	Pakendi materjal	Kood
Vedelikud	**0**	Lahtiselt	**0**	Pakendamata	**0**
Tahked puistekaubad	**1**	Ilma pakendita (v.a eelnev)	**1**	Plastmassid	**1**
Suured veokonteinerid	**2**	Jäigad kast-tüüpi pakendid	**2**	Paber ja kartong	**2**
Teised konteinerid	**3**	Jäigad silindrilised pakendid	**3**	Puit	**3**
Kaubaalused	**4**	Jäigad sfäärilised pakendid	**4**	Reserveeritud tulevikus kasutamiseks	**4**
Seotud (kimbud, staablid)	**5**	Teised jäigad pakendid	**5**	Metallid	**5**
Iseliikuvad ühikud	**6**	Pehmed pakendid (kotid)	**6**	Klaas, keraamilised materjalid, savi	**6**
Teised liikuvad ühikud	**7**	Reserveeritud tulevikus kasutamiseks	**7**	Tekstiil	**7**
Reserveeritud positsioon	**8**	Reserveeritud positsioon	**8**	Reserveeritud positsioon	**8**
Teised veoviisid	**9**	Teised ja spetsiifilised pakendid	**9**	Klassifitseerimata materjalid	**9**

Alusele paigutatud plastmassist kast oleks koodiga 421 või kui tahame kirjeldada üksnes pakendit, siis koodiga 21.

Järgnevalt käsitleme kasutatavamaid pakenditüüpe, eeskätt maismaavedude kontekstis.

Tabel 10.1.2. Kasutatavamad veopakendid

Pakendi tüüp	Valmistamise materjal	Kasutatakse veostel
Jäigad rullid (silindrilised pakendid)	Puit Plastmass Metallid	Kaablid, juhtmed, köied
Rullpaber	Paber	Paberitööstuse toodang
Pehmed rullid	Plastkile Tekstiil	Põrandakattematerjalid, staadionikatted jne Kangad, võrgud, tarade materjalid
Jäigad balloonid (erineva mahtuvusega)	Metall Plastmass	Vedel- ja surugaas Vedelad keemiatööstuse materjalid
Tünnid, vaadid	Metall Plastmass Puit	Keemiatööstuse tooted – lakid, värvid, lahustid Naftatööstuse produktid – õlid Toiduained – toiduõlid
Purgid	Metall Plastmassid Klaas	Keemiatööstuse tooted – lakid, värvid, lahustid Naftatööstuse produktid – õlid Toiduained – toiduõlid
Pudelid (kitsa avaga anumad)	Plastmassid Klaas	Keemiatööstuse tooted – lahustid jne Toiduained
Veokonteinerid (eri mõõtmetes väikekonteinerid mahuga alla 10 m^3)	Metallid Plastmassid Metallvõrk	Puistematerjalid väikestes kogustes Erirežiimi nõudvad kaubad Tavakaubad
Kastid	Plastmass Puit Kartong	Laialt kasutatav kaupade nomenklatuur
Kandekastid (pealt avatud kast)	Plast Puit Metallid	Kergesti riknevad kaubad (ventileerimist vajavad); ilmastikutingimuste suhtes nn ükskõiksed kaubad
Karbid	Kartong	Laialt kasutatav kaupade nomenklatuur; tavakaubad, olmekaubad
Suurkotid	Plastkile Tekstiil	Pulbrilised veosed – väetised, pulbrilised keemiatööstuse materjalid jne
Kotid	Plastkile Tekstiil Paber	Pulbrilised veosed, ehitussegud, tsement jne Toiduained – suhkur, sool, jahu jne Rippriided, väetised, turvas jne
Kaubaalused (erinevate mõõtmetega)	Puit Plast Metall	Laialt kasutatav kaupade nomenklatuur, väga populaarsed eriti standardiseeritud mõõtmete korral
Seotud staablid	Sidumisvahendid Metallsidemed jne	Puidutööstuse tooted – lauamaterjal
Seotud kimbud	Sidumisvahendid Metallsidemed jne	Metallprofiilid, armatuurraud jne
Spetsiaalsed pakendid	Lai materjalide valik	Erikujulised ja erinõudeid omavad veosed, seadmed, masinad jne

Kaubaaluse kasutamine on levinuim viis kauba käitlemiseks tavakaupade maanteeveol, aga ka intermodaalsete vedude korral. See on lihtsustanud tööoperatsioone ja võimaldab kaubakäitluse kergendamiseks kasutada vedamisel mitmesuguseid abivahendeid (kahvel- ja siirdekärud), lihtsustab ladustamist terminalides ja võimaldab efektiivsemalt kasutada tagaluuktõstukeid jaotusautodel. Lihtne käitlemine võimaldab lühendada laadimisaegu ja kaupa kiiresti loovutada, millega saavutatakse korje- ja jaotusautode efektiivsem kasutamine.

Kaubaveoprotsessis veetakse saadetisi eri veovahenditega läbi mitme terminali, kus toimub kaupade käitlemine – ümberlaadimine ja vaheladustamine. Alustele pakitud kaupa saab laadida mehhanismidega, mis on efektiivsem kui käsitsi laadimine.

Peamiselt kasutatakse puidust kaubaaluseid. Kasutusel on ka plastalused, mis on mõeldud toiduainete-, farmaatsia-, keemia- ja aparaaditööstuse tarbeks, kus on oluline puhtus ja vastupidavus. Pakendamata toidukaubad ei tohi kokku puutuda puitalustega. Plastaluseid saab korduvalt kasutada, kuid need on kallid. Seetõttu kasutatakse plastaluseid üldjuhul suletud logistilistes süsteemides (nt ettevõttesisestel tehnoloogilistel eesmärkidel, aga ka ettevõtte ja selle toodangut turustavate kaupluste vahel).

Kaubaaluseid jaotatakse:

- **standardsete mõõtmetega alusteks** ISO-standardi kohaselt:
  a) 800 x 1200 x 144 mm, EUR-alus (nn euroalus);
  b) 1000 x 1200 x 144 mm, FIN-alus;
  c) 800 x 1000 x 144 mm, vähekasutatav;
- **mooduli 400 x 600 mm baasil konstrueeritud alused:**
  a) neist levinumad on nn poolalused mõõtudega 600 x 800 x 100 mm;
  b) 1200 x 1200 x 144 mm kasutatakse rehvide veol;
  c) kasutust leiavad ka suured alused, eeskätt mööbli ja teiste suuremamõõtmeliste veoste veol, nt 1000 x 2000 x 144 mm, harvem 1200 x 2400 x 144 mm jne;
- **muud ringluses olevad alused** (USA, Inglismaa, Jaapan, Itaalia kasutavad tollimõõdustikul baseeruvaid aluseid, Venemaa kasutab oma standardi kohaseid aluseid jne).

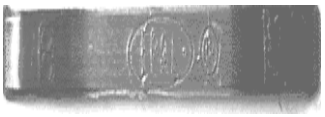
Kaubaalused on sertifitseeritud (mõeldud korduvkasutuseks) või sertifitseerimata (mõeldud ühekordseks kasutamiseks). Sisuliselt saab neid olenevalt nende seisukorrast kasutada ka korduvalt. Sertifitseerimata kaubaalused on odavamad ja neid kasutatakse rohkem riigisiseses kaubavahetuses. Sertifitseerimata aluste kasutamine on riskantne. Neile ei ole soovitatav laadida raskeid kaupu. Sertifitseerimata aluseid ei soovitata kasutada riiulitele ladustamisel.

Joonis 10.1.1. Sertifitseeritud euroalus

Sertifitseeritud kaubaalused vastavad standardi suhteliselt rangetele nõuetele ja on vastavalt tähistatud.

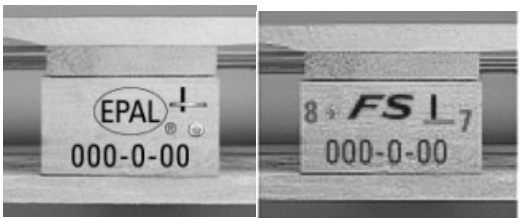
Ainult sertifitseeritud alusel on rea keskmisel klotsil kvaliteeti tähistav märgis: EPAL

Ainult kvaliteedi kontrolli läbinud EUR-alus on varustatud kvaliteedisümboliga tähistatud EPAL kontrollklambriga.



Kontrollklamber (märgis)
Ainult kvaliteedikontrolli läbinud EUR-alus varustatakse pärast remonti autentse nn remondinaelaga, mis on varustatud kvaliteedi sümboliga.

Analoogne märgistus on ka sertifitseeritud FIN-alustel.



Joonis 10.1.2. EUR-aluse sertifitseerimise tunnused

Lisaks Euroopas omaks võetule aktsepteerib kaubaaluste rahvusvahelise standardiseerimise organisatsioon (ISO) kuut kaubaaluste mõõtmete gruppi, detailiseerituna ISO-standardis 6780: kaubaalused kaupade käitlemiseks kontinentidevahelisel kaubavahetusel. Peamised mõõdud on tabelis 10.1.3.

Tabel 10.1.3. Kaubaalused rahvusvahelises kaubanduses

Mõõdud (mm)	Mõõdud (tolli)	Kaotatud ISO-konteineri laadimispind	Regioon
1219 x 1016	48,00 x 40,00	3,7%	Põhja-Ameerika
1200 x 1000	47,24 x 39,37	6,7%	Euroopa, Aasia
1140 x 1140	44,88 x 44,88	8,1%	Austraalia
1067 x 1067	42,00 x 42,00	11,5%	Põhja-Ameerika, Euroopa, Aasia
1100 x 1100	43,30 x 43,30	14%	Aasia
1200 x 800	47,24 x 31,50	15,2%	Euroopa

Vaata pakendamise kohta ka laonduse peatüki vastavat alajaotust (5.4.12).

10.1.2. Informatsiooni ettevalmistamine

Veoprotsessiks vajalik informatsioon jaguneb kolmeks suureks grupiks.

- Oferdi-aktsepti käigus vahendatav info, mis on vajalik veolepingu sõlmimiseks.
- Veoprotsessi läbiviimiseks vajalik standardiseeritud informatsioon kauba- ja veodokumentide näol. See informatsioon on ette nähtud rahvusvahelist kaubandust reguleerivate õigusaktidega ja reeglina sihtriigist tulenevate nõuete täitmiseks. Veodokumente käsitleme käesoleva peatüki erinevaid veoliike käsitlevates osades.
- Veoste tähistamisega edastatav info.

10.1.2.1. Tähistamine ehk markeerimine

Markeering on kaubaga kaasas olev informatsiooni kandja, mis edastab info nii kauba käitlemise kui ka tema omaduste kohta. Markeeringuga antakse edasi info veomarsruudi ja kaubasaaja kohta. Markeering annab võimaluse igal transpordiprotsessi etapil kaubaühik identifitseerida. Markeerida tuleb kõik kaubaühikud (transpordipakendid), mis vajavad transpordiprotsessil kaubakäitlemise

selliseid teenuseid, nagu terminalitöötlus, veoste ühitamine, tolliformaalsuste teostamine. Erandina ei vaja marsruudimarkeeringuid täiskoormad, kus kogu kaubaruumi maht on üks saadetis (ühele kaubasaajale).

Pakendiseaduse[180] paragrahv 7 määrab pakendile kantava teabe järgmiselt.

(1)Pakendile peab olema kantud:
1) tarbijakaitseseaduse ja teiste asjaomaste kauba märgistamist ning vedu reguleerivate seaduste ja muude õigusaktidega ettenähtud teave pakendis sisalduva kauba kohta;
2) hoiatavad pealdised ja erimärgistus ohtlikele kaupadele: nakkusohtlikele, sööbivatele, gaase eraldavatele, oksüdeerivatele, mürgistele, tule- ja plahvatusohtlikele, radioaktiivsetele ainetele, kui pakend sisaldab loetletud kaupa;
3) veoeeskirjade nõuetest tulenev märgistus;
4) pakendit iseloomustav märgistus.

(2) Pakendile võib kanda muud märgistust, mille kasutamine ei ole vastuolus seadusega ega raskenda põhiteksti mõistmist.
Paragrahv 8. määratleb pakendit iseloomustava märgistuse.
(1) Pakendit iseloomustav märgistus on sõnaline, sümbolitena, graafiliselt või reljeefselt kujutatav teave pakendi materjali, käitlemise ja kasutamise kohta.
(2) Pakendit iseloomustavas märgistuses peab vastavalt kehtestatud korrale olema:
1) pakendit ja/või valmistajat identifitseerivad andmed;
2) pakendimaterjali identifitseeriv märgistus;
3) ringluspakendi märgistus, kui pakend on ette nähtud korduvaks kasutamiseks;
4) tagatisrahaga maksustatud pakendile kehtestatud tagatisraha suurus;
5) pakendi kasutamise alane teave;
6) teave pakendis sisalduva taaskasutatud materjali osatähtsuse kohta.

(3) Pakendit iseloomustava märgistuse kuju, suuruse, värvi ja muud nõuded ning märgistamise korra määrab Eesti standard.

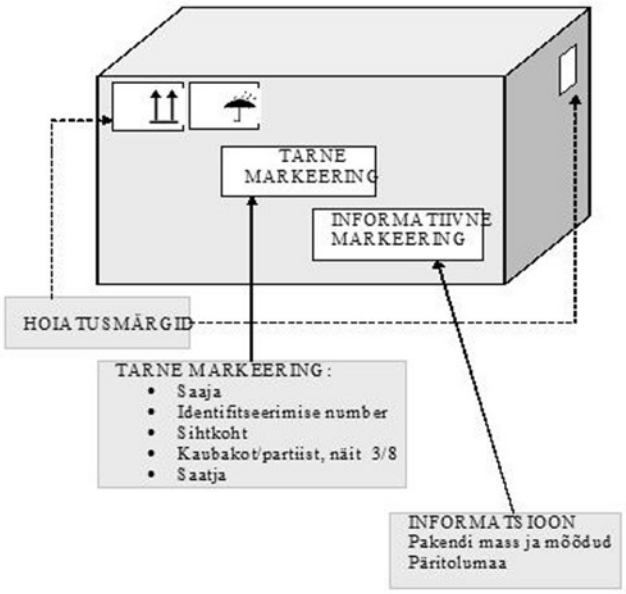
Markeerimise kohustus vastavalt Eestis kehtivale seadusandlusele kuulub kaubasaatja kohustuste hulka (võlaõigusseadus § 778 lõige 2), samuti rahvusvaheliste konventsioonide (CMR) ja ELEA ÜT 2015 (Eesti Ekspedeerijate Assotsiatsiooni üldtingimused) puhul on nimetatud tegevus kaubasaatja kohustus. Seetõttu kuulub ka puudulikest markeeringutest tulenevate lisakulude korvamine kaubasaatja vastutuse hulka. Tihti võib sellega kaasneda oluline ajakaotus, mis võib kaasa tuua palju suuremaid kahjusid kui kauba enda maksumus.

Saatja peab markeerima kõik pakkeühikud, veopakendid. Veopakendil olev markeering peab olema sama, mis kantakse veose saatedokumentidesse (pakkeleht, veo- või lastikiri jne).

10.1.2.1.1. Veopakendi tähistamine ehk markeerimine

Markeeringutega edastatava informatsiooni võib jagada nelja gruppi:
- tarne markeering;
- informatiivne markeering;
- kauba käitlemise juhiseid määrav markeering ja
- kauba omadusi määrav markeering (ohtlikud ained jne).

[180] https://www.riigiteataja.ee/akt/750865?leiaKehtiv



Joonis 10.1.3. Markeeringutega edastatav informatsioon

10.1.2.1.2. Tarne markeering (*Routing mark*)

Selle markeeringuga määratakse marsruut ja muud olulised näidud tarne kohta:

- andmed kaubasaaja identifitseerimiseks, nagu kaubasaaja äriühingu nimi, esitatakse lühendina või kodeeritult;
- identifitseerimisnumber, nt tellimuse number;
- kaubakohtade arv (transpordipakendite arv) saadetises ja pakendi järjekorranumber saadetises, näiteks 3/11, mis tähendab – kolmas pakkeühik 11-ühikulisest kaubapartiist;
- sihtkoht või sihtsadam;
- andmed kaubasaatja identifitseerimiseks.

Tarne markeeringu puudumine võib olla põhjuseks saadetiste hilinemisel ja „äraeksimisel" transpordivõrgus. Samuti võib juhtuda, et kogu saadetis ei jõua sihtkohta õigeaegselt jne.

10.1.2.1.3. Informatiivne markeering

Informatiivne markeering on oluline ühitatavate veoste koostamisel, veose laadimisel laadimisviisi valikul, koorma massijaotuse kindlaksmääramisel ja veose kinnitamisel kaubaruumi. Ebaühtlase massi korral on vajalik veel raskuskeskme asukoha äranäitamine (vt ka kauba käitlemisjuhiseid määravaid markeeringuid). Informatiivse markeeringu üks osa võib olla ka sõnades väljendatud hoiatus lisaks tabelis 10.1 näidatud piktogrammidele.

Informatiivne markeering sisaldab:

- andmed pakendi massi kohta;
- pakendi mõõtmed (cm);
- päritolumaa;
- muu vajalik informatsioon.

Muu vajaliku info võib kokkuleppel transpordiettevõtte ja kaubasaajaga kanda ka vöötkoodi abil. Selline info on loetav spetsiaalsete skanneritega ja kiirendaks kaupade käitlemist eriti jaotusvõrkudes. Kauba müügipakendid sisaldavad vöötkoodi (sisaldab andmeid tootja riigi, tootja, tootetüübi, kaalu, hinna jms kohta). Sellise süsteemi kasutamisel suudetakse kaasaegse infotehnoloogia vahendusel jälgida kaubavarusid ja kaubavoogusid. Transpordiprotsessides võib see markeerimise viis täiendada nõutavat markeeringut, aga ei vabasta traditsiooniliste markeerimisviiside kasutamise nõuete täitmisest.

10.1.2.1.4. Kauba käitlemise juhiseid määrav markeering

Selle markeeringuga määratakse kindlaks erinõuded, mida tuleb jälgida transpordiprotsessis kaupade käitlemisel. Sellised juhised antakse edasi ISO 7000 standardiga kindlaksmääratud markeeringutega. Sellised sümbolitega antavad hoiatusmärgid on oluliselt paremad kui tekstiliselt antavad hoiatused, sest need välistavad keelebarjäärist tulenevad arusaamatused rahvusvahelises kaubavahetuses.

Juhul, kui veopakendile markeerimismärkide kinnitamine ei ole pakendi konstruktsioonist tulenevalt võimalik, näiteks metallsõrestikuga aluste korral, on otstarbekas riputada markeering kaitseümbrises lipikuna metallsõrestiku külge.

Tabel 10.1.4. Kauba käitlemise juhiseid määrav markeering

Selgitus	Kasutatav sümbol	Eesmärk
Kergesti purunev. Ettevaatust! *Fragile, Handle with care*	 **ISO 7000/Nr 0621**	Pakendi sisu on kergesti purunev. Selle sümboliga varustatud pakendeid tuleb käidelda ettevaatlikult, mitte kantida ja põrutada.
Konksude kasutamine ei ole lubatud *Use no hooks*	 **ISO 7000/Nr 0622**	Pakendi tõstmisel on konksude kasutamine keelatud.
Suunaga ülespoole *Top*	 **ISO 7000/Nr 0623**	Näitab kauba pakendi asendit käitlemisel, transpordil ja ladustamisel. Keelatud on pakkeühiku kantimine, rullimine ja muud toimingud, mille käigus pakendi asend ei vasta märgil määratule.
Hoida kuumuse eest *Keep away from heat (solar radiation)*	 **ISO 7000/Nr 0624**	Selle markeeringuga kaupasid tuleb hoida kuumuse eest ja käidelda ning transportida võimalikult jahedates tingimustes. Kasutatakse temperatuuritundlike kaupade puhul, kus soojus võib põhjustada kauba kadusid (nt aurustumisel) või nende riknemise, nt või, šokolaad jne.
Hoida kuumuse ja radioaktiivse kiirguse eest *Protect from heat and radioactive sources*	 **ISO 7000/Nr 0615**	Analoogne eelnenud sümboliga, lisatud ohuna on radioaktiivne kiirgus.

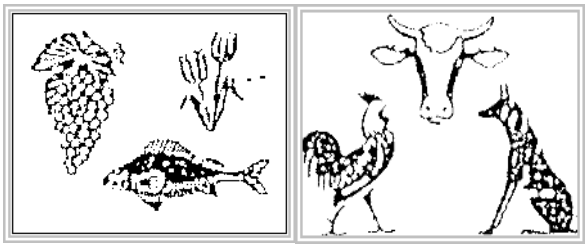
Selgitus	Kasutatav sümbol	Eesmärk
Tõstmiskoht *Sling here*	 **ISO 7000/Nr 0625**	Näitab kohta pakendil, kuhu paigutada pakendi tõstmisel vajalikud ketid, rihmad, köied, trossid jne. Samas ei määra see ära tõstmisviisi.
Kaitsta niiskuse eest *Keep dry*	 **ISO 7000/Nr 0626**	Näitab, et pakendit tuleb hoida kuivas, kaitstuna niiskuse eest, kas säilitatakse katuse all, s.o kinnistes ladudes või kaetuna (presendiga, kilega või muul viisil). Ei tohi vedada lahtistel platvormidel.
Raskuskese *Center of gravity*	 **ISO 7000/Nr 0627**	Määratleb pakendi raskuskeskme asukoha. Määratakse vähemalt kahe märgiga. Kasutatakse ebaühtlaselt jaotuva kauba massi korral. Aitab kaasa kauba õigeks laadimiseks veovahendi kaubaruumi, kaubaruumi planeerimisel ja veoste kinnitamisel.
Koht, kuhu käsikäru panna ei tohi *No hand truck here*	 **ISO 7000/Nr 0629**	Näitab pakendil kohta, kuhu ei tohi asetada käsikäru.
Mitte veeretada Do not roll	 **ISO 7000/Nr 0628**	Näitab, et pakendit ei tohi veeretada.
Pealelaadimise piirang *Stacking limitation*	 **….. kg max** **ISO 7000/Nr 0630**	Määrab ära, et pakendi peale tohib laadida kaupa ainult piiratud kaaluga, näiteks **„..... kg max”**. Kasutatakse juhul, kui pakendi füüsilised omadused on piiritletud pakendi piiratud kandevõime kaudu.
Haaratsiga tõstmise koht *Clamp here*	 **ISO 7000/Nr 0631**	Näitab kohta pakendil, kust tohib pakendit haaratsiga tõsta. Sellest tuleb aru saada ka nii, et mujalt seda pakendit haaratsiga tõsta ei tohi.

Selgitus	Kasutatav sümbol	Eesmärk
Temperatuuri piirangud *Temperature limitations*	...°C max ... °C min **ISO 7000/Nr 0632**	Näitab temperatuuride vahemikku, milles tuleb hoida pakendit koos selles asuva kaubaga. Olenevalt vajadusest määratakse kas miinimumtemperatuur, maksimumtemperatuur või mõlemad. Sellised temperatuuripiirangud peavad olema samaaegselt kajastatud ka veokirjas/lastikirjas.
Laadurtõstukit (selles suunas) mitte kasutada! *Do not use forklift truck here!*		Näitab ära veosepakendi selle külje, kust laadurtõstuki kasutamine ei ole lubatud. Nendest külgedest, kus markeering puudub, on see lubatud.
Elektrostaatiliselt tundlik saadetis *Electrostatic sensitive device*		Selle märgiga markeeritud pakendite laadimisel madala relatiivse õhuniiskuse korral ja tingimustes, kus elektrijuhtivus on madal (elektrit mittejuhtivad riided ja jalatsid ning põrandakate), on oht staatilise elektrilaengu osas.
Mitte vigastada pakendit! *Do not destroy barrier*	 **Packed with desiccants**	Kasutatakse niiskust imavate ainete pakenditel, kus niiskuskindla pakendi rikkumine võib kaasa tuua kauba riknemise. Kuni sümbol ei ole lisatud ISO-standardiseeritud märkide hulka, on soovitatav lisada tekst: **„Pakendatud niiskuskindlalt"** või **„Niiskust imavad materjalid"** **„Packed with desiccants".**
Avada siit *Tear off here*		See märk on mõeldud kaubasaajale.

Eriveoste märgistus

Ohtlike ainete märgistamisnõuded on peatükis 11.

Kergestiriknevate kaupade märgistus. Näitab, et kaupa tuleb säilitamisel ja transportimisel hoida tooterühmale vastavatel tingimustel, kas külmutades, hoida soojas, õhutades. Kasutatakse tihti koos temperatuuripiiranguid kehtestava märgiga.



Elusloomad

Kasutatakse elusloomade saadetistel.

10.1.3. Veoste ohutuse tagamine

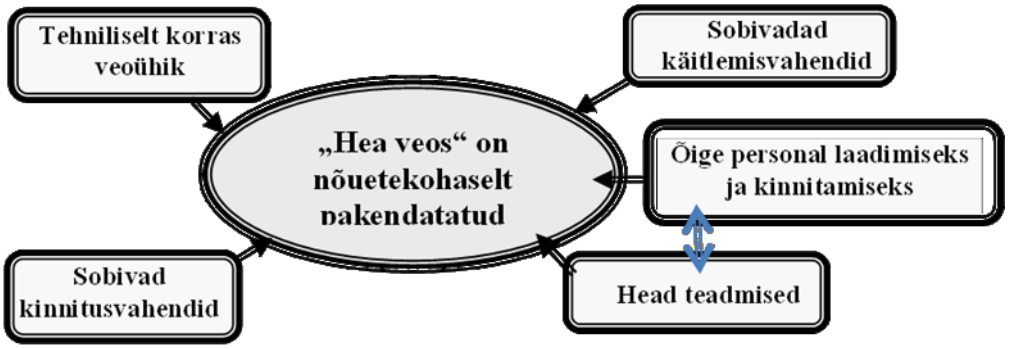
Sisaldab endas järgmisi tegevusi.

- Võimaliku ohu hindamine.
- Veoprotsessil mõjuvate keskkonnamõjude ja füüsilise keskkonna hindamine. Veostele mõjuvate jõudude selgitamine.
- Veoühiku valimine.
- Veoste laadimise võimalused ja laadimistehnika valimine.
- Veosekinnitamiseks lastiruumis vajalike vahendite valimine.
- Veoste kinnitamine (tõkestamine, sidumine jne).

Esimene samm on seega õige ja õigesti varustatud veovahendi või veoühiku valikul ja siin tuleb arvestada joonisel 10.1.4 kirjeldatud asjaoludega. Oluline on veovahendi lastiruumi puhtus, sellega välditakse kontaminatsiooniohtu ehk teisitiöelduna veoste saastamist eri viisidel.

Joonis 10.1.4. Veovahendi valiku üldised põhimõtted

Veovahendi valikule järgnevad abinõud veose turvalisuse tagamiseks.



Joonis 10.1.5. Veose turvalise transpordi kavandamiseks vajalikud elemendid

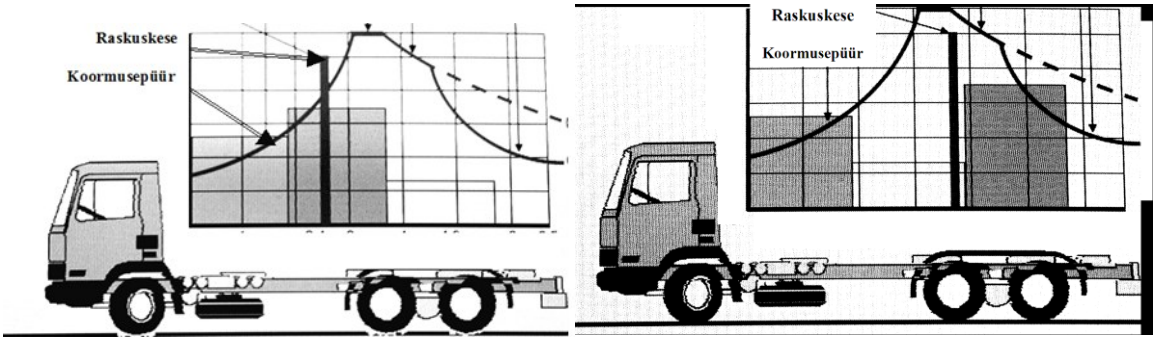
10.1.3.1. Veoste laadimine

Veoste laadimisel käsitleme üksnes maismaavedusid, kuna ekspedeerimisettevõtetel on ligipääs lennu- ja merevedude peale- ja mahalaadimise tegevustele kaudne. Erandiks siin on intermodaalsete veoühikute ettevalmistamine veoks kõigil veoliikidel.

Maismaavedudel kehtivad järgmised põhimõtted.

1. Veose mass peab jaotuma võimalikult ühtlaselt sõiduki kere põhjale. Väikesemõõtmelise, kuid raske veose massi ühtlaseks jaotamiseks kere põhjale peab kasutama alusraami.
2. Veos peab olema laaditud sõidukile nii, et tema raskuskese oleks võimalikult madalal ja veos moodustaks ühtse terviku.
3. Veose laadimisel tuleb:
   - jälgida valmistajatehase lubatavat kandevõimet –$Q_{tehn.}$;
   - maanteevedudel:
     - kinni pidada veopolügoonil lubatavast veovahendi kogumassist, mis võib riigiti erineda;
     - kinni pidada veovahendi teljekoormustele kehtestatud piirtingimustest. Tuleb jälgida tootjatehase tingimusi, kuid mitte rohkem kui:
       - vedaval teljel 11,5 t ja
       - teistel telgedel mitte üle 10 t;
   - raudteevedudel tuleb lähtuda SMGS-kokkuleppe lisast 3[181], sh lähtuvalt vagunitüüpidest, veosegabariitidest ja muudest lisas kirjeldatud tingimustest.

Näide raskuskeskme asukoha ja koorusepüüri muutumisest sõltuvalt laadimisjärjekorrast.



Joonis 10.1.6. Muudatused laadimisjärjekorrast tulenevalt koorma jaotuses

1. Veose raskuskese peab olema sõiduki pikisuunalise telgjoone lähedal kere keskel ja tagama punktis 3 esitatud nõuete täitmise.
2. Võimaluse korral peab veos toetuma kaubaruumi nende konstruktsioonielementide vastu, mis on ette nähtud veoste liikumise tõkestamiseks, sh kere esi- ja külgseinte vastu. Veos ei tohi toetuda kere seintele, kui need ei ole selleks ette nähtud. Euroopas peavad veoühikud, veovahendid ja vahetatavad furgoonid vastama Euroopa standarditele EN 12642 (kas variandis L või tugevdatud konstruktsioonina XL), EN 12640 ja EN 283. Veovahendi kaubaruumi konstruktsioon määrab koormakinnitusvahendite kasutamise vajaduse, see sõltub veoühikute (CTU – *cargo transport unit*) konstruktsioonist, sealjuures külgseinte (portede), esipaneeli ja tagaseina (tagapaneeli) tugevusest.
3. Vältida kaubaühikute vaheliste tühikute tekkimist laadimisel, sellega väldime dünaamiliste koormuste tekkevõimalusi.

10.1.3.2. Jõudude mõju veostele

Veoprotsessis tavapärase ekspluatatsiooni korral ei tohi veostele mõjuvad ületada tabelis esitatud näitusid.

[181] http://www.evrcargo.ee/Files/1SMGS_Lisa_3.pdf

Tabel 10.1.5. Veoprotsessil veostele mõjuvad jõud

Transpordiliik	**Sõidu-suunas**	**Taga-suunas**	**Külg-suunas**	**Alla**	**Üles**
Tähis k_i	k_e	k_t	k_k	k_r [182]	$k_ü$
Maanteeveod Kombineeritud vedudel maantee–meri–maantee[183]	**0,8** 0,8	**0,5** 0,8	**0,5 + 0,2** 0,8	**1,0** 1,0 + 0,5	– –
Raudteeveod: **- kombineeritud veod** **- rongi koostamisel**	**0,5 (1,0)** **4,0**	**0,5(1,0)** **4,0**	**0,5** **0,5**	**1,0** **1,0**	– –
	Sulgudes väärtused kehtivad ainult lühiajalise (150 millisekundit või lühema) löökkoormuse korral ja seda võib kasutada näiteks pakendite kavandamisel või projekteerimisel.				
Mereveod **- Balti meri $H_s \leq 8$ m** **- Põhjameri 8 m < H_s ≤ 12 m** **- ookean H_s > 12 m**	**0,3** **0,3** **0,4**	**0,3** **0,3** **0,4**	**0,5** **0,7** **0,8**	**1,0 + 0,5** **1,0 + 0,3** **1,0 + 0,3**	– – –
	Oluline (võiks kirjeldada ka kui **ohtlik) lainekõrgus (Hs) on** – 20 aasta jooksul lainekõrguste mõõtmise tulemusena saadud suurus, mis on keskmine ühest kolmandikust kõrgeimast lainetest (mõõdetuna laine harja ja põhja vahe). Antud lainekõrgust (Hs) ületavaid laineid täheldatakse vaid üks kord 20 aasta jooksul.				
Lennuveod[184]	**1,5**	**1,5**	–	**3,0**	**3,0**

Oluline on, et veo ajal tabelis kirjeldatud jõudude mõjul ei muudaks veose raskuskese oma asukohta, veos ei libiseks ega kukuks ümber. Seetõttu peab veose kinnitus olema selline, mis seda väldiks. Juhul, kui veose kinnitus kaubaruumis ei ole piisav, toob see kaasa suure tõenäosusega kauba kahjustumise ja halvimal juhul kauba täieliku hävimise.

10.1.3.3. Veoste kohtkindel kinnitamine lastiruumis

Veoste kinnitamine lastiruumis täidab mitut eesmärki.

- Fikseerib koorma (lasti) raskuskeskme ja tagab sellega veovahendi püsivuse veo ajal.
- Välistab dünaamiliste jõudude tekke lastiruumis.

10.1.3.3.1. Veosekinnitamise vahendid

Veoste sidumisvahenditena kasutatakse sidumisvöösid, trosse, kette ja harvemini köisi. Maanteevedudel ei peeta köite kasutamist soovitatavaks. Põhjuseks on köite elastsus ehk venimine erinevate ilmastikutingimuste korral erinevalt.

Parim viis veoseohutuse tagamiseks on sõltuvalt veoühiku tüübist ja veoste liigist valida õiged sidumisvahendid. Veondusoperaatorid peavad varustama veoühiku vajalike vahenditega ja need veoseohutuse tagamise seadmed ja vahendid peavad olema üldiselt kättesaadavad.

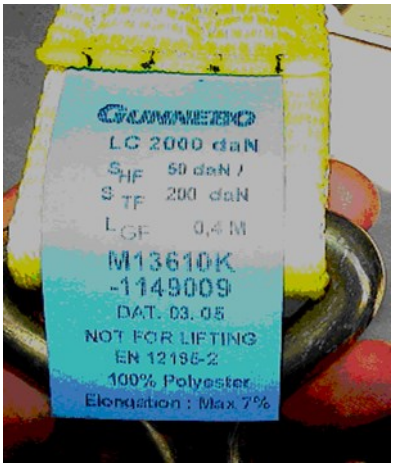
Lintsidemed ehk koormarihmad on valmistatud keemilistest kiududest (tavaliselt polüester) (vt standard EN 12195 osa 2), ketid (vt standard EN 12195-3) või trossid (vt standard EN 12195-4) ja neid kasutatakse peamiste sidumisvahenditena. Sidumisvahendid on varustatud etikettidega, mis täpsustavad sidemete lubatavat tõmbejõudu (LC) dekanjuutonites (daN) ja standardset eelpingestusjõudu (STF), mis saadakse sidumisrihma manuaalsel eelpingestamisel sideme pinguti

[182] Mõeldud on üksnes raskusjõudu, mitte sellele mõjuvaid täiendavaid jõudusid.
[183] Bremeni sadama tingimused (allikas: www.tis-gdv.de).
[184] Andmed Delvag Luftfahrtvers AG.

abil (SHF) 50 daN. Intermodaalsete tehnoloogiate korral kasutatakse sidumisvahendite nimetusena merendusest tulnud terminit „soringuvahendid" ja sidumise mõiste asemel termineid – „sorimine" ja „soringud".

Soovitatav on kasutada ainult loetavalt märgistatud sidumisvahendeid. Mõnedes riikides on kohustuslik, et kõik kinnitusvahendid on tähistatud.

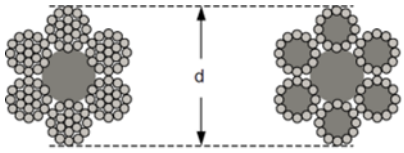
Joonis 10.1.7. Komplektne koormarihm otsakinniste ja pingutusseadme ning märgistusega



Koormarihmad (lintsidemed)
Sidumisvööle peab olema märgitud tema **lubatud tõmbejõud** ja valmistaja. Sidumisvööd peab katsetama valmistaja nõuete kohaselt.

Kettsidemed
Kaks omadust määravad keti tugevuse: lülide jämedus ja kasutatud metalli kvaliteet. Standard EN 12195-3 – koormakinnitusvahendid; 3. osa: kettsidemed – kirjeldab sidumiskettidele kehtestatud nõuded.

Trosssidemed



Joonis 10.1.8. Trosssidemed

Joonisel on näidatud terastrosside konstruktsioon tüübid 6 x 19 + 1 FC (vasakul ja 6 x 12 + 7 FC (paremal).

Terastrossid sobivad veoste kinnitamiseks sarnaselt kettsidemetega. Üksikut traati ei tohiks kunagi kasutada veose kinnitamisel, kuna ei ole lihtne hinnata tema kasutatavust ja mistahes rikke (katkemise) tulemuseks on tõkestuse täielik nurjumine.

Üle nurkade painutamisel trossi tugevus väheneb sõltuvalt painde diameetrist. Trossi mehhaanilise tõmbetugevuse säilitamiseks peab painde läbimõõt olema vähemalt trossi kuuekordne läbimõõt. Terastrossidest sidemete tõmbejõud (LC) on kirjeldatud standardis EN 12195-4.

Talreppi ehk kruvipingutit kasutatakse tavaliselt nii kettide kui ka trosssidemete korral (vt standard EN 12195-4) ja nad on varustatud silmustega trosside ühendamiseks ning vähemalt kolme või nelja trossi sulgurkonksuga, vastavad standardile EN 13411-5 seadme mõlemal küljel.

Muud veoste kinnitamiseks vajalikud **abivahendid** on vahetalad, toetus ja tugitalad, samuti toetuskiilud, kiilusängid ja muud tõkestusvahendid, nagu nurgatalad ja vahelauad. Lisaks on puitpakendite veol kasutatavad tõkisseibid ehk haardenaastud ja hõõrdeteguri suurendamiseks hõõrdematid.

Ekspedeerimisettevõtjate kohus on jälgida veovahendi suunamisel pealelaadimisele, et veoühik on varustatud vajalike veosekinnitusvahenditega. Erandkorras võib spetsiifiliste veoste korral nõuda erivahendeid kaubasaatjalt.

10.1.3.3.2. Veoste kinnitamise viisid

Veoste tõkendamine ehk blokeerimine
Tõkestamine ehk blokeerimine või toestamine tähendab, et veos on paigutatud vastu fikseerivat struktuurielementi või veovahendi konstruktsiooni, nagu esipaneel, külgluugid, külgseinad või tugipostid. Koormus võib olla paigutatuna otse vastu konstruktsioonielemente, fikseerituna täitematerjali vastu või spetsiaalselt blokeerimiseks ehitatud seadmete vastu selleks, et vältida veoste horisontaalset liikumist koormas. Tõkestamise eesmärgiks on koormas olevate tühikute täitmine. Tühikud tuleb täita käepäraste vahenditega. Näiteks tühjade kaubaalustega vertikaalselt või vajadusel puidust lattide abil. Kasutatakse ka spetsiaalselt toodetud vahendeid, nagu õhkpadjad, tõkised, kiilud, tõkisalused, poolisängid jne.

Tõkistamisel eristatakse läve- ja paneelblokeeringut, veosektsiooni sees rea- ja ristblokeeringut jne.

Veoste sidumine
Veoseid tuleb kinnitada veoprotsessis esinevate jõudude toimel tekkivate riskide põhjustatud kahjude tekkimise vältimiseks.

Veoprotsessidel veostele mõjuvad jõud on kirjeldatud ja normeeritud kolmes normdokumendis.
1. Euroopa veoseohutuse **standardis EN 12195-1:2010**, mis on orienteeritud eeskätt maanteevedudele ja mille alusel on välja töötatud ka IRU[185] soovitused „***International Guidelines on Safe Load Securing for Road Transport***”, eestikeelne „**Rahvusvahelised suunised veoseohutuse tagamiseks maanteetranspordil**” versioon on kättesaadav ERAA kodulehel[186].
2. Kombineeritud vedudel, eeskätt aga intermodaalsetel vedudel kasutatavates veoühikutes veetavate veoste ohutuse tagamiseks välja töötatud „kaubaveoühikute koodeksi[187]” peatükis 5, vt järgmist alapunkti.
3. Idaraudteede korral SMGS-kokkuleppe 3[188]. Lisas on arvutamise juhendid.

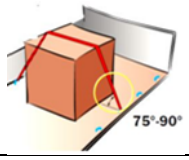
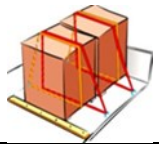
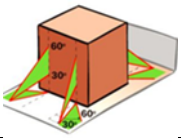
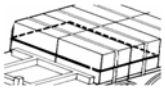
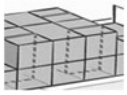
Need materjalid on olulised eeskätt töötajatele, kes laadivad veoühikuid ja peavad tagama veoste ohutuse veoprotsessis, eeskätt ekspedeerimisettevõtete töötajad terminalides ja ladudes. Kõige lihtsam ja sobivam on kasutada nimetatud dokumentidest nn **veoste kinnitamise kiirjuhendeid**. Tegemist on soovitustega, mis baseeruvad piisava „tugevusvaruga” arvutustel ja on oma lihtsuse tõttu kiiresti realiseeritavad.

Sidumine on kahte tüüpi riskide maandamiseks:
- libisemine (mõnikord käsitletakse ka vibratsiooni kui liikumist põhjustavat nähtust);
- ümberkukkumine ehk rullumine.

[185] https://www.iru.org/
[186] http://www.eraa.ee/doc/Brochure_SafeLoadSecuring_EST_Digital.pdf
[187] The new CTU Code. The new IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units. Geneva, 25–27 February 2014: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/itc/id_07_CTU_Code_January_2014.pdf
[188] http://www.evrcargo.ee/Files/1SMGS_Lisa_3.pdf

Sidumisviisidena kasutatakse erinevaid sidumisviise, nagu pealt-, kald-, silmus- või ristside. Nende sidumisviiside korral on võimalik kasutada eespool kirjeldatud sidumisvahendeid. Tabelis 10.1.6 on kirjeldatud erinevate sidumisviiside kasutamist erinevate riskide korral. Vajalik sidemete arv lintsidemete kasutamisel tuleb kas arvutada konkreetsest veosest (hõõrdetegurist veopakendi ja kaubaruumi põranda vahel või mõõtudest) tulenevalt või kasutada kiirjuhendi tabeleid. Arvutamisel tuleb arvestada veovahendi konstruktsioonist tulenevaid võimalusi. Tabeleid ei saa reeglina kasutada kett- ja trosssidemete ehk raskekaaluliste vedude korral.

Tabel 10.1.6. Sidumisviisid

Sidumisviis	**Riskid, mida sidumisviis maandab**	
	Libisemine Riskisuurust määrab hõõrdetegur μ	**Ümberkukkumine ehk rullumine** Riski suurust määravad pakendi mõõtmed (w, l ja h)
Sidumisega püstitatav eesmärk 	Eesmärk võib olla hõõrdeteguri suurendamine ja/või hõõrdejõu suurendamine.	Eesmärk on tasakaalustada sidemetega ümberkukkumist põhjustavaid jõude või suurendada veosepakendi püsivust mõõtude muutmisega.
Pealtside ehk hõõrduv side 	Suurendab tasakaalustavat hõõrdejõudu.	Tasakaalustatakse sidemega ümberkukkumist põhjustavat jõudu.
Silmusside 	Kasutatakse maksimaalselt ära sidumisvahendite lubatav tõmbetugevus.	Kasutatakse maksimaalselt ära sidumisvahendite lubatav tõmbetugevus.
Kald- ehk diagonaalside 	Kasutatakse maksimaalselt ära sidumisvahendite lubatav tõmbetugevus.	Kasutatakse maksimaalselt ära sidumisvahendite lubatav tõmbetugevus.
Otseside ehk ristside 	Kasutatakse maksimaalselt ära sidumisvahendite lubatav tõmbetugevus.	Kasutatakse maksimaalselt ära sidumisvahendite lubatav tõmbetugevus.
Horisontaalside 	–	Suurendatakse veosepakendi mõõtmeid (w ja l).
Vertikaalside 	Kasutatakse staabeldatud veostes kihtidevahelise tasakaalustava hõõrdejõu suurendamiseks.	Kasutatakse staabeldatud veostes kihtidevahelise tasakaalustava hõõrdejõu suurendamiseks.

10.1.3.4. Veoühikute lastimise nõuded uue veoühikute koodeksi valguses

Mõiste veoühikute all (ingliskeelne lühend CTU – *cargo transport unit*) mõeldakse tavaliselt intermodaalse transpordi korral kasutatavaid konteinereid, vahetatavaid poolhaagiseid ehk treilereid ja vahetuskeresid. Viimatinimetatuid tuntakse ka terminite all: vahetatavad furgoonid ehk ingliskeelse terminina *swap body*. Vahetuskerede kasutamine on mõeldud eeskätt maantee ja

raudtee koostööks ja praegu Eestis kasutamist ei ole leidnud. Samuti ei ole Eesti tingimustes suureks probleemiks vahetatavate poolhaagiste kasutamine praamidel (ehk ro-ro-) liikluses. Tegemist on meie tingimustes hästi sissetöötanud tehnoloogiaga ja muudatused, mida uus koodeks sisse viib, ei ole selles osas väga suured. Samas on otstarbekohane need tingimused endale siiski selgeks teha. Põhiline, millele uus koodeks tähelepanu pöörab, on konteinerite lastimine, ja seda põhjusel, et globaliseeruvas maailmas kasvavad sellised veod väga kiiresti ja lisaks kaubanduse positiivsele laienemisele on see areng kaasa toonud ka sellega kaasnevaid negatiivseid nähtusi, eeskätt kaupade kahjustumise näol.

Veoühikute lastimisele (intermodaalsete vedude korral kasutatakse ka mõistet „pakendamine") kehtestatud nõuded on antud veoliikide kombinatsioonide korral väga olulised mitmel põhjusel.

1. Eri veoliikide korral kehtivad erinevad veolepinguid ja lepingutingimusi reguleerivad õiguslikud kokkulepped ning tavad. See seab eesmärgiks veetava kauba suhtes rakendada ja täiustada üldiselt kõikide veoliikide aktsepteeritavaid nõudmisi ehk lastimise tingimusi.
2. Väga tähtis on veodokument või -dokumendid. Need dokumendid määravad lepinguosaliste vastutuse ahelas. Veodokumendid, mis selles protsessis võivad olla: maanteeveokiri (CMR või VÕS), raudteeveokiri (CIM ka SMGS), mereveol konossement (BL või SeaWB/LinerWB), ekspedeerija multimodaalse transpordi dokumendid (FBL, FWB, FCT või FCR).
3. Kõigil protsessi osalistel peab olema informeerimise kohustus.
4. Veoühikute tähistamine ja kasutamistingimused peavad olema protsessis osalejatel üheselt mõistetavad ja kasutamisel aktsepteeritavad.
5. Veoühikud läbivad veoprotsessil tihti väga erinevaid looduskeskkondi, mis võivad põhjustada nende saastumise (kontaminatsioon) nii mikrobioloogilisel (taimsed ja loomsed nakkused, bakteriaalsed nakkused), bioloogilisel (seened ja nende eosed, nagu hallitusseened jne) või zooloogilisel (putukad ja nende vastsed, limused või isegi närilised jne) tasemel. See asjaolu nõuab kõigilt protsessi osalistelt teadmisi ja oskusi adekvaatse hinnangu andmiseks ja sellele järgnevaks tegevuseks.
6. Nõuded veoühikute hooldamisele ja sanitaarsed tingimused kasutamisel peavad olema mõistetavad kõigi protsessi osalejate poolt ning üheselt mõistetavad.
7. Kõik protsessis osalejad peavad teadma veoprotsessi käigus veoühikutele mõjuvate loodusjõudude toimet ja suutma sellega arvestada nii veoste pakendamisel kui ka veoste kohtkindlal paigutamisel veoühikusse. Arvestada tuleb nii veoühiku füüsiliste omadustega kui ka koormuse jaotamisega veoühikus.
8. Intermodaalsete vedude korral rakendatakse erivedudele spetsiaalseid nõudeid. Eriveod intermodaalsete vedude korral võivad olla: ohtlike veoste vedu, temperatuuritundlike kaupade vedu (toidukaubad jne), paakveod ning samuti elusloomade ja taimede vedu jne.

Veoühikute lastimise tingimused intermodaalsete vedude korral on kirjeldatud veoühikute koodeksis (***The new CTU Code***[189]). See koodeks, nagu ka eelnev, on vastu võetud kolmepoolselt: Rahvusvahelise Merendusorganisatsioon (IMO *International Maritime Organization*), Rahvusvahelise Tööorganisatsioon (ILO – *International Labour Organization*) ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjon (UNECE – *United Nations Economic Commission for Europe*).

Tegemist on uute reeglitega, mis asendavad analoogseid 1997. a reegleid[190]. Muudatused on suured ja põhinevad teaduslikel uurimistöödel ning praktikal. Eelmised koosnesid 49 leheküljest reeglitest (7 peatükki) ja kuuest lisast 20 leheküljel, uued aga reeglitest 39 leheküljel (13 peatükki) ja kümnest lisast 90 leheküljel. Lisaks on IMO informatiivne materjal 180 leheküljel, mis võimaldab koodeksi sisu paremini mõista ja tehtud muudatuste sisusse süveneda. Koodeksi lugemisel tuleb lähtuda põhimõttest, et tegemist on veoühikute lastimistingimustega, mis koosnevad tinglikult nn **põhireeglitest** (kirjeldatud peatükkides 1–13) ja lisades ning liidetes kirjeldatud „**eeskirjadest"**.

[189] *The new IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units. Geneva, 25–27 February 2014:* http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/itc/id_07_CTU_Code_January_2014.pdf

[190] IMO/ILO/UN ECE GUIDELINES FOR PACKING OF CARGO TRANSPORT UNITS (CTUs).

Võrreldes 1997. a reeglitega, on need paremini ja lühidamalt kirjeldatud, samas on kümnes lisas esitatud „eeskirjad" palju põhjalikuma kirjelduse saanud. Niikaua, kui ei ole intermodaalsete veolepingute ühtset rahvusvahelist kokkulepet (konventsiooni), tuleb sellesse koodeksisse suhtuda kui tavaõiguse lepingu (tüüp)tingimustesse.

Tabel 10.1.7. Veoühikute koodeksi sisutabel

Peatükk	Viidatud lisad	Seotud informatiivne materjal[191]
1. Sissejuhatus		IM1 Väära laadimise ja pakendamise tagajärjed
2. Mõisted		
3. Võtmetegevused ja ülesanded		
4. Vastutuse ahel ja informatsioon	A1 Informatsiooni voog A2 Veoühikute ohutu käitlemine ja kahjude ennetamine	IM2 Tüüpilised transpordidokumendid
5. Üldised veotingimused	A3 Kondensvee kahjustuste vältimine	
6. Veoühikute omadused	A4 Kasutamiskõlblikkust tõendavad tahvlid	IM3 Veoühikute tüübid
7. Veoühikute sobivus	A4 Kasutamiskõlblikkust tõendavad tahvlid	
8. Saabumine, kontroll ja veoühikute paigutus	A4 Kasutamiskõlblikkust tõendavad tahvlid A5 Veoühikute vastuvõtmine A6 Teisese saastamise riski minimeerimine	IM4 Teisese saastamise liigid ja võimalused
9. Kauba laadimine (pakendamine) veoühikutesse	A7 Pakendamine ja veoseohutuse tagamine veoühikutes (täiendatud liidetega 1–5) A8 Juurdepääs paak- ja puistevedude veoühikutele, töö kõrgustes	IM5 Veoste kinnitamise kiirjuhend IM6 Koormuse jaotus intermodaalsetel vedudel IM7 Käsitsi laadimine IM8 Kergestiriknevate kaupade transport
10. Lisateave ohtlike kaupade pakendamisel ja laadimisel		
11. Laadimise lõpuleviimine		IM9 Veoühikute plommid
12. Saabumisteate saamine ja mahalaadimine veoühikust	A5 Veoühikute vastuvõtmine A9 Fumigeerimine	IM10 Veoühikute töötlemine mürkgaasidega
13. Koolitus pakendamiseks veoühikutesse	A10 Koolitusprogrammi teemade kirjeldused	

Olulisi muudatusi uues koodeksis võib kirjeldada järgmiselt.

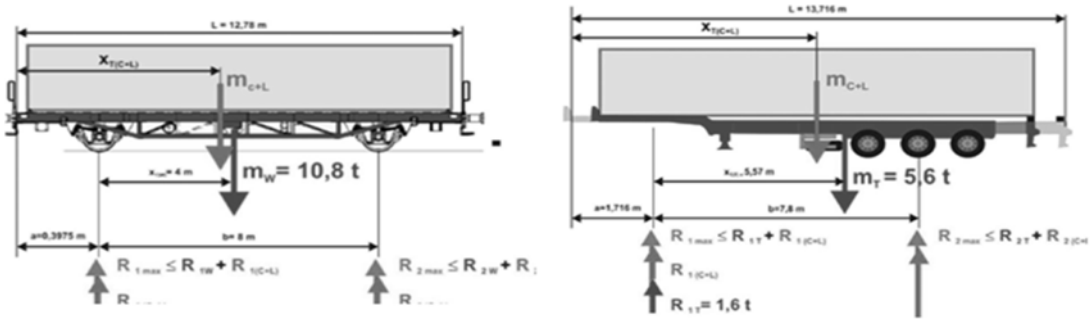
[191] Informatiivne materjal on kättesaadav ingliskeelsena: Informative material related to the IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code): http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp24/IMO_Circular_1498_-_Informative_Material.pdf

1. Tegemist on tervikliku lähenemisega ehk integreeritud dokumendiga, kus leiavad käsitlemist kõik asjassepuutuvad valdkonnad ning võimalikud eriveosed ja mõjurid. Seda on kokkuvõtlikult kirjeldatud kolmandas peatükis „võtmetegevuste" kontekstis.
2. Tehtud on muudatused lähtuvalt Euroopa veoseohutuse standardist 12195:2010. Lähtutakse erinevate veoliikide puhul tavaekspluatatsioonis mõjuvatest jõududest, arvestades samal ajal tehnika arenguga kaasnevat ohutuse kasvu.
3. Oluliselt rohkem on kajastatud veoühikute ettevalmistamist laadimiseks.
4. Põhjalikult on käsitletud koormuse jaotamist veoühikutes, eesmärgiga vältida koorma püsivuse kaotust veoprotsessis.
5. Tunduvalt põhjalikumalt on käsitletud abinõusid veoühikutest tuleneva võimaliku kontaminatsiooni ja rekontaminatsiooni (saastamise ja taassaastamise) vältimiseks. See on oluline eeskätt globaliseerumisest tulenevalt. Veoühikud läbivad väga erinevaid kliimavööndeid ja erineva elustikuga (nii floora kui ka faunaga) piirkondi. Sellest tulenevad ka saasteohud ja vajadus vältida võõrliikide (ka baktereid või taimehaiguseid) sattumist meie elukeskkonda.
6. Koodeks on suunatud ühelt poolt veoste kaitsmisele veoprotsessil, teisalt aga ka töötajate ohutuse tagamisele.

Maismaavedude korral on koodeksi kõige olulisemad peatükid 6, 7, 8 ja 9. Juhul, kui tegemist on ohtlike kaupadega, siis ka 10. See ei vähenda aga vajadust tutvuda dokumendi ja informatiivse materjali kui tervikuga. Siiski tuleb erilist tähelepanu pöörata 9. peatükile: „Kauba laadimine (pakendamine) veoühikutesse".

Olulised on peatükis viidatud lisad.

A7. **Pakendamine ja veoseohutuse tagamine veoühikutes** (täiendatud liidetega 1–5)



Joonised koodeksi materjalidest

A8 Juurdepääs paak- ja puistevedude veoühikutele, töö kõrgustes.

Seotud info

- IM5 Veoste kinnitamise kiirjuhend
- IM6 Koormuse jaotus intermodaalsetel vedudel
- IM7 Käsitsi laadimine
- IM8 Kergestiriknevate kaupade transport

Kokkuvõtteks

Ekspedeerija on tavaliselt see, kes korraldab eelveo ja võtab oma alltöövõtjate kaudu veoühiku vastu saatjalt ja seetõttu on oluline teada järgnevate veoliikide esitatavaid nõudmisi. **Veoühikute**

lastimise tingimused on kirjeldatud eesmärgiga, et veosed jõuaksid sihtkohta **füüsiliste vigastusteta ega oleks saastunud** veoühikute väära kasutamise tulemusel.

10.1.4. Transporditerminalid

Transporditerminalid on veondusprotsessi lahutamatu osa. Seal toimub kaupade ühitamine ehk konsolideerimine, vajadusel pakendamine ja markeerimine. Transporditerminalides toimub kaupade laadimine kaubaruumi ja mahalaadimine kaubaruumist. Transporditerminalid koos kaubaliinidega moodustavad kaubaliinide võrgu. **Terminal on mingi transpordietapi lõpppunkt**, aga samas ka järgmise etapi alguspunkt, seetõttu on tegemist läbivoolu terminalidega. Oluline erinevus lao ja terminali vahel on see, et laos on kaupa, mille järgmine tarneaadress ei ole veel teada. Seevastu terminalikaup on niisugune läbiminev kaup, millel on järgmine tarneaadress juba olemas. Terminalis võidakse kaupa lühiajaliselt ladustada. Ladustamise maht sõltub sisendite ja väljundite erinevusest ehk:

$$Q_{\max}^{sisend} - Q_{\min}^{väljund} = Q_{\max}^{ladu} \to opt \quad [10.1.]$$

Selle seosega on määratud majanduslikult mõtteka laoseisu olemus, kus laoseis on määratud kauba maksimaalse sisendvoo ja minimaalse väljundvooga. Selline sisendite ja väljundite erinevus esineb eeskätt nädalasiseselt, aga laiemalt ka sesoonselt.

Ladustamise protseduurid ei erine oluliselt ladudes toimuvast, samas tänu kiirele käibele ei kasutata väga keerukaid laoseadmeid. Siiski peavad ka terminalides olema kasutusel nii riiulite süsteemid kui ka tõstukid. Terminali sisustus peab võimaldama kõigi vajalike protseduuride läbiviimist. Kiire terminalikäibe tagamiseks kasutatakse sagedasti ristlaadimise võimalust.

Terminaliteenuste puhul kehtiv kauba käitlemise ja ladustamise hind põhineb üldiselt vabal hinnakujundusel ning on euro või mõni teine valuuta/100 kg käitlemise eest ja ..../100 kg/ööpäevas ladustamise eest. Lisaks on hinnas eraldi tasu näiteks tõstukite kasutamise eest ja minimaalne ehk baashind.

10.1.4.1. Tolliterminalid

Selleks, et liiduvälist kaupa ajutiselt säilitada, maha ja peale laadida, on transpordisõlmedes tolliterminalid. Tolliterminali pidajana tegutseb kõige sagedamini kas ekspedeerimisfirma või spetsiaalselt selleks asutatud ettevõte. Loa tolliterminali asutamiseks annab piirkondlik toll, kelle territooriumile tolliterminal kavatsetakse rajada. Tolliterminali pidajal peab olema asjakohane laoraamatupidamine, kust saadakse adekvaatset infot laoseisu ja seal toimuvate muutuste kohta. Kaupa võib tolliterminalist väljastada ainult tolliametniku loal. Tolliterminalides käideldakse ja ladustatakse üldjuhul väikesaadetisi. Tavapäraselt kasutatakse neid eelkõige maantee- ja kombineeritud vedudel, raudtee- ning konteinervedudel. Sadamates kasutatakse ka merevedudel segakauba ja suurte koguste spetsialiseeritud veoste (nt väetised, vedellast jne) saatmisel.

Tolliterminalide puhul on tegemist ajutise ladustamise kohaga. Praegu Eesti seisukohalt tollitava kauba käitlemine piirdub ainult väliskaubanduses kolmandate riikidega. Tolliterminalides saab kaupa ladustada ainult tolliseadustikus ettenähtud piiratud aja jooksul.

Inter- ja multimodaalse transpordi terminalid leiavad käsitlemist peatükis 10.7.

10.1.5. Veovahendite kasutamise efektiivsust iseloomustavad tegurid

Ekspedeerija ülesandeks on tagada veovahendite otstarbekohane ja efektiivne kasutamine. Ainult efektiivse kasutamise tulemusel on võimalik saavutada konkurentsivõimelised hinnad ja tagada alltöövõtulepingute pikaajalisus. Eriti käib see maanteevedude kohta, kus ekspedeerijal on juhtiv roll. Veovahendite kasutamise efektiivsust iseloomustab terve rida tegureid, millest kolme käsitleme alljärgnevalt.

1. **Veovahendite kasutamise tegur** mõjutab eeskätt püsikulusid:

$$\alpha = \frac{Tööpäevieksploatatsioonis(liinil)}{365} \qquad [10.2.]$$

ehk täpsustatult

$$\alpha_h = \frac{Tööpäevi \times T_{vah}}{365 \times 24} \qquad [10.3.]$$

Veovahendite kasutamise tegur sõltub otseselt ka **tehnilise valmisoleku** tegurist:

$$\alpha_{tehn} = \frac{365 - Päev_{remont+hooldus}}{365} \geq \alpha_{ekspl}, \text{ sest } \alpha < \alpha_{tehn} \qquad [10.4.]$$

ehk ekspluatatsioonis on võimalik kasutada üksnes tehniliselt korras veovahendeid.

2. Veopargi või veovahendi **läbisõidu kasutamist** iseloomustav tegur, mõjutab eeskätt muutuvkulusid:

$$\beta = \frac{L_{koorm}}{L_{koorm} + L_{tühi} + L_0} \rightarrow \max \leq 1 \qquad [10.5.]$$

kaubaveoliinide korral täpsustub valem järgmiselt:

$$\beta = \frac{L_{koorm}}{L_{koorm} + L_{tühi} + L_0} \rightarrow \max \succ \frac{\sum_{i=1}^{n} l_{koorm-i}}{\sum_{i=1}^{n} 2 \times l_{ter\ \min\ alist}^{kaugus-i}} \qquad [10.6.]$$

3. Veovahendi **kandevõime kasutamise** tegur

$$\chi = \frac{q_{tegelik}}{Q_{tehn}}, \qquad [10.7.]$$

määrab ära koorma kaalu suhte kandevõimesse, seda tegurit võib interpreteerida ka kui kaubaruumi mahu ärakasutamise tegurit mahukaupade veol või kasutada siis ümberarvestamise tegureid (on erinevate transpordiliikide korral erinevad) jne. See tegur mõjutab hinnakujundust ja hinnakujunduses põhiliselt püsikomponenti.

Need kolm veoühikute või veovahendite efektiivsust kirjeldavat tegurit sobivad kõikide veoühikute (nt konteinerid, vahetatavad poolhaaked jne) puhul, samuti veovahendite, nagu veoautod, vagunid, lennukid jne korral.

Soovitatavad kirjanduslikud ja muud materjalid

1. Veokorraldusjuhi käsiraamat I. Tallinna Tehnikakõrgkool, 2015.
2. Veoseohutus. Jüri Suursoo, Peter Vulla. 2007.
3. IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code): http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp24/IMO_Circular_1498_-_Informative_Material.pdf
4. Standard EN 12195.2010
5. СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ГРУЗОВОМ СООБЩЕНИИ (СМГС) Действует с 1 ноября 1951 г. с изменениями и дополнениями на 1 июля 2015 г. SMGS-kokkuleppe lisa 3 – Kaupade paigutamise ja kinnitamise tehnilised tingimused: http://www.evrcargo.ee/rahvusvahelised-kokkulepped/smgs-kokkulepe/

Tagasi sisukorda

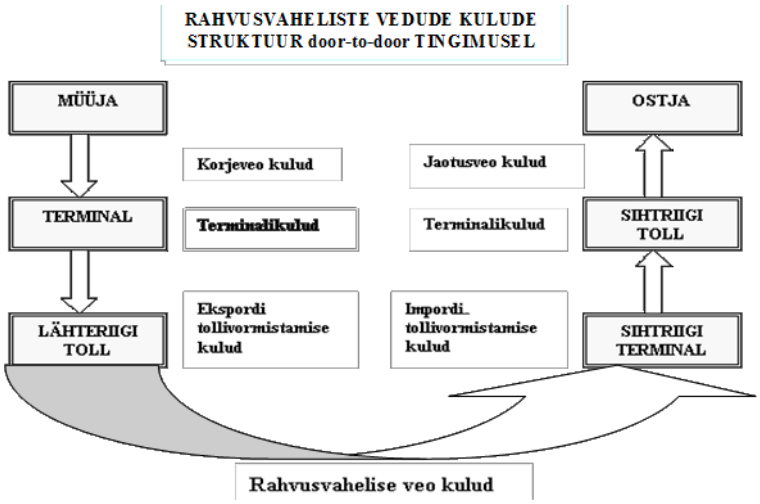
10.2. Maanteeveod

Tõnu Mägi
Jüri Suursoo

10.2.1. Maanteevedudest üldiselt

Autokaubaveod on viimastel aastakümnetel arenenud eeskätt asjaoludele, mida võib kirjeldada järgmiselt.

- Kauba pakkimine on vähem kulukas (eeskätt veetranspordiga võrreldes).
- Vedu uksest ukseni on paindlik võimalus kaubaveoks vahendajateta otse müüjalt ostjale.
- Veoks kulub vähe aega.
- Tihe terminalide võrk, seda eeskätt Lääne-Euroopas. Väikesaadetiste korjekulud ei ole suured ega too kaasa suuri järelkulusid.
- Mitmekesine ja heas korras olev veovahendite valik.
- Lasti käitlemine toimub kiiresti. Autoveod on kõigile veoliikidele korje- ja jaotusveoks (vt joonist 10.2.1).
- Logistika kogukulude seisukohalt annavad paljude kaupade puhul eelise autoveole.
- Reeglina head ja püsivad liiklusolud (eriti Lääne-Euroopas).



Joonis 10.2.1. Rahvusvaheliste vedude tüüpahel

Rahvusvahelistel maanteekaubavedudel on ühitatavate saadetiste korral Euroopa Liidu siseses liikluses suur osakaal tänu kiirusele ja lihtsusele. Sellisel juhul langeb ära ka tolliformaalsuste täitmine.

10.2.1.1. IRU ja TIR

IRU. Genfis 1948. a asutatud Rahvusvaheline Maanteevedude Liit ehk IRU, mille eesmärgiks oli tollal hajutatult tegutsenud maanteevedude organisatsioonide ühendamine. Lühend IRU[192] on saadud sõnadest *International Road Transport Union*. Eestit esindab IRUs Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon[193], tuntud lühendi ERAA all.

1) Liikmesorganisatsioonide ühiselt vastu võetud tegevuspõhimõtete järgimine rahvusvahelise maanteeliikluse parandamiseks. IRU-l tuleb võimalikult palju vahendada oma liikmetele uusi vedudega seonduvaid teadmisi ja aidata neid kõigi esilekerkivate küsimuste ja probleemide korral.

2) Tegutseda nõuandjana ÜROs ja Euroopa Nõukogus.

[192] Täpsem ülevaade organisatsioonist aadressil: http://www.iru.org/
[193] Ülevaade organisatsioonist aadressil: http://www.eraa.ee/?op=&id

3) Tolliformaalsuste kergendamine riikide vahelises liikluses. TIR-konventsioon[194] on üks sellelaadne saavutus.

Lühend **TIR** on ilmselt tuttav paljudele maanteedel liikujatele. Lepingus TIR (*Transport International par Route*) on eriline tollidokument, mis hõlbustab lepingujärgsete riikide vahelist liiklust. Seda dokumenti kutsutakse veondusringkondades TIR-*carnet*'iks ja see on kasutatav kõigis Euroopa riikides. TIR-konventsiooni käsitleme põhjalikumalt käesoleva õppematerjali tollireeglite osas.

Joonis 10.2.2. TIR-süsteemi levik maailmas[195]

10.2.1.2. Liiklemis- ja veoload

Rahvusvahelise autoveoga tegelemiseks vajab Eesti ettevõtja tegevusluba (litsentsi), mille väljastab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium või tema poolt halduslepingu alusel volitatud organisatsioon. Tegevusloa taotlemiseks vajalikud toimingud ja nõuded määrab kindlaks autoveoseadus[196]. Eelkõige käsitleb see nõudeid ettevõtja professionaalsetele oskustele, personalile ja majanduslikule seisule ning mainele. Autoveoseadust on täpsustatud seoses Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruste (EÜ) nr 1071/2009[197] ja (EÜ) nr 1073/2009 jõustumisega. Uus redaktsioon hakkab kehtima 2017. a. Euroopa Liidu siseliiklus toimub **Ühenduse tegevusloa** alusel, mille kinnitatud koopia on igal veovahendil veo ajal kaasas. Selle **loa olemasolu peab tellija (ekspedeerija) kontrollima**.

Euroopa Liitu mittekuuluvate maadega kahepoolsete vedude teostamiseks kasutatakse nende riikide **bilateraalseid** (kahepoolseid) **veolube**, mis on seotud kauba peale- ja mahalaadimisega nendes riikides. Loa annab kummagi riigi selleks volitatud ametkond, tavaliselt transpordiministeerium (Eestis on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium delegeerinud jaotamise ERAA-le), kelle hooleks on ka vajalike lubade vahetamine teise riigi ametkonnaga. Mõnikord kasutatakse lisaks **kolmandate riikide lubasid**, mis võimaldavad võtta koormaid kolmandatesse riikidesse ja transiitvedude lubasid.

Veondusturu toimimise hõlbustamiseks ja bürokraatliku lubadesüsteemi lihtsustamiseks on Euroopa transpordiministrite konverents (*The European Conference of Ministers of Transport*), mis on praeguseks ümberkujundatud Rahvusvaheliseks Transpordifoorumiks (*The International Transport Forum* – ITF[198]), väljatöötatud CEMT-load, mis annavad õiguse trampvedudeks Euroopas lepinguosaliste riikide vahel. Lepinguosalisteks on peaaegu kõik Euroopa riigid, v.a osa SRÜsse

[194] TIR-konventsiooni eestikeelne tekst: TIR-MÄRKMIKE ALUSEL TOIMUVA RAHVUSVAHELISE KAUBAVEO KONVENTSIOON (TIR-KONVENTSIOON, 1975: http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tir ja ametlik tekst http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=OJ:L:2009:165:FULL&from=ET

[195] Andmed: http://www.iru.org/

[196] Autoveoseadus. Vastu võetud 07.06.2000 viimane täpsustamine 02.03.2012, https://www.riigiteataja.ee/akt/102032012009?leiaKehtiv, uus redaktsioon hakkab kehtima eeldatavalt 2017. a.

[197] Määruste terviktekstid aadressil: http://eur-lex.europa.eu/et/index.htm

[198] Organisatsioonist täpsemalt: http://www.internationaltransportforum.org/

kuuluvaid riike. CEMT-lubade kasutamise kord on kehtestatud juhendiga,[199] mis on välja töötatud Euroopa Transpordiministrite Konverentsi (CEMT) ja Rahvusvahelise Maanteetranspordi Liidu (IRU) koostöös.

10.2.2. Veovahendid[200]

Veovahendid kaubavedudel jaotatakse järgmisteks kategooriateks[201].

N-kategooria ehk kaubaveo sõidukid:
- N1 kaubaveoautod (kaubikud) täismassiga kuni 3,5 t;
- N2 kaubaveoautod täismassiga üle 3,5 t ja mille täismass on kuni 12 t;
- N3 veoautod täismassiga üle 12 t.

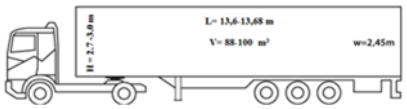
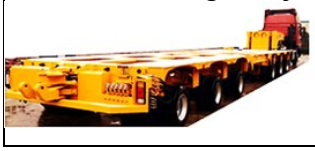
O-kategooria ehk haagised:
- O1 kerghaagised täismassiga kuni 0,75 t;
- O2 haagised täismassiga üle 0,75 t ja mille täismass on kuni 3,5 t;
- O3 haagised täismassiga üle 3,5 t ja mille täismass on kuni 10 t;
- O4 haagised täismassiga üle 10 t.

Ekspedeerimisvaldkonnas kasutamisel võime arvestada järgmises tabelis esitatuga.

Tabel 10.2.1 Veovahendite klassifitseerimine

Sõiduki klass		Töö iseloom	Kasutus-valdkond	Märkused
N1 pakiautod: • kerged pakiautod, • rasked pakiautod	 	Linna- ja lühimaa-veod	Kirisaadetised, panderollid, pakisaadetised, kullerid	Alla 3500 kg brutomassiga veoautod ei pea omama tegevusluba autoveoseaduse mõistes.
N2 kerged ja keskrasked veoautod, 2-teljelised		Linna- ja lühimaa-veod	Korje- ja jaotusveod	Tagaluuktõstukiga kuni 12-tonnise kogumassiga ei kuulu maksustamisele raskeveokimaksuga. • Tagaluukauto on tõstemehhanismiga varustatud. • Sõltuvalt tagaluugi tüübist on nominaalseks töökoormuseks *ca* 0,5–2 t. • Kaubaruumi mõõdud on varieeruvad. • Tagaluukauto mahutab 18–20 euroalust.
N3 keskrasked ja rasked veoautod 		Maantee-sõit	Eestisisesed veod	Kogumassiga üle 12 t. Kandejõud ja lastiruumi kubatuur on varieeruvad.

[199] CEMT-veolubade kasutamise juhend: http://www.eraa.ee/doc/CEMT%20juhend%202009.pdf
[200] Punkt 10.2.2 on koostatud Sven Andreseni artikli põhjal „Veokorraldusjuhi käsiraamatu" II osas.
[201] Majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.06.2011. a määruse nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele" lisa 5 https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/1310/7201/5010/MKM42_lisa5.pdf#

Sõiduki klass		Töö iseloom	Kasutus-valdkond	Märkused
N3+O4 Autorongid, 4–5-teljelised 		Maantee-sõit	Eesti ja rahvus-vaheline kaubavedu	Vahetatava poolhaagisega autorong, sobib hästi intermodaalsetesse veoahelatesse. • Lubatud kandejõud 24–24,5 t. • Mahutab kuni 34 EUR PL ja maht 88 kuni 100 m^3.
N3 +O4 Keskrasked autorongid, 5–6-teljelised				• Täis- ja kesktelikhaagisega autorong (2 lastiruumi kogumahuga 110–120 m^3). • Mõlema lastiruumi *max* lubatud kogupikkus 15,65 m. • Lubatud kandejõud 24–24,5 t. • Mahutab kuni 38 EUR PL.
Rasked autorongid, 7 ja rohkem telge 		Maantee-sõit	Eriveosed	Eriluba vajavad veosed. Raskekaalulised ja ülegabariitsed veod.

10.2.2.1. Sõidukite mõõtmed

Lubatud suurim laius
- Sõiduki maksimaalne lubatud laius on 2,55 m.
- M1-kategooria sõiduki maksimaalne lubatud laius on 2,50 m.
- Maksimaalne N- ja O-kategooria sõiduki laius on 2,60 m.
- Jagamatu veose veoks või ühe kindla töö tegemiseks ettenähtud eriotstarbelise sõiduki maksimaalne laius on 3,00 m.

Lubatud suurim kõrgus
Sõiduki maksimaalne lubatud kõrgus on 4,00 m.

Lubatud suurim pikkus
- Mootorsõiduk reeglina 12,00 m.
- Täis- ja kesktelghaagis 12 m, poolhaagis (haagise veopolditeljest kuni selle tagaseinani) 12 m.
- Veduk haakes poolhaagisega 16,50 m. Veduk täis- või kesktelg- ja tugihaagisega ning kaksikautorong (maksimaalne tiisli pikkus) 18,75 m.
- Pukseeritav seade 12 m. Mootorsõiduk haakes pukseeritava seadmega 18,75 m.

Pöörderaadius
Kõik mootorsõidukid ja autorongid peavad suutma liikuda ringteel, mille välisraadius on 12,5 m ja siseraadius 5,3 m.

Teljekoormused
- Üldine teljekoormuse piirmäär, mida võib vähendada rehvide, vedrustuse ja sildade ehituse eripära, on 10 t.
- Auto vedava silla teljekoormus on kuni 11,5 t maksimaalselt.

10.2.2.2. Autorongi suurim lubatud tegelik mass

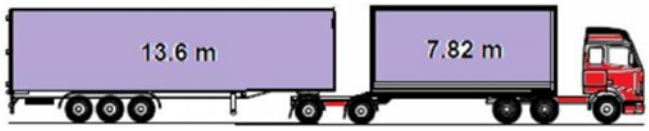
Tabel 10.2.2. Veovahendite lubatavad massid

2-teljeline auto + 2-teljeline haagis.	36 t
Poolhaagis-autorong, mis koosneb 2-teljelisest vedukist ja 2-teljelisest haagisest, mille telgede vaheline kaugus on üle 1,8 m; autol on veoteljel paarisrattad ja kasutatakse õhk- või sellega samaväärset vedrustust.	38 t
5- või 6-teljeline autorong.	40 t
Poolhaagis-autorong, mis koosneb 3-teljelisest vedukist ja 2- või 3-teljelisest poolhaagisest ja on kohaldatud 40-jalaste konteinerite veoks.	44 t

10.2.2.2.1. Naaberriikides kehtivad nõuded

Nõuded nii veovahendite kohta kehtivatele nõuetele kui ka liikluse ja muude tingimuste kohta leiab ERAA kodulehelt mõiste „veotingimused[202]" alt, kus on kirjeldatud andmed 47 riigi kohta.

Näiteks Soomes[203] on alates 1. juulist 2015 suurendatud autorongidele lubatud tegelikku massi. Lubatud on kasutada vedukist ja poolhaagisest koosnevat kuni 48-tonnist autorongi, kesktelghaagisega autorongi lubatud täismass on kuni 44 t. Vedukauto ja täis- või moodulhaagise (haagistega) autorongi tegelik mass võib ulatuda kuni 76 tonnini (9-teljeline autorong, mille haagise massist vähemalt 65% langeb paarisratastele). Suurendatud on lubatud suurimat kõrgust (4,4 m).



Joonis 10.2.3. Autorong

Lubatud maksimaalne pikkus mootorsõiduki 2- ja enamateljelise täishaagisega või mootorsõiduki ratasplatvormi ja poolhaagisega või mootorsõiduki täishaagise ja poolhaagisega on 25,25 m.

10.2.3. Veolepingu sõlmimise majanduslikud mõjud ja nende efektiivsuse mõõtmine

Veolepinguga antakse kokkuleppele õiguslik taust, eesmärk on aga majanduslik. Lepingu eesmärk kaubasaatja jaoks on realiseerida eelnevalt kokkulepitud kaupade ostu-müügileping võimalikult optimaalsete kulude ja väikeste riskidega. Vedaja jaoks on eesmärk pakkuda teenust, mis oma kvaliteedilt vastaks tellija soovidele ja samaaegselt oleks kasumlik. Veokorraldaja seisukohalt peavad selleks, et hinnata lepingu majanduslikku tasuvust, olema lihtsad vahendid veoülesande hindamiseks. Järgnevalt kolm hindamise kriteeriumit: veopargi kasutamine, aja kasutamine ja kulustruktuur.

Lepingu sõlmimisel on väga lihtne **anda hinnang punktis 10.1.5 kirjeldatud kolmele tegurile α, β ja γ**. Esmase hinnangu andmiseks lepingu raames ja **tarifitseerimisviisi** (millise muutuva näitaja baasil kujundatakse veohind) **valiku otsustamiseks** on esitatud tegurid tihti (aga mitte alati) piisavaks.

Kapatsiteedi tegur näitab veovahendi(te) kasutamist töökorralduse juures. $\kappa = \alpha_h \times \beta \times \chi$. Kapatsiteedi teguri suurendamine on võimalik töökorralduse muutmisega, nt veovahendi vahetuse pikkuse suurendamisega mehitatust tõstes. Mehitatust iseloomustab mehitatuse tegur.

$$\eta_{meh} = \frac{n_{autojuht}}{Z_{veovahend}} \geq 1 \text{ ehk } n_{autojuht} = \frac{T_{vah} \times (365 \times \alpha_{ekspl})}{T^{autojuht}_{töötundeaastas-kesk\,min\,e}} \qquad [10.8.]$$

[202] http://www.eraa.ee/php/vt_index2012.php

[203] http://www.eraa.ee/php/vt_index2012.php?riik=FIN&rvedut=&kvedut=Suurimad+lubatud+m%F5%F5tmed+ja+massid++++++++++++++++&st=+Otsi+

10.2.3.1. Ajakasutust määravad tegurid

Vedaja seisukohast on oluline, et kasutatavad ressursid oleksid võimalikult hästi kasutatud. Ressursid, mida peame võimalikult maksimaalselt ära kasutama, on tootmisvahendid (autod, haagised) ja tööjõud. Mõlemad mõjutavad püsikulusid ja sõltuvad ajakasutusest. Tootlik tegevus on veoste vedu (esitatud seoses $t_{sõit}$). Teised seoses kirjeldatud ajad veovahendi vahetuse T_{vah} ajal, nagu laadimisaeg t_{laadim}, dokumentide vormistamiseks kulunud aeg t_{dok}, tühisõiduks kuluv aeg $t_{tühi}$, nullsõidu aeg (nt aeg tanklasse sõiduks) t_0 ja ajakaod (nt laadimise ootel) t_{kaod} on mittetootlikud ega suurenda vedaja sissetulekuid.

$$T_{vah} = t_{sõit} + t_{laadim} + t_{dok} + t_{tühi} + t_0 + t_{kaod} \qquad [10.9.]$$

Tootliku aja suhe vahetuse pikkusesse on **tööaja kasutamise tegur** ja iseloomustab väga hästi kõige olulisemate ressursside kasutamise efektiivsust.

$$\delta = \frac{t_{sõit}}{T_{vah}} \rightarrow \max \leq 1 \qquad [10.10.]$$

ja eesmärgiks peaks olema, et

$$t_{laadim} + t_{dok} + t_{tühi} + t_0 + t_{kaod} \rightarrow \min . \qquad [10.11.]$$

Üheks võimaluseks on **veotingimuste koostamine ja ajakasutuse limiteerimine** mittetootlike aegade osas. Samuti parandab ajakasutust tühisõidu vähendamine ehk $\beta \rightarrow 1,0$.

10.2.3.2. Kulustruktuurist tulenevad seosed

Veokorraldamisel ja veolepingute sõlmimisel peame arvestama iga konkreetse ettevõtja kulustruktuuri, mida kirjeldatakse nn rusikareegli kohaselt **tavaliselt kolmest suurest komponendist koosnevana:**

$$C_{\Sigma} = C_{püsi} + C_{pers.} + C_{muut}, \qquad [10.12.]$$

kus:

- **püsikulud** $C_{püsi} = f(t)$ ja need sisaldavad: põhivarade kulum (amortisatsioon), pikaajalised kasutusrendikulud, põhivarade intressid (laenu-, liisinguintressid); veonduslitsentsid (ka CEMT-load), kindlustusmaksed, juhtimis- ja halduskulud;
- **personali- ehk tööjõukulud** $C_{per} = f(t)$, siia kuuluvad otsesed palgakulud, kaudsed tööjõukulud (tööjõumaksud), lähetuskulud ja ka koolituskulud. Omavad suhteliselt püsivat iseloomu, aga tootluse tõusuga kaasneb tavaliselt stimuleerimisest tulenev kasv;
- **veondusprotsessi muutuvad kulud** $C_{muut} = f(tr.toodang)$, kulud kütusele, hooldusele ja remondile, rehvidele; veondusega seotud muutuvkulud (nt ühekordsed veoload rahvusvahelistel vedudel jne). Nende planeerimine on alati seotud riskiga, kuivõrd tegemist on nn volatiivsete sisenditega, eriti kütuse puhul.

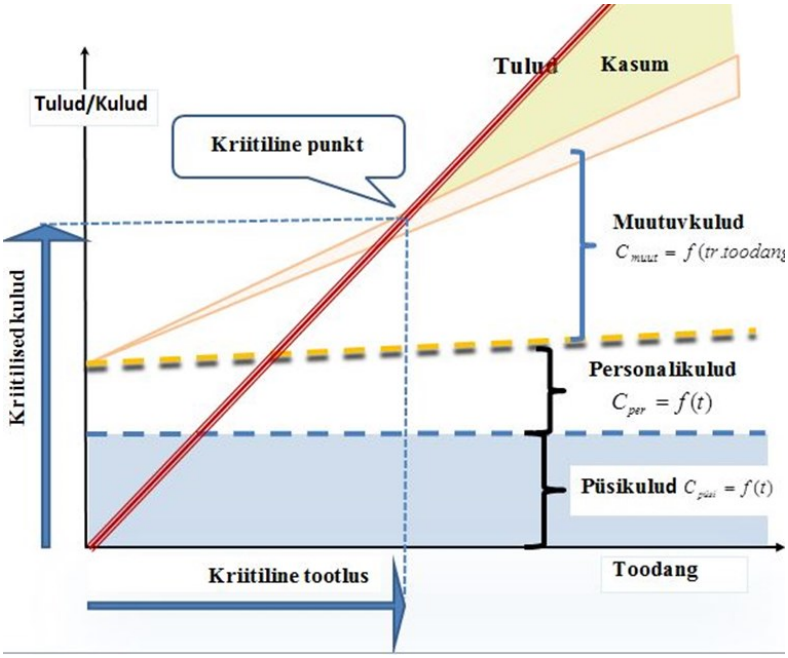
Juhul, kui kasutatakse ostuteenuseid, nt Soome ja Rootsi praamivedude korral või alltöövõtjaid kasutades.

$$C_{\Sigma} = C_{püsi} + C_{pers.} + C_{muut} + \sum_{i=1}^{n} C^{j}_{ostuteenus-i} \qquad [10.13.]$$

Ostuteenuseid ei saa pidada oma tootluseks ja seetõttu vaadeldakse analüüsil ja planeerimisel neid eraldi.

Veolepingute sõlmimisel tuleb alati arvestada nende kolme komponendi summat ja nende omavahelist mõju.

Positiivse tulemuse saavutamiseks saame mõjutada nii kulukomponente nende kontrolli all hoidmisega kui ka jätkusuutlike tariifide kujundamisega. Eesmärgiks peab olema saavutada tootlus suurem kui kriitiline tootlus. Vaata joonist 10.2.4 **kulude-tulude vahekorra kriitilistest seostest veonduses**.



Joonis 10.2.4. Kriitiline tootlus

Lähtuvalt joonisest kehtib seos:

$$C_{püsi}^{\Delta t} + C_{pers}^{\Delta t} + C_{muut/km} \times L_{üld} = H_{tariif/km} \times L_{koorm} \qquad [10.14.]$$

ehk

$$L_{koorm}^{kriitiline} = \frac{C_{püsi}^{\Delta t} + C_{pers}^{\Delta t} + C_{muut/km} \times L_{üld}}{H_{tariif/km}} \qquad [10.15.]$$

ja teisendades ja arvestades, et

$$L_{üld} = \frac{L_{koorm}}{\beta}, \qquad [10.16.]$$

siis

$$L_{koorm}^{kriitiline} = \frac{C_{püsi}^{\Delta t} + C_{pers}^{\Delta t}}{H_{tariif/km} - \frac{C_{muut}}{\beta}} \qquad [10.17.]$$

ehk

$$H_{tariif/km} > \frac{C_{Püsi}^{\Delta t} + C_{pers}^{\Delta t}}{L_{koorm}^{kriitiline}} + \frac{C_{muut}}{\beta} \qquad [10.18.]$$

Tariifne hind on suurem turul võimaliku müügimarginali võrra. Teise valemi parempoolne seos kirjeldab „0-tariifi" kriitilisest läbisõidust arvestatuna. Teenuste hinna määrab nõudmise ja pakkumise vahekord, juhul kui arvestuslik tariif ei võimalda turul tegutseda, tuleb otsida võimalusi kulustruktuuris muudatuste tegemiseks.

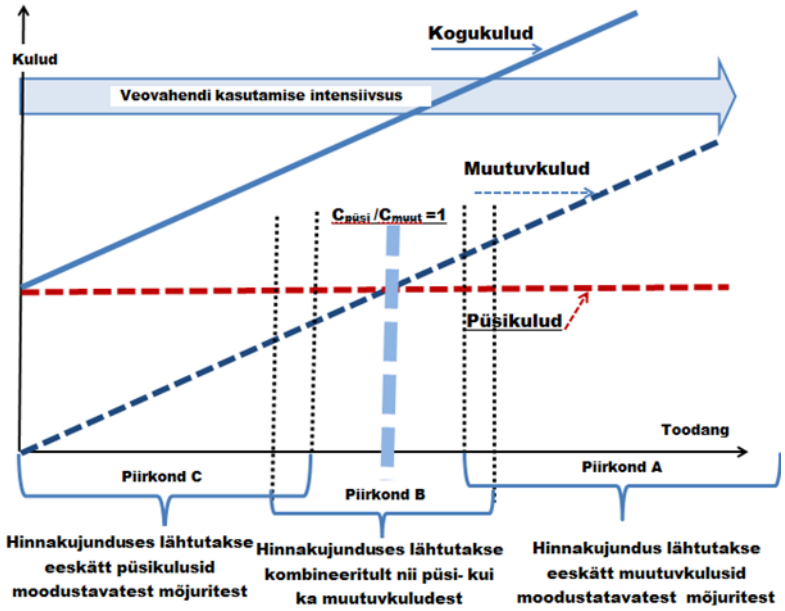
10.2.3.3. Kulustruktuurist tulenevad mõjud hinnakujundusele

Teenuste hinna määrab nõudmise ja pakkumise vahekord teenuste turul. Samas on oluline, et hind tagaks ettevõtte kasumliku töö, seega on hinnakujundamise teiseks aluseks kulud, mistõttu

räägitakse ka kulupõhisest hinnakujundusest. Järgmisel joonisel on veokulud jagatud tinglikult kolmeks tsooniks, lähtuvalt veovahendi kasutamise intensiivsusest.

Tsoonis C on põhilisteks kuluformeerijaks püsikulud ja seetõttu on otstarbekohane lähtuda hinnakujunduses püsikulude mõjurist, milleks on aeg ehk ajatariif.

Sellisel juhul taandatakse teenuste osutamiseks vajalikud muutuvkulud püsikuludele analoogselt tsoonis B kirjeldatud näitele.



Joonis 10.2.5. Kulustruktuur

Tsoonis B on püsi- ja muutuvkulud ligilähedaselt võrdsed ja seetõttu hinnakujunduses leiavad kasutamist nii ajast kui ka toodangust tulenevad muutuvkulud. Kuivõrd mõlemat suurt kulugruppi on vaja võrdselt ka arvestada, kujundatakse hind tihti kahest komponendist koosnevana. Näiteks teenuse hind on 20 eurot tunnis juhul, kui läbisõit jääb alla 15 km tunni kohta. Selle summaga kaetakse kõik vahetuses formeeruvad püsikulud ja täiendavalt muutuvkulud 120 km läbisõiduks 8-tunnise vahetuse korral. Juhul, kui veovahendi läbisõit on suurem kui 15 km tunni kohta, lisandub iga täiendava km kohta 0,63 eurot. Sellega kaetakse täiendavad muutuvkulud, mida selles vahetuses on vaja katta.

Tsoonis A on kulude formeerijaks eeskätt muutuvkulud ning seetõttu on mõistlik hinnakujundus allutada muutuvkulude põhjustajatele (mõjuritele), nagu veovahendi tasuline läbisõit (km), veetud kaubakogused (kg, tonn, cbm jne) või tehtud transporditöö (tkm). Sellisel juhul, vastupidiselt eelkirjeldatule, taandatakse püsikulud planeeritava toodangu ühikule. Sellise hinnakujunduse korral püsikulude osatähtsus omahinnas on seda väiksem, mida suurem on planeeritud teenuste maht, ja vastupidi, mida väiksem on teenuste maht, seda suurem on püsikulude osa omahinnas. Igal juhul peab tootlus olema suurem kui eespool kirjeldatud kriitiline tootlus.

Järgnevalt mõned näited kriitilise tootluse väljaselgitamiseks.

Esimene näide: juhul, kui ettevõttes töötab veoauto, millega kaasnevad püsikulud $C_{püsi}$ = 2820 eurot ja personalikulud mehitatuse teguri 1,4 korral C_{per} = 2430 eurot, siis läbisõidu kasutamise teguri β = 0,86 ja muutuvkulude suurus läbisõidu kilomeetri kohta oli eelneval perioodil 0,39 EUR/km ning teilt soovitakse saada teenust tariifiga 0,95 EUR/koormaga km kohta.

Asetame andmed valemisse $L_{koorm}^{kriitiline} = \frac{2820+2430}{0{,}95-\frac{0{,}39}{0{,}86}} = \frac{5250}{0{,}496} = 10585$ km.

Arvutus peab andma vastuse, kas pakutud tariif on vastuvõetav või peab vaatama läbi kulubaasi või läbisõidu kasutamise.

Teisalt peame vaatama, kas meil oleks võimalik oma töökorraldus muuta paindlikumaks, arvestades püsi- ja muutuvkulude vahekorra muutumist veovahendi ekspluatatsiooni käigus ehk milliseid muudatusi toob kaasa veovahendi pikaajaline ekspluatatsioon. Allpooltoodud joonisel on näidatud veovahendi kasutamise võimalused pikaajalise ekspluatatsiooni vältel.

Teine näide: soovime kasutada ajatariifi ja see on otstarbekohane joonistel 10.2.5 ja 10.2.6 näidatud ekspluatatsioonivahemiku C korral. Sellisel juhul teisendame eelmise valemi ja kirjeldame toodangut tasuliste tundide kaudu. Valem saab sellisel juhul kuju:

$$\frac{(C_{püsi}+C_{pers})}{T_{Tööajafond}^{Kuu}}\times T_{tasuline}+C_{muut}\times l_{norm}=H_{tariif}\times T_{tasuline}, \qquad [10.19.]$$

kus

$T_{Tööajafond}^{Kuu}$ – veovahendi planeeritud tööajafond kuus (nt 175 tundi);

$T_{tasuline}$ – tasuliste töötundide arv (kriitiline);

l_{norm} – normeeritud läbisõit kuus, mida lülitatakse tunnitariifi (nt 100 km päevas 22 päeva).

Näites kasutame olukorda, kus amortisatsioon on minimaalne, seega püsikulud väikesed ehk $C_{püsi}=690$ eurot ja personalikulud 1420 eurot, muutuvkulud hooldekulude kõrge taseme tõttu 0,48 eurot.

Tuues nüüd kriitilise tundide arvu välja, saame järgneva seose ja asetades näites toodud arvud valemisse, saame:

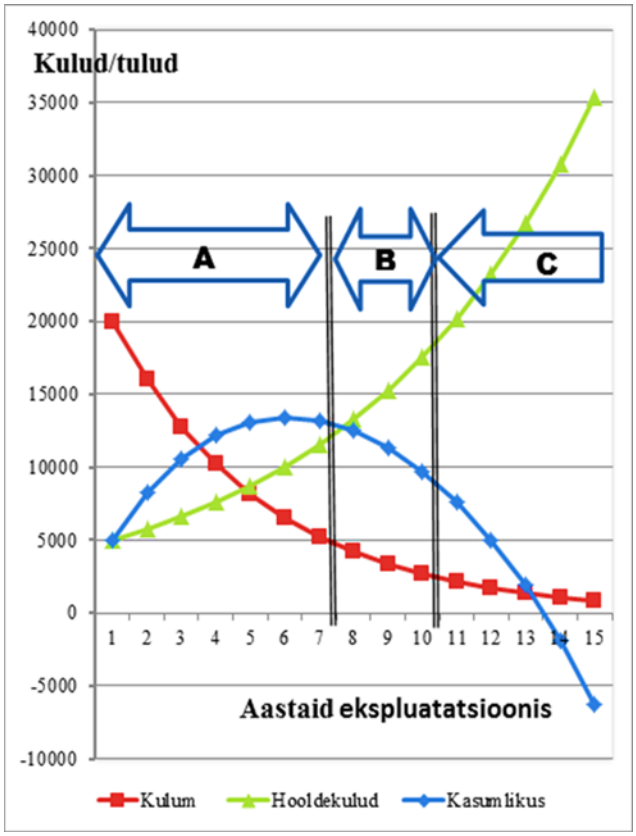
$$T_{tasuline\ i}^{kriitiline}=\frac{C_{muut}\times l_{norm}}{H_{tariif}-\frac{(C_{püsi}+C_{pers})}{T_{Tööajafond}^{Kuu}}}=\frac{0{,}48\times 2200}{18-\frac{(690+1420)}{175}}=177{,}7 \text{ tundi.} \qquad [10.20.]$$

Kolmas näide: veovahendi ekspluatatsiooniea ärakasutamine annab võimaluse kasutusvaldkondi kombineerida ja sellest tulenevalt ka erinevate hinnakujunduste kasutamiseks. Põhjendame valikut järgmiste mõtetega.

- Pikaajalise ekspluatatsiooni käigus kulumi arvestamisel alaneva jäägi meetodil (kumulatiivsel)[204] meetodil kulumi osa püsikuludes järjest väheneb.
- Hooldekulud ekspluatatsiooni käigus kasvavad eksponentaalselt (kuhjuvalt).
- Veovahendi tasuvus saavutab maksimaalse tulemuse mitte uue veovahendi korral, vaid viitega ekspluatatsiooniaja jooksul.

Veovahendit tuleb **väga intensiivselt** kasutada **ajavahemikul A**, kus muutuvkulud on väikesed madalate hooldekulude tõttu. Tarifitseeritakse läbisõidujärgselt (km) või veetava kauba koguse või tehtud transporditöö järgselt (t, tkm).

[204] Selle meetodi korral arvutatakse kulum alati jääkväärtuselt, mitte soetamisväärtuselt. See meetod kajastab paremini veovahendi tegelikku turuväärtust (kuigi ka selle meetodi korral ei ole olemuslikku seost põhivara turuväärtusega) ja annab õigema pildi ettevõtte varadest kui lineaarse kulumi arvestamise meetod, kus veovahendi bilansiline väärtus võib olla ka 0, mida kumulatiivse meetodi korral juhtuda ei saa.



Joonis 10.2.6. Veoauto ekspluatatsiooniaja perioodiseerimine

- **Ajavahemikus C** tuleb veovahendit kasutada suhteliselt väikese intensiivsusega (läbisõidu mõistes), kuna püsikulud on väikesed, samas aga muutuvkulud on kõrged suurte hooldekuludele tõttu. Tarifitseerimine on otstarbekas ajapõhiselt (h).
- **Ekspluatatsioonist** tuleb veovahend **kõrvaldada** tasuvuse kadumisel (antud näite korral hiljemalt 13,5 aasta möödudes).

Kokkuvõtteks hindamise kriteeriumid: veopargi kasutamine, aja kasutamine ja kulustruktuur kas üksikult või kombineerituna võivad olla lepingute koostamisel majandusliku efektiivsuse hindamise tööriistadeks.

10.2.4. Veo planeerimine

10.2.4.1. Veomarsruutide kavandamine

Marsruudi kavandamine põhineb vaadeldava regiooni taristu hindamisel. Olenevalt transpordipolügooni ehk regiooni suurusest võib valikus olla mitmeid alternatiive. Valiku puhul on tavapäraselt otsustavaks marsruudi läbimise kiirus või läbimisega seotud kulud. Lühim tee ei pruugi olla kiirem ja lühim tee võib olla kallim kiirtee või tunnelite maksude pärast.

Kaasajal kasutatakse marsruudi määramisel digitaalsete kaartide süsteemil põhinevaid arvutiprogramme (põhinevad GIS-süsteemil – *Geographical Information System*). Tegemist on planeerimise abivahendiga, mis võimaldab veoprotsesside planeerimist automatiseerida ja veomarsruute optimeerida. Sellised lahendused võimaldavad vaadeldaval transpordipolügoonil valida optimaalseim lahend mitme parameetri alusel, sh saab kirjeldada kütuse kulu, autojuhi tööaega, kogukulu jne. Neid tarkvaralahendusi on välja töötatud väga erinevaid. Lahenduste sidumine veovahenditel olevate NAVI- (GPS *Navigation System*) süsteemidega ja GPS- või GSM-tehnoloogiatel põhinevate monitooringuvõimalustega teevad maanteevedude korraldamise operatiivseks ja hästi jälgitavaks.

10.2.5. Sõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja korraldus

Tõnu Mägi

10.2.5.1. Sissejuhatus

Sõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja seadusandlikust regulatsioonist tulenevad piirangud on orgaaniliselt seotud eelkõige autoettevõtete igapäevase töökorraldusega, kuid edaspidi kirjeldatud piiranguid on vaja arvestada ka ekspedeerimisettevõtete töötajatel, kes tegelevad veovahendite koormamisega. Maanteevedude korraldamisel ei piisa teadmistest veovahendi tehnilise kiiruse ja väljakujunenud laadimisaegade kohta, ei piisa infost piirangute ja sõidukeeldude kohta maanteevedudel riiklikel tähtpäevadel ja puhkepäevadel – lisaks tuleb arvestada ka autojuhi sõidu- ja puhkeaega käsitlevaid regulatsioone.

Teema on mahukas ja esmapilgul ka keeruline. Põhjuseid on mitu – aetakse omavahel segi mõisted, eelkõige sõidu- ja tööaeg, puhke- ja vaheaeg, regulaarne ja lühendatud puhkeaeg; lisaks sellele tuleb lähtuda seadusandlikest aktidest, millest tuntuim on AETR-kokkulepe ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus EÜ nr 561/2006 15. märts 2006, lisaks siseriiklikud regulatsioonid, Euroopa kohtulahendid jmt. Proovime kehtivat seadusandlust lahti seletada niivõrd, kuivõrd maht seda võimaldab. Lisaks peame endale aru andma, et sõidu- ja puhkeaja seadusandlik korraldus on dünaamiline protsess, mistõttu kogu regulatsiooni saame kirjeldada kehtivana ainult konkreetsel ajahetkel.

10.2.5.2. Reguleerimisala ja kehtivad seadusandlikud regulatsioonid

Sõiduaegade ning puhkeperioodide seadusandlik regulatsioon tuleneb rahvusvahelistest kokkulepetest, mille eesmärk on liiklusohutuse tagamine, mingil määral ka sõidukijuhtide töötingimuste parandamine. Seadusandlikud aktid, millele tugineb sõidukijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja regulatsioon, oleksid järgmised.

1. **„Rahvusvahelisel maanteeveol töötava sõiduki meeskonna tööaja Euroopa kokkulepe"** (AETR) – tegemist on ÜRO poolt Genfis 1970. a 1. juulil sõlmitud kokkuleppega. Praeguseks on kokkuleppega ühinenud 51 riiki.
2. **Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 561/2006, 15. märts 2006**, millega kehtestati rangemad eeskirjad võrreldes AETR-kokkuleppega kauba- ja reisijateveoga hõivatud sõidukijuhtidele vedude teostamisel Euroopa Liidu liikmesriikides, Šveitsis ja Euroopa Majanduspiirkonna lepinguga ühinenud riikides (Norra, Liechtenstein, Island). Praeguseks on vastuolud AETR-kokkuleppe ja ENi nr 561/2006 osas likvideeritud.
3. **Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 165/2014, 4. veebruar 2014, autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta**. Selle määrusega reguleeritakse nõuded sõidumeeriku konstruktsiooni, paigalduse, kasutuse ja katsetamise osas.
4. **Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus 2002/15/EÜ, 11. märts 2002**, autovedude liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta. Direktiivi kehtestamise eesmärgiks on autovedude liikuva tegevusega seotud isikutele miinimumnõuete kehtestamine, eelkõige tagamaks nende isikute tervis ja ohutus.
5. **EV Liiklusseadus.**

Nimetatud direktiivide kohaselt on sõidu- ja puhkeaja reeglite järgimine ning sõidumeeriku kasutamine kohustuslik järgmiste sõidukite juhtimisel:

a) **kaubaveoks kasutatavad sõidukid, mille lubatud täismass koos haagisega või ilma selleta ületab 3,5 t;**
b) **reisijateveoks kasutatavate sõidukitega, mis on ehitatud või alaliselt ümberkohandatud rohkem kui üheksa inimese veoks, juht kaasa arvatud, ning on selleks otstarbeks ette nähtud.**

Segadust võib tekitada eelkõige sõnastus **„lubatud täismass koos haagisega või ilma selleta"**. Tulenevalt küsitava vajadusega nõudest, peab sõidumeerikut kasutama ka juhtides autorongi, mille

puhul veduki täismass on alla 3,5 t, kuid autorongi täismass ületab 3,5 t piiri. **(Näiteks N1 kategooria veduk täismassiga 3,0 t, haakes haagisega täismassiga 750 kg).**

Sõidumeeriku kasutamine ei ole kohustuslik, juhtides rohkem kui 3,5-tonnise täismassiga spetsiaalsõidukit, mis ei ole ette nähtud kauba- või reisijateveoks. **(Nt autokraana, betoonipump jms)**. Üldjuhul puudub neil sõidukitel ka kaubaruum.

Osa vedusid, samuti mõningad sõidukid on vabastatud Euroopa Liidus kehtestatud sõidu- ja puhkeaja reeglite järgimisest ning seega ka sõidumeeriku kasutamise kohustusest. Mõne erandi põhjuseks on sõiduk, mõnel muul puhul kaup, teekonna pikkus või töö spetsiifika. Kokkuvõtlikult võib öelda, et kõik vabastused eeldavad, et tulenevalt töö spetsiifikast sõidukijuht neid tegevusi tehes igal juhul sõidu- ja puhkeaja regulatsioone täidab.

10.2.5.2.1. Rahvusvaheliselt kehtivad erandid

- **Sõidukid, mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks, kui liini pikkus ei ületa 50 km**. Selle vabastuse kasutamiseks on vajalik koostada tegevuste tõendamiseks bussijuhtidele töögraafikuid, mille alusel on võimalik tuvastada sõidu- ja puhkeaja nõuetest kinnipidamist.
- **Sõidukid, mille suurim lubatud kiirus ei ületa 40 km/h**. Selle vabastuse puhul on peetud silmas eelkõige traktorit, kui traktorit kasutatakse haakes koos mingi kindla tööorganiga või kui traktori liikumiskiirus ei ületa 40 km/h. Aga juhul, kui traktor liigub kiiremini kui 40 km/h ja tegeleb kaubaveoga, nõuab kehtiv seadusandlus ka traktori juhilt sõidu- ja puhkeaja reeglite täitmist.
- **Sõidukid, mis kuuluvad relvajõududele, päästе- ja tuletõrjeteenistustele või korrakaitseorganitele; või on nende käsutuses ilma juhita, kui vedu leiab aset nimetatud teenistuste ametiülesannete täitmiseks ja sõiduki kasutus on nende kontrolli all**. Sõidumeerikut ei ole vaja kasutada, kui sõidukit juhib ametnik teenistusülesannete täitmiseks. Kui aga renditud sõidukiga tuleb kaasa ka juht, kes töötab väljaspool nimetatud asutusi, siis tema jaoks on sõidumeeriku kasutamine kohustuslik.
- **Sõidukid, mida kasutatakse eriolukordade või päästeoperatsioonide korral, sh humanitaarabi mitteärilisel veol.** Juhul, kui tegemist on eriolukordade, päästeoperatsioonide või looduskatastroofi tagajärgede likvideerimisega, ei pea sõiduki juhtimisel kasutama sõidumeerikut ka päästе- või korrakaitseorganite välised isikud.
- **Meditsiinilistel eesmärkidel kasutatavad erisõidukid.**
- **Sihtotstarbelised teisaldussõidukid, mida kasutatakse nende asukohast 100 km raadiuses.**
- **Sõidukid, mis läbivad tehnilise arendamise, remondi või hoolduse eesmärgil teekatsetusi, ning uued ja ümberehitatud sõidukid, mis pole veel kasutusse võetud**. Selle erandi puhul on tegemist autoremondi ajal sõiduki liigutamisega. Tavaliselt liigutavad autot sel eesmärgil remonditöökoja töötajad, kes on vabastatud kohustusest sõidu- ja puhkeaja fikseerimiseks. Sel juhul salvestub sõidumeeriku andmetesse „juhikaardita sõiduki juhtimine". Hilisemate kontrollide hõlbustamiseks tuleks sõiduki remondis käimine kindlasti dokumenteerida. Uute sõidukite all mõeldakse siinkohal neid liiklusvahendeid, mis on liiklusregistrisse kandmata.
- Kaupade mitteäriliseks veoks kasutatavate sõidukite või sõidukite kombinatsioonidega, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 t.
- Kaubanduslikud sõidukid, mis on selle liikmesriigi, kus neid kasutatakse, õigusaktide kohaselt ajaloolised, ning mida ei kasutata reisijate- või kaubaveoks.

10.2.5.3. Riigisisesed erandid

Kuna kehtiv seadusandlus võimaldab liikmesriikidel enda territooriumil lubada täiendavalt teatud erandeid, on Eestis riigisiseselt kehtestatud järgmised erandid.

- Sõiduk, mida kasutavad põllumajandus-, aiandus-, metsandus- või kalandusettevõtjad oma veoste veol kuni 50 km raadiuses kohast, kus sõiduk tavaliselt paikneb.
- Sõiduk, mida kasutatakse loomsete jäätmete või korjuste veol.

- Sõiduk, mida kasutatakse loomade veol põllumajandustootjalt samas maakonnas asuvale turule ja vastupidi, või turult kuni 50 km kaugusel asuvasse tapamajja.
- Sõiduk või sõiduk koos haagise või poolhaagisega, mille lubatud suurim täismass kokku ei ületa 7500 kg, mis veab juhile tema tööks vajalikke materjale, seadmeid või masinaid. Sellist sõidukit tohib kasutada ettevõtte asukohast kuni 50 km raadiuses tingimusel, et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevus.
- Survegaasi, vedelgaasi või elektri jõul liikuv sõiduk, mida kasutatakse veose veol ettevõtte asukohast kuni 50 km raadiuses ja mille lubatud suurim täismass koos haagise või poolhaagisega ei ületa 7500 kg.
- Sõiduk, mida kasutatakse ainult õppesõidul juhiloa ja kutsetunnistuse saamiseks.
- Sõiduk on põllu- või metsamajanduslik traktor, mida kasutatakse põllu- ja metsamajandustöödeks ettevõtte asukohast kuni 100 km raadiuses.
- Sõiduk, mida kasutatakse kanalisatsioonitöödel, üleujutuste vastu kindlustamisel, vee-, gaasi- ja elektrihooldusteenuse osutamisel; teehooldusel või kontrollil; olmejäätmete kogumisel või kõrvaldamisel; telegraafi-, telefoni-, raadio- või televisiooniteenuse osutamisel ning raadio- või telesaatjate või vastuvõtjate asukoha määramisel.

Kirjeldatud tegevuste ühiseks tunnuseks on see, et tegemist on hooldustööga ja transport omab abistavat rolli.

- Erisõiduk, mis veab tsirkuse või lõbustuspargi varustust.
- Sõiduk, mida kasutatakse lautadest piima kogumisel ja lautadesse piimamahutite tagastamisel või söödaks mõeldud piimatoodete kohaletoimetamisel.
- Sõiduk on 10–17 istekohaga buss, mille omanik või vastutav kasutaja on nelja või enama lapse vanem, sellekohane märge on sõiduki registreerimistunnistusel ja bussi kasutatakse mitteäriliseks sõitjateveoks.

10.2.5.4. Sõiduaeg

Sõiduaja puhul on tegemist sõiduki juhtimisega, seega on tegemist ühe osaga tööajast. Sõiduaja pikkus on piiratud. Kehtestatud on neli piirangut: järjestikune sõiduaeg, ööpäevane sõiduaeg, nädalane ja kahenädalane sõiduaeg. Sõiduaja salvestamiseks kasutatakse analoogsõidumeerikus salvestuslehte ja digitaalse sõidumeeriku korral juhikaarti. Sõidumeerik ei salvesta sõiduajana tehnoloogilisi peatusi (nt sõiduk peatub liiklusseisaku tõttu või ootab foori lubavat märguannet), kuid sellised liiklusseisakud tuleks siiski arvestada sõiduaja hulka.

10.2.5.4.1. Ööpäevane sõiduaeg

Sõidukijuhi ööpäevane sõiduaeg ei tohi ületada üheksat tundi. Mitte rohkem kui kaks korda ühe nädala jooksul võib seda aega pikendada 10 tunnini. Ühe tööpäeva sõiduperioodid liidetakse kokku. Mõistlik oleks igapäevase töö planeerimisel aluseks võtta 9-tunnine sõiduaeg ja võimalust kahel päeval nädalas sõita 10 tundi vaadelda pigem erandina.

4,5 h	45 min	4,5 h	45 min	1,0 h
sõiduaeg	vaheaeg	sõiduaeg	vaheaeg	sõiduaeg

10.2.5.4.1.1. Järjestikune sõiduaeg

Pärast 4,5-tunnist sõiduperioodi peab juht tegema vähemalt 45-minutilise katkematu vaheaja, kui ta ei alusta puhkeperioodi. Nimetatud vaheaja võib asendada vähemalt 15-minutilise vaheajaga, millele järgneb vähemalt 30-minutiline vaheaeg. Vaheaja esimesele osale eelneva sõiduaja kestus ei ole reglementeeritud, küll aga tuleb arvestada, et summeeritud 15- + 30-minutiliste vaheaegade kasutamisel ei ületataks 4 tunni ja 30 minuti pikkust sõiduaega. Kui vähemalt 45-minutiline vaheaeg on ära kasutatud enne 4,5-tunnise sõiduaja täitumist, on juhil õigus

sõita jälle kuni 4,5 h eeldusel, et ööpäevane sõiduaeg seda võimaldab. Kuna 45 min vaheaeg on sõidukijuhile tagatud aeg puhkamiseks, ei ole sõidukijuhil vaheaja kestel lubatud teha tööga seotud tegevusi.

Meeskonnasõidu korral, kui sõidukis on üheaegselt kaks juhti, loetakse vaheajaks ka kõrvalistujana viibitud aega, seda ka sõiduki liikumise ajal. Seega on juriidiliselt korrektne ka 18-tunnine, kaks korda nädalas ka 20-tunnine sõiduaeg, kuid inimlikust seisukohast ei ole see mõeldav. Seetõttu tuleks meeskonnasõidu korral töögraafikusse planeerida igapäevaselt mingi aeg sõidu katkestamiseks.

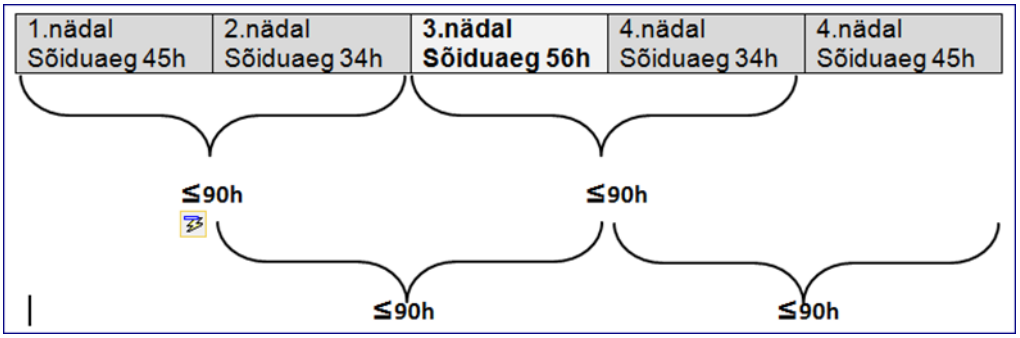
10.2.5.4.2. Iganädalane sõiduaeg

Iganädalane sõiduaeg ei tohi ületada 56 tundi.
56 h piirang tuleneb põhjusest, et kaks korda nädalas on lubatud sõita igapäevaselt 10 h ja kuna maksimaalne iganädalane tööperiood ei tohi ületada 6 x 24 h, on sõidukijuhil lubatud neljal tööpäeval nädalas sõita igapäevaselt kuni 9 h ja summaarseks iganädalaseks sõiduajaks kujuneb **2 x 10 + 4 x 9= 56 h**.

See piirang on kehtestatud vahemikuks kella 00.00 esmaspäeval kuni kell 24.00 pühapäeval. Seejuures tuleb jälgida, et juht ei ületaks summaarset kahenädalast sõiduaja piirangut. Lisaks tuleb jälgida, et juhi keskmine iganädalane tööaeg ei ületaks 48 h. Nädala tööaega on lubatud erandkorras pikendada 60 tunnini eeldusel, et nelja kuu keskmine nädala tööaeg jääb alla 48 h.

10.2.5.4.3. Kahenädalane sõiduaeg

Sõiduaeg summeeritult iga kahe nädala kohta ei tohi ületada 90 tundi.
Sellest piirangust tuleneb, et juhul, kui ühel nädalal on juht ära kasutanud maksimaalse lubatud sõiduajanormi ehk 56 h, siis sellele nädalale nii eelneval kui ka järgneval nädalal tohib ta sõita maksimaalselt 34 sõidutundi.



10.2.5.5. Puhkeaeg

Puhkeaeg kujutab endast mis tahes katkestamatut ajavahemikku, mida juht võib vabalt kasutada ja mis jaguneb ööpäevaseks puhkeperioodiks ja iganädalaseks puhkeperioodiks.

10.2.5.5.1. Ööpäevane puhkeperiood

Ööpäevane puhkeperiood hõlmab „regulaarset ööpäevast puhkeperioodi" ja „lühendatud ööpäevast puhkeperioodi".

Regulaarne ööpäevane puhkeperiood kujutab endast vähemalt 11-tunnist puhkeperioodi. Seda regulaarset ööpäevast puhkeperioodi võib jaotada ka kahte ossa, kusjuures esimene osa peab hõlmama vähemalt kolmetunnist katkematut ajavahemikku ja teine osa vähemalt üheksatunnist katkematut ajavahemikku.

Töötamise algusest alates peab sõidukijuht 24 h jooksul olema puhatud vähemalt 11 h. 24-tunnises perioodis võib olla puhkeaega ka rohkem ja see võib jätkuda ka väljaspool 24-tunnist ajaperioodi, aga kohustuslikud 11 h peavad igal juhul mahtuma nimetatud 24-tunnisesse perioodi.

Kahes osas (vähemalt 3 h + vähemalt 9 h) puhkeaja kasutamise juures peab silmas pidama, et mõlema osa kasutamisel peab olema juhile tagatud ligipääs magamisasemele. Puhkeaja esimese osa kasutuselevõtmise aeg ei ole määratletud. Oluline on jälgida, et puhkeaja teine osa peab mahtuma igal juhul 24-tunnisesse perioodi. Sellest tulenevalt saab juht ööpäeva jooksul puhata kokku 12 h.

Lühendatud ööpäevane puhkeperiood kujutab endast vähemalt 9-tunnist, kuid lühemat kui 11-tunnist puhkeperioodi. Sõidukijuhil on õigus kahe iganädalase puhkeperioodi vahel võtta kuni kolm vähendatud ööpäevast puhkeperioodi.

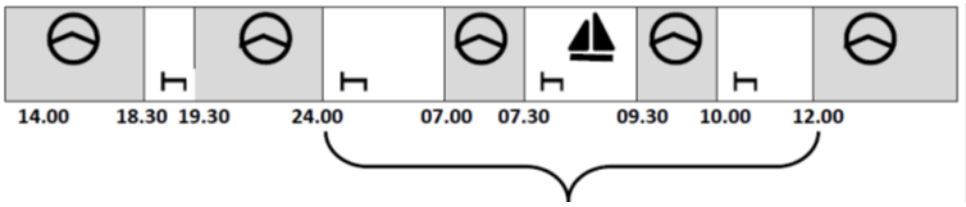
Mitme juhiga sõiduki puhul peab juht 30 h jooksul pärast ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi võtma uue ööpäevase puhkeperioodi, mis peab olema vähemalt 9 h pikkune. Meeskonnana liikumise korral on vaja kohustuslik puhkeaeg välja võtta mitte 24-tunnise, vaid 30-tunnise perioodi jooksul. Kui üksi sõitva juhi korral oli 9-tunnine puhkeaeg pigem erandlik, siis meeskonna puhul ei ole selle kasutuskordade arv piiratud.

Erandina tohib juht, kes saadab oma parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit, enda regulaarset ööpäevast puhkeperioodi katkestada mitte rohkem kui kahel korral teiste tegevustega, mille kogukestus ei või ületada ühte tundi. Nimetatud regulaarse ööpäevase puhkeperioodi jooksul peab juhil olema juurdepääs magamis- või lamamisasemele. Üldiselt peab puhkeaeg olema katkematu, st seda ei tohi katkestada mis tahes põhjustel. Erandiks on olukord, kus puhkamiseks välja valitud territooriumil palutakse puhkeaja kestel mingil põhjusel sõidukit liigutada (nt lumekoristus). Sõiduki liigutamise korralduse võib anda ametiisik, samuti territooriumi valdaja. Juht peab liigutamise koha, aja ja põhjuse märkima käsitsi salvestuslehele või väljatrüki tagumisele poolele ning võimalusel kinnitab selle ringipaigaldamise korralduse andja.

Lisaks sellele võib puhkeaja katkestamine esineda kombineeritud veoskeemide puhul tingimusel, kus mingil veoetapil veetakse veovahendit praamil või raudteel. Juhul, kui ülesõit on planeeritud puhkeajale, on vaja järgida järgmisi nõudeid.

- Katkestada on lubatud ainult regulaarset vähemalt 11-tunnilist ööpäevast puhkeperioodi.
- **NB! Antud erandit ei saa kasutada iganädalase puhkeaja tarvitamise korral.**
- Parvlaevale või rongile sõitmisega ja/või sealt lahkumisega seotud toimingud ei tohi kokku kesta üle ühe tunni.
- Nii maismaal, parvlaeval kui ka rongis viibimise ajal peab juhile olema tagatud juurdepääs magamisasemele. Seega peab juhil olema parvlaeval kindlasti kajut, mille tõestuseks tuleb järgnevad 28 päeva sõidumeeriku salvestiste lahutamatu osana kaasas kanda ka laevapiletit, kus on märge kajuti kohta.
- Kuigi peale- ja mahasõiduks kuluv aeg salvestatakse sõiduajana, ei kuulu see ööpäevase sõiduaja arvestusse, vaid seda käsitletakse muude tegevustena.

Näide katkestatud puhkeperioodi kasutamisest.



Summaarne puhkeaeg 11 h

NB! Aega, mida juht kulutab sõiduki kasutama hakkamiseks, sõiduki asukohta minemiseks või sealt asukohast naasmiseks, mis ei ole juhi kodus ega juhi tavalises tugipunktis tööandja tegevuskeskuses, ei tohi käsitleda puhkeaja või vaheajana, v.a kui juht on laevas või rongis ning tal on juurdepääs magamis- või lamamisasemele.

Eelkõige puudutab see piirang tööandjaid, kelle sõiduk asub pidevalt väljaspool Eestit ja kes sõidukijuhtide transpordiks sõiduki asukohta kasutab näiteks sõiduautot.

10.2.5.5.2. Iganädalane puhkeperiood

Kahe mis tahes üksteisele järgneva nädala jooksul peab juht kasutama vähemalt kahte regulaarset iganädalast puhkeperioodi või ühte regulaarset iganädalast puhkeperioodi ja ühte vähendatud iganädalast vähemalt 24-tunnist puhkeperioodi. Seejuures kompenseeritakse vähendatud puhkeperiood samaväärse puhkeperioodiga, mis tuleb võtta tervikuna enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu. Iganädalane puhkeperiood peab algama hiljemalt pärast eelmise iganädalase puhkeperioodi lõpule järgnenud kuue 24-tunnise ajavahemiku lõppu. Ei tohi unustada, et iganädalaste puhkeperioodide vähendamise eest saadud kompensatoorne puhkeaeg tuleb sõidukijuhile hüvitada koos teise vähemalt 9 h pikkuse puhkeperioodiga hiljemalt enne kolmanda nädala lõppu.

Näide: erinevad võimalused iganädalase puhkeperioodi kasutamisel.

Variant I: kahel järjestikusel nädalal kasutatakse kahte regulaarset iganädalast puhkeperioodi.

E	T	K	N	R	**L**	**P**	E	T	K	N	R	**L**	**P**	E	T	K	N	R	**L**	**P**	E	T	K	N	R	**L**	**P**

Variant II: kahel järjestikusel nädalal kasutatakse ühte regulaarset iganädalast puhkeperioodi ja ühte vähendatud iganädalast vähemalt 24-tunnist puhkeperioodi, kompensatoorne puhkeaeg hüvitatakse hiljemalt enne kolmanda nädala lõppu. Kompenseerimisele kuulub puhkeaja see osa, mis jääb alla 45-tunnise perioodi.

E	T	K	N	R	**L**	**P**	E	T	K	N	R	**L**	**P**	E	T	K	N	R	**L**	**P**	E	T	K	N	**R**	**L**	**P**

Variant III: kahel järjestikusel nädalal kasutatakse ühte regulaarset iganädalast puhkeperioodi ja kahte vähendatud iganädalast vähemalt 24-tunnist puhkeperioodi, kompensatoorne puhkeaeg hüvitatakse hiljemalt enne kolmanda nädala lõppu.

E	**T**	K	N	R	L	P	**E**	T	K	N	R	**L**	**P**	E	T	K	N	R	L	**P**	**E**	T	K	**N**	**R**	**L**	**P**

Variant III korral on oluline jälgida, et kaks lühendatud iganädalast puhkeperioodi jääksid ühe kalendrinädala sisse, sel juhul ei rikuta reeglit, mis näeb ette kahel järjestikusel nädalal kasutada vähemalt ühte regulaarset iganädalast puhkeperioodi ja ühte vähendatud iganädalast vähemalt 24-tunnist puhkeperioodi. Sellise võimaluse kasutamise vajadus muutub üha aktuaalsemaks, kuna kehtiv seadusandlus keelab sõidukijuhil regulaarset iganädalast puhkeperioodi veeta sõidukis isegi juhul, kui see on varustatud magamisasemega. Tuginedes regulatsiooni sellele punktile on mõned riigid (praegu Prantsusmaa ja Belgia), põhjendades kontrolli tugevdamist selle punkti täitmise üle sõidukijuhtide sotsiaalse kaitsega, sellise rikkumise kuulutanud kriminaalkorras karistatavaks kuriteoks.

NB! Tingimusel, et liiklusohutus pole seeläbi ohustatud, võib juht sobivasse peatuskohta jõudmisel hoida kõrvale kehtestatud piirangutest ulatuses, mis tagab sõidukis asuvate isikute, sõiduki või selle lasti ohutuse. Juht peab kõrvalekaldumise laadi ja põhjuse hiljemalt sobivasse peatuskohta jõudmisel märkima käsitsi sõidumeeriku salvestuslehele või väljatrükile.

10.2.5.6. Sõidumeeriku kasutamine

Liiklusseaduse § 131 kohustab kasutama sõidumeerikut vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 165/2014, 4. veebruar 2014 „Autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta". Selle määrusega kehtestatakse sõidukijuhile ja ettevõtjale nõuded sõidumeeriku, salvestuslehtede, digitaalsete salvestiste ning erinevate tööde ja tegevuste salvestamisele.

Määrus defineerib sõidumeerikut maanteesõidukitesse paigaldamiseks ette nähtud seadmena, mida kasutatakse kõnealuste sõidukite liikumist, sh kiirust ja nende juhtide teatavat tööaega käsitlevate

andmete automaatseks või poolautomaatseks kuvamiseks, salvestamiseks, väljatrükkimiseks, säilitamiseks ja esitamiseks.

10.2.5.6.1. Salvestuslehe või juhikaardi kasutamine

Nii analoog- kui ka digitaalne sõidumeerik salvestab iseseisvalt ja automaatselt sõiduki liikumise ehk sõiduaja. Lisaks sellele on juhil kohustus salvestada veel kogu tööaeg, st muud tegevused, valmisolekuaeg, vahe- ja puhkeajad.

Sõidumeeriku kasutamine on juhile kohustuslik iga päev, alates hetkest, mil ta sõiduki üle võtab, kuni tööpäeva lõpetamiseni. Digitaalse sõidumeerikuga varustatud sõidukit tohib juhtida vaid juht, kellel on kehtiv juhikaart. Sõidukijuht kasutab salvestuslehte või juhikaarti iga päev, mil ta sõidukit juhib, ning alates hetkest, kui ta sõiduki üle võtab. Salvestuslehte või juhikaarti ei võeta välja enne igapäevase tööaja lõppu, kui selle väljavõtmine ei ole põhjendatud. Ühtki salvestuslehte või juhikaarti ei tohi kasutada pikema aja jooksul kui see, milleks see on ette nähtud. Kui digitaalse sõidumeerikuga varustatud sõidukis viibib mitu juhti, tagab iga juht, et tema juhikaart sisestatakse sõidumeeriku õigesse avasse. Analoogsõidumeerikuga varustatud sõiduki korral vahetavad juhid vajadust mööda salvestuslehti selliselt, et andmed kantaks tegelikult sõitva juhi salvestuslehele.

Andmete salvestamiseks sõidukijuhi tegevuste kohta kasutatakse tulenevalt sõidumeeriku tüübist kas sõidumeerikukaarti või salvestuslehte.

Ka puhkeaega on sõidukijuhil lubatud salvestada sõidumeerikuga selliselt, et puhkeaja vältel on analoogmeerikusse paigaldatud salvestusleht või digitaalsesse sõidumeerikusse juhikaart. Sõidumeeriku kasutamist ei nõuta juhul, kui juht ei viibi sõiduki juures ja sellest tulenevalt ei saa seda teha. Sel juhul salvestab sõidukijuht puhkeaja kestuse salvestuslehele käsitsi või digitaalse sõidumeeriku korral manuaalselt juhikaardi andmemällu.

Lisaks nendele võimalustele sõidukijuhi puhkeaja tõestamiseks, on lubatud kasutada tööandja väljastatud tõendit.

10.2.5.6.2. Poolte kohustused sõidumeeriku andmete säilitamisel

Sõidukijuhi kohustused
Juht on kohustatud kontrollija nõudmisel esitama jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva salvestised. Kui juhile on väljastatud juhikaart, siis vaatamata sellele, et kontrolli hetkel on juhitav sõiduk varustatud analoogmeerikuga, on juht kohustatud esitama ka juhikaardi. Kui juht on kontrollihetkel sõidukiga, mis on varustatud digitaalse sõidumeerikuga, aga eelnenud päevadel on ta teinud ka analoogmeerikuga salvestatud sõite, tuleb ka viimase salvestuslehti kaasas kanda ja kontrollijale esitada. Lisaks tuleb kontrollijale esitada kõik käsikirjalised salvestised ja/või ettevõtte vastutava isiku väljastatud tõendid.

Tööandja kohustused
- Juhile tohib üle anda vaid töökorras ja regulaarse kontrolli kinnitusega sõidumeerikuga sõiduki.
- Juht peab olema varustatud analoogmeeriku puhul piisava arvu salvestuslehtedega või digitaalse sõidumeeriku korral vastavalt printeripaberiga.
- Peab veenduma, et juhil on olemas kehtiv juhikaart.
- Ei tohi anda töökäsku, mis nõuab sõidukijuhilt kehtivate piirangute rikkumist.
- Peab veenduma, kas juht omab enne väljasõitu 28 eelnenud päeva tegevuste kohta tõendusmaterjale. Sätestatud juhtudel tuleb juhile väljastada trükitud tõend tema tegevuste kohta.
- Kõikide juhtide kasutatud salvestuslehti peab koguma ja kronoloogilises järjekorras säilitama vähemalt 12 kuu ulatuses.
- Peab tagama digitaalsete andmete regulaarse kopeerimise juhikaardilt vähemalt iga 28 päeva ja sõidumeeriku mälust vähemalt iga 90 päeva järel. Kui sõiduk võõrandatakse või suunatakse remonti, peavad andmed olema kopeeritud sõiduki üleandmise hetkeks. Tööandjal on andmete säilitamise kohustus 12 kuud.

10.2.5.7. Sõidu- ja puhkeajale kehtestatud nõuete rikkumiste raskusastmed

Sõidumeeriku kasutamisega kaasnevatel ning sõidu- ja puhkeaja normidest kõrvalekaldumisega seonduvatel rikkumistel on rahvusvaheliselt kindlaks määratud raskusastmed vastavalt nende ohtlikkusele ja tõsidusele. Eestis on kehtestatud vastutusala ja karistuste suurused liiklusseaduses.

Tabel 10.2.3. Levinumad rikkumised

Ööpäevase sõiduaja ületamine kuni 1 tund	**Kerge**
Ööpäevase sõiduaja ületamine 1 kuni 2 tundi	**Raske**
Ööpäevase sõiduaja ületamine enam kui 2 tundi	**Väga raske**
Vaheajata sõiduaeg kuni 5 tundi	**Kerge**
Vaheajata sõiduaeg 5 kuni 6 tundi	**Raske**
Vaheajata sõiduaeg rohkem kui 6 tundi	**Väga raske**
Ööpäevane puhkeaeg (11 tundi) lühem kuni 1 tund	**Kerge**
Ööpäevane puhkeaeg (11 tundi) lühem 1 kuni 2,5 tundi	**Raske**
Ööpäevane puhkeaeg (11 tundi) lühem rohkem kui 2,5 tundi	**Väga raske**
Ööpäevane puhkeaeg (9 tundi) lühem kuni 1 tund	**Kerge**
Ööpäevane puhkeaeg (9 tundi) lühem kuni 2 tundi	**Raske**
Ööpäevane puhkeaeg (9 tundi) lühem rohkem kui 2 tundi	**Väga raske**
Iganädalane puhkeaeg (45 tundi) lühem kuni 3 tundi	**Kerge**
Iganädalane puhkeaeg (45 tundi) lühem kuni 9 tundi	**Raske**
Iganädalane puhkeaeg (45 tundi) lühem rohkem kui 9 tundi	**Väga raske**
Iganädalane puhkeaeg (24 tundi) lühem kuni 2 tundi	**Kerge**
Iganädalane puhkeaeg (24 tundi) lühem kuni 4 tundi	**Raske**
Iganädalane puhkeaeg (24 tundi) lühem rohkem kui 4 tundi	**Väga raske**
Sõidumeeriku puudumine, selle mittekasutamine	**Väga raske**
Salvestiste mitteesitamine või mittearhiveerimine	**Väga raske**
Sõidumeeriku või andmetega manipuleerimine	**Väga raske**

10.2.6. Maanteevedude leping

Tegemist on Eesti tingimustes enim sõlmitava veolepinguga, mistõttu pöörame selle seadusandlikule taustale suuremat tähelepanu ja käsitleme detailsemalt. Maanteevedude lepingu sõlmimine saab toimuda kas võlaõigusseaduse nõuetest tulenevalt (Eestisisestel vedudel) või rahvusvahelistel vedudel CMR-konventsiooni tingimustest tulenevalt.

Erinevus kahe seadusandliku regulatsiooni puhul on selles, et võlaõigusseadus on dispositiivne ja seega võib alati kokku leppida erinevalt, arvestamata seaduse üksikuid sätteid, arvestades üksnes asjaoluga, et lepinguosalised ei või vähendada oma seaduses ettenähtud vastutust. CMR-konventsioon[205] on aga imperatiivne õigusakt, seega rahvusvaheliste maanteevedude korral tuleb selle akti nõudeid täita:

***CMR Artikkel 1**. Käesolevat konventsiooni kohaldatakse igasuguse kauba autoveo lepingu suhtes, mida tehakse tasu eest sõidukiga, kui lepingus näidatud kauba vastuvõtmise koht ja kauba üleandmiseks ettenähtud koht asuvad eri riikides, millest vähemalt üks on konventsiooni osapool, olenemata lepingupoolte elukohast ja rahvusest.*

Kaubaveolepinguga kohustub üks isik (vedaja) teise isiku (saatja) ees vedama vallasasja (veos) sihtkohta ja andma selle üle kolmandale isikule (saajale). Saatja kohustub selle eest maksma vedajale tasu (veotasu)[206].

Veolepingu osapooled on seega: **saatja, vedaja ja saaja**.

[205] Õppematerjali koostaja soovitab lisaks tutvuda CMR-lepinguid käsitleva teatmeteosega: Renee Mahl, „CMR Teooria ja praktika". Raamat on ilmunud mitmes kordustrükis.
[206] Võlaõigusseadus ptk 42.

10.2.6.1. Kaupade ostu-müügilepingu mõju maanteevedude lepingule

Kaupade ostu-müügilepingutes kasutatavad tarneklauslid (näiteks Incoterms 2010) seavad veolepingu osapooled peegelpilti E-rühma tarneklausli EXW ja ka F-rühma tarneklausli FCA korral. Sellisel juhul ei ole veotellija mitte kaubasaatja, vaid kaubasaaja ja seega puudub kommertslepingu kohaselt saatjal õigus anda korraldusi vedajale, samas kui nii võlaõigusseadus kui ka CMR-konventsioon seda sätestab.

Võlaõigusseadus § 785. Juhised veose kohta

(1) Veose saatjal on õigus ka pärast veolepingu sõlmimist anda veosega toimimise kohta juhiseid. Saatja võib eelkõige anda juhise, et vedaja ei veaks veost edasi või toimetaks selle teise sihtkohta või teise üleandmiskohta või teisele saajale.

(2) Vedaja peab käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud juhist järgima üksnes niivõrd, kuivõrd juhise täitmisega ei kaasne kahjulikke tagajärgi tema majandustegevusele ega tema poolt veetavate teiste veoste saatjatele või saajatele. Vedaja võib saatjalt nõuda juhise järgimisega seotud kulude hüvitamist ning täiendava mõistliku veotasu maksmist. Vedaja võib juhise järgimiseks nõuda mõistliku ettemakse tasumist.

(3) Kui saatja ja vedaja poolt allkirjastatud veokirjas on märgitud, et veose kohta on õigus juhiseid anda üksnes veokirja saatjaeksemplari esitamise korral, võib vedaja järgida juhiseid üksnes juhul, kui talle esitatakse veokirja saatjaeksemplar.

CMR-konventsiooni artikkel 12

Saatjal on õigus käsutada kaupa, iseäranis nõuda vedajalt veo katkestamist, kauba ettenähtud üleandmiskoha muutmist või kauba väljaandmist saatedokumendis märgitust erinevale saajale.

Eriti keerukas on olukord tarneklausli EXW korral, kus nii saatja kui ka kaubasaaja on üks isik. Pealelaadimiskohas ei ole kaubamüüjal muud kohustust, kui kaup kättesaadavaks teha ehk üle anda vedajale üksnes faktuurarve. Olukord ei ole selgem ka C-rühma tarneklauslite korral, kus müüja küll tellib veo, kuid riskid lähevad ostjale üle kauba loovutamisel vedajale. Seega eespool kirjeldatud tarneklauslite korral tuleb vedajale lepingu sõlmimisel anda kohe juhendid, mida ei peaks tööprotsessi ajal korrigeerima. Ainus „riskivaba" on D-rühma klauslite kasutamine.

Lähtuvalt sellest ja soovist mitte seada kommertslepingu partnereid ebamugavasse olukorda ning piirata nende lepinguvabadusel põhinevaid ärihuvisid, peab maanteeveolepingute sõlmimisel arvestama vastuoluga. Siin on võimaluseks kasutada ekspedeerijat puhvrina ja vedajana pidada jäigalt kinni seadustes esitatud terminitest, nendele terminitele laiemat sisu andmata. Teiseks võimaluseks on tõlgendada seaduses esitatud terminit temale laiema mõiste andmise kaudu. Järgnevalt täpsustame.

- Kommertslepingu tarnetingimus on EXW (aadress müüja asukohamaal). Sellisel juhul on tellija ja lepingu sõlmija ostja ehk kaubasaaja. See tähendab, et kaubasaaja on asunud konventsiooni mõistes kaubasaatja asemele. Müüja on kohustatud tegema kauba ostjale (veolepingu seisukohalt ostja esindajana tegutsevale vedajale) kättesaadavaks. Tegelik kaubasaatja ehk müüja ei pruugi veokirja saatjana allkirjastada, eriti juhul, kui ta saab oma kommertslepingu täitmist muul viisil tõestada, näiteks vedaja allkirjaga laost väljastamise dokumendil. See ei tähenda seda, et veoleping ei kehti ja vedaja vastutus ei realiseeru. Oluline on teada, et **ostja on sellise lepingu korral võtnud endale kohustused lähteriigis (pealelaadimine, eksporditolliformaalsuste täitmine jne), mis ei kuulu klassikalise veolepingu koosseisu ja need nõuavad eraldi kokkuleppimist vedaja või ekspediitoriga**.
- Kommertslepingu tarnetingimus on FCA (aadress müüja asukohamaal). Ka sellisel juhul on tellija ja lepingu sõlmija ostja ehk kaubasaaja. Ka siin on lepingu sõlmimise seisukohalt kaubasaaja asunud kaubasaatja asemele. Vahe on selles, et müüja on kohustatud kauba vedajale üle andma. See tähendab, et üleandmise fakt ja allkiri veokirjal võivad olla (ainsaks) tõendiks kommertslepingu täitmise kohta. Järelikult saatja allkirjastab veokirja ja võtab endale ka saatja kohustused (pakendamine, laadimine jne). Vastutust veoahelas toimuvast ta endale ei võta, kuna

veolepingu sõlmib kaubasaaja, mis vastavalt tarneklauslile on tema kohustus. Arusaamatuste vältimiseks veo ajal on otstarbekas veokirja saatja märkuste lahtris teha vastav märge, nt: „**käsundusõigus on veosesaajal”**.

- Kommertslepingu tarnetingimus on CPT või CIP (aadress ostja asukohamaal). Nende klauslite korral tellib veo kaubasaatja ja on sellega ka veolepingu osapool. Sellest tulenevalt on tal konventsiooni kohaselt kõik saatja õigused, sh ka eespool mainitud artikli 12 kohased. Samas tarneklauslite kohaselt lähevad riskid üle ostjale saatja asukohamaal kauba vedajale üleandmise hetkel. Seega ka nende klauslite korral tuleb veokirjale kanda märge: „**käsundusõigus on veosesaajal**”. Märkus põhineb CMR-konventsiooni artiklil 12.3.
- Kommertslepingu tarnetingimus on DAT või DAP (aadress ostja asukohamaal). Selliste tarneklauslite korral võib lähtuda täielikult konventsiooni artiklite tekstist. Eraldi võib märkida tarneklauslit DDP, mis toob kaasa tolliga suhtlemise sihtriigis.

10.2.6.2. Veokiri

Mõiste „veokiri” maanteetranspordi dokumendina on võetud selles õppematerjalis Eesti võlaõigusseaduse terminitest. Tavapraktikas kasutatakse ka mõistet „saatekiri”. Rahvusvahelises praktikas on kasutusel kaks terminit: ***Waybill*** (veokiri) ja ***Consignment note*** (saatedokument, saatekiri). Teisalt võiks saatekirja ka tõlgendada kui kaubaga koos liikuvat kaubasaajale mõeldud veokirja ühte kolmest originaaleksemplarist.

Veolepingut tõendatakse saatedokumendi koostamisega. Saatedokumendi puudumine, ebaõigsus või kaotamine ei mõjuta veolepingu olemasolu ega kehtivust, mille suhtes kohaldatakse konventsiooni sätteid[207].

Nõuded veokirjale võlaõigusseaduse (VÕS) ja CMR[208] konventsiooni kohaselt on kirjeldatud tabelis 10.2.4. CMR-veokiri on kehtestatud ülalmainitud rahvusvahelise maanteeveo konventsiooniga CMR, millega Eesti ühines 1993. a. CMR-veokiri ei ole võõrandatav dokument ja peab alati olema adresseeritud konkreetsele kaubasaajale. CMR-veokirja väljastamine määrab üheselt saatja ja vedaja omavahelised seosed ja nende vastutuse määra. CMR-konventsiooni artikkel 6 määrab minimaalse vajaliku informatsiooni, mida veokiri peab sisaldama. Tabelis esitatu võimaldab võrrelda kahte olulist dokumenti ja samaaegselt nentida nendevahelist suurt sarnasust.

Tabel 10.2.4. Võlaõigusseaduse ja CMR-konventsiooni veokirja sätestavate nõuete võrdlus

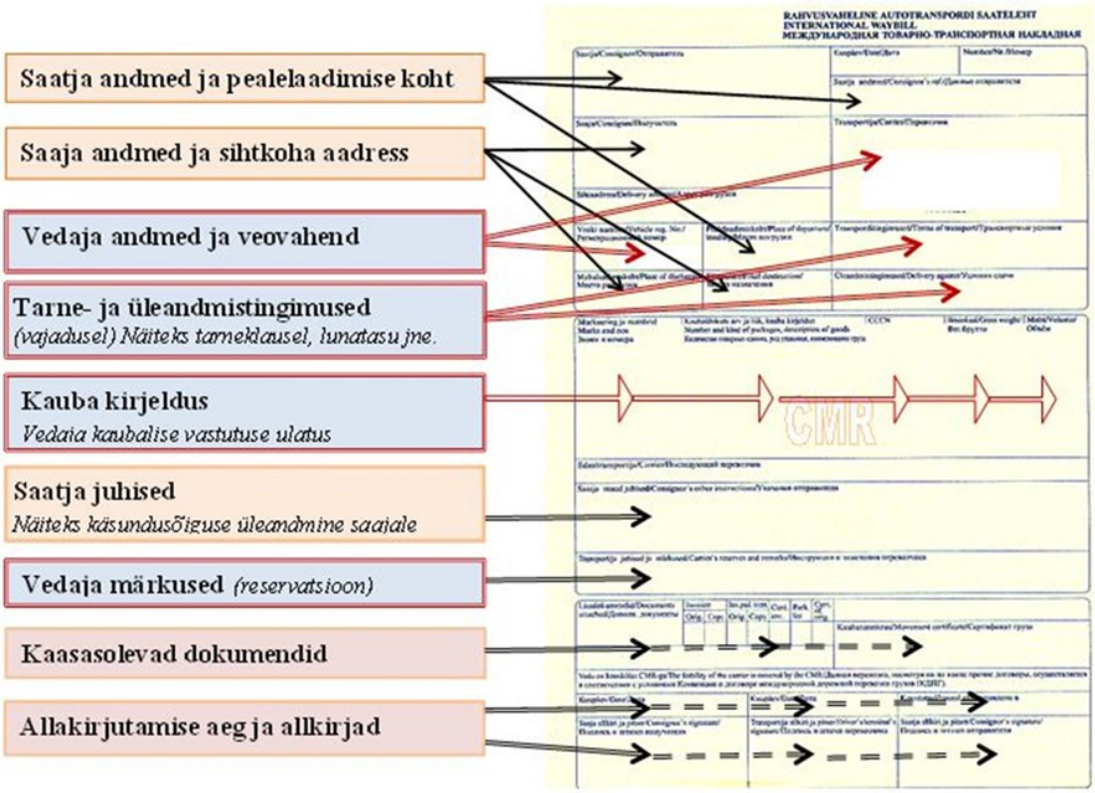
Võlaõigusseaduse peatükk 42 (§ 775)	**CMR-konventsioon** (artikkel 6)
(1) Vedaja võib saatjalt nõuda veokirja väljastamist, mis sisaldab järgmisi andmeid: 1) veokirja väljastamise koht ja kuupäev; 2) saatja nimi ja aadress; 3) vedaja nimi ja aadress; 4) vedaja poolt veose vastuvõtmise koht ja kuupäev; 5) saaja nimi ja aadress ning kontaktaadress vedaja jaoks; 6) saajale veose üleandmiseks ettenähtud koht;	1. Saatedokument peab sisaldama järgmisi andmeid: a) saatedokumendi kuupäev ja selle koostamise koht; b) saatja nimi ja aadress; c) vedaja nimi ja aadress; d) kauba vastuvõtmise kuupäev ja koht ning sihtkoht; e) saaja nimi ja aadress;
Punktid 1–6 ning a–e määravad lepingu osapooled, vedaja vastutuse alguse ja marsruudi koostamiseks vajalikud lähte- ja sihtkohad.	

[207] CMR-konventsioon, artikkel 4.
[208] CMR-konventsioon, artikkel 6.

Võlaõigusseaduse peatükk 42 (§ 775)	**CMR-konventsioon** (artikkel 6)
7) veose ja pakendi liigi kirjeldus, ohtliku veose puhul tähistus vastavalt selle veose suhtes kehtestatud nõudmistele, nende nõudmiste puudumisel aga üldiselt tunnustatud tähistus; 8) veoseühikute arv, tähistused ja numbrid; 9) veose brutokaal või veose kogus teistes mõõtühikutes;	f) kauba üldkasutatav nimetus ja selle pakendi liik, ohtlike kaupade puhul aga nende üldtunnustatud märgis; g) kaubapakkide arv, markeering ja numeratsioon; h) kauba brutomass või kaubahulga väljendus teistes mõõtühikutes;
Punktid 7–9 ning f–h määravad vastutuse vedajale üleantud kauba osas.	
Võlaõigusseaduse peatükk 42 (§ 775)	**CMR-konventsioon** (artikkel 6)
10) kokkulepitud veotasu, seisuraha ja hüvitamisele kuuluvad kulud, samuti märge tasu maksmise kohta; 11) lunaraha kokkuleppe korral lunaraha suurus; 12) juhised veose tollivormistuse ja muude veosega seotud ametlike toimingute kohta, kui niisugune vormistus või toiming on nõutav; 13) kokkulepe vedamise viisi kohta, mh lahtises ja katmata sõidukis või tekil.	i) veoga seotud maksud (veotasud, lisatasud, tollilõivud ja -maksud; ka muud maksud, mida võetakse lepingu sõlmimise hetkest, kuni kauba üleandmiseni); j) juhised, mis on vajalikud tolli- ja muude toimingute täitmiseks; k) märge, et vedu korraldatakse käesoleva konventsiooni sätete kohaselt, olenemata mis tahes eritingimusest.
Punktid 10–13 ning i–k on veokirjal veolepingu täitmiseks antav lisainformatsioon. 1. Vajadusel peab saatedokument sisaldama ka järgmisi andmeid: a) märge, et ümberlaadimine ei ole lubatud; b) maksud, mida saatja peab tasuma; c) kauba üleandmisel üleantava summa suurus; d) märge kaupade deklareeritud väärtuse ja kohaletoimetamisel erilist huvi pakkuva koguse kohta; e) saatja juhised vedajale kauba kindlustamiseks; f) kokkulepitud veotähtaeg; g) vedajale üleantud dokumentide loetelu. 2. Veolepingu pooled võivad saatedokumendile lisada mis tahes muid andmeid, mida nad peavad vajalikuks.	

Kui saatja soovib anda kauba vastuvõtjale üle lunamaksu vastu, tuleb selle kohta teha selge märge veokirjale. Selleks ei piisa ainult märkest COD, vaid kontrollitava lunamaksu suurus peab kajastuma ka veokirjal. Saatjal on põhjust kajastada veokirjal kaubavedajale üle antud ja koos saadetisega liikuvad dokumendid, nagu näiteks faktuurarved; tõendid, nagu tõend toote päritolumaa kohta jne. Veokirjaga (ja vajadusel lisatavate dokumentidega) peab saama üle anda kogu informatsiooni vedajale kaubaga toimimiseks kogu veoprotsessi käigus.

CMR-veokirja täitmisel peab jälgima, et kaasasoleval kaubaarvel ja veokirja tootekirjeldusel oleksid kauba andmed vastavuses ja selliselt, et neid on võimalik kauba vastuvõtmisel ja üleandmisel kontrollida (nt pakkeühikute arv). Juhul, kui kauba vedamiseks vastuvõtmisel ei ole kaupa võimalik koguseliselt või kvaliteedilt kontrollida, tuleb teha veokirjale sellekohane vedaja märge. Kirjeldada tuleb kaasnevad dokumendid.



Joonis 10.2.6. CMR-veokirja täitmine

10.2.6.3. Kaubasaatja vastutus

Saatja vastutus ja õigused leiavad kajastamist võlaõigusseaduses ja analoogselt ka CMR-konventsioonis:

§ 778. Veose pakend ja tähistamine

*(1) Saatja peab veose selle liiki ja kokkulepitud vedamise viisi arvestades pakkima selliselt, **et veos oleks kaitstud kaotsimineku ja kahjustumise eest** ega põhjustaks vedajale kahju.*

*(2) Saatja **peab veose tähistama**, kui tähistamine on vajalik selleks, et vedaja saaks toimida veosega vastavalt lepingule.*

§ 779. Laadimine

*(1) Saatja peab **veose vedamiskindlalt laadima ja kohale paigaldama** (pealelaadimine). Eeldatakse, et saatja peab veose ka maha laadima.*

(2) Vedaja peab looma võimaluse ja tingimused veose ohutuks peale- ja mahalaadimiseks.

(3) Veose peale- või mahalaadimiseks kuluva aja eest võib vedaja nõuda eraldi hüvitist (seisuraha) üksnes juhul, kui selles on kokku lepitud või kui peale- või mahalaadimisaeg ületab selleks mõistlikult vajalikku aega ja peale- või mahalaadimiseks mõistlikult vajaliku aja ületamine toimus vedajast sõltumatu asjaolu tõttu.

§ 780. Saatedokumendid

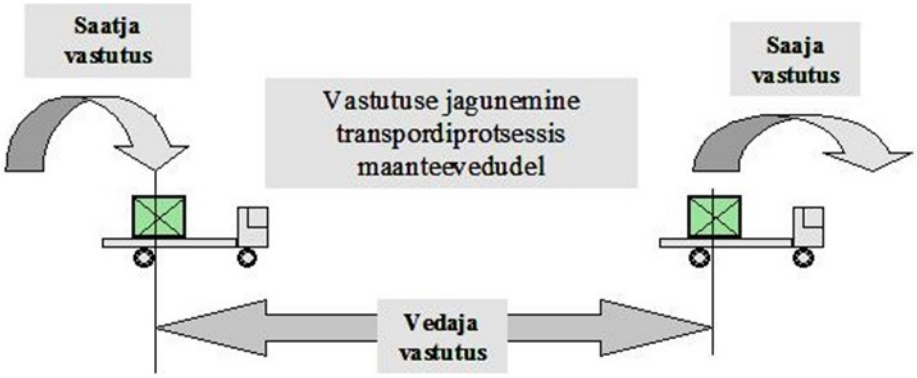
Saatja peab enne veose vedajale üleandmist andma vedaja käsutusse dokumendid, mis on vajalikud veosega seotud tollivormistuse ja muude ametlike toimingute läbiviimiseks (saatedokumendid), samuti selleks vajaliku teabe.

10.2.6.4. Vedaja vastutus ja vastutusest vabanemise tingimused

Vedaja vastutust käsitlevad CMR-konventsiooni IV peatüki artiklid 17–29 ja võlaõigusseaduse 42. peatüki §-d 790–800.

Järgnevalt CMRi artiklis 17 kajastatu, mis on analoogne VÕSi §-ga 792.

1. *Vedaja vastutab kauba täieliku või osalise kaotsimineku või vigastamise eest kauba veoks vastuvõtmise hetkest kuni üleandmise hetkeni, samuti kauba kohaletoimetamisega mis tahes viivitamise eest.*
2. *Vedaja vabaneb vastutusest,* ***kui kauba kaotsiminek, vigastamine või kohaletoimetamisega viivitamine toimus nõude esitaja ebaõige tegevuse või hooletuse tõttu****; nõude esitaja poolt antud juhiste tagajärjel, mida ei olnud ajendanud vedaja ebaõige tegevus või hooletus; kaubale omasest defektist või asjaoludest, millest vedaja ei võinud hoiduda ja mille tagajärgi ta ei suutnud vältida.*



Joonis 10.2.7. Vastutuse jaotus maanteevedudel

Vastutusest vabanemine on seega seotud kaubasaatja väärast tegutsemisega ehk kui kaubasaatja ei ole seadustega temale pandud vastutust oma tegevusega taganud. Vedaja ei vabane vastutusest veol kasutatava sõiduki defektsuse või sõiduki rendile andnud isiku või tema teenistuses olevate agentide ja teenistujate ebaõige tegevuse või hooletuse tõttu. Vastavalt seadusandlike regulatsioonide põhimõtetele on tegemist franko vedaja lepinguga ehk vedaja võtab veose vastu veovahendi kaubaruumis. Seega saatja kohustus on veos pakendada ja laadida veovahendile ja saaja vastutab veose mahalaadimise eest. Selline lähenemine on tinglik ja mõnevõrra lihtsustatud, küll aga annab üldise printsiibi, mida täpsustatakse veotingimustega.

Vedaja vastutus kaubakahjustuste korral on piiratud nii VÕSi (§ 795. Vastutuse piirmäär) kui ka CMR-konventsiooni (artikkel 23, lõige 3) kohaselt **8,33 SDR**iga veose brutokilogrammi kohta. Kuid mitte rohkem kui veose tegelik väärtus ja hüvitamisele kuuluva summa suurus, määratakse kindlaks kauba veoks vastuvõtmise kohas ja ajal kehtiva kauba maksumuse alusel[209].

CMR-konventsiooni artiklitest 24 ja 26 tulenev vedaja vastutuse muutumine ehk **vedajapoolne täisvastutuse** võtmine nn ***Ad valorem* tingimus**.

Artikkel 24 *sätestab, et saatja võib* ***veomaksete kokkulepitud lisamaksu tasumisel deklareerida saatedokumendis kauba maksumuse, mis ületab artikli 23 punktis 3 näidatud piiri*** *(mõeldud on 8,33 SDR/brkg) ja sel juhul asendab deklareeritud summa selle piiri.*
Artikkel 26 teine lõige täpsustab piiratud vastutuse muutuse järgnevalt: „Kui kohaletoimetamise erihuvi on deklareeritud, siis olenemata hüvitusest, mis on ette nähtud artiklites 23, 24 ja 25, ***võib eraldi nõuda tõendatud täiendava kahju või vigastuse hüvitamist deklareeritud summa piires****.“*

Sellise lepingu sõlmimine on alati seotud täiendavate riskide võtmisega ja on vaja otsustada, kas saadud hüvitus lisamakse näol on piisav nende riskide maandamiseks või oleks sellise lepingu asemel mõistlik soovitada kaubasaatjal sõlmida veosekindlustuse leping. Arvestada tuleb ka asjaoluga, et tavaliselt vedajavastutuse kindlustus neid riske ei kata.

Vastutus hilinemise eest on siseriiklike vedude ja rahvusvaheliste vedude korral erinev. CMR-konventsiooni kohaselt: kui nõude esitaja **tõendab, et kauba kohaletoimetamise viivitus on**

[209] CMR-konventsioon artikkel 23, lõige 1.

tekitanud kahju, on vedaja kohustatud hüvitama kahju summas, mis **ei või ületada veotasu** (artikkel 23, lõige 5).

Siseriiklikel vedudel VÕS § 790. Veotähtaeg: *Vedaja peab veose kohale toimetama kokkulepitud tähtaja jooksul, kokkuleppe puudumisel aga tähtaja jooksul, mida võib hoolikalt vedajalt asjaolusid arvestades mõistlikult oodata (veotähtaeg).*

Vastutus vedamise aja ületamise eest on piiratud veotasu kolmekordse summaga (VÕS § 795, lg 4).

10.2.6.5. Maanteevedude tüüpleping ja veotingimused

Veotingimuste eesmärgiks on anda seadustega reguleeritud protsessidele tõlgendusi neis osades, kus erinevate tõlgendamiste võimalus on olemas. See arusaam võimaldab veotingimused välja töötada vastavalt tegutsemise valdkonnale ja veoste omapärale. Tavapäraselt sisaldavad nad järgmiseid mõisteid ja tingimusi: :

- lepingujärgse vastutuse tekkimine osapoolte vahel;
- Veoste liigile suunatud eritingimused, näiteks ATP veosed jne;
- Veoste kogusele suunatud eritingimused nagu:
    - **pakiveod**, kus pakisaadetise kogukaal jääb alla 100 kg ja saadetis koosneb kuni kolmest pakkeühikust ehk pisipakist, mille kaal ei ületa 35 kg ja pakkeühiku pikkus ei ületa 2 m ja pikkus + ümbermõõt ei ületa 3 m.
    - **väikesaadetiste veod** , kus saadetise kogukaal jääb alla 2500 kg.
    - Suuregabariidilised ja raskekaalulised veod jne

  Nimetatud juhtudel sisaldavad veotingimused ka veoahela kirjeldust ja võimaldavad kaubasaatjal teha ahelas valikuid. Ka vedaja teenuse sisu ja vastutuse üleminekud kirjeldatakse eraldi.

- **hinnakujundamise** põhimõtted, sealhulgas mahukaupade ja kaalukaupade vahekorra kokkuleppimine

Näiteks: saadetise arvestusliku kogukaalu arvestamise aluseks on:

- - 1 m^3 (Cbm) = 333 kg
- - 1 ldm (kaubaruumi jooksev laadimismeeter) =1850 kg

Võimalus on välja tuua kaubaaluse hind mingile konkreetsele marsruudile (see arvutatakse tavaliselt välja veovahendi antud marsruudil lubatud kandevõime (sõltub taristust ja tootjatehase poolt lubatust) jagamisel veovahendisse mahtuvate aluste arvuga

- veose eest vastutuse ülemineku (saatja-vedaja) aja ja koha kohta veoahelas;
- erinevate tegevuste „mõistliku aja" konkretiseerimine (sh laadimis- ja veoajad);
- luua arusaam terminoloogiast;
- reguleerida protsesse veoahelas, mida ei ole seadusandlusega reglementeeritud.

Eestis on ühed kasutatavamad tüüptingimused **ELEA autokaubaveo üldtingimused**[210]. Need on jaotatud seitsmeks alajaotuseks.

1. Üldpõhimõtted.
2. Mõisted ja terminoloogia.
3. Veoleping. Veolepingu sõlmimine ja veoteenuse tellimine.
4. Kaubasaatja kohustused, vastutus ja õigused.
5. Vedaja kohustused, vastutus ja õigused.
6. Veo eest tasumine.
7. Nõuete esitamine.

[210] http://www.elea.ee/et/elea-autokaubaveo-ueldtingimused.html

Neist kaks esimest jaotust ei pane kellelegi vastutust ja on mõeldud üksnes järgneva paremaks mõistmiseks. Selleks, et saada tervikpilt, tuleb üldtingimused läbi lugeda. Järgnevalt toome mõned näited.

3.3. Veotellimus loetakse nõustumuseks (aktseptiks) juhul, kui ta vastab pakkumusele (oferdile) või eelnevalt kokkulepitud pikaajalise lepingu tingimustele, vastasel korral loetakse tellimus uueks pakkumuseks (vastuoferdiks).

1. Esmalt käsitletakse lepingu sõlmimise põhimõtteid pakkumus (ofert)-nõustumus- (aktsept) põhimõtete kohaselt (analoogselt võlaõigusseaduse üldosas kirjeldatule), samas aga täpsustatakse punktis 3.3 veotellimise kui aktsepti olemust (vt väljavõtet üldtingimustest allpool).
2. Teisalt tuuakse tingimustes välja erandid. Üldised veotingimused käsitlevad pakendatud kaupade vedu, mille korral laadimisprotsess on mehhaniseeritav. Veolepingu sõlmimisel tuleb kirjeldada veosed, mida veetakse üksnes erikokkulepete alusel (tingimuste punkt 3.9). Seega on täpsustatud veosed, mis väljuvad tavatehnoloogiate kasutamise raamidest (vt väljavõtet üldtingimustest allpool).

3.9. *Alljärgnevad saadetised võetakse vedamiseks vastu ainult erikokkuleppe (lepingu) alusel:*

1) hinnalised esemed;
2) saadetised, mille veokorralduseks, laadimiseks või kinnitamiseks on vaja spetsiaalseadmeid või turvalahendusi;
3) saadetised, millel pakend puudub või pole piisav;
4) saadetised, mis võivad teisi saadetisi kahjustada;
5) saadetised, mille kõrgus on üle 2 meetri või pikkus üle 6 meetri või laius üle 2,40 meetri;
6) saadetised, mida ei saa vedada koos teiste saadetistega, kuigi kogused ja marsruut seda võimaldaks;
7) saadetised, mis põhjustavad tavalisest erinevat koormusjaotust (telje koormus, raskuskeskme asukoht jms);
8) elusloomad;
9) taimed;
10) temperatuuride kõikumise suhtes tundlikud kaubad;
11) saadetised, mis kuuluvad ohtlike ainete klassi;
12) saadetised, mille puhul lepitakse kokku laadimise ja kohaletoimetamise tähtaeg (ajalubadus);
13) konsolideeritud saadetised;
14) postisaadetised;
15) saadetistega koos olevate dokumentide vedu (väljaarvatud seadusandlusega nõutud kohustuslikud dokumendid – nt ohtliku saadetise dokumendid);
16) kõrgendatud riskiga saadetised (tubakas, alkohol, mobiilseadmed, IT-tehnika jms);
17) saadetised, mida ei ole võimalik veoprotsessis käsitleda tavapäraste kaubakäsitlusvahenditega (vastukaalutõstuk, lavasiirdekäru);
18) ravimid ja medikamendid.

3. Kolmandaks on tähelepanu pööratud ajakasutuse parandamisele. Autoveonduses (aga ka kõigi teiste veoliikide puhul) on veovahendite ajakasutusel oluline roll püsikulude formeerimisel ja seega ka hinnakujundusel (veotariifidel). Sellest tulenevalt näevad tingimused ette ajakasutuse piirid laadimistöödel (vt väljavõtet üldtingimustest allpool).

1.6. Kaubasaatja peab laadimise teostama veohinna sisse arvestatud maksimaalse laadimisaja piires ühe sõiduki kohta alljärgnevalt (aluseks arvestuslik kogukaal):
- *pakisaadetis kuni 10 min;*
- *väikesaadetis kuni 20 min;*
- *kui laadimine kestab kauem, fikseeritakse see veokirjas ning iga järgnev alustatud 15 min kuulub eraldi tasustamisele.*

Osa- ja täiskoormate puhul:

- *saadetis arvestusliku kogukaaluga 2,5–5 t, kuni 30 min;*
- *saadetis arvestusliku kogukaaluga üle 5–10 t, kuni 45 min;*
- *saadetis arvestusliku kogukaaluga üle 10 t, kuni 45 min iga 10 t kohta.*

Kui laadimine kestab kauem, fikseeritakse see veokirjas ning iga järgnev alustatud 30 min kuulub eraldi tasustamisele. Laadides ühest laadimiskohast rohkem kui ühe saadetise, lähtutakse laadimisaja arvestamisel summeeritud arvestuslikust kogukaalust.

4. Kirjeldatakse täpsustatud nõuded pakendamisele ja tähistamisele (markeerimisele), näiteks järgmiselt.
   - Saadetise pakend peab võimaldama saadetise vedu koos teiste saadetistega, st saadetis ei tohi kahjustada teisi saadetisi ja sõidukit ning peab võimaldama saadetisele laadida teisi saadetisi kogu kaubaruumi kõrguse ulatuses, kui ei ole tegemist täiskoormaga või kokku on lepitud teisiti.
   - Saadetise iga pakkeühik peab olema saatja pakendatud transpordikõlblikku pakendisse nii, et see võimaldab saadetise kinnitamist kaubaruumis ning kindlustab kauba säilimise laadimisel ja veol. Samuti peab pakend tagama koorma püsimise sihtkohani ja välistama koorma raskuskeskme nihkumise. Väikesaadetised, mis oma omadustelt on paigaldatavad standardsetele kaubaalustele, peavad olema neile paigaldatud.
   - Saadetise iga pakkeühik peab olema saatja poolt tähistatud ja sisaldama selgelt loetavat teavet saadetise identifitseerimiseks järgmiste andmetega: saatja identifitseerimiseks vajalikud andmed, mahalaadimiskoha (vajadusel saaja) identifitseerimiseks vajalikud andmed ja aadress; rahvusvaheliselt tunnustatud hoiatusmärgid; sõnades väljendatud hoiatus; pakkeühiku kaal; pakkeühiku number; vajadusel pakkeühiku mõõtmed.
5. Üldtingimustes on esitatud veoraha arvestamise alused (punktid 6.4–6.6). Veonduses kehtivad seadusandlikud aktid seda aspekti veolepingute korral ei käsitle (vt väljavõtet üldtingimustest allpool).

6.4. Veoraha arvestatakse igale saadetisele eraldi vastavalt arvestuslikule kogukaalule. Saadetise eest, mis nende erikuju või halva pakkekvaliteedi tõttu on raskesti laaditavad ja mille puhul ei ole võimalik tavaline koorma komplekteerimine koos teiste saadetistega, arvestatakse veoraha kaubaruumi jooksva meetri järgi.

6.5. Veoraha arvestamisel võetakse aluseks saadetise reaalsed andmed.

6.6. Saadetise kogukaal, mille põhjal arvestatakse veoraha, ümardatakse alati ülespoole, kusjuures :
   - *pakisaadetis 1 kg täpsusega;*
   - *saadetis arvestusliku kogukaaluga alla 1000 kg – täpsusega 10 kg;*
   - *saadetis arvestusliku kogukaaluga üle 1000 kg – täpsusega 100 kg.*

Näited on üksnes illustreerimaks neid valdkondi lepingutes, mida seadusandlik keskkond ei reguleeri. Vedaja **tüüpleping ei pea tingimata järgima ülalkirjeldatut**. Iga ettevõte võib välja töötada oma veotingimused lähtuvalt olemasolevast veovahendite pargist, veotehnoloogiast, spetsialiseerumisest eriveostele jne. Oluline on, et veotingimused ei oleks vastuolus kehtivate seadustega nii asukohariigis kui ka partnerriigis, lepingu sõlmimisel tehakse need tingimused teatavaks veotellijale ja neid saab rakendada üksnes juhul, kui tellija neid ka aktsepteerib.

10.2.7. Eriveosed

10.2.7.1. Kergestiriknevad ja temperatuuri suhtes tundliku kaubad

Seda tüüpi vedude kohta kehtib „Kiiresti riknevate toiduainete rahvusvahelise veo ning selleks kasutatavate eriveokite alane kokkulepe" (ATP)[211] ja tõendite ning sertifikaatide kohta Euroopa Liidu reeglid, mida Eestis haldab Veterinaar- ja Toiduamet[212].

Termovedude hulka loetakse kõik veo ajal teatava temperatuuri säilitamist nõudvad veosed. Tavaline temperatuuriskaala kõigub –20 °C…+20 °C vahel.

Termovedudeks on:

- külmutusveod, mil temperatuur on transportimise ajal kuni –20 °C;
- külmveod, mil temperatuur on alla 0 °C;
- soojendusveod, mil temperatuur ei lange alla 0 °C.

Termovedude korral on tähtis õige temperatuur, hea ventilatsioon ja õige laadimine. Erilist tähelepanu tuleb pöörata temperatuurile ja ventilatsioonile. Konteinerite või autoga/treileriga veol tuleb veoühiku põrandale asetada kaubaalused või restid. Peale selle on õhuvahetust võimalik tagada ka kaubaaluse tugitalade abil. Kaubaruumi ei tohi kunagi laadida katuseni täis, kuna siis on õhuringlus takistatud. Talvel tuleb laadung eraldada ka külmadest seintest. Õige temperatuur tuleb saavutada autos/konteineris juba enne pealelaadimise algust. Kui see ei ole mingil põhjusel võimalik, tuleb temperatuuri langetada astmeliselt, et kaup ei külmuks. Ka temperatuuri tõstmisel peab olema samamoodi ettevaatlik.

Et veose seisund peab sõidu ajal säilima veatuna, on veose järelevalvel otsustav tähtsus. Seega peab veenduma, et veose seisundi jälgimisel abiks olev termograaf (isekirjuti), mis fikseerib veo ajal toiminud temperatuurimuutused, on töökorras. Kindlustajad nõuavad võimaliku õnnetusjuhtumi korral termograafi näitude esitamist, et nende abil tõestada, kas ja millal on temperatuuris toimunud lasti riknemist või hävimist põhjustanud muutused.

10.2.7.1.1. Veosed ja veopakendid

Kui õhuringlus on takistatud, võib see tingida lasti ülaosas oleva kauba sulamise/külmumise, kuivõrd esmalt jõuab ringlev õhk sinna. Korraliku õhuvahetuse tagamiseks peavad kaubasaatja ja -vedaja alati jälgima, et last oleks korralikult paigutatud kaubaalustele. Kaubaaluste kasutamisel tuleb silmas pidada, et teatud olukordades peab toote eraldama lastiruumi seintest näiteks kaubaaluste või lattide abil. Seda abinõud tuleb tihti kasutada talviste vedude korral. Kaubaruumi külmutusseade paikneb tavaliselt kaubaruumi lae piirkonnas, mistõttu kaupa ei tohi tihedalt täis laadida päris laeni.

Lõviosa transporditavatest toodetest on toiduained ja kemikaalid (ka medikamendid). Temperatuurirežiimi veo ajal määrab kaubasaatja (kemikaalide korral) ja sellest kinnipidamine on vedaja kohustus. Mõningate üldlevinud kaupade korral on need järgmised (vt tabelit).

---

[211] ATP-konventsioon (*Agreement of Transportation Perishable*). *Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage* – RT II 1998, 29–31, 51), mis on sõlmitud 1970. a 1. septembril Genfis, jõustus Eesti Vabariigis 6. veebruaril 1999. a. Viimane versioon ATP 2014: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp11/ATP-2014_E.pdf. Eestikeelne mitteametlik tõlge: https://www.riigiteataja.ee/akt/78895

[212] Veterinaar- ja Toiduamet: http://www.vet.agri.ee/ → Sertifikaadid.

Tabel 10.2.5 ATP-režiimid

<table>
<tr><th>Kaubagrupp</th><th>Täpsustatud kaupade kirjeldus</th><th>Temperatuuri režiim</th><th>Märkused</th></tr>
<tr><td rowspan="5">Puu- ja juurviljad</td><td>Aprikoosid, virsikud, kirsid, ploomid, marjad, õunad, pirnid, viinamarjad, porgandid, peet, mädarõigas, mugulseller, sibul, kapsas, salatid, petersell, till ja spargel</td><td>+2 °C</td><td rowspan="5">Kontaminatsiooni-tundlikud kaubad. Külmumise vältimiseks tuleb temperatuur saavutada astmeliselt. Fütosanitaartõend?</td></tr>
<tr><td>Ananassid, apelsinid, greibid, kartulid</td><td>+5 °C</td></tr>
<tr><td>Tomatid, kurgid, paprikad</td><td>+8 °C</td></tr>
<tr><td>Melonid, sidrunid, kõrvitsad, baklažaanid</td><td>+10 °C</td></tr>
<tr><td>Banaanid</td><td>+12…+14 °C</td></tr>
<tr><td>Elavad lilled ja taimed</td><td colspan="3" rowspan="2">Temperatuurirežiimi määrab kaubasaatja
Nõutav fütosanitaartõend või taimepass (EL)</td></tr>
<tr><td>Lillesibulad ja istikud</td></tr>
<tr><td>Värske liha</td><td rowspan="5">Nõutav sanitaartõend või saatekiri (EL)</td><td>+3…+4 °C</td><td>veo kestvus mitte üle 48 tunni</td></tr>
<tr><td>Lihatooted</td><td>+6 °C</td><td></td></tr>
<tr><td>Või</td><td>+6 °C</td><td></td></tr>
<tr><td>Juust ja piimatooted</td><td colspan="2">+4 °C (toorpiim tööstusele +6 °C)</td></tr>
<tr><td>Värske kala ja mereannid</td><td>sulaval jääl</td><td></td></tr>
<tr><td>Külmutatud toiduained</td><td rowspan="3"></td><td>–12 °C</td><td rowspan="3">Lastiruum peab olema laadimisel ligilähedane nõutud režiimile.</td></tr>
<tr><td>Külmutatud liha ja kala</td><td>–18 °C</td></tr>
<tr><td>Jäätis</td><td>–20 °C</td></tr>
<tr><td>Naftatöötlemistehastes kasutatavad lisaained</td><td colspan="3" rowspan="2">Temperatuurirežiimi määrab kaubasaatja</td></tr>
<tr><td>Parafiin</td></tr>
</table>

10.2.7.1.2. Kontaminatsioon

- Kontaminatsiooni all mõeldakse üldiselt **saastumist**, siinses kontekstis käsitleme selle mõiste all **gaasiliste ainete tekitatud lõhnakahjustusi, vedelike ja tahkete ainete segunemist ja sellest tulenevat määrdumist**.
- Veo planeerimisel tuleb olla eriti hoolikas, kui selliste kahjustuste tekkimine on võimalik.
- Pakkimisvahendid peavad olema vastuvõetavad ja nende aroomi- ja vedelikukindlus peab olema sajaprotsendiline.

Kontaminatsiooni vältimiseks tuleb vedude planeerimisel silmas pidada, et:

- transpordivahend oleks puhas;
- oldaks teadlik keelust kaupa kokku laadida;
- laadungi toestamiseks tuleb kasutada puhtaid vahendeid ja peale- ja mahalaadimisseadmed on mõeldud selleks otstarbeks;
- kasutatakse suletavat veoühikut ja kontrollitakse lasti ventileerimisvõimalust ja püütakse teha otsevedu uksest ukseni, kui ei, siis võetakse arvesse vaheladustamisega seonduvaid riske.

10.2.7.1.3. Eriveokid ja nende tähistamine

Veovahendite valikut iseloomustavad järgmised tunnused:

- külmutusseadmetega varustatud kinnised kaubaruumid, mis on varustatud termograafi ehk isekirjutiga;
- puhtus ja paindliku õhuvahetusega kaubaruumid ning vaheseintega varustatud kaubaruumid;
- eriveoki klass[213], mis tähendab, et kaubaruumi seinad, lagi ja põrand on piisava termoisolatsiooniga ega ole mõjutatavad väliskeskkonnast;
- elektriühenduskilp termoseadme vajadusteks meretee ajal laevas.

Tabel 10.2.6. Eriveokite tähistamine

Veoki kasutamise eesmärk		Tähis[214]	Veorežiim	
Nimetus	Tähis		Veorežiimi kirjeldus	Tähis
Termosveokid	I	**N**	Kasutatakse üksnes kaitseks välismõjude eest lühiajaliselt.	
		R		
Külmikveokid	R	**N või R**	Suudetakse välistemperatuuri +30 °C juures tühja kaubaruumi puhul alandada temperatuuri ja hoida seda seejärel:	
			maksimaalselt +7 °C	**A**
			maksimaalselt –10 °C	**B**
			maksimaalselt –10 °C	**C**
			maksimaalselt 0 °C	**D**
Külmutus-veokid	F	**N või R**	Suudetakse välistemperatuuri +30 °C juures tühja kaubaruumi korral alandada temperatuuri ja hoida seda seejärel muutumatu temperatuuri juures:	
			+12 °C kuni 0 °C (k.a)	**A**
			+12 °C kuni –10 °C (k.a)	**B**
			+12 °C kuni –20 °C (k.a)	**C**
			on võrdne või madalam kui 0 °C	**D**
			on võrdne või madalam kui –10 °C	**E**
			on võrdne või madalam kui –20 °C	**F**
Köetav veok	**C**	**N või R**	Millel on kütteseade, mis võimaldab tühja kaubaruumi puhul tõsta temperatuuri ja hoida seda seejärel praktiliselt muutumatuna (täiendava soojendamiseta vähemalt 12 tundi) välistemperatuuri juures:	
			kui välistemperatuur on –10 °C	**A**
			kui välistemperatuur on –20 °C	**B**
Märkused Isolatsioonitüüp	**N**	**Normaalse isolatsiooniga** eriveokid, kus soojusläbikandeteguri väärtus ei ületa 0,7 W/m^2 °C;		
	R	**suurendatud isolatsiooniga** eriveokid (tähis **R**), kus soojusläbikandeteguri väärtus ei ületa 0,4 W/m^2 °C.		
	Tabel on koostatud ATP-konventsiooni ametliku teksti põhjal.			

Seega võime eriveoki tähistamisel tähist lugeda nii, nagu järgnevalt näidatud – esimene täht tähistab eriveoki tüüpi, teine täht soojusisolatsiooni soojusläbikandeteguri suurust ja kolmas täht veovahendi klassi ehk iseloomustab temperatuurirežiimide võimalusi. Mõned näited:

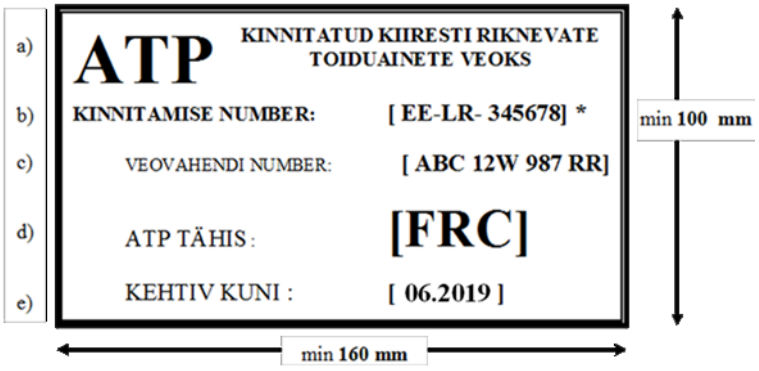
- tähis IN – normaalse isolatsiooniga termosveok;
- tähis FRC – suurendatud isolatsiooniga külmutusveok [režiimivahemikus +12 °C kuni –20 °C (k.a)] jne.

Eriveokite taatlemine (perioodiline kontroll) peab olema läbi viidud vähemalt iga kuue aasta tagant. Taatlemise kord ja kontrolli vormistamine toimub ATP-kokkuleppes ettenähtud korras, mille kohta

[213] Eriveoki klass on määratud kiiresti riknevate toiduainete rahvusvahelise veo ning selleks kasutatavate eriveokite kokkulepega (ATP).
[214] Isolatsioonitüübi tähis.

vormistatakse tunnistus vastavalt vormile. Eriveok peab olema varustatud tunnistustahvliga, kus kajastatakse järgmised andmed:

a) ATP ja sellele tähisele järgneb tekst „KINNITATUD KIIRESTI RIKNEVATE TOIDUAINETE VEOKS";
b) kinnitamise number (peab sisaldama kinnitanud riigi eraldusmärki);
c) veoki number (võib olla valmistaja tehase antav number) veovahendi identifitseerimiseks;
d) ATP-tähis (veoki tüüpi ja klassi iseloomustav);
e) tunnistuse kehtivusaeg (kuu, aasta).



10.2.7.1.4. Dokumendid

Toiduainete veol tuleb lähtuda tervisekaitse nõuetest. Rahvusvahelises veonduses on nõutavad tervisetõendid, kas sanitaarsertifikaat või fütosanitaarsertifikaat. **Euroopa Liidu siseses** kaubavahetuses on kehtestatud kauba saatedokumendi sisu miinimumnõuded[215] loomset päritolu toidule ja toidutoormele.

10.2.7.2. Taimede ja lillede veod

Taimede vedu toimub tavakohaselt ATP-konventsioonikohaste veovahenditega, lisaks temperatuuri nõuetele on tihti ette nähtud ka niiskusrežiim ja veoaeg. Rahvusvaheliste vedude korral on nõutud taimetervise tõendite olemasolu.

Veovahendi puhastamise nõuded kehtivad ka taimede ja lillede veol. Taimede ja lillede veol loetletakse saasteallikad järgmiselt:

- taimehaigused;
- kasvumullaga kaasneda võivad saasteallikad, nagu mullas elutsevad hooajalised kahjurid, seenkahjustused jne;
- putukad ja nende vastsed;
- teod ja limused, kahepaiksed;
- närilised.

Nimetatud ohtudest tulenevalt on vajalik lastiruumi veoeelne ülevaatus ja vajadusel täiendav puhastamine. Veovahendi veoeelne puhastamine ja desinfitseerimine on teostatav veovahendi kaubaruumi pesemisega, keemiliste desinfitseerimisvahendite kasutamisega või fumingeerimisega (mürkgaasidega töötlemine). Viimase korral on nõutav laadimiseelne ventileerimine. Keemiliste vahendite ja gaasidega töötlemisel tuleb jälgida nende kasutamisele kehtestatud nõudeid ja ohutusjuhendeid ning nõutavatel juhtudel ka veoühiku tähistamine[216].

Rahvusvahelistel vedudel on nõutav fütosanitaarsertifikaat. Enamasti on üheks nõudeks sisseveol, et taimede ja taimsete saaduste kaubasaadetistega oleks kaasas eksportiva maa riikliku järelevalveasutuse väljastatud fütosanitaarsertifikaat, mis vastab ELi nõuetele.

[215] Andmed Veterinaar- ja Toiduametilt.
[216] New IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units.

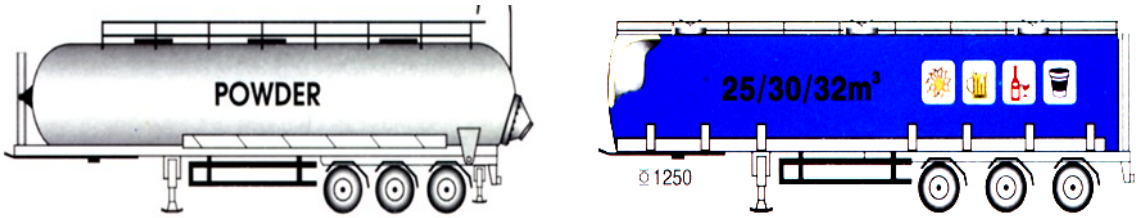
10.2.7.3. Vedelike vedu ehk paakveod

Veovahendite konstruktsioon oleneb veetavast veosest. Tavapärane on paagi sektsioonideks jaotamine. Sektsioonide täitmisel tuleb arvestada nõudega, et sektsioon peab olema täidetud kas „vähem kui 20% või rohkem kui 80%". Veovahendi paagile kehtivad perioodilise taatlemise nõuded. Veovahendid võivad olla:

- tugevdatud paagi konstruktsiooniga veosteks surve all või mitte;
- termoisolatsiooniga või mitte;
- ohtlike ainete veoks.

Lisavarustatus oleneb veetavatest veostest ja laadimisviisist:

- laadimine võib olla kas pumpade või isevoolu teel;
- veorežiimi jälgimise ja monitoorimise vahendid;
- ohtlike kaupade veoks vajalik lisavarustus ja tähistamine.



Joonis 10.2.8. Paakpoolhaagised

10.2.7.3.1. Seadusandlikud nõuded

- ATP-nõuded temperatuuritundlike kaupade veol ja sanitaarnõuded toidukaupade veol ja nõuded paakide puhastamisele (pesemisele) kontaminatsiooniohu vältimiseks.
- Ohtlike kaupade veoeeskirjad (ADR) kemikaalide ja kütuste veol. Keskkonnakaitselised nõuded.
- Tehnilised nõuded surve all veetavate kaupade veovahenditele ja paakautodele (mahutitele). Tehnilise Järelevalve Ameti[217] kehtestatud taatlemise nõuded.

Veosed

- Tüüpilised on erinevate kütteainete, mitmete kemikaalide, toiduainete, veinide ja veeveod:
  - aktsiisikaupade vedu,
  - toidukaupade vedu,
  - kütuste ja kemikaalide vedu.
- Mõnede tahkete ainete vedu toimub nii, et nad soojendatakse vedelasse olekusse, et neid võiks käidelda pumbates. Sellisteks aineteks on näiteks bituumen ja vaigud. Suhkrut võib sulatada mingi vedeliku abil ja siis käidelda normaalse vedelikuveona.
- Arvukaid tahkeid aineid võib vedada ka pulbrilises olekus, graanulitena või muul vastaval moel, nt jahu, tsement jne.
- Gaase transporditakse tsisternides temperatuuri alandamisega gaasi veeldumiseni. Veeldumisele aitab kaasa ka tsisterni sisu hoidmine surve all.

10.2.7.4. Suuremõõtmeliste ja raskekaaluliste veoste vedu

Suuremõõtmeline veos on koormaga või koormata sõiduk (autorong), mille üksainuski mõõde ületab liiklusseaduse alusel kehtestatud suurima lubatud suuruse või kui koorem ulatub sõidukist (autorongist) ette- või tahapoole üle 1 m.

Raskekaaluline veos on koormaga või koormata sõiduk (autorong), mille tegelik mass või mis tahes telje koormus ületab liiklusseaduse alusel kehtestatud suurima lubatud suuruse.

[217] http://www.tja.ee/test-6/

Tegemist on **erivedudega**, mille kohta kehtivad erinõuded, mis on kehtestatud transpordivaldkonda haldava ministeeriumi määrusega[218]. Selliste regulatsioonide eesmärgiks on:

- tagada kasutatava infrastruktuuri (teedevõrk, sillad jne) heaperemehelik tarvitamine eriveoste puhul;
- kindlustada liiklusohutus veoprotsessi teostamise ajal ja veoteel (marsruudil);
- tagada veetava eriveose kahjustusteta kohaletoimetamine sihtpunkti.

Eriveose vedu tohib teostada ainult eriloa olemasolul. Eriluba (edaspidi luba) on Eestis teeseaduse alusel kehtestatud korras **tee omaniku väljastatud kirjalik luba eriveose vedamiseks**. Veoloa taotlus tuleb esitada määrusega ettenähtud vormi kohaselt. Rahvusvaheliste vedude korral tuleb lähtuda iga transiitriigi seadusandlusest ja taotleda luba igas riigis.

Vedu peab toimuma ja veos peab olema tähistatud määruse nõuete kohaselt. Luba ei anna õigust ületada sõiduki valmistaja lubatud suurimat massi ega teljekoormuste väärtusi ja kalduda kõrvale veoteel liiklusmärkidega kehtestatud keeldudest ja piirangutest. Lubatud konkreetsed kõrvalekaldejuhud märgib loa väljastaja loale. Veoluba määrab veotee, seega **veotee** on loal teenimedega või teenumbrite ja -nimedega (kohanimedega) määratud teed ja/või teelõigud, mida mööda peab eriveos liikuma.

Üldnõuded võib jagada kolmeks põhinõudeks.

- Suuri ja/või raskeid veoseid võib vedada mootorsõidukiga ainult siis, kui veost pole võimalik vedada osade kaupa või teise transpordiliigiga. Erandina võib loa väljastaja lubada ka sellise veose vedu, mille osade kaupa vedu on keerukas ja ülikulukas.
- Kui laadimisega on võimalik valida koorma mõõtmeid (laius, kõrgus või pikkus), tuleb vältida lubatud laiuse ületamist.
- Kui veos sisaldab endas veel lisaohte, tuleb täita ka vastavaid ohutusnõudeid (nt ohtlikud ained jne).

Erandina ei ole Eestis luba vaja, **kui koorma laius ei ületa 3 m** Erandid on tehtud ümarpuidu veole ja sõidukite veole sadulveokist ja sihtotstarbelisest poolhaagisest koosneva autorongiga, mille pikkus veosega või veoseta ei ületa 20,75 m.

Soovitatavad kirjanduslikud ja nuud materjalid

1) Veokorraldusjuhi käsiraamat.I ja II Tallinna Tehnikakõrgkool, 2015.
2) Jüri Suursoo. Tarneahela haldamine II. Tallinna Tehnikakõrgkool, 2013.
3) Renee Mahl. CMR Teooria ja praktika, 2001.
4) Rene Mahl. CMR konventsioon : kommenteeritud väljaanne. Interlex, 2015
5) Rahvusvahelise autokaubaveo konventsioon (CMR).
6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, EÜ nr 561/2006 15. märts, 2006.
7) ATP-konventsioon (*Agreement of Transportation Perishable*). *Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage.*

Tagasi sisukorda

[218] Majandus- ja taristuministri määrus 114. 04.09.2015 RT I, 09.09.2015, 2 Eriveo tingimused ning eriveo teostamise ja erilubade väljaandmise kord ning tee omanikule tekitatud kulutuste hüvitamise, eriloa menetlustasu ja eritasu määrad

10.3. Raudteeveod

Viive Kirsipuu (10.3.5.3 ja 10.3.6)
Jüri Suursoo

Teemad

- Vagunite ja veoste lubatavad gabariidid
- Raudteeveerem
- Rahvusvaheline raudteevedude konventsioon CIM
- SMGS-kokkulepe
- Raudteekaubaveo hinnakujundus ja veotasu arvestamise alused
- Rahvusvaheline koostöö

10.3.1. Üldist raudteevedudest

Kasutusel olevatest veoviisidest on raudteeveod pärast veetransporti vanuselt järgmised. Raudteeliikluse kõige iseloomulikumaks jooneks on transpordi ajagraafikule vastav regulaarsus. Raudtee rööbaste laius varieerub riigiti. Soomes, Venemaal ja Balti riikides on ühtne rööpalaius 1524 mm, Hispaanias ja Portugalis 1676 mm, Iirimaal 1600 mm ja mujal Euroopas 1435 mm. Elektrifitseerimine on andnud võimaluse varustada ronge vajaliku energiaga kogu teekonna jooksul, ilma et oleks vaja seda kaasa vedada.

Transpordikorralduse probleemiks on asjaolu, et raudtee organisatsioonid on suured ja oma töökorralduselt konservatiivsed. Raudteeveod erinevad autovedudest eeskätt suurema mahu poolest. Ka raskekaalulised veosed ei ole raudteel probleemiks. Euroopa maanteede ja raudteede võrke võrreldes võib tõdeda, et mõlemad katavad liikluse tähtsaid sõlmpunkte. Euroopa Liidus omistatakse raudteedele endiselt suurt tähtsust ja taotleb raudteede tegevuspõhimõtete ühtlustamist rahvusvahelises ulatuses.

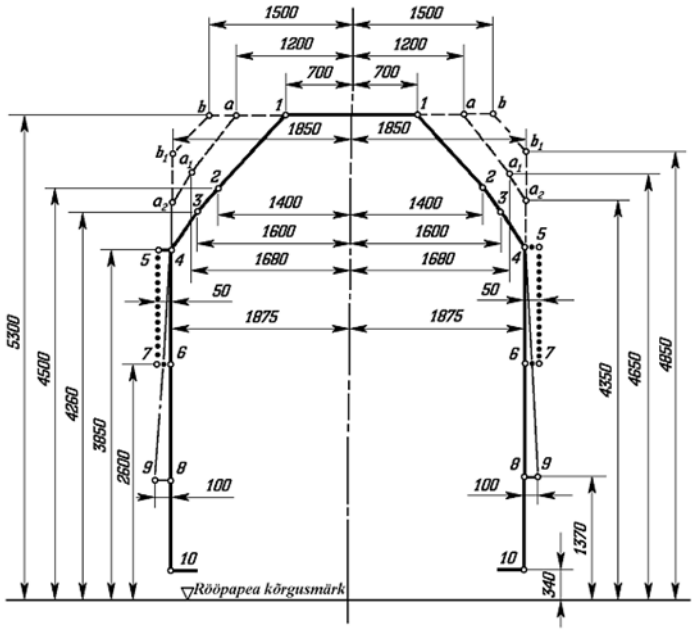
Eesti seisukohalt on raudteeühendused Euroopaga piiratud, eeskätt on see tingitud erinevatest standarditest, aga mitte ainult. Olulise murrangu selles osas võib tuua Rail Balticu projekti realiseerumine, mis annab võimaluse ulatuslikumaks kaubaveoks Euroopa suunal ja intermodaalsete tehnoloogiate juurutamiseks sellel suunal (*huckeback*, *swap body* jne).

10.3.2. Vagunite ja veoste lubatud gabariidid[219]

Raudteevedude korral on piiravateks teguriteks eeskätt raudteegabariit ja veeremi võimalused. **Balti riikide ja SRÜ raudteedel** kasutatakse standardi GOST 9238-83 järgi veeremi gabariite T ja I-T. Nende põhierinevus on lubatud laius (vastavalt 3750 ja 3400 mm), lubatud kõrgus on mõlemal 5300 mm. Veose lubatud laius on 3250 mm. Veos, mis on suurema laiusega ja kõrgem kui 5300 mm, on ülegabariitne ning tema vedamiseks on eritingimused.

Veeremigabariitide T, Tts, Tpr ja 1-T ülemine piirjoon. Gabariidi T ülemine piirjoon peab vastama joonisel 10.3.1 kirjeldatule.

[219] Raudtee tehnokasutuseeskirja lisa 3 https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/1180/7201/5006/lisa3.pdf#



Joonis 10.3.1. Gabariidi T ülemine piirjoon

1435 mm raudtee (Lääne Euroopa).
Veeremi gabariit MC (0-2 VM) näeb ette järgmisi olulisemaid mõõtmeid:

- maksimaalne kõrgus 4650 mm;
- maksimaalne laius 3150 mm;
- laiuse kitsenemine alates 3500 mm kõrguselt *max* kõrguse juures laiuseni 2760 mm.

Veeremi gabariit MC (0-3 VM) – madalam, näeb ette järgmisi olulisemaid mõõtmeid:

- maksimaalne kõrgus 4280 mm;
- maksimaalne laius 3150 mm;
- laiuse kitsenemine algab kõrguselt 3175 mm (moodustades kaarja „katuse" *max* laiusega kõrgeimas punktis 800 mm), (arvestatavalt tunneli mõõtmetele vastavalt).

10.3.3. Raudteeveerem (vagunid)

Kasutatava vagunipargi, nende kandevõime ja muude tehniliste näitajate kohta leiab informatsiooni raudteeettevõtjate käest.[220]

Vagunipark, mida kasutatakse Balti riikide ja SRÜ raudteedel on väga mitmepalgeline ja sõltub veetava kauba omadustest ja nende pakendist. Tavakaupade veoks kasutatakse tavaliselt **kinniseid vaguneid** ja **konteinerite veoks sobivaid platvormvaguneid**.

Lisaks tavakaupade vedamiseks mõeldud veeremile kasutatakse Eesti kaupade ja transiitkaupade veoks veel **poolvaguneid** (ilma katuseta). Poolvaguneid kasutatakse peamiselt tahke kütuse, puiste ja tükikaupade, samuti ka puidu, metalli, konteinerite, mitmesuguste seadmete, masinate ja teiste ilmastikukindlate kaupade veoks.

1. **Tsisternvagunid**. Tsisternid on varustatud ümarpaagiga vedel- ja pulberkaupade veoks. Need omakorda jagunevad järgmiselt.
   - **Universaaltsisternis** võib vedada mitmesuguseid vedelikke. Paagil on ülalook ja alumine tühjendusseade. Kaubaliigi vahetamisel/muutmisel tuleb paak enne pesta või aurutada.
   - **Masuuditsistern** on nafta ja tumedate naftasaaduste veoks. Paagil on ülaluuk ja alumine tühjendusseade, sageli ka auru- või elektrisoojendusseadmed.

[220] http://www.evrcargo.ee/veerem/vagunipark/

- **Bensiinitsistern** on heledate naftasaaduste veoks. Üldjuhul paagil alumist tühjendusseadet ei ole.
- **Bituumenitsistern** on sitkete naftasaaduste veoks; neid võib vedada ka aurusärgiga tsisternis või kallur-punkervagunis.
- **Spetsiaalse tsisterni** nimetus sisaldab reeglina ka veetava kauba nimetuse.

Erivaguneid kasutatakse nende kaupade veoks, mis nõuavad erikäsitlust. Nende kubatuur ja kandevõime on väga laias ulatuses varieeruvad. Järgnevalt näiteid erivagunitest.

2. **Hopperid**, need on vagunid, mille laadimine toimub ülalt bunkrite või muu puistekauba laadimiseks sobivate seadmete abil ja tühjendamine toimub kauba omakaalu (gravitatsiooni) ära kasutades vaguni allosas olevate luukide kaudu. Osadel vagunitel on võimalik mahalaadimisel kauba hulka doseerida.
   - **Dooserhopper** – kasutatakse ballasti veoks ja doseerimiseks teetöödel (kandejõud 63 t).
   - **Hopper** mineraalväetiste veoks – kinnine kaubaruum kandejõuga 64–71 t.
   - **Hopperid** tsemendi veoks – kinnine kaubaruum 55 m^3, kandejõuga 67 t ja 60 m^3, kandejõuga 72 t.
   - **Hopperid** vilja veoks – kinnise kaubaruumiga 93 m^3, kandejõuga 65 t ja 94 m^3, kandejõuga 70 t.
3. **Kallurvagunid** – puistematerjali veoks (kandejõud 60 t, maht 30 m^3), on varustatud kaubaruumi kallutamiseks vajalike seadmetega.
4. **Metsamaterjalide veo platvormvagunid** – on varustatud 20 toega, mille kõrgus platvormi põrandast on 2720 mm. Sellega moodustub metsamaterjali veoks kaubaruum suurusega 160 m^3. Vagunis on võimalik vedada metsamaterjali pikkusega 4,5–20,5 m ja kogukaaluga kuni 56 t.
5. **Spetsiaalsed tsisternvagunid** pulbermaterjalide veoks, nt tsemendiveo tsisternvagun (mahuga 49 m^3 ja kandejõuga 58 t).
6. **Isotermilistes vagunites** veetakse kiirelt riknevaid toidu- ja muid aineid ning erandkorras ka puhtaid lõhnata pakendi- ja tükikaupu. Seda peaasjalikult vagunite paremaks koormamiseks ja ärakasutamiseks „tühjal otsal". Osa vaguneid on varustatud konksudega lihakehade riputamiseks. Vagunikered on hea isolatsiooni, jahutus- ja kütteseadmete ning ventilatsiooniga. Kaasaegsetel vagunitel on kompressorjahutus ja elektriküte.
7. Külmutusrongis on harilikult neli külmutusvagunit ja masinavagun, milles on ka rongimeeskonna ruumid.
8. **Kinniseid vaguneid** kasutatakse väga laia kaubavaliku veol (nii vagun- kui ka väikesaadetiste veol). Arvestades tavakaupade veovajadusi on veoks sobivate vagunite andmed ja kaubaruumi mõõtmed esitatud tabelis 10.3.1.

Tabel 10.3.1. Kinnised vagunid

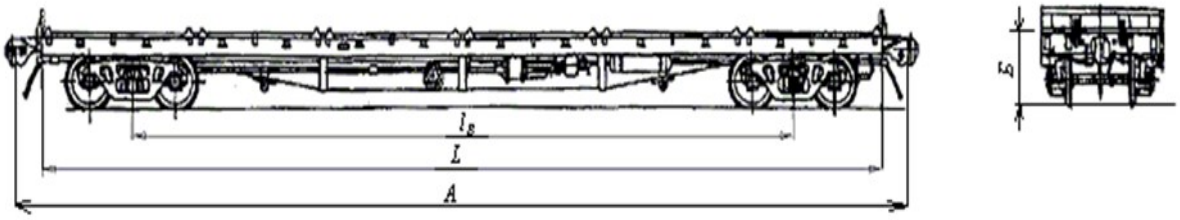
Tehnilised näitajad	Vaguni mudel													
	11-066	11-217	11-259	11-260	11-264	11-270	11-274	11-276	11-280	11-286	11-1807	11-7038	11-7045	11-965
Kandevõime, tonni	68	68	68	68	68	68,8	50	68	68	67	67,2	68	68	62
Vaguni tühimass, tonni	21,3	24,7	24	26	25	24,5	35	26	26	27	26,8	26	25,3	32
Gabariit	1-BM (0-T)	1-BM (0-T)	1-BM (0-T)	1-BM (0-T)	1-BM (0-T)	1-BM (0-T)	1-BM (0-T)	1-BM (0-T)	1-BM (0-T)	1-BM (0-T)	1-BM (0-T)	1-BM (0-T)		
Vaguni baas, mm	10000	10000	10000	12240	10000	10000	10000	10000	12240	12240	11700	13500	13500	14400
Vaguni põranda kõrgus, mm	1283	1286	1286	1286	1285	1286	1290	1286	1286	1286		1228	1228	1285
Lastiruumi pikkus, mm	13800	13844	13864	16080	13082	13844	13803	13844	15724	15724	15742	17492	17272	18500
Lastiruumi laius, mm	2760	2764	2784	2770	2764	2764	2730	2764	2764	2764	2784	2766	2766	2800
Lastiruumi kõrgus külgseina juures, mm	2791	2737	2802	3050	2791	2791	2800	2800	2860	2860	2820	3106	3106	2595
Ukseava mõõdud, mm (Sulgudes ühe poole korral)	2000x 2301	3794x 2343	3973x 2343 (1922x 2343)	3973x 2717	3794x 2343	3802x 2343	3690x 2264	3802x 2334 (1990x 2334)	3802x 2334	3802x 2334	3973x2717	3900x 2862	3900x 2862	8000
Lastiruumi maht, m^3	120	120	120	138	114	122	120	122	138	138	138	150	150	135
Tühja vaguni raskuskeskme kõrgus, m	1,40	1,45	-	-	-	1,45	1,76	1,45	1,45	1,45	-	-	-	-

9. **Universaalseid platvormvaguneid** kasutatakse puidu, metalli, transpordivahendite, mitmesuguste seadmete ja masinate ning teiste ilmastikukindlate kaupade veoks. Vagunitel on äärised (poordid) puistekauba veoks ja ajutise koormakinnituse toepesad.

10. **Platvormvagunid kaubaga veoautode ja treilerite veoks** on varustatud seadmetega koormatud treilerite kinnitamiseks. Kasutatakse kombineeritud nn ***huckepack*-vedudel.**

    See tehnoloogia ei ole Eestis praegu kasutusel, kuid on perspektiivne vagunitüüp intermodaalsete tehnoloogiate edasisel arengul.

11. **Konteinerite veo platvormid** (*FLAT CAR for carriage of CONTAINERS*), on perspektiivne vagunitüüp, arvestades intermodaalse transpordi järjest suuremat levikut ja arengupotentsiaali. Eesti transiitvedude seisukohalt perspektiivne veovahend, seetõttu esitame järgmises tabelis kasutusel olevate platvormide põhinäitajad. Kasutatakse 10 t, 20 t ja 30 t brutokaaluga standardkonteinerite veoks.



Joonis 10.3.2. Konteinerite veo platvormvagun

Tabel 10.3.2. Konteinerite veo platvormvagunite olulised mõõdud

Tehnilised andmed	Mudel					
	13-470 Ilma portedeta	**13-9004*** Otsmiste portedega	**13-9007*** Otsmiste portedega	**13-935*** Otsmiste portedega	**13-935A** Ilma portedeta	**13-4085*** Portedega
Kandevõime, t	60	65	68	73	71	72
Vaguni tühimass, t	22	26	25,2	27	23	22
Staatiline teljekoormus, t	20,5	22,75	23,3	25	23,5	23,5
Vaguni baas, l_B, mm	14 720	14 720	13 900	14 400	14 400	9720
Pikkus, mm: automaatsidurite vaheline pikkus, *A* Raami otsatalade vahel, *L*	 19 620 18 400	 19 620 18 400	 19 620 18 400	 19 620 18 400	 19 620 18 400	 14 620 13 400
Põrandaplatvormi kõrgus *УГР*, *Б*, mm	1275	1322	1395	1304	1304	1310
Platvormi mõõtmed, mm: pikkus laius	 18 400 2500	 18 300 2870	 18 300 2870	 18 300 2870	 18 400 2930	 13 380 2870
Kinnituskohtade arv, tk: teisaldatavaid statsionaarseid	 20 4	 24 –	 20 –	 24 –	 24 –	 12 –
Külgmiste kinnitus kohtade arv, tk	–	10	14	24	–	16

Tabel 10.3.3. Konteinerite parameetrid

Üldandmed				**Välismõõdud**			**Sisemõõdud**		
Mark (*Label*)	Brutokaal	Pikkus	Sisemaht	Pikkus (L)	Laius (B)	Kõrgus (H)	Pikkus (l)	Laius (b)	Kõrgus (h)
	t	Jalga (‘)	m^3	mm	mm	mm	mm	mm	mm
IAA			65,6		2438	2591	11 988	2330	2350
IA	28–32	40	61,3	12 192	2438	2438	11 988	2330	2197
IBB			48,9		2438	2591	8931	2330	2350
IB	25,0	30	45,7	9125	2438	2438	8931	2330	2197
ICC			32,1		2438	2591	5867	2330	2350
IC	20–30	20	30,0	6068	2438	2438	5867	2330	2197
ID	10,8	10	14,3	2991	2438	2438	2802	2330	2197

Levinumad on ISO IC-, ICC-, samuti IA- ja IAA-tüüpmõõtmetega konteinerid. ICC ja IAA otsaukse ava kõrgus on **2261** mm, IC- ja IA-konteineritel **2134** mm.

10.3.4. Rahvusvaheline raudteevedude konventsioon CIM

CIM määratleb raudtee ja kliendi vahelised õiguslikud suhted. CIM-lepinguga on liitunud valdav osa Euroopa raudteefirmadest ja -ettevõtetest. 1980. a uuendati rahvusvahelise lepingu sätteid uue konventsiooniga nimetuse all „9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsioon” **COTIF**[221], mis on koostatud Bernis ja mida on muudetud 1999. a 3. juunil Vilniuses koostatud protokolliga. Eesti liitus konventsiooniga 2004. a[222]. Sellesse dokumenti on lülitatud ka

[221] Eestikeelne terviktekst: https://www.riigiteataja.ee/akt/755199

[222] Rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga ühinemise seadus. Vastu võetud 07.04.2004, RT II 2004, 13, 52, jõustus 22.05.2004.

kaubavedusid puudutanud CIM[223]-konventsiooni sisu. Konventsiooni vaadatakse üle iga viie aasta tagant.

10.3.4.1. Veolepingu sõlmimine CIM-konventsiooni kohaselt

Kaubavedu puudutav veoleping jõustub siis, kui raudtee võtab kaubad vedamiseks vastu. Lepingu jõustumine eeldab, et raudteele oleks üle antud kaupade veosaateleht-veokiri. Veoleping kohustab ka selliseid transiitraudteid, kes ei ole kliendiga ise lepingut sõlminud. Veosaateleht peab sisaldama andmeid saatja, vastuvõtja ja veetava kauba koguse ning sisu kohta.

Kauba loovutamine veoks. Saatja peab vastutama selle eest, et veosed (kaubad) on õigesti pakendatud. Saatja peab vagunitesse laadima vagunite kaupa veetava segakauba, rasked kaubad ja eraldi niisuguse kauba, mis võib pealelaadimisel kahjustuda või kahjustada muid kaupu.

Raudtee esindajad on kohustatud veoseid vastu võttes nad üle kontrollima ning märkima veokirjale juhul, kui kaup või tema pakendid ei vasta nõuetele või kui on märgata kahjustumise ilminguid. Raudtee esindajatel on õigus kontrollida, kas kaup vastab saatja deklareeritule ja kas veoste kohta esitatud informatsioon on piisav. Pärast seda, kui kaubad on üle kontrollitud, aktsepteeritakse veokirjad. Juhul, kui andmed kauba koguse ja kvaliteedi kohta olid ekslikud ja nende andmete alusel on määratud liiga väike veotasu, on raudteel õigus puuduv summa nõuda sisse tagantjärele. Kui veokiri on „puhas", eeldatakse, et kaup on olnud deklareeritud andmetele vastav ajal, kui see võeti veoks vastu. **Saatja vastutab** kahju eest, mille tekitab kaup oma ohtlike omaduste või väära pakendamise tõttu. Kahju peab hüvitama kauba saatja.

Veoraha maksmine. Raudtee võib määrata, et veoraha tuleb tasuda lähtepunktis. Muudel juhtudel tuleb veokirjale teha märge, et vastuvõtja tasub veoraha ja muud kulud.

Vedu. Raudtee kohustuseks on kaitsta kauba omaniku huve kogu veo vältel. Kui kauba vedamine on takistatud saatjast mitteolenevatel põhjustel, on raudtee kohustatud võtma kasutusele saatja huvide kaitseks meetmed kauba vedamiseks vajalikku sihtkohta. Juhul, kui rahvusvahelist vedu on võimalik sooritada mööda erinevaid marsruute, peab saatja vastavalt CIM-lepingule ise kindlaks määrama kaupade kulgemistee. Raudtee võib sellest etteantud marsruudist teha kõrvalekaldeid ainult siis, kui see on hädavajalik või kui see ei põhjusta saatjale lisakulutusi.

Veo ajal võib isik, kelle valduses on veokirja teine eksemplar, muuta veolepingut (nt tuleb tema käsul kaubad viia tagasi lähtepunkti või loovutada nad kellelegi teisele kui veokirjal mainitud vastuvõtja). Raudtee võib tekitatud lisakulutuste eest nõuda hüvitist. Raudtee ei ole kohustatud järgima uusi juhtnööre juhul, kui nad tekitavad häireid raudteeliiklusele või kui see on vastuolus tolli- või mõne muu ametkonna eeskirjade ja ettekirjutustega.

Kauba üleandmine vastuvõtjale. Sihtpunktis tuleb kaubad anda vastuvõtjale üle kokkulepitud veoaja möödudes. Juhul, kui kaubale ei ole ühe kuu jooksul järele tuldud, on raudteel õigus need kaubad realiseerida.

Vastuvõtjal (kauba saajal) on õigus esitada reklamatsioon juhul, kui:

- kaubad on veo ajal kahjustunud või hävinud. Kahjuhüvitise nõue on piiratud kauba maksumusega;
- kaubad on üle antud väärale isikule (kauba õige vastuvõtja võib nõuda vastavalt varalise kahju kompenseerimise sätetele tekitatud kahju täielikku hüvitamist);
- lunamaksuga saadetud kauba puhul ja kui raudtee on kauba loovutanud ilma, et selle eest oleks lunamaksu sisse nõutud, on raudtee kohustatud hüvitama tekitatud kahju.

Kui tehingu osapooled on leppinud kokku selles, et vastuvõtja maksab veokulud sihtpunktis, on kõikide nõuete tasumine kauba üleandmise eelduseks. Raudteel on oma kõikide **veolepingust**

[223] Terviktekst: Uniform Rules Concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM): http://www.jus.uio.no/lm/cim.rail.carriage.contract.uniform.rules.19xx/ või http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF jne.

tulenevate nõuetega samasugune õigus kaubale nagu sellel isikul, kellele on pantinud vallasvara (pandipidaja õigus). Pandiõigus puudutab ainult neid sissenõudeid, mis tulenevad kõnesoleva kauba vedamisest. Pandiõigust ei saa kasutada kliendi suhtes raudtee muude sissenõuete puhul.

10.3.4.1.1. Kaubavedaja vastutus

Raudtee vastutab selle kahju eest, mille tema töötajad või kaupade vedamiseks kasutatud muud isikud (alltöövõtjad) on oma tööülesannete täitmisel põhjustanud. Raudteel on seega omaniku vastutus, mis tähendab seda, et raudtee on vastutav kliendi ees ka niisuguse kahju korral, mille põhjustajateks on teise raudtee töötajad. Vastutus puudutab ka hüvitamise kohustust juhul, kui töötajad on esitanud veokirja koostamisel valeandmeid.

Raudtee vastutus algab, kui kaup on vedamiseks vastu võetud ja lõpeb siis, kui kaup on vastuvõtjale üle antud. Kui veoprotsessis osaleb mitmeid raudteid, siis igaüks neist vastutab kahju eest kogu veoprotsessi aja jooksul (solidaarne vastutus).

Raudtee ei vastuta kauba kadumise, koguse vähenemise, kahjustumise või hilinemise eest juhul, kui kahju on tekkinud:

- kauba valdaja (saatja/saaja) eksimusest või hoolimatusest;
- kauba valdaja (saatja/saaja) antud korralduse tagajärjel, mille andmises ei ole olnud põhjuseks raudtee eksimus või hoolimatus;
- kauba defektide tõttu;
- katte või pakendi puudujääkide tõttu, mida ei ole olnud võimalik kauba vedamiseks vastuvõtmisel välispidiselt märgata;
- tingimustes, mida raudtee ei võinud vältida ja mille tagajärgi ennetada.

Raudtee ei vastuta vedude eest, millega on seotud erilised ohutegurid.

Kaubavedaja vastutus on piiratud ja limiteeritud maksimaalse määraga. Kaubakoguse vähenemine või kauba kadumine hüvitatakse vastavalt kehtivale hinnale, mis kaubal oli lähtepunktis siis, kui raudtee võttis selle vedamiseks vastu. Kompenseerimisele ei kuulu saamatajääv kasum. Rahvusvahelistel vedudel, vastavalt CIM-konventsiooni artikli 30 §-le 2 on **vedaja maksimaalseks vastutuseks 17 SDR/brutokg**. Lisaks sellele hüvitisele kompenseeritakse puuduva kaubakoguse osas ka veo- ja tollimaksud ning muud kaubaveost tulenevad kulutused. Rahvusvaheliste vedude puhul arvestatakse hüvitis kahjustunud kauba eest väljaselgitatava kahjuprotsendi alusel. **Raudtee kaotab oma õiguse piiratud vastutusele** siis, kui varaline kahju on tekitatud tahtlikult või kuritahtliku hoolimatusega.

Raudtee vastutab kauba üleandmise hilinemise eest. Selleks, et mitte vastutada kauba hilinemise eest, peab raudtee tõendama, et hilinemise põhjustajaks on olnud kauba saatja viga või hoolimatus, kauba valdaja antud käsk või korraldus, kauba rike või niisugused tingimused, mida raudtee ei võinud vältida ja mille tagajärgi ta ei suutnud ära hoida. **Hilinemisest tuleneva hüvitise suurus** on rahvusvahelistel vedudel, **vastavalt CIM-konventsiooni artikkel 33 §-le 1**, piiratud **veotasu neljakordse määraga**. Hüvitis ei tohi ületada seda summat, mis tuleks maksta siis, kui kaup oleks täielikult kaduma läinud.

Pretensioon, reklamatsioon ja aegumine. Kui kaup saab kahjustada või kui kaubasaadetis hilineb, on kliendil õigus esitada reklamatsioon. Väliselt märgatavate kahjude kohta tuleb pretensioon/reklamatsioon esitada kohe siis, kui kaup vastu võetakse ja on vaja teha märge veosaatelehele/veokirjale kahjustuse iseloomu ja ulatuse kohta või märkida sinna muud puudused. Reklamatsiooni esitamatajätmine viib nõudeõiguse (hilisemate pretensioonide esitamise õiguse) minetamiseni juhul, kui ei ole võimalik tõendada, et raudtee on oma hoolimatusega või tahtlikult põhjustanud kauba kahjustumist. Väliselt mittemärgatavate kahjude osas tuleb reklamatsioon rahvusvaheliste vedude osas esitada vastavalt CIMile **7 päeva jooksul alates kauba vastuvõtmisest**.

Hilinemisest põhjustatud kahju puhul tuleb reklamatsioon esitada **rahvusvahelistes vedudes 60 päeva jooksul** alates kauba vastuvõtmisest.

Aegumise tähtajad on lühikesed. **Hagi tuleb esitada ühe aasta jooksul** alates kauba üleandmisest vastuvõtjale. Kui nõue põhineb sellel, et kahju on tekitatud tahtlikult, on tähtaeg rahvusvaheliste vedude puhul 2 aastat.

10.3.4.1.2. Raudteeveodokument (*Railroad consignment note*) – veokiri

Saatja peab täitma raudtee veokirja blanketi alati väga hoolikalt ja asjakohaste andmetega ning loovutama raudteele vedamiseks vajalikud dokumendid. Veokiri peab sisaldama andmeid saatja, vastuvõtja ning veetava kauba koguse ja omaduste kohta. Veokiri koostatakse mitmes eksemplaris. Neist kõige olulisem on veokirja teine eksemplar, mille omanikul on õigus teha kaupa puudutavaid otsuseid veo jooksul. Raudtee esindaja aktsepteerib (tembeldab) kõik veokirja eksemplarid, mis on kinnituseks kauba vedamiseks vastuvõtmise kohta. Saatja vastutab veokirja märgitud ekslike andmete ja selgituste eest ja tema vastutus ei ole piiratud. CIM-veokirja saab kasutada ka elektroonsel kujul: *e-CIM consignment note*.

CIM-veokirja kasutatakse ka nendel marsruutidel, milles teatud osa teest kulgeb meritsi (raudteepraamil).

10.3.5. SMGS-kokkulepe

SMGS-kokkulepe[224] (*Soglashenije o Mezhdunarodnom Gruzovom Soobshtsenii*) ehk Rahvusvahelise Raudtee Kaubaveo Kokkulepe (RRKK) on sõlmitud SRÜ riikide, Baltimaade (Eesti, Läti, Leedu), Albaania, Bulgaaria, Hiina, Iraani, Korea, Mongoolia, Poola ja Vietnami raudteid haldavate kompetentsete organite poolt ja reguleerib kaubavedude korraldamist raudteel allakirjutanud riikide vahel. Kokkuleppega ühinenud riigid kuuluvad Raudteede Koostööorganisatsiooni (OSJD). Raudteede Koostööorganisatsiooni töökeeled on vene ja hiina keel. Eesti ühines SMGS-kokkuleppega 1993. a[225].

Uus redaktsioon[226] hakkas kehtima 01.07.2015. Kui eelnev redaktsioon koosnes kaheksast osast ja 22 lisast, siis uues redaktsioonis on lisade arv vähenenud kuuele. Samas kokkuleppe sisuga tutvumisel tuleb alati jälgida ka lisasid, eeskätt kehtib see lisa 1 kohta.

10.3.5.1. SMGS-kokkulepe sisu

Kokkuleppe sisu koosneb neljast jaost.

I jagu. Üldised põhimõtted (artiklid 1–13). Artikkel 2 „**Terminid**". Kompaktsuse huvides on kõik terminid defineeritud ühes artiklis. On kirjeldatud rida uusi termineid, mida SMGSi eelmises redaktsioonis ei kasutatud, nt vaguni valdaja, vedaja, lepinguline vedaja, intermodaalne transpordiühik, infrastruktuur, kaupade vedu rahvusvahelises raudtee-praami otseühenduses, järgmine vedaja, veoosaline, infrastruktuuri haldur jne.

II jagu. Veoleping (artiklid 14–48), olulisim jagu käsitleb veolepingu sisu. Järgnevalt mõned olulisemad veolepingu põhimõtted.

1. Põhinõuded saatekirja kohta on esitatud artiklites 15 ja 16, aga põhjalikud saatekirja täitmise nõuded on „Kaubaveoeeskirja" II peatükis.
2. Saatekiri – veolepingut tõendav dokument. Iga vedaja transiidiahelas, kes võtab vastu kauba koos saatekirjaga, liitub veolepinguga ja võtab endale vastutuse. Saatekirja deklareeritud andmete eest vastutab **kaubasaatja**.
3. Saatedokumendi (saatekirja) komplekt koosneb tabelis 10.3.4 esitatud vormidest (eksemplar). Oma õiguslikust staatusest tulenevalt on tegemist veokirjaga. Saatekiri[227] on eksemplar 1.

[224] http://www.evrcargo.ee/rahvusvahelised-kokkulepped/smgs-kokkulepe/
[225] https://www.riigiteataja.ee/akt/744974
[226] Uue ja vana kokkuleppe võrdlus: http://www.evrcargo.ee/Files/2015_06%20Uue%20SMGSi%20ulevaade.pdf

Tabel 10.3.4. SMGS-dokument

Eksemplari nr	Dokumendivormi (eksemplari) nimetus	Eksemplari saaja	Eksemplari väljastamise eesmärk
1	Saatedokumendi originaal	Veosesaaja	Liigub koos kaubaga sihtraudteejaama
2	Teekiri	Vedaja, kes annab veose kaubasaajale	Liigub koos kaubaga sihtraudteejaama
3	Kauba üleandmise dokument	Vedaja, kes annab kauba kaubasaajale	Liigub koos kaubaga sihtraudteejaama
4	Saatedokumendi koopia	Veosesaatja	Väljastatakse veosesaatjale peale veolepingu sõlmimist
5	Veose vastuvõtmise dokument	Lepinguline vedaja	Jääb lepingulisele vedajale
6	Veose saabumist kinnitav teatis	Veosesaaja	Liigub koos kaubaga sihtraudteejaama
Nummer-damata	Teekirja täiendav(ad) eksemplar(id)	Vedajad	On määratud vedajatele transiidi käigus (v.a veost üleandev vedaja)

4. Kauba veoks vastuvõtmine on kirjeldatud artiklites 21, 22, 23 ja saadetiste kohta olemas artikkel 2 „Kaubaveoeeskirjas". Vedaja võtab kaubad veoks vastu ja kontrollib, et kõik dokumendid oleks olemas. Tolli- ja muude eeskirjadega nõutavate saatedokumentide edastamise eest vastutab **kaubasaatja** (vastavalt artiklile 22).
5. Kauba pakend, markeering, pealelaadimine, massi ja veosekohtade kindlaksmääramine on esitatud artiklites 4, 18, 19 ja 20.
6. Vaguni plommimise nõuded on kirjeldatud „Kaubaveoeeskirja" peatükis III (art 10).
7. Kauba väärtuse deklareerimise kooskõlastamine toimub kaubasaatja ja vedaja vahel (artikkel 17). Tegemist on ***ad valorem*** põhimõtte rakendamisega ja vedajal on võimalus ja õigus täiendavale hüvitisele. Tegemist on väärtuslike kaupadega.
8. Kauba kohaletoimetamise tähtaja lepivad kokku kaubasaatja ja vedaja (artikkel 24). Samas on märgitud kauba kohaletoimetamise normajad (150 või 200 km/ööpäevas). Hüvitused/**trahvid kauba saatja kasuks** kauba kohaletoimetamise viivitamise eest on diferentseeritud ja sõltuvad viivituse kestvusest (viivituse kestvuse ja kohaletoimetamise tähtaja suhtarvuna).
9. Kaupade kadumise või kahjustumise korral koostatakse **kommertsakt** vastavalt artiklile 29 ja lisa 1 VII osa kirjeldatule. Kommertsakti vorm on viimase lisas 7.
10. **Vedaja vastutus** on kirjeldatud:
    - artiklis 39. Vastutuse ulatus;
    - artiklis 42. Hüvitise suurus kauba täieliku või osalise kaotsimineku korral;
    - artiklis 43. Vastutuse piiramine kauba vaegmassi eest;
    - artiklis 44. Hüvitise suurus kauba vigastamise, riknemise või muul põhjusel kvaliteedi halvenemise korral;
    - artiklid 37 ja 38 kirjeldavad vedajate solidaarset vastutust transiidil.

III jagu. Vedajale mittekuuluvate vagunite kasutamine veovahendina (artiklid 49–53).

IV jagu. Lõppsätted (artiklid 54–60).

[227] Saatekirjade vormid on kättesaadavad EVR Cargo kodulehel järgneva aadressi ja lisa 1 alt: http://www.evrcargo.ee/rahvusvahelised-kokkulepped/smgs-kokkulepe/

Lisa 1. Kaubaveo eeskiri

- I osa. Kauba vastuvõtmine vedamiseks
- II osa. Saatedokument
- III osa. Plommimine
- IV osa. Vedamise erinõuded mõningatele veostele
  - Saatjaga veosed
  - Kiirestiriknevad veosed
  - Autod, traktorid (ratastehnika)
  - Konteinerid
  - Intermodaalsed veoühikud ja maanteeveo ühikud
  - Suurpakendid, alustel veosed
  - Elusloomad
  - Külmutatud veosed
  - Pikad veosed
  - Kergestisüttivad veosed
  - Erikäitlemist vajavad veosed (ülegabariitsed ja raskekaalulised veosed)
  - Kodune vara (kolimine)
  - Surnute vedu
- V osa. Veo ajal teostatavad tegevused
- VI osa. Veolepingu muutmine
- VII osa. Kommertsakt
- VIII osa. Veose üleandmine
- IX osa. Pretensioonid

  Lisa 1 lisale 1. Saatedokumendi vorm
  Lisa 2 lisale 1. Vagunite nimekirja näidis (manifest)
  Lisa 3 lisale 1. Konteinerite nimekirja näidis
  Lisa 4 lisale 1. Veosesaatja tunnistuse näidis
  Lisa 5 lisale 1. Kergestisüttivate veoste nimekiri
  Lisa 6 lisale 1. Halduskontrolli akti näidis
  Lisa 7 lisale 1. Kommertsakti näidis

SMGS-kokkuleppe lisa 2

- Ohtlike kaupade veoeeskiri. Köide I
- (Ohtlike kaupade veoeeskiri. Köide II)
- Ohtlike kaupade nimekiri A
- Ohtlike kaupade veoeeskiri. Köide III

SMGS-kokkuleppe lisa 3. Kaupade paigutamise ja kinnitamise tehnilised tingimused. Väga mahukas dokument 727 leheküljel.
SMGS-kokkuleppe lisa 4. Vedajale mittekuuluvate vagunite kasutamine veovahendina
SMGS-kokkuleppe lisa 5. Info juhend
SMGS-kokkuleppe lisa 6. CIM-/SMGS-saatekirja juhend

10.3.5.2. Raudteeveod SMGS-lepingu kohaselt

SMGS-kokkuleppe põhitekst koos lisaga 1 määrab lepingu sõlmimise korra, saatedokumentide vormid. Kauba veoleping vormistatakse ülalmainitud veokirja täitmisega. Vaata järgmist näidist. Eesti tolli jaoks on teekiri impordil ja transiidil aktsepteeritav tollidokumendina, impordil ülddeklaratsioonina. Seega sisseveol peab olema kaks eksemplari tolli jaoks.

Saatedokument tuleb täita ranges vastavuses saatekirja täitmise juhendiga, mis on SMGS-kokkuleppe lisas 1 II osa. Saatekirja on võimalik täita ka elektroonselt, kui veos osalevad raudteed seda võimaldavad. Alati tuleb jälgida, kas saadetavad kaubad ei kuulu kaupade hulka, mille vedu on keelatud vastavalt kokkuleppe §-le 7 ja/või § 8 ja lisa 1 osas 4 toodud **erieeskirjad** (nt tulirelvad,

lõhkeained jne) või mille veoks kehtivad eritingimused (nt koduloomad, mittegabariitsed, rasked jne).

Nendeks on näiteks järgmised.

1. Ohtlikud kaubad, nende veol kehtivad „**Ohtlike kaupade veoeeskirjad**", mis on SMGS-kokkuleppe lisa nr 2. NB! Ei ole RID-konventsioon.
2. SMGS-kokkuleppe lisa nr 1 neljas osas kirjeldatud veosed (13 erireeglit), nt:
   - kaupade veol koos saaturiga kehtivad „**Kaupade saatja- või saajapoolse saaturiga veo eeskiri**", kasutatakse väärtuslike kaupade veo korral;
   - kiiresti riknevate kaupade veol kehtivad „**Kiiresti riknevate kaupade veo eeskirjad**";
   - konteinervedudel kehtivad „**Konteinerveo eeskirjad**" jne.

Ühelt saatjalt ühe saatekirjaga vastuvõetud kaubad ühes lähtejaamas ühele saajale ühte sihtjaama loetakse **saadetiseks**. Saadetisi liigitatakse:

- vagunsaadetisteks;
- väikesaadetisteks (brutomass alla 5000 kg ja ei vaja eraldi vagunit);
- suurkonteinersaadetisteks [mõeldud on standardiseeritud (ISO) intermodaalseid veoühikuid].

Kaupade üleandmise/vastuvõtmise protseduurid on samad, mis iga teise transpordiliigi või neid reguleeriva konventsiooni puhul.

Erinevused CIM-konventsioonist on veel lepingu muutmise osas. SMGS-kokkulepe lubab teatud tingimustel veolepingut muuta nii saatjal kui ka saajal vastavalt kokkuleppe artiklis 25 ettenähtud korrale. Saatja saab muuta lepingut:

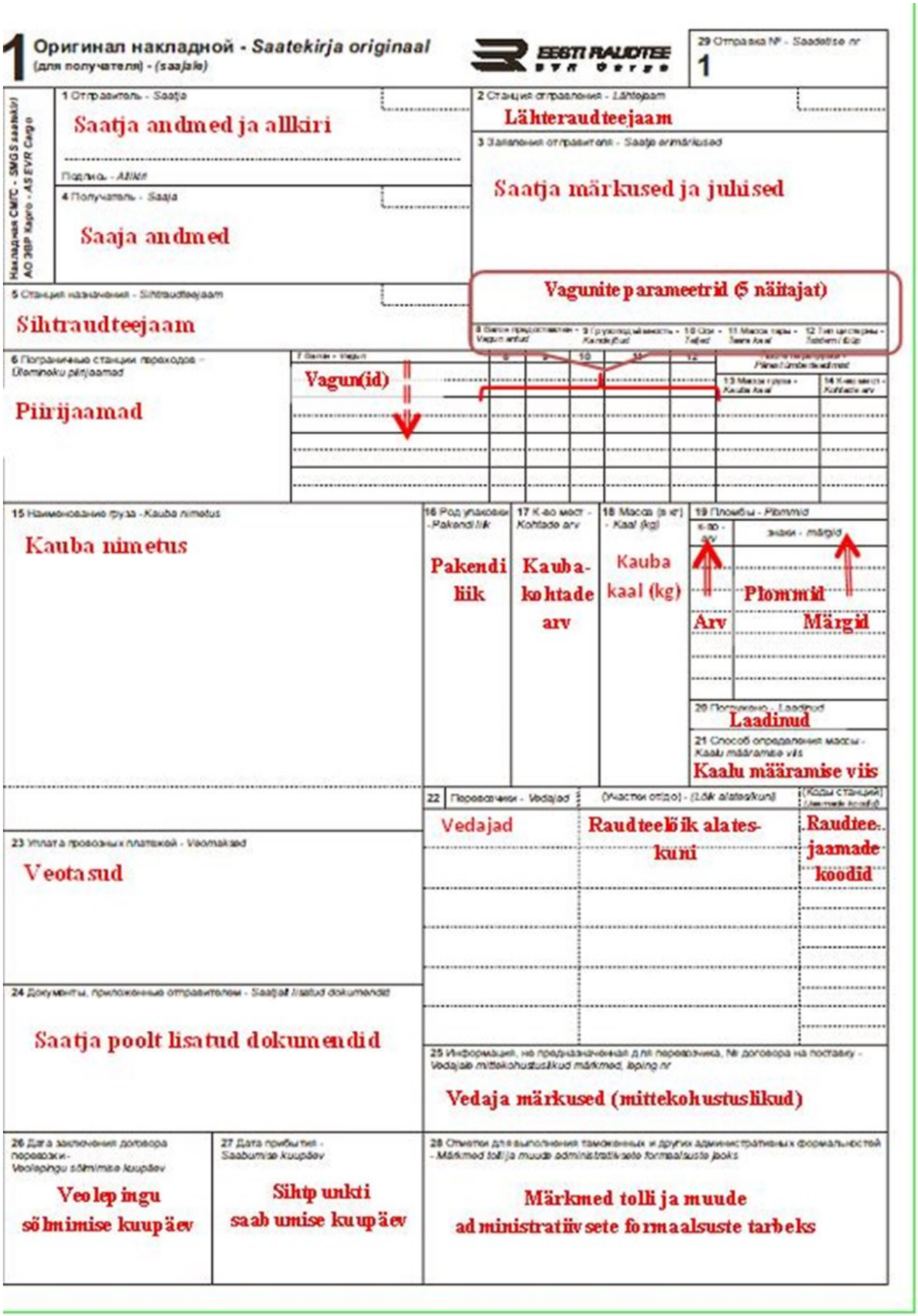
- võttes kauba lähtejaamas tagasi;
- muutes sihtjaama ja vajadusel marsruuti;
- muutes kauba saajat;
- saates kauba lähtejaama tagasi.

Saatja õigus lepingut muuta lõpeb, kui:

- **saaja sai kätte kauba saatekirja**
- või kaup saabus sihtraudtee sisenemispiirijaama.

Kaubasaajal on õigus veolepingut muuta, kui ta esitab vormikohase avalduse, (ka saatekirja duplikaadita) ja ta võib muuta:

- sihtriigi piires sihtjaama;
- muuta kaubasaajat.
  - Oluliseks erinevuseks CIM-konventsiooniga on asjaolu, et **raudteevedaja vastutus** kauba kahjustuste ja kadumise korral ei ole maksumuselt piiratud. Vedaja vastutus on 100% kauba maksumusest. Küll ei korvata saamata kasumit ja kaudseid kulusid, seega kulutusi, mis ei tulene veolepingust. Korvamisele kuulub kauba deklareeritud maksumus.
  - Pretensioonid kauba kahjustuste kohta tuleb esitada 9 kuu jooksul, viivituste kohta 2 kuu jooksul.



Näide 10.3.3. SMGS-veokiri

10.3.5.3. Veoaeg raudteevedudel

Viive Kirsipuu

10.3.5.3.1. Veoaja kujunemine

Veoaja arvestus toimub ööpäevades, mille jooksul vedaja on kohustatud kauba sihtkohta toimetama. Veoaja koosseisu kuuluvad kauba transportimise aeg lähtekohast sihtkohta, toetavad operatsioonid ja dokumentide vormistamine.

Kaubarongid liiguvad kiirusega kuni 80 km/h, Euroopa kaubaruumis kuni 90 km/h. Kaubaveo kiirus on reglementeeritud SMGSi kokkuleppes. Kaubaveo puhul peab konteineri ööpäevane liikumine olema minimaalselt 150 km, muude vedude korral minimaalselt 200 km.

Marsruutrongide tavaline liikumisaeg on seejuures 300 km ööpäevas. See tähendab, et veoaeg oleneb tegelikkuses väga palju rongi tüübist, mille koosseisus vagunid liiguvad.

- Komplekteerimisrong on väiksemast kauba- või sorteerimisjaamast teed alustav väikesekoosseisuline rong, mille koosseisus veetakse kaubavagunid suuremasse sorteerimisjaama, kus vagunite gruppidest ja üksikutest vagunitest koostatakse sorteerimise või manööverdamise käigus põhiveorongid.
- Pikamaarongid on tavaliselt marsruutrongid kindlaks määratud saate- ja sihtjaama vahel. Erinevat tüüpi marsruutrongidel võivad olla suured erinevused veoaja kestuses:
  - kogukaubarong sisaldab erinevatest saatejaamadest rongi liidetud üksikuid vaguneid või vagungruppe, mida kaubarongi koosseisus üsna ajamahukalt sorteeritakse või manööverdatakse sihtjaama alusel vagungruppidesse. Teekonnal ettenähtud vahepeatustega koosseisust vagungruppide lahutamiseks või juurdeliitmiseks kaasneb ajakulu dokumentide vormistamiseks ja rongi tervikliku sõiduvalmiduse saavutamiseks;
  - süstik- ehk pendelrong on kindla graafiku alusel sõitev kindla koosseisu suurusega regulaarrong, mis omab regulaarsuse tõttu optimeeritud sõidugraafikut, samas võib pendelrongil olla graafiku kohaselt ettenähtud peatusi teekonnal kindlates vahepunktides;
  - plokkrongil ei ole vahepealseid koosseisumuudatusi algjaamast lõppjaama, st ei kulu aega manöövritöödeks ega dokumentide vormistamiseks;
  - kliendirong sisaldab ainult ühe kliendi kaupa lähtepunktist lõpppunkti ja võimaldab kiiret lahutamatu koosseisuga vedu, samas ei pruugi olla regulaarset optimeeritud veoniiti.

10.3.5.3.2. Kaupade kohaletoimetamise tähtaeg

Veolepingu täitmise tähtaeg sätestatakse eeskirjades (vt SMGS 2. jagu, art 24). Kohalikul veol lisatakse SMGS-tähtajale (konteineri ööpäevane liikumine minimaalselt 150 km, muude vedude korral minimaalselt 200 km) kolm ööpäeva, alates kauba veoks vastuvõtmise päevale järgnevast päevast. Tolli- või muude eeskirjade täitmine võib pikendada ja muuta veolepingu täitmise tähtaega.

Kui saatja ja vedaja vahel pole kokkulepitud teisiti, siis on olemas SMGSi 2. jaos artikkel 24, mis sätestab veonormid ühes ööpäevas konteineritele – 150 km ja teistele saadetistele 200 km. Kiiruse piiramist nõudvate tehniliste parameetrite olemasolu korral on veoaja määranud vedaja. Näiteks veose ebagabariitsus pikendab veoaega kuni kahekordseks. Lisanduvad:

- 1 ööpäev – kauba väljasaatmiseks;
- 2 ööpäeva:
  - ümberlaadimisel teistsuguse rööpmelaiusega vagunisse;
  - vagunile teistsuguse rööpmelaiusega pöördvankrite paigaldamisel;
  - vagunite toimetamisel edasi praamiga.

Hilinenud tarne eest on kokku lepitud trahvisumma, mis on tavaliselt kokkulepitud protsent kaubaveotasust. Hädaolukord või vääramatu jõud vabastab kaubavedaja makstavast trahvist kauba kohaletoimetamisega viivitamise eest.

SMGS-kokkuleppe kohaselt pikendatakse kohaletoimetamise tähtaega kõikide vedajast sõltumatute põhjuste sunnil veoprotsessi kulgemise jooksul. Märgitakse ära kauba kinnipidamise koht (infrastruktuur ja jaama nimi). Täpsustab seda SMGSi 2. jao artikkel 32, mis annab ka veoaja pikenemist nõudvate põhjuste koodid:

1 – tolli- ja administratiivsed formaalsused;
2 – kauba vastavuse kontroll;
3 – kauba kaalu kontroll;
4 – kauba mahu kontroll;
5 – veokokkuleppe muudatus;
6 – vedu takistavad tegurid;
7 – loomade hooldus;
8 – vedajast sõltumatu laadimise või pakendamise parandustegevuse vajadus;
9 – vedajast sõltumatu ümberlaadimise vajadus;
10 – muud põhjused (nimetatakse põhjus).

SMGS-regulatsioon ütleb, et kauba kohaletoimetamise tähtaja kulg algab veolepingu sõlmimise päevale järgneval päeval kell 00.00. Veoeeskiri kehtestab tavaliselt lepingu sõlmimise hetkeks kauba ja saatekirja vastuvõtmisepäeva. Kui kaup on vastu võetud väljasaatmisele eelneva hoiuga, algab kauba kohaletoimetamise tähtaja kulg kauba pealelaadimiseks määratud päevale järgneval päeval kell 00.00. Pealelaadimise päeva kohta tuleb saatekirjale teha märge.

SMGS-regulatsioon ütleb, et veose kättetoimetamise aeg lõpeb kauba üleandmise päeva lõpuga, st veoaja arvestus toimub täisveopäevades (ööpäevavahetust silmas pidades).

Juhul, kui ühe saatelehe kaup jaotub teekonnalt erinevatesse osadesse, loetakse veoaja lõpuks originaalsaatelehega saabunud kauba liikumist. Neil juhtudel, kui osa kaubast toimetatakse edasi järelsaadetise teekirja alusel, arvutatakse kohaletoimetamise tähtaega põhisaatelehe alusel kohale saabunud kaubaosa järgi. See tähendab, et ülejäänud kaup võib olla kinnipeetud vedajast sõltumatutel põhjustel, nt tolli nõudel. Mahajäänud kaup järgneb seejuures järelsaadetisena. Aga see võib tähendada ka sõltuvust vedajast (vaguni rike või inimlik eksitus) ja seda viimast situatsiooni peaks reguleerima veoeeskiri või kliendileping.

Veoaeg loetakse lõppenuks, kui kaup on saabunud sihtjaama kaubaveo ajaregulatsioonide määratud piirides ja vedaja on kauba saamisest saajat teavitanud kauba kättesaamisvõimalustest. Täpsed teavitusreeglid on sihtriigipõhiselt reguleeritud.

10.3.5.3.3. Hüvitis veoaja ületamise eest

Veoaja ületust reguleerib SMGSi 2. jao artikkel 45 tingimustel, mis on kehtestatud artiklis 24. Ajaregulatsiooni piiride ületusel maksab süüline vedaja hüvitist trahvi näol, mis on hilinemise suhtarv regulatsiooni määratud aega (ööpäeva arvestus).

Hilinemine:

- kuni 1/10 ettenähtud veoajast, trahv 6% veorahast;
- 1–3/10 ettenähtud veoajast, trahv 18% veorahast;
- üle 1/3 ettenähtud veoajast, trahv 30% veorahast.

Kauba kadumise korral veoaja trahvi ei kohaldata. Kauba osalisel hilinemisel on trahv proportsionaalne hilinenud kauba suhtega kogu veolepingulise kogusega. Rikutud kaubale SMGSi artiklis 44 määratud reeglid ei välista hilinemise trahvi.

10.3.6. Raudteekaubaveo hinnakujundus ja veotasu arvestamise alused

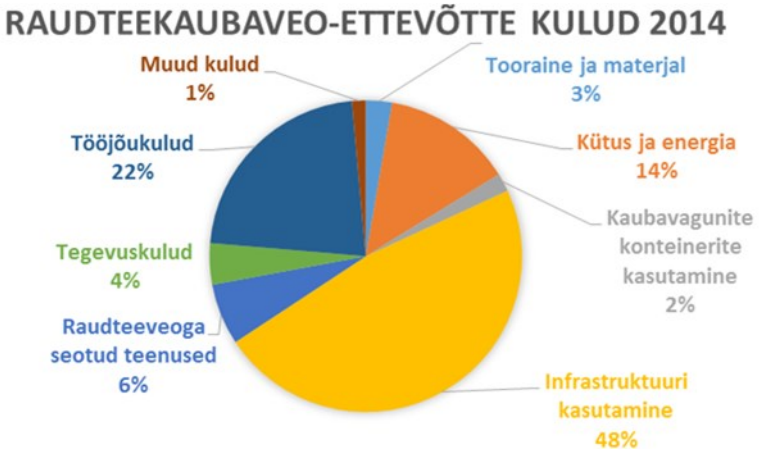
Viive Kirsipuu

Selleks, et mõista hinnakujunduse erisuste põhjuseid raudteevedudel, võrreldes teiste veoliikidega, on oluline aru saada raudtee kui terviksüsteemi toimimisest. Raudteevedude erisus mis tahes teise kauba veoliigist on tasuline veotaristu kasutus. Tavapäraste vedamisega seotud kogukulude kõrvale tekib raudteeveo korral kohe samaväärne kuluartikkel: tasu raudteeinfrastruktuuri kasutuse eest.

Üldjuhul on raudteetaristud maailmas riigi ettevõtted ja kaubavedaja võib olla nii riigi- kui ka eraettevõtja. Paljudel juhtudel on tegemist *holding*-ettevõttega, kus raamatupidamise läbipaistvuse ja lahususe nõuet järgides koordineeritakse nii taristu majandamist kui ka veotegevust. Muudatused raudteesüsteemi reguleerimises Eestis ei ole selle teisel iseseisvumisel kahjuks olnud majanduslikult põhjendatud, vaid poliitiline manipulatsioon.

Eri riikides on vedajal kanda raudteetaristu ülalpidamiskuludest vaid teatud osa ja ülejäänud rahastab riik (nt Norras kannab vedaja 1% infrastruktuuri kuludest; paljudes Euroopa riikides on see proportsioon 50%). Kolmes Balti riigis kannab vedaja 100% infrastruktuuri majandamise kuludest, mis jagatakse proportsionaalselt infrastruktuuri kasutajate vahel.

Kaubaveotasu moodustub Eesti tingimustes valdavalt infrastruktuuriga seotud kuludest. Riigi raudteeveoettevõtte ASi EVR Cargo näitel moodustas infrastruktuuri kasutustasu kogukuludest 2013. a 46% ja 2014. a 48%. Seejuures on märkimisväärne, et kaubaveoettevõtte 2013. a veotulust moodustas infrastruktuuri kasutustasu 60%. Samas näiteks põhilise kaubanduspartneri (Venemaa) kaubategevuses hinnatakse infrastruktuuri kulude proportsiooniks kogukuludest kuni 20% ja kui Venemaa saab oma veotariifide tõusu põhjendada rubla kursi langusega, siis Eesti vastav näitaja on veomahtude vähenemine. Käivitunud on ringprotsess: kaubaveo mahtude vähenemine põhjustab veohinnatõusu, mis omakorda põhjustab kaubaveomahtude vähenemise.



Joonis 10.3.4. Riikliku raudteekaubaveoettevõtte ASi EVR Cargo **kulude ülevaade aastal** 2014 (EVR Cargo 2014. a majandusaastaaruandest)

Ülevaade riigiettevõtte Cargo veokulu artiklitest, mis mõjutavad veotasude kujunemist raudteekaubaveol on joonisel 10.3.4.

Mida vähem on kaupa, seda suuremaks kujuneb kulude osakaal veohinnas infrastruktuuri kasutamise eest. Samas on vaja taristut ülal pidada, et vedusid teostada. Näiteks mahus, mis riigi kaubaveoettevõte EVR Cargo maksis infrastruktuuri kasutustasu taristu ettevõttele Eesti Raudtee (2014. a 30 miljonit eurot), on vajalik infrastruktuuri majandajale ühe aasta taristu renoveerimiskuludeks. Suured rahalisi vahendeid neelavad infrastruktuuri rekonstrueerimisprojektid ei rahastu vähenevate kaubaveomahtude juures. Eesti Raudtee endise tegevjuhi Asmanni sõnul on aastani 2020 igal aastal puudu umbes 23 miljonit eurot selleks, et hoida infrastruktuuri praeguse kvaliteedi juures.

Eesti eripära on, et raudteeinfrastruktuuri kasutustasude arvestuse aluseks olev kehtiv metoodika[228] on loonud pretsedendi, kus suurema osa kogu taristukuludest kandis (veorahasse ümberkantuna) kaubavedaja ja vaid väikese osa reisivedaja. Eesti uus kasutustasude metoodika on väljatöötamisel. 2016. a raudteeinfrastruktuuri teenuse ostmise näol riigi finantsvahenditest võimaldas tagada raudteemajandaja osa kulusid ja vähendada veoraha kujunemisel arvestuslikku infrastruktuuri kasutustasu püsi- ja muutuvkulukomponente.

10.3.6.1. Raudteeveo hinnakujunduse reguleerijad

10.3.6.1.1. Veoeeskiri

Raudteeveoettevõtte veoeeskiri on dokument, mis reguleerib enamikku raudtee kaubaveoga seotud õiguslikest ja tehnilistest küsimustest. Vastavalt raudteeseadusele tohib raudteeveoettevõtja raudteeveoteenuseid avalikul raudteel osutada üksnes veoeeskirja alusel.

Veoeeskirjas kehtestab raudteeveoettevõtja veotingimused reisijate või veoste veoks kauba või raudteeveeremi liikide alusel. Veoeeskirjas kajastatakse muu hulgas ka:

- tasu määramise, kehtestamise ja muutmise kord;
- tasu muutmisest teatamise kord;
- reisijateveo või kaubaveoteenuse kasutaja kaebuse menetlemise kord.

10.3.6.1.2. Lepingulised suhted

Parimad eritingimused raudteeveo hindades annavad pikaajalised partnerlussuhted ja regulaarveod. Raudteevedaja on ennekõike huvitatud valdavalt lepinguliste partnerite olemasolust. See on vedajale möödapääsmatu pikaajaliseks planeerimiseks rahvusvaheliste vedude korral, kuna kogu piiriülese kaubaveo süsteem on väga pika innovatsiooniajaga. Aastane planeerimistsükkel on reeglina infrastruktuuri läbilaskevõime planeerimiseks põhialuseks, olenemata kauba liikumise suunast. Tõsi, raudteevedusid saab korraldada lühemaajaliste taotlustega liini läbilaskevõime reserveerimiseks, aga seda võib pigem nimetada erandiks. Lisaplaani tellimine teiste riikide infrastruktuuride läbilaskevõimele on oluliselt kallim ja soovitud tulemuse saamine ei pruugi teostuda (läbilaskevõime ammendumine või planeeritud remontide tõttu vähenenud rongide läbilaskevõime või mõne välisriigi poliitiline tahe). Varem planeeritud koostöö annab lepingupartneritele soodsamad võimalused. See annab vedajale võimaluse planeerida regulaarvedusid kas kliendirongina või osana regulaarsete pendelrongide koosseisust. Suurte veomahtude juures on lepinguliste partnerite koostöö tulem oluliselt kvaliteetsem ja seejuures odavam soodustuste tõttu. Üldjuhul kõik kehtivad tariifid ja koefitsiendid veoraha kujunemisel on külmutatud konkreetse veo jaoks selle kuupäeva seisuga, kui klient annab vedajale üle lastitud kauba dokumendid. Erisused on kirjas vedaja kaubaveotasude arvestamise juhendis või vastastikuses kokkuleppes. Lepinguliste partnerite korral võib kehtida hinna stabiilsuse garantii. Ka maksetingimuste osas on vahe arveldamise perioodis. Ühekordne klient tasub üldjuhul veoraha ja teenuste eest kohe vahetuskorras. Lepingulise kliendi maksetingimusteks võib olla kokkulepitud maksetähtaeg või perioodiline makse (nt korra kuus).

10.3.6.1.3. Rahvusvahelised regulatsioonid

Eestis täidab raudteeadministratsiooni kohuseid rahvusvahelises raudteeruumis AS Eesti Raudtee. Kõik Eestiga seotud raudteetransiitvedude tariifipoliitikat puudutavate regulatsioonide nimistud ja lingid on saadaval ning pidevas uuenduste jälgimisrežiimis riigiettevõtte AS EVR Cargo kodulehel[229].

See, millistest rahvusvahelistest regulatsioonidest tuleb ka hinnakujundusel lähtuda, on piiratud raudteekaubaruumi piiridega.

[228] Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvestamise metoodika https://www.riigiteataja.ee/akt/129122010059?leiaKehtiv
[229] http://www.evrcargo.ee/regulatsioonid-kasutajatele/vedude-maksetingimused-tariifid-ja-nimistud/

- Rahvusvahelise Raudteede Koostööorganisatsiooni OSJD piirkond, kus põhiliseks reguleerijaks on rahvusvaheline raudtee kaubaveo kokkulepe SMGS. Toimeala on Ida-Euroopa (sh Venemaa, Balti riigid ja mõned Aasia riigid). **Tariifide alast koostööd korraldab SRÜ Tariifikokkuleppe Asjadevalitsus asukohaga Kiievis**.
- Rahvusvahelise Raudteevedude Valitsusvahelise Organisatsiooni OTIFi piirkond, kus kehtiv rahvusvahelise raudteeveo konventsioon COTIF, mille üks osa on kaupade rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsed reeglid CIM. Toimeala on peamiselt Eesti kliendile Euroopa see osa, mis ei ole reguleeritud eelnimetatud SMGS-kokkuleppega. Eestile saab käivitusmomendiks ühise raudteekoridori loomine Euroopaga Rail Balticu näol.
- Mõlema kaubaveoruumi kasutuse korral lähtutakse mõlemast kaubaveoregulaatorist, mis nüüdseks on suures osas ühildatud. Uus SMGS-regulatsioon alates 2015. a juulikuust on teoreetiliselt paremas vastavuses CIM-regulatsioonile.

10.3.6.1.4. Kaubaveotasude arvestamise juhendid

Kaubaveotasude arvestamise juhendid arvestavad veopiirkonnaga ja on 2016. a veel SMGS-kaubaruumi kesksed.

Raudteekaubaveoettevõtted kehtestavad oma kaubaveotasude arvestamise juhendite põhimõtted kooskõlas rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkulepete, rahvusvahelise raudtee transiittariifi ning tariifikokkuleppe osaliste tariifipoliitikaga, mis kehtivad käesolevaks aastanumbriks. Juhendis näidatud hindadele lisandub seadusega sätestatud korras käibemaks.

Riigiettevõtte AS EVR Cargo Kaubaveotasude arvestamise juhend[230] on saadav ettevõtte kodulehel.

Juhend kehtib kauba veotasu, saaturi (autorongi autojuhi) sõidutasu ja lisamaksete arvestamisel ASi Eesti Raudtee (edaspidi Raudtee) teedel sisevedudel (kohalikud veod) ja välisvedudel (transiit-, eksport- ja importveod), kui kaubasaatjaga/-saajaga või ekspedeerijaga ei ole kirjalikult kokku lepitud teistsugustes tasumäärades ja/või nende arvestamise korras.

10.3.6.2. Raudteeveotasude kujunemine

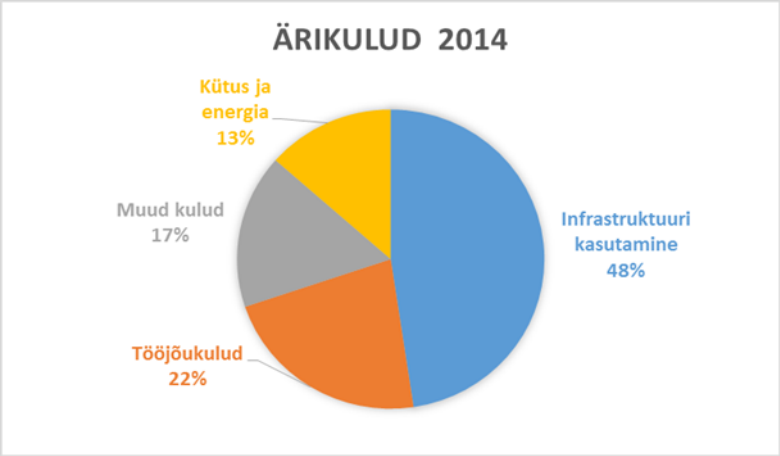
Logistikasõnastikust pärinevad järgmised terminid[231]:

- **veotariif** raudteel on veotasu, mis sõltub peamiselt veokaugusest ja kaubakogusest. Täpne veotariif arvutatakse lähtuvalt kasutatava vaguni tüübist, veo marsruudist, veoteekonna pikkusest, kaubagrupist ja veomahtudest. Üldjuhul annab raudteeoperaator kliendile veohinna veetava kaubatonni kohta;
- **veotasu** on rahaline hüvitis, mida vedude tellija tasub vedajale tehtud või tehtava transporditöö eest. Veotasu arvutamise aluseks on enamasti veosekäive ehk sooritatud transporditöö maht, mida mõõdetakse kombineeritult teepikkuse ja kaalu- või mahuühikutes.

Võtmesõna veotariifi ja teenuste tariifide kujunemisel on kulupõhisus. Kaubaveo tariife raudteeveol kujundavad üldiselt järgmised tegurid (joonis 10.3.5):

- infrastruktuur;
- veerem: vedurid, vagunid;
- kütused ja energia;
- tööjõud.

[230] http://www.evrcargo.ee/regulatsioonid-kasutajatele/kaubaveomaksed/
[231] http://wiki.eek.ee/index.php



Joonis 10.3.5. Riikliku raudteekaubaveoettevõtte Cargo kulude ülevaade aastal 2014

Välja on toodud kolm suuremat kuluartiklit ja ülejäänud kulud kvalifitseeruvad „muude" alla. (EVR Cargo 2014. a majandusaastaaruandest).

Vedaja maksab raudteetaristu kasutamise eest raudteemajandajale. Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvestamise tariifid on vastava riikliku metoodika alusel[232] Tehnilise Järelevalve Ameti poolt arvestatavad püsi- ja muutuvkulu komponendid. Eespool nimetatud komponendid kujunevad raudteemajandaja kulukõlblikest kuludest moodustunud kogukulu näidu alusel. Aastased prognooskomponendid (eelmise aasta näitude alusel) korrigeeruvad tegelikus kasutamises, arvestades:

- reaalselt toimunud infrastruktuuri kasutamine eelnenud ühe kuu ulatuses;
- riikliku ülempiiri (mis peab arvestama turu taluvuse ja veotariifide konkurentsivõimega);
- riiklik alampiir.

Ühe läbilaskevõimeosa (niidi) tasu rong km eest = veokaugus × püsivkulu × 2 (edasi-tagasi).

Ühe läbilaskevõimeosa (niidi) tasu veetud bruto-tonn km kohta = (vagunite arv rongis × tühja vaguni kaal + veduri kaal + veose kaal rongis) × vahemaa × muutuvkulu.

Kasutustasu veeremi seisuteede eest seisneb vedaja kulus hoida oma veeremit taristumajandajate rööbasteel. Olenemata sellest, kas tee on renditud või makstakse ühekordset seisuaega, kaasnevad vedajale sellega tasumäärad ja kulud peavad jällegi saama kaetud veorahast.

Kaubavagunite, raudteeinfrastruktuuriettevõtte jaamateede kasutusaja ja -tasu ning valveteenuse aja ja -tasu arvestamise korra kehtestab raudteeettevõtja.

Kliendil on õigus **kasutada tasuta 12 tundi**, alates raudteeettevõtte üleandmiseks valmisoleku hetkest:

- **vagunit**,
- **jaamateed** vaguni hoidmise, laadimise ja/või tühjendamise korral.

Veeremi hooldus, soetus- ja remondikulud on kõrged, kuna kõik raudteeliiklusega seonduv on automaatselt karmistatud militaarreeglitega võrdsustatud kontrolli all. Vahe maanteeveoga on veomahtude põhjustatud õnnetuse korral tagajärgede mastaapsuses. Karmid ohutusnõuded seavad veoettevõtjale ja veeremiomanikule reeglid, mille täitmise kulud peavad saama kaetud veotuludest.

Liikluses osaleva tööjõu pädevus ja tervislik olukord on liiklusohutuse eeldus. Kvalifitseeritud tööjõud on range riiklikult kehtestatud regulaarkontrolli all ja ka need kulud peavad kanduma kogukulude koosseisus veoraha arvestusse. Kütusekulu sõltub veeremist. 2015 oli esimene aasta, kui riiklikult ei kehtinud enam raudteevedudele erimärgistatud kütuse kasutamise võimalust.

[232] Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvestamise metoodika https://www.riigiteataja.ee/akt/129122010059?leiaKehtiv

Veotasu arvutustel on riikidel tavaliselt kolm kuni seitse paranduskoefitsienti, mis võivad eri kaupade veotasu suurust muuta olenevalt valikutest kordades.

Raudtee kaubavedu on mõeldud suurte kaubakoguste teisaldamiseks. Näiteks riigiettevõte AS EVR Cargo on oma veotingimused välja töötanud arvestusega, et minimaalne veetava kaubakoguse arvestuslik kaal on 35 t (alates16.11.2015) ja veokaugus ületab 101 km (alates 16.11.2015 kehtib sama määr ka tühjade vagunite veotasu arvestamisele), mis ei tähenda, et alla miinimumi kaupa veoks vastu ei võeta. Võetakse küll, aga veotasu arvestus toimub seejuures miinimumkriteeriumite alusel, et tagada veovahendi ja transpordi püsikulud.

Vagunsaadetise kaubaveotasu arvestamisel on täiendav kaubakaalust tulenev koefitsient 1,0 kaubakoguse 1–35 t ja üle 51 t korral. Kuid 36–50 t korral on koefitsient 1,1. Vagunsaadetise veotasumäärade arvestamisel kasutab näiteks EVR Cargo välisriikide inventaripargivaguni korral vaguni kuuluvuse koefitsienti 1,2. Veotasu mõjutab ka veeremitüübi valik samuti koefitsiendina. Üldjuhul on kaetud (kinnine vagun) ja spetsiaalvagunites (hopperid, tsisternid) vedu kallim kui avatud vagunis (poolvagun, universaalplatvorm).

Kokkuvõtvalt kõik vajalikud koefitsiendid kaubaveo tasu arvestamiseks on leitavad kaubaveo arvestamise juhendi lisadest:
kaubaveotasu = veokauguse tariif x kauba kaal x kauba kaalu koefitsient x vaguni kuuluvuse koefitsient x vaguni tüübi koefitsient.

Ebagabariitsetele kaupadele, riskikaupadele, konteineritele on ette nähtud arvestuseks eritabelid kaubaveotasude juhendi lisades. Nii eelnimetatute kui ka kattevagunitena kasutatavate tühjade vagunite ning tühjade omanikuvagunite veotasu arvestamise juhised on saadaval ASi EVR Cargo veotasu arvestamise juhendis. Samuti on esitatud veosesaatja sõidutasu arvestus. Juhend on varustatud paljude näidisarvutustega, mis lihtsustavad kirjelduste mõistmist.

Kaubaveotasud maksab:
- välisvedudel kaubasaatja lähtejaamas või kaubasaaja sihtjaamas;
- sisevedudel:
  - kaubasaatja lähtejaamas;
  - teekonnal ja sihtjaamas osutatud teenuste eest arvestatud lisamaksed maksab kaubasaaja sihtjaamas.

10.3.6.3. Teenused, mis on tasustatavad lisaks kujunenud veorahale (ASi EVR Cargo teenuste näitel)

10.3.6.3.1. Kaubaveoteenused

- Vaguni ja jaamateede kasutamine;
- konteineri kasutamine;
- jaamateede kasutamine kliendi veeremi liikumisel ühelt haruteelt teisele haruteele;
- **manöövritööd kliendi tellimuse alusel** (vagunite sorteerimine, ümberpaigutamine ja vahetamine laadimisfrontidel jne);
- **veduri tellimine** manöövritöödeks;
- vaguni pesemine, puhastamine;
- valveteenuse osutamine;
- veolepingu muutmine (kauba ümberadresseerimine);
- kauba hoidmine jaamades;
- hoonete ja laoplatside kasutamine;
- omanikuvaguni registreerimine;
- raudtee kaubaveo kataloogide, raamatute jm müük;
- kaubasaatelehtede otsimine arhiivist ja koopiate väljastamine;
- laadimisskeemi läbivaatamine ja selle osas konsulteerimine;

- veodokumentide täitmine;
- klientide töötajate atesteerimine;
- kauba vastuvõtt veoks üldpargi vaguni kiire tagastuse režiimi ajal;
- üldpargi spetsialiseeritud vaguni laadimine spetsialisatsiooni rikkumisega;
- infoteenused oma kaubasaadetise liikumise kohta;
- läbipääsuload veo korraldamiseks kaubajaama territooriumil.

10.3.6.3.2. Kommertsteenused

Need on kaubaveo lisateenused, mida üks raudteekaubaveoettevõtja osutab teisele raudteekaubaveoettevõtjale ja/või kliendile:

- veooperatsioonid (kaubajaamades ümberlaadimise tegevused);
- printsipaaliteenus (vedu saatev tollikorraldus);
- veodokumentide töötlemine;
- vagunite ettevalmistamine;
- vagunite puhastamine;
- kauba kaalumine;
- vagunite plommimine.

10.3.6.3.3. Kaubaveo lisateenused

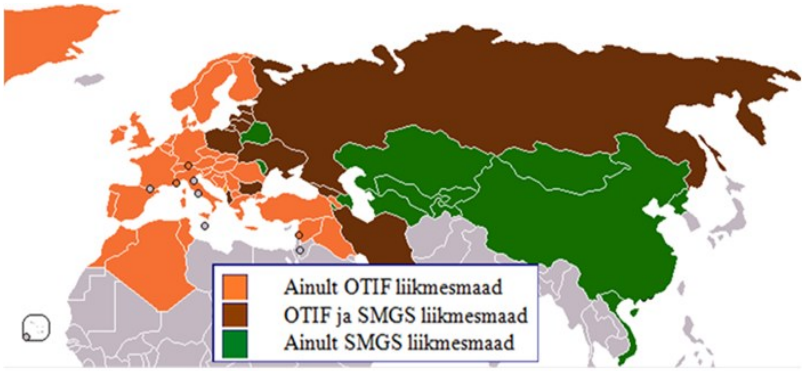
Need on kohustuslikud teenused, mis **tulenevad rahvusvahelistest veotingimustest** ja rahvusvahelistest majandustingimustest:

- **kütusehinna lisatasu** (kaubaveomaksete arvestamise juhendi lisa „Kütusehinna lisamakse" kohaselt 3-kuulise baasperioodi keskmise kütusehinna alusel 3-kuuliseks arvestusperioodiks. Baasperioodi keskmise kütusehinna ja lisamakse määra järgmiseks arvestusperioodiks avaldab Eesti Raudtee hiljemalt arvestusperioodile eelneva kuu 10. kuupäeval);
- **vedude planeerimisega seonduvad teenused** rahvusvahelisel veol;
- **printsipaali tasu** (isik, kes on võtnud endale kohustuse kauba tollitransiitveo korraldamiseks lähtetollipunktist sihttollipunkti ning kellel on tagatis või kes on vabastatud tollile tagatise esitamisest);
- **deklareerimine** (tollieeskirjades ettenähtud vormis avaldus või käitumine, millega isik annab tollikontrolliks nõutavat informatsiooni);
- **vagunite ja jaamateede kasutamise tasu** (lisandub vaid pikema kui 12-tunnise kasutamise korral lähte- või sihtjaamas).

P**akutavad lisateenused** on tellitavad sõltuvalt kliendi vajadustest.

10.3.7. Rahvusvaheline koostöö

Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevaheline Organisatsioon (*Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail* – OTIF[233]) asutati 1. mail 1985. Õiguslikuks aluseks on eespool kirjeldatud 9. mai 1980. a rahvusvahelise raudteeveo konventsioon – **COTIF**. OTIF on seega COTIFi konventsiooni osalismaade ja Raudteede Koostööorganisatsiooni OSJD ühistegevuse organisatsi-oon. Ühinenud on 47 riiki (lisaks assotsieerunud liikmena Jordaania) ja võimaldab raudteevedude korraldamist rohkem kui 250 000-kilomeetrisel raudteetaristul, mis hõlmab suures osas Euroopa ja Aasia kontinente.

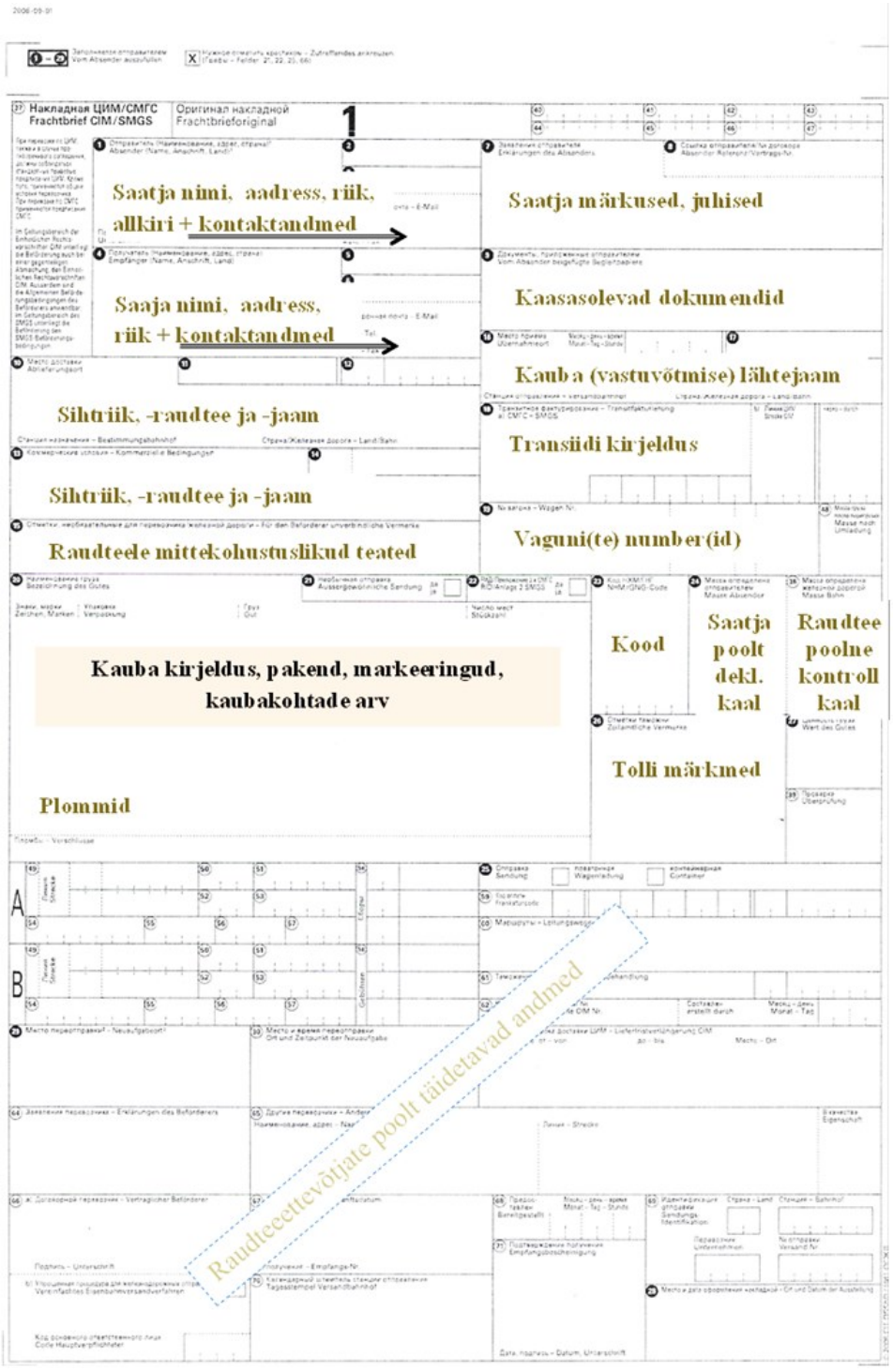


Täpsem informatsioon: http://www.otif.org/index.php?L=2

Joonis 10.3.6. Raudteeteenuste regioonid õigusliku baasi seisukohalt

CIM-/SMGS-saatekiri/veokiri on kahe konventsiooni kokkuleppel saavutatud dokument (*joint CIT*[234] *and OSJD project*), mille täitmisjuhend on kirjeldatud SMGS-lepingu **6. lisas**.[235]

Erinevus SMGS-saatekirjast on selles, et on üks originaalleht, mis kujutab endast informatsiooni edastamist kauba vastuvõtmise kohta saatjalt ja on eelteateks transiidiprotseduurile.



Joonis 10.3.**7**. CIM-/SMGS-veokiri

[Tagasi sisukorda](#)

[234] International Rail Transport Committee: http://www.cit-rail.org/en/freight-traffic/
[235] http://www.evrcargo.ee/rahvusvahelised-kokkulepped/smgs-kokkulepe/

10.4. Mereveod

Ain Eidast (alajaotused 10.4.1–10.4.4)
Jüri Suursoo (10.4.5)

Teemad

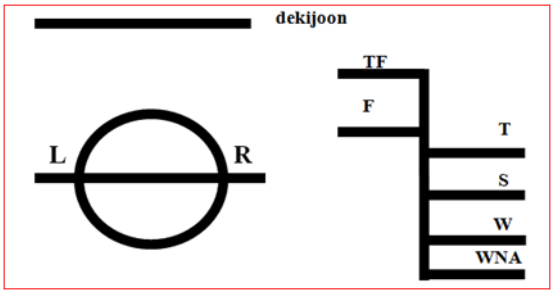
- Merevedude mõisted
- Levinumad laevatüübid
- Meretranspordi töö korraldamine
- Mereveo leping
- Siseveeteede transport

Merevedudes võib toimuda ülemaailmset strukturaalset muutust eelkõige tööstusliku tootmise paigutumise tõttu. Tootmine liigub üha lähemale tooraineallikatele ja potentsiaalsetele tarbijatele ja seega veetakse tulevikus töödeldud kaupu võrreldes praegusega märksa enam.

10.4.1. Merevedude mõisteid

- **Registertonn** on mahumõõt, 100 kuupjalga = 2,83 m³.
- **Kandevõime, *deadweight* (dwt)** on laeva kandevõime ehk lasti, kütuse, varustuse, isikute ja ladude kogukaal vastavalt lastimärgistusele. Laeva dwt varieerub erinevates tingimustes, vrd lastijoonemärk.
- **Veeväljasurve** on laeva poolt väljasurutud veekoguse kaal.
- **TEU, *twenty-foot equivalent unit*** näitab, kui mitu 20-jalast konteinerit on võimalik laevale lastida.
- **Liinimeeter** – kasutatakse ro-ro-laevade teki pikkuse mõõtühikuna. Väljendab laeva veovõimet. Liinimeetri laius võib varieeruda veetavate üksuste järgi. Tavaliselt on see umbes 2,8 m.
- **Ro-ro (*roll on roll off*)** väljendab lasti käitlemise meetodit, mis põhineb ratasega kaubaühikutel.
- **Lo-lo (*lift on lift off*)**, lasti käitlemise meetod, kus kaubaühik tõstetakse otse kohale horisontaalse vedamiseta trümmis.
- **Sto-ro (*stowable ro-ro*)** funktsioneerib nagu ro-ro-tüüpi laev, muu last laaditakse vedukitega ja sageli ka külgustega ühendatud liftidega.
- **Lihter (*lighter aboard ship*)**, praamlaevad, kus lihtrid tõstetakse laevale kas lifti või tõstukiga.
- **Tõukepargas –** kombinatsioon, kuhu kuulub pargasega ühendatav tõukepuksiir. Pargaseid võib olla kaks või enam.
- ***Conbulk* –** kombineeritud puistekauba laev, mille lastiruumist teatud osa kõlbab konteinerite vedamiseks.
- ***Obo* –** nafta, kuiva puistekauba ja maagi vedamiseks projekteeritud laev.
- **O/O** – nafta ja maagi vedamiseks projekteeritud laev.
- **Tootetanker –** naftatoodete, aga mitte toornafta vedamiseks projekteeritud laev. Tootetanker on väiksem ja edasiarendatum variant toornafta tankerist.
- **VLCC, *very large crude carrier*** – toornafta tanker, mille kandevõime on 160 000–320 000 dwt.
- **VLBC, *very large bulk carrier* –** kuivlasti vedamise laev, mille kandevõime on 120 000–250 000 dwt.
- **ULCC, *ultra large crude carrier* –** toornafta tanker, mille kandevõime on üle 320 000 dwt.
- ***Panamax* –** Panama kanali maksimaalmõõtmete järgi projekteeritud laevatüüp, kandevõime u 70 dwt.
- **Inglise tonn, *long ton*, lt –** 1016 kg, kasutatakse eelkõige nafta lastimisel.
- **Ameerika tonn, *short ton* –** 907 kg, kasutatakse vilja lastimisel.
- **Barrel –** 159 liitrit, kasutatakse toornafta veol.
- **Tonnkilometraaž –** veetud kauba koguse ja läbitud teepikkuse korrutis, kas tonnkilomeetritena või merevedudel tonnmeremiilidena (meremiil = 1852 m). Tonnkilometraaži kasutatakse vedude mahu kirjeldamiseks.

- **Veeliini märk –** väljendab lisaks klassifitseerimisasutusele seda, kui sügavale võib laeva lastida erinevate tingimuste korral.



LR = mõõtmise sooritanud
TF = troopiline mage vesi

ametkonna tähistus
F = mage vesi
T = troopikavöönd
S = suvine lastijoon
W = talvine lastijoon
WNA = talvine lastijoon Põhja-Atlandil

- **Bunker –** laeva kütus.
- **Prahtija –** lasti andja või muu, kes rendib laeva.
- **Kaubavedaja (ka lastivedaja) –** sõlmib lasti andjaga veolepingu.
- **Allkaubavedaja –** vedaja, kes veab lasti kaubavedajalt saadud korralduse (lepingu) alusel.
- **Lasti andja –** sõlmib tükikauba merevedu puudutava lepingu kaubavedajaga.
- **Kauba saatja –** loovutab kaubad transportimiseks. Kauba saatja ja lasti andja võivad olla üks ja sama isik, kes annab lastimissadamas kaubad edasi vedamiseks.
- **Vastuvõtja –** vastuvõtja all mõeldakse seda, kes on määratud kauba vastuvõtjaks veosaatedokumendil või muul moel näitab, et tal on õigus kaupa vastu võtta, nt esitades omanikukonossemendi originaaleksemplari.
- ***Supercargo* –** lasti valvaja.
- **Stividor –** kauba käitlemise eest sadamas vastutab stividor/stividorifirma.
- **Kauba kokkulugemine/kaalumine –** kauba koguse ja seisundi fikseerimiseks viiakse läbi arvestuse- ja kontrollimeetmed**.**
- **Suurühik (ka suurüksus) –** treiler ehk vahetatav poolhaagis, konteiner, lihter, rongivagun.
- **Manifest –** kauba ja reisijate leht, kust selgub kogus, kvaliteet, vastuvõtja, saatja ja võimalike suurühikute numbrid.
- **Päevased kulutused** tulenevad laeva ekspluatatsioonikuludest ja valmisolekust.
- **Teekonna kulud** tulenevad laeva kasutamisest, nt lootsi-, kanali-, sadamamaksud; kütus jne.
- **Kaubakulud –** maanteeveo-, terminali-, ladustamise ja lastikäitlemise kulutused.
- **NVOCC *non vessel operating common carrier*** on näiteks ekspedeerija, kes tegutseb iseseisva kaubavedajana, võttes vastu kaubad vedamiseks müüjalt ostjale, kasutades allkaubavedajat veose sooritamiseks.
- **Trampveod ehk juhuveod** (trampliiklus). Tramp-sõna kasutatakse laeva kohta, mis tegutseb juhuvedudel. Liiklemine eelnevalt teadaoleva ajagraafikuta, vastavalt sellele, kust laev millalgi oma lasti saab.
- **Laevamaakler** on vahendaja, kelle ülesandeks on leida lasti vabale tonnaažile ja vabasid laevu prahitavatele toodetele.
- ***Demurrage*** on lisaseisakuraha, mida lasti andja maksab kaubavedajale juhul, kui peale- või mahalaadimiseks kulub enam aega, kui prahilepingus kokku lepitud.

- ***Despatch*** on kiire tegutsemise tasu, mida kaubavedaja maksab lasti andjale juhul, kui peale- ja mahalaadimisega on saadud hakkama kiiremini, kui kokku lepitud.
- **Kabotaažireeglid** takistavad sageli välismaa laeval vedamast lasti kahe kodumaise sadama vahel. Samalaadseid reegleid rakendatakse ka maanteevedudel. ELi-sisestes vedudes liberaliseeritakse mainitud reegleid kõikide veoliikide juures.

10.4.2. Levinumad laevatüübid

10.4.2.1. Reisilaevad

Kõik reisijaid vedavad laevad, alates mõnikümmend inimest vedavast veebussist, kuni tuhandeid reisijaid mahutavate luksuskruiisilaevadeni. Kaugliinidel on lennuliikluse arenemine reisilaevad peaaegu täielikult kõrvale tõrjunud.

10.4.2.2. Tsistern (paak)- ja tankerlaevad

Moodustavad maailma kaubalaevastiku suurima rühma. Ehitatud on nad peamiselt naftatoodete vedamiseks. Edasiarendatud variandid kõlbavad ka kombineeritud ja spetsiaalvedudeks. Spetsiaaltankeritega veetakse vedelal kujul kemikaale ja vedelgaase. Kõige olulisemaks tsisternaluse tüübiks on toornafta tankerid, tootetankerid, kemikaalide tankerid ja gaasitankerid.

10.4.2.3. Külmutuslaevad (reeferid)

Valmistatud puuviljade, juurviljade, liha ja kala vedamiseks. Nende aluste lastiruum on jagatud arvukateks lastihoiukohtadeks, mis on üksteisest väga efektiivselt isoleeritud, et võimaldada erinevate toodete vedu erineval temperatuuril. Näiteks banaane veetakse +12 kraadi juures ja kala nõuab alla –20-kraadist temperatuuri. Kõige suuremaks kaubagrupiks, mida nende laevadega veetakse, on banaanid.

*10.4.2.4. Raskeveo alused (laevad) (***heavy lift carriers***)*

Laevu kasutatakse suurte sadamaseadmete, naftapuurtornide ja muude kaalukate ühikulastide vedamiseks. Nende laevade laadimine toimub kas väga võimsate kraanadega või nii, et alus viiakse suurekaaluliste kaubaühikute alla (doki meetodil) ja seejärel tangid tühjendatakse, mille tagajärjel laev tõuseb koos laadungiga soovitud liikumissüviseni.

10.4.2.5. Autode vedamisele spetsialiseerunud alused

Autode vedu meritsi toimub üha sagedamini selleks spetsiaalselt ehitatud laevadega. Laevas on 10–12 statsionaarset autodekki ja neid laaditakse, sõites autodega külgväravatest sisse. Kõige suuremate autode veoks spetsialiseerunud laevadele mahub kuni 6000 väikesõidukit.

*10.4.2.6. Ro-ro- (***roll on-roll off***) ehk praamlaevad*

Praamlaevade lasti käitlemine põhineb ratastel olevatel suurtel üksustel, mida teisaldatakse horisontaalselt, kasutades terminaalivedukeid. Tüüpilisteks ro-ro-tüüpi veoühikuteks on autod, veoautod, järelhaagised, konteinerid ja muu kaup, mis on laaditud mafi treileritele. Sissesõit ro-ro-tüüpi laevale toimub tavaliselt tagumise tõstesilla kaudu. Ro-ro-tüüpi laevades on kolm kuni viis dekki, nendevaheline liikumine on korraldatud kas rambi või liftide abil.

10.4.2.7. Raudteepraamid

Tegemist on ro-ro-tehnika edasiarendatud variandiga. Raudteepraamiga on võimalik, juhul kui rööpad on paigaldatud sügavusse, lisaks rongivagunitele vedada ka autosid, konteinereid ja järelhaagiseid.

10.4.2.8. Sto-ro-laevad

Nendel laevadel teisaldatakse kaupa tavalise ro-ro-tehnika ja -inventari abil. Aluse laadimine toimub laeva sees. Laadimisel kasutatakse terminali vedukeid ja külgväravatega ühendatud koormalifte. Sto-ro-vedudel ei kulge mafi treilerid koos laevaga, neid kasutatakse ainult laadimisel.

10.4.2.9. Reisiparvlaevad

Kuuluvad ka ro-ro-tüüpi laevade hulka. Ro-ro-alused on kiired. Sõidukiirus varieerub 15–40 sõlme vahel.

10.4.2.10. Konventsionaalsed laevad

Sellistel laevadel on lastiruum jagatud kaheks kuni seitsmeks osaks – trümmiks. Lisaks põhi- ja kaitsedekile on lossimise hõlbustamiseks kas üks või kaks vahedekki. Lasti käitlemiseks on laeval sageli dekikraanad ja poomid.

*10.4.2.11. Lo-lo-laevad (***lift on-lift off***)*

Need laevad on üldjoontes konventsionaalsete laevade sarnased. Lasti käitlemine toimub kas laeva või sadama tõstemehhanismide abil. Laeva luukide ja trümmi ehitus on niisugune, et kaupa võib paigaldada laevale või sealt välja tõsta ilma, et oleks vajadust kasutada muud horisontaalseks teisaldamiseks mõeldud lossimisseadet.

10.4.2.12. Konteineralused

Konteinerlaevu laetakse ja lossitakse lo-lo-meetodil, kasutades kas sadama või laeva tõsteseadmeid. Konteinerid lastitakse oma kohale sõltuvalt laeva suurusest 6–9 ülestikku ning lahtisele dekile 3–4 ülestikku. Enamik maailma liiniliiklusest korraldatakse konteinerlaevade abil.

Konteinervedudel kasutatakse mõõtühikuna TEUd. **TEUna (*Twenty feet Equivalent Units*)** väljendatakse arvu, mis näitab, kui mitu 20 jala suurust konteinerit on laev võimeline vastu võtma. Konteinerlaevade suurus varieerub sajast TEUst jõelaevadel, kuni mitme tuhande TEUni ookeanilaevadel. Põhiliinidel kasutatakse suure veovõimega konteineraluseid (kuni 16 000 TEUd). Jaotusliinidel **fiiderlaevu** mahtuvusega kuni 2000 TEUd.

10.4.2.13. Kuivlasti laevad

Kuivlasti laevad on kõik need laevad, mis on ehitatud selleks, et trümmis vedada pakendatud tooteid, pakendamata tooteid (lahtist kaupa) või tahkeid puisteveoseid.

10.4.2.14. Puisteveoste laevad

Puisteveoste vedamiseks mõeldud laevad on üldjuhul lihtsat tüüpi alused ilma vahedekita ja lasti käitlemise seadmeteta. Nad võivad olla spetsialiseerunud teatud lasti vedamiseks (puit, malm, vili, süsi) või on siis multifunktsionaalsed.

10.4.2.15. Mitmeotstarbelised laevad (multipurpose)

Lasti käitlemine toimub ro-ro-põhimõttel või kasutades ära laevade enda tõsteseadmeid. Laeva trümmiruumid sobivad hästi mitmesuguse kauba vedamiseks.

10.4.2.16. Lihter ja **Seebee-***laevad*

Praamlaevad, mille lasti moodustavad eelnevalt komplekteeritud lihtrid. Lihtritele võib peale laadida konteinereid, *bulk*-tooteid või segakaupa. Laevad sobivad hästi liinidele, mille mõlemas otsas on pikad jõekanalite võrgustikud.

10.4.2.17. Puhver-pargas üksused

Ka Läänemerel kasutatakse puistekauba vedudel puhver-pargas üksusi. Üksus koosneb tõukepuksiirist ja ühest või enamast mootorita pargasest, millest ühele võib peale või maha laadida samal ajal, kui teine on teel.

10.4.2.18. Laevade klassifikatsioon ja registrid

Laeva kõlblikkus meresõiduks fikseeritakse mingi rahvusvahelise klassifikatsioonisüsteemi järgi. Kõige tuntum ja vanem on inglise *Lloyd's Register*, kuhu registreeritakse ainult kõige kõrgematele nõuetele vastavad laevad. Teisteks klassifitseerimise süsteemideks on *American Bureau of*

Shipping, *Bureau Veritas*, *De Norske Veritas*, *Germanischer Lloyd*, *Nippon Kaiki Kyokai* ja *Registro Italiano Navale*. Klassifitseerimisasutuse kontrollijad teostavad järelevalvet kogu laeva ehitamise jooksul, et nii materjalikasutuses kui ka laeva konstruktsioonides järgitaks klassifitseerimisasutuse kindlaksmääratud reegleid.

10.4.3. Meretranspordi töö korraldamine

Merevedusid võib jagada selle alusel, mida veetakse ehk reisijate ja kaubaveoks ning erivedudeks. Praeguses kontekstis piirdume vaid kaubavedudega.

Meretranspordi põhiliseks eesmärgiks on lasti ja reisijate vedu ja seda nii sise- kui ka väliskaubanduse teenindamise eesmärgil, olles samas ka iseseisev tuluallikas. Põhieesmärgi täitmise tagamisele on allutatud kõik abistavad tegevused ja struktuurid, nagu sadamad, laomajandus, stividoritööd jne. Viimatinimetatud on majandus- ja kommertstegevuse seisukohast iseseisvad tegevused. Samas on nende roll ja olulisus just eri struktuuride koostöös. Seetõttu kujutab veonduse korraldamine tegelikult endast kompleksset tegevust, mis ei koosne ainult veost, vaid on ka tihedalt seotud sadamate, laomajanduse ja mitmete teiste abistavate tegevustega.

10.4.3.1. Transpordiprotsessi mõiste ja struktuur

Meretranspordi tootmisprotsess kujutab endast lasti (kaupade) ja reisijate vedu spetsiaalsete tehniliste vahendite – kauba- ja/või reisilaevade – abil.

Tootmisprotsess (kaubaveod) sisaldab kolme faasi.

a) **Algfaas** – kõik operatsioonid, alates kaupade esitamisest veoks kaubasaatja poolt, kuni laeva väljumiseni lähtesadamast.
b) **Põhifaas** – kauba enda geograafiline ümberpaigutamine, st vedu laeval.
c) **Lõppfaas** – kõik operatsioonid, alates laeva saabumisest sihtsadamasse ja lõpetades lasti üleandmisega kaubasaajale.

Iga faas kujutab endast erinevate, enamikul juhtudel omavahel vähem või rohkem seotud operatsioonide kogumit. Meretranspordi tootmisprotsess tervikuna **koosneb teatud arvust üksteisele järgnevate reiside kogumist**.

Laeva reisi all mõeldakse lasti ja/või reisijate veo lõpetatud tsüklit.

Tehnoloogilise protsessi all mõeldakse vahendite ja meetodite kogumit, mis tagaks parimal moel konkreetsetes tingimustes konkreetsete tootmisfunktsioonide täitmise. On olemas laevade, sadamate, laevaremonditehaste jne tehnoloogilised protsessid.

Tööprotsessid on tehnoloogilise protsessi koostisosa, mis kujutab endast selle lõpetatud osa.

10.4.3.2. Laeva töö tehnoloogiline protsess

Laeva töö tehnoloogiline protsess koosneb järgmistest tööprotsessidest.

a) **Laeva andmine lastimise alla** koos selle koostisosadega – laevade paigutamine liinidele ja suundadele, töögraafikute koostamine, kaupade broneerimine, laeva liikumine lastimissadamasse, piiri- ja tolliformaalsused, manööveroperatsioonid sadamas enne lastimise algust ja selle käigus jne.
b) **Laeva seismine lastimise all –** lastiruumide, luukide ja tõsteseadmete ettevalmistamine vahetuks lastimistööks, kaupade seisundi kontroll enne lastimise algust ja koguse ning seisundi kontroll lastimise käigus, vahetu lastimistöö, kauba paigutamine, separeerimine ja kinnitamine; luukide ja tõsteseadmete seadmine meresõiduks nõutavasse olukorda, lasti (kaubadokumentide) vormistamine jne.
c) **Laeva reisiks ettevalmistamine** – optimaalsete kursside valik, teabe saamine reisi meteo- ja muudest tingimustest; punkri, vee, proviandi ja muu varustuse saamine; vajalike dokumentide vormistamine.

d) **Laeva väljumine sadamast** – valmistumine kai äärest lahkumiseks, valmistumine pukseerimiseks; kai äärest lahkumine, manöövrid sadama akvatooriumil, vajalikud **formaalsused**.
e) **Laeva liikumine lähtesadamast sihtsadamasse.**

Suurema osaga punktides a–d nimetatud operatsioonidest (osaliselt vastupidises järjekorras) tuleb laeval kokku puutuda ka sihtsadamas.

Reisijate veol on tootmisprotsess põhimõtteliselt analoogiline lastivedude omaga, erinevused seisnevad kasutatavas terminoloogias (lastimise asemel reisijate pealeminek, lossimise asemel reisijate maaleminek). Võivad puududa ka mõned üksikud elemendid (kvaliteedi ja seisundi kontroll), aga ka lisanduda mõned reisijateveole spetsiifilised (reisija dokumentatsiooni ja viisade kontroll).

Koos nimetatakse laeva töö tehnoloogilisi protsesse laeva reisiks.

Laeva reis on **laevade töö tehnoloogilise protsessi põhiliseks vormiks. Reisiks nimetatakse lasti või reisijate laevaga kindlaksmääratud sadamate vahel ümberpaigutamise lõpetatud protsessi**.

Laeva reis koosneb nii järgnevatest kui ka üheaegselt teostatavatest tootmisprotsessidest, mis nende iseloomu põhjal võib jagada kahte gruppi – põhi- ja abitegevused.

Põhitegevused on sellised, milleta ei ole mereveo teostamine võimalik ja mis on tingimata laeva iga reisi koostisosaks. Sellisteks on:
- kaupade lastimine (reisijate laevaleminek) lähtesadamas;
- laeva liikumine lastiga (reisijatega) lähtesadamast sihtsadamasse;
- lasti lossimine (reisijate maaleminek) sihtsadamas.

Abitegevused on sellised tegevused, mis vahetult ei osale lasti (reisijate) transportimises. Ühtedes reisides need võivad olla, teistes puududa. Abioperatsioonide nimetused ja iseloom sõltub sadamatest, laeva tüübist ja spetsialiseerumisest, kauba liigist jne. Tavalisteks abioperatsioonideks on:
- manöövrid sadamates (sildumine, lahtisildumine);
- ümberhaalamine või ümberpaigutamine sadamates;
- lastiruumide puhastamine;
- lastiruumide ettevalmistamine teatud lasti vastuvõtuks ja veoks;
- luukide avamine ja kinnipanek;
- kauba ja lastiruumide ülevaatus vastavate kontrollorganite (komisjoni) poolt;
- laeva sisse- ja väljaklaarimine;
- lastidokumentide vormistamine;
- deviatsiooni- ja raadiodeviatsioonitööd;
- laevade varustamine kütuse, vee, proviandi ja muuga;
- muud spetsiifilised operatsioonid, iseloomulikud ainult teatud kaubagruppidele/kaupadele.

Võimalusel püütakse põhi- ja abioperatsioone ajaliselt ühildada. Sellega tagatakse reisi üldise ajakulu vähendamine.

Reisi ajaliseks pikkuseks (reisi pikkuseks) nimetatakse summaarset ajakulu, alates reisi algusest, kuni selle lõpetamiseni. Reisi pikkust mõõdetakse ööpäevades või tundides.

Reisi pikkus on laeva käigu- ja seisuaja summa, seega:

$$tr = tk + ts \,, \qquad [10.21.]$$

kus:
tr – reisi pikkus.
tk – käiguaeg,

ts – seisuaeg.

Laeva käiguaeg koosneb laeva täiskäiguga (kavandatud ökonoomse kiirusega) liikumise ajast, ajakuludest vähendatud kiirusega liikumiseks (kanalid, kitsused, jääolud) ja manöövrite ajast lähte- ja sihtsadamas, seega**:**

$$tk = ttk + tvk + tm, \quad [10.22.]$$

kus: *tk* – laeva käiguaeg,
ttk – täiskäiguga (ökonoomse kiirusega) liikumise aeg,
tvk– vähendatud kiirusega liikumise aeg;
tm – manöövrite aeg.

Laeva käiguaeg arvutatakse järgmise valemi järgi:

$$tk = \frac{ltk}{vtk} + \frac{lvk}{vvk} + 2 \times tm, \quad [10.23.]$$

kus: *ltk*– ülesõidu pikkus laeva täiskäiguga (ökonoomse kiirusega),
lvk– ülesõidu pikkus laeva vähendatud kiirusega,
vtk– laeva kiirus täiskäiguga (ökonoomse kiirusega),
vvk– laeva vähendatud kiirus,
tm – manöövrite aeg, võetud tinglikult võrdsena kõikides sadamates.

Laeva käiguaeg sõltub laeva tehnilisest kiirusest, veo kaugusest, laeva koormatusest ja reisi looduslik-navigatsioonilistest tingimustest (merekanalite, kitsuste, lüüside, hoovuste, jäätakistuste jne olemasolu). Ökonoomse kiiruse puhul vähendatakse laeva tavalist tehnilist kiirust *ca* 10–15% võrra, mis annab kütuse tunduvat kokkuhoidu.

Laeva seisuaeg koosneb laeva lastioperatsioonide, abioperatsioonide ja tühiseisakute koguajast, seega:

$$ts = tko + tao + tts, \quad [10.24.]$$

kus: *ts* – laeva seisuaeg,
tko– lastioperatsioonide aeg,
tao– abioperatsioonide aeg,
tts – tühiseisakute aeg.

Lastioperatsioonide aeg arvutatakse alljärgnevalt:

$$tko = \frac{Q}{mls} + \frac{Q}{mss}, \quad [10.25.]$$

kus: *Q* – lasti kogus (tonnides, kubatuuriühikutes, tükkides jne);
mls– puhas lastimisnorm lähtesadamas;
mss– puhas lossimisnorm sihtsadamas.

Abioperatsioonidele kuluv aeg arvutatakse, kui lastimis- ja lossimissadamates fikseeritud (normeeritud) ajakulud puuduvad, empiiriliselt kogemuste alusel.

Laeva tühiseisakute aega ei planeerita alati, kuigi sellega tuleb sageli arvestada nii tramp- kui ka liinivedudes kui teatud määral vältimatu ajakuluga. Võimaluse korral tuleb laeva administratsioonil ja laevandusettevõtte vastaval struktuuriüksusel kasutada optimaalseid meetmeid tühiseisakute vältimiseks või minimeerimiseks**.**

Laeva seisuaja põhiline koostisosa – lastioperatsioonide aeg – sõltub põhiliselt veetavate (ümberlaaditavate) kaupade töömahukusest, sadamate tehnilisest varustusest lastimis-lossimistehnikaga, sadamate töökorraldusest ja laevade tehniliseksploatatsioonilistest näitajatest, samuti kasutatavast tehnoloogilisest variandist (otsevariant, laovariant) jne.

Ülalvaadeldud tingimused kehtivad lihtreisi puhul (reisis ainult üks lastimis- ja üks lossimissadam), selliste suurema arvu ja ballastüleminekute korral tehakse valemitesse vastavad parandused.

Reisi alguseks ja lõpuks loetakse (reeglina) järgmist.

- **Algus**:
  - **trampvedude korral** – eelmise reisi lõpetamise aeg;
  - **graafiku või reisiplaani alusel töötavatel liinidel** – laeva esimeses sadamas lastimise alla (reisijate laevaleminekuks) andmise moment.
- **Lõpp**:
  - **trampvedude korral** – lossimise lõppu viimases sihtsadamas;
  - **graafiku või reisiplaani alusel töötavatel liinidel** – järgmise reisi algust lähtesadamas.

Sõltuvalt konkreetses laevandusettevõttes kehtivast korrast võib reisi alguse ja/või lõpu määramise metoodika olla mõnevõrra erinev.

10.4.3.3. Merevedude liigitus

Üldised mõisted

Laevade töökorralduse ja laevaliikluse iseloomustamiseks kasutatakse kaht olulisimat mõistet.

- **Laevaliikluse vorm** – laevaliikluse vorm iseloomustab laevade liiklemise regulaarsust veosuundadel. Mõistet kasutatakse nii tramp- kui ka liinivedudel ja see on detailsemalt avatud käesoleva peatüki edasistes osades.
- **Laevade töökorralduse vorm** – laevade töökorralduse vorm on laiem mõiste ja sisaldab endas mitte ainult laevaliikluse regulaarsust, vaid ka mitmeid kommertstingimusi (transpordiprodukti hinnakujundus jne). Selle alusel jagatakse laevastiku tegevus kaheks põhiliseks vormiks – tramplaevandus ja liinilaevandus. Küsimust on detailsemalt vaadeldud peatüki järgmistes osades.

Sageli kasutavad merendusspetsialistid „Meretranspordi töökorralduse vormi" ka mõnevõrra vabamalt ja üldistavamalt kõige erinevamate lasti- ja reisijatevedude iseloomustamiseks, mida on teatud mööndustega edaspidi tehtud ka käesolevas osas.

Merevedusid, eriti aga lastivedu, võib liigitada väga paljude tunnuste alusel. Seetõttu võib üht ja sama vedu, sõltuvalt konkreetsest vaadeldavast tunnusest, nimetada erinevalt.

10.4.3.3.1. Veo otstarbe järgi

- **Omavedu (*No-common Transport*) –** vedu vedaja oma tarbeks oma kulul. Näiteks paljud tootva ja töötleva tööstuse ettevõtted (kütuste tootmine või töötlemine, metallurgia jne) võivad omada universaalset või spetsialiseeritud laevastikku. Sellega tagatakse ühelt poolt sõltumatus lahtiste või ka kinniste prahiturgude kõikumistest ja teiselt poolt mitmete kommertsoperatsioonide lihtsustumine.
- **Tasuline vedu (*Common Transport*) –** vedu tasu eest veoteenuse tellija kulul. Selline vedu on kõige levinum ja õppeaine nii käesolevas kui ka järgmistes osades vaadeldakse detailsemalt just taolisi vedusid.

10.4.3.3.2. Veoobjektide järgi

- **Lastiveod (*Cargo Transport*) –** reeglina veetakse ühes reisis ainult lasti (kaupu). Erandjuhtudel võidakse võtta peale ka kuni 12 reisijat, ilma et sellistele vedudele laieneksid reisilaevanduse (kõrgendatud) nõuded. Lastivedu jagatakse **trampvedudeks** – nn juhuveod, reeglina laevapartiiliste kaupade mitteregulaarsed veod ja **liinivedudeks** – reeglina väikesepartiiliste kaubasaatjate-kaubasaajate kaupade vedu regulaarliinidel. Detailsemalt – vt järgnevaid punkte.
- **Reisijateveod (*Passenger Transport*) –** reisijate (inimesed lisaks laevapere liikmetele) vedu, üle 12 reisija üheaegselt. Reisijateveod võib jagada omakorda kolme gruppi.

- **Reisijate liiniveod (*Passenger Liner Transport*)** – reisijate vedu ametlikult väljakuulutatud reisiliinidel, reeglina sõiduplaani alusel. Liiniveod moodustavad nii veetud reisijate kui ka reiside arvult reisijatevedude põhilise osa.
- **Lepingulised reisijate veod (*Passenger Tramp Traffic*)** – veod ei ole regulaarsed, vaid kannavad juhuslikku iseloomu. Sellisteks on näiteks laevapere liikmete vahetamine mittekodusadamas, kohtumised sõpruslinnade esindajatega jne. Taoliste vedude osakaal on nii reisijate kui ka reiside arvult suhteliselt tühine.
- **Merematked (*Sea Cruises*) –** peale veoteenuse osutatakse merematkes osalejatele ka muid teenuseid (ekskursioonid, kohtumisüritused jne). Reeglina reisijate vahetust kogu reisi jooksul ei toimu. Merematkele on iseloomulik nn sadamate keti olemasolu. Sageli vaadeldakse selliseid mitte merevedudena, vaid meretranspordi spetsiaalse iseseisva töövormina.
- **Reisijate- ja lastiveod (*Passenger- and Cargo Transport*) –** ühe reisi jooksul veetakse üheaegselt (või luuakse selleks võimalused) nii lasti kui ka reisijaid. Reeglina, kuigi mitte ainult, on tegemist liinivedudega. Üksikutel juhtudel võidakse vedada ka kaubalaevadel kuni 12 reisijat.

10.4.3.3.3. Veomooduse järgi

- **Veod laevadel (*Carriage on Ships*) –** lasti veetakse kas laevaruumides või -tekil. Moodus on merevedudel nii veomahtudelt kui ka reiside arvult levinuim.
- **Pargaste ja/või parvede pukseerimine (*Towing Operations*) –** last (ujuvvahenditel või ilma sellisteta) veetakse väljaspool pukseerivat laeva. Vedu spetsialiseeritud pargastel, kasutatakse üksikutel juhtudel eriti suuregabariidiliste konstruktsioonide kohaletoimetamiseks. Universaalsetel pargastel veetakse Eesti tingimustes puidukaupu (ümarpuitu), neid kasutatakse reidioperatsioonideks või koostöös spetsialiseeritud laevastikuga (süvendustööd).

10.4.3.3.4. Ladustamise järgi

- **Vedellastina (*Liquid Cargoes*) –** kaubad ei ole taaras, vaid paigutatakse vahetult spetsialiseeritud (tankerid) laevadele või universaalsete laevade spetsiaalsetesse mahutitesse (dip- või muudesse tankidesse). Põhilisteks kaupadeks on vedelkütused ja vedeldatud gaasid. Mõningates regioonides omab suurt tähtsust mageda vee transportimine.
- **Puistelastina (*Bulk Cargoes*)** – kaubad ei oma taarat, vaid paigutatakse vahetult laevaruumidesse või -tekile. Taoliselt veetakse kivisütt, maake, teravilja, väetisi, koksi, turvast, klinkerit, puiduhaket ja mitmeid muid kaupu.
- **Tükilastina (*General Cargoes*) –** kaubad võivad olla nii pakendatud kui ka pakendamata, nii individualiseeritud kui ka massikaubana. Kaubad võetakse veoks vastu põhiliselt kaubakohtade arvu järgi. Kaupade nomenklatuur ja taara liigid (kui on) on äärmiselt laialdased – kastid, kotid, tünnid jne. Mõningatel juhtudel vaadeldakse sellistena ka väikeses koguses ratastehnikat ja konteinereid.
- **Konteinerveod (*Containers*) –** spetsiaalkonstruktsiooniga transpordiühik tüki-, puiste- või vedellasti veoks. Reeglina valmistatud vastavuses rahvusvaheliste standardite nõuetega. Konteinereid liigitatakse paljude tunnuste järgi – universaalsed konteinerid, külmutus- ja isotermilised konteinerid, avatud ja poolkonteinerid jne.
- **Treilerveod (*Trailers*) –** veeremtehnika vedu (autod, autotreilerid, universaalsed treilerid konteinerite jne veoks).
- **Lihterveod (*Lighters*) –** suurte spetsialiseeritud või universaalsete ujuvkonteinerite/ujuvühikute vedu. Lihtri õiguslik staatus (kas on see konteiner või laev) on käesoleva ajani leidnud juristide ja merendusspetsialistide poolt erinevat tõlgendamist. Lihtri lugemisel konteineriks reeglina piiratakse vedaja vastutust oluliselt, mis ei vasta kaubasaatjate/-saajate huvidele. Lihtri lugemisel laevaks on sageli takistuseks keeld välislipu all olevatele laevadele teostada kabotaažvedusid.

10.4.3.3.5. Piiriületuse järgi

- **Välisveod (*International Transport*) –** veod erinevate riikide sadamate vahel. Nimetuse täpne õiguslik regulatsioon siiski puudub. Üldkorras mõeldakse selliste all eksport-, import- või transiitkaupade vedu, kuid siia võiks liigitada ka vedusid välisriikide sadamate vahel.
- **Kabotaažveod (*Domestic Transport or Cabotage*)** – veod ühe ja sama riigi sadamate vahel. Selliste vedude korraldamisel tuleb arvestada võimalike piirangutega välisriigi lipu all sõitvatele laevadele. Kabotaažvedusid on kahte liiki.
  - **Suur kabotaaž –** lähte- ja sihtsadamad asuvad erinevates merebasseinides. Merebasseinide all ei mõelda lihtsalt kõrvutiasuvaid meresid (nt Põhjameri ja Norra meri, vaid kaugemalasuvaid, nt Venemaa Läänemere ja Musta mere sadamad või Läänemere ja Põhja-Jäämere sadamad).
  - **Väike kabotaaž** – lähte- ja sihtsadamad asuvad ühes basseinis (nt veod Läänemeres Peterburist Kaliningradi või Tallinnast Roomassaarde).
- **Veod välisriikide sadamate vahel (*Cross Trade*) –** veod välisriikide sadamate vahel. Üldkorras ei oma nimetuses tähtsust, kas lähte- ja sihtsadamad asuvad ühes või erinevates riikides. Kuid tuleb arvestada ülaltoodud piirangutega seoses laeva lipuga.

10.4.3.3.6. Transpordiprotsessi korraldamise järgi

- **Sadamavahelised veod** – vedu on analoogiline järgneva punktiga, kuid puudub üks läbiv veodokument.
- **Otse-mereühendus (sadamavahelised veod) –** lasti vedu teostatakse ainult meretranspordi vahenditega, sõltumata transpordiprotsessis osalevate laevade arvust (üks või mitu vedajat). Näiteks lastivedu New Yorgist Tallinna vahepealse ümberlaadimisega Hamburgis. Reeglina vormistatakse kogu transpordiprotsessi peale üks läbiv veodokument, kuid iga vedaja võib oma veolõigu kohta välja anda oma veodokumendi.
- **Otse-segaühendus –** transpordiprotsessis osaleb peale meretranspordi veel mingi muu transpordiliik (raudteetransport, autotransport jne). Näiteks vedu Hamburgist Moskvasse (laevaga Hamburgist Tallinna, edasi kas raudtee- või autotranspordiga). Otse-segaühenduse põhilisteks vormideks on:
  - **multimodaalsed veod (*Multimodal Transport*) –** vedu järjestikku vähemalt kahe erineva transpordiliigiga ühe ja sama veodokumendi alusel;
  - **intermodaalsed veod (*Intermodal Transport*) –** vedu järjestikku vähemalt kahe erineva transpordiliigiga, ühes ja samas lastiühikus (konteiner, auto, haagis, poolhaagis, vagun jne) ühe ja sama veodokumendi alusel.

10.4.3.3.7. Töökorralduse vormi järgi

- **Trampveod (*Tramp Shipping*) –** mitteregulaarsed veod, lastiliigid ja veosuunad ei ole püsivad. Kuid põhitunnuseks (primaarseks) on kaubavood, mis põhiliselt (kuid mitte tingimata) koosnevad massilastist. Laevad võivad liigelda lähte- ja sihtsadamate vahel nii täiesti ebaregulaarselt, tulenevalt vajadusest, kui ka vähem või rohkem regulaarselt. Trampveod jagatakse järgmiselt.
  - **Üksikreisid (*Single Voyages*)** – laevad töötavad erineva lasti transportimisega erinevatel suundadel, erinevate sadamate vahel.
  - **Järjestikused reisid (*Consecutive Voyages*) –** laevad töötavad teatud aja (teatud reiside arv või veomahud) ühel ja samal veosuunal, sageli ühtede ja samade sadamate vahel.
- **Liiniveod (*Liner Shipping*) –** üldnimetusega regulaarsed veod. Laevade töökorralduse teine põhiline vorm. Liinilaevanduse mõiste sisu selgitavad spetsialistid sageli erinevalt. Paljud neist loevad primaarseks liikluse regulaarsust. Klassikalises mõttes on õigem lugeda primaarseks kaubavoogude iseloomu – liinilaevandus on kutsutud teenindama eelkõige väikesepartiilisi kaubavooge ja laevaliikluse regulaarsus on sellest tulenev. Seega võiks liinilaevanduse mõiste defineerida järgmiselt: „Liinilaevandus on selline laevade töökorralduse vorm, mis teenindab põhiliselt väikesepartiilisi kaubavooge ja mida saavutatakse laevade liikluse korraldamisega graafiku või sõiduplaani alusel.”

10.4.3.4. Kaupade trampvedude korraldamine

Lasti trampveod (*Tramp Shipping*) kujutavad endast üht põhilist laevade töökorralduse vormi. Neid võidakse nimetada ka mitteregulaarseteks vedudeks, kuna reeglina ei ole last ja veosuunad püsivad. Kuid põhitunnuseks (primaarseks) ei ole siiski vedude regulaarsus, vaid selleks on kaubavood, mis põhiliselt (kuid mitte tingimata):

- koosnevad massikaupadest – kütusekaubad, puit, teravili, kivisüsi, maagid, fosfaadid, koks jne. Kaubad on suhteliselt odavad ja üldkorras ei ole individualiseeritud;
- selliseid kaupu toodetakse ja tarbitakse suurtes kogustes, mistõttu neid transporditakse rõhuvas enamikus tervete laevapartiidena;
- tegemist on ainult ühe müüja/kaubasaatja ja ühe ostjaga/kaubasaajaga. Tegelikult võib kaubasaajaid sageli olla ka mitu;
- laevad võivad liigelda lähte- ja sihtsadamate vahel nii täiesti ebaregulaarselt, tulenevalt vajadusest, kui ka vähem või rohkem regulaarselt. Mõningatel juhtudel, sõltuvalt kaupade tootmise ja tarbimise regulaarsusest, võib laevade liiklus olla korraldatud ka äärmiselt regulaarselt, k.a laevaliiklus isegi sõiduplaani alusel;
- üksikutel juhtudel, nt liinitonnaaži ebapiisavusel, võidakse tramplaevadega vedada ka tüüpilisi liinikaupu, kuid odavamalt;
- veotasu (prahiraha) kalkuleerimise aluseks on prahihinnad (lepingulised hinnad), mis kehtivad ainult konkreetse prahilepingu osapooltele.

Trampveod võib veetavate lasti ja lastimis-lossimissadamate külastamise regulaarsuse järgi liigitada järgmiselt.

10.4.3.4.1. Üksikreisid (*Single Voyages*)

Laevad töötavad erineva lasti transportimisega eri suundadel, erinevate sadamate vahel.

Sellise töökorralduse **plussiks on**:

- võimalus paindlikult reageerida klientuuri muutuvatele ja mõnikord ootamatutele nõudmistele;
- laevaomanikul on võimalus tegutseda prahiturul paindlikult, kuna ta ei ole seotud pikemaajaliste lepinguliste kohustustega;
- oma tööniši leiavad kõige erinevama suuruse ja konstruktsiooniga, kuid reeglina siiski universaalsed laevad.

Miinusteks on:

- vedaja on sunnitud pidevalt oma laevadele tööd otsima;
- kiireloomulise töö otsimise tõttu ei ole alati võimalik leida majanduslikult kõige kasulikumat tegevust;
- vedaja kaotab võimalused mitmete sadamate paljukordsest külastusest tulenevateks ametlikeks (allahindlused sadamatasudest) ja mitteametlikeks (lootsi- ja puksiiriteenustest keeldumine) soodustusteks.

10.4.3.4.2. Järjestikused reisid (*Consecutive Voyages*)

Trampvedude üks vorme, kus laevad töötavad teatud aja (teatud reiside arv või veomahud) ühel ja samal veosuunal, sageli ühtede ja samade sadamate vahel.

Töökorralduse **plusspoolteks on**:

- laevadel on võimalus saada vedude/sadamate külastuse regulaarsusest tulenevaid allahindluseid;
- teatud arvu külastuste puhul mingi perioodi jooksul saada ametlikke allahindluseid sadamatasudest, võimalus (kui kohalikud reeglid lubavad) keelduda lootsi- ja puksiiriteenustest;
- laeva administratsioon saab luua häid isiklikke ja ärikontakte sadamavõimude, kaubaomanike ja muude instantsidega;
- laeva lastiruumide ajutine ümberehitamine või varustamine nõutavate kinnitus- või separatsioonivahenditega on majanduslikult otstarbekas.

10.4.3.4.3. Kombineeritud töökorraldus

Laevandusettevõtete ekspluatatsioonitöö praktikas kasutatakse sõltuvalt konkreetsetest asjaoludest edukalt mõlemat töökorralduse vormi. Reeglina püüab laevandusettevõte korraldada laevade ekspluatatsiooni kombineeritult. Võimalusel ja majanduslikul otstarbekusel, nt vedajale soodsa prahituru situatsiooni puhul, püüab laevaomanik sõlmida prahilepinguid võimalikult pika aja peale. Ebasoodsa turusituatsiooni puhul või kui on karta selle halvenemist veelgi, on vedajal otstarbekas sõlmida prahilepingud võimalikult lühikeseks ajaks.

10.4.3.4.4. Kasutatavad prahilepingute liigid

Lasti trampvedudel kasutatakse prahitehingute vormistamiseks järgmisi lepingute liike.

- **Tšarter (*Charter-Party*)** – on põhiliseks prahilepingu liigiks nii üksikreisidel kui ka tööl järjestikuste reisidega.
- **Kaikiri (*Berth-Note*)** – kasutatakse reisi mõlema vormi puhul osalise lasti broneerimiseks.
- **Kinnituskiri (*Fixture-Note*)** – kujutab endast sisuliselt eellepingut/raamlepingut, mis omab ajutist iseloomu, kinnitab prahitehingu sõlmimist ja asendatakse hiljem tšarteriga.

10.4.3.5. Liinivedude töö ja laevaliikluse korraldamine

Lasti liiniveod (liinilaevandus) on laevade töökorralduse teiseks põhiliseks vormiks. Lasti tramp- ja liinivedudel on oma koht meretranspordis. Sageli nimetatakse liinivedusid võrreldes trampvedudega progressiivsemaks vormiks. Tegelikult ei saa lugeda õigeks nende kahe töövormi vastandamist, vaid laevaliikluse optimaalse vormi valik sõltub, nagu alljärgnevalt näidatud, konkreetsest situatsioonist.

10.4.3.5.1. Liinivedude (*Liner Shipping*) mõiste

Liinilaevanduse mõistet selgitavad spetsialistid küllaltki erinevalt. Sageli kasutavad autorid liinivedude kohta üldnimetust „regulaarsed veod". Need loevad mitte ainult primaarseks, vaid isegi ainsaks tunnuseks, laevaliikluse regulaarsust. Kuid sellist põhjendust ei saa lugeda vajalikul määral täpseks, sest ka tramplaevad võivad mitmetel juhtudel, eriti aga lühikestel vedudel järjestikuste reisidega, liikuda väga regulaarselt ja selline regulaarsus võib isegi ületada graafiku alusel töötavate laevaliinide regulaarsust.

Kuid klassikalises mõttes on õigem lugeda primaarseks kaubavoogude iseloomu – liinilaevandus on kutsutud teenindama eelkõige väikesepartiilisi kaubavooge ja laevaliikluse regulaarsus on sellest tulenev. Seega võiks liinilaevanduse mõistet defineerida järgmiselt: „Liinilaevandus on selline laevade töökorralduse vorm, mis teenindab põhiliselt väikesepartiilisi kaubavooge ja mida saavutatakse laevade liikluse korraldamisega graafiku või sõiduplaani alusel."

10.4.3.5.2. Liinilaevanduse tunnused

- Stabiilsed väikepartiilised kaubavood (paljud erinevad kaubasaatjad ja -saajad).
- Fikseeritud sadamad (üksikutel juhtudel teatud kõrvalekaldumised lubatud). Laevad liiguvad eelnevalt kindlaksmääratud marsruutidel.
- Laevade liiklus on graafiku või sõiduplaani järgi. Graafikud võivad olla täpsed ehk kellaajalised (nt autoparvlaevade – ro-ro – korral) või siis umbmäärased. Laevaliiklus toimub vastavalt graafikule, olenemata sellest, kas laev on lastitud või mitte.
- Liini teenindab reeglina konkreetsele liinile vastav spetsialiseeritud liinilaevastik.
- Liinilaevade lastiruum on põhimõtteliselt kõigi klientide kasutada.
- Liinitariifi olemasolu. Tariifid on ühtsed kõikidele klientidele ja kehtivad pikema aja jooksul.

10.4.3.5.3. Laevaliinide liigitamine

Lastivedusid teostavaid laevaliine võidakse liigitada mitmete tunnuste järgi.

Liini teenindavate laevafirmade riikliku kuuluvuse järgi:

- **ühepoolsed liinid –** liini teenindavad ühe riigi lipu all töötavatele laevaomanikele kuuluvad firmad (üks või mitu). Nt liin Paldiski–Kappelskär, millel töötavad ainult Eesti lipu all sõitvad laevad;
- **kahepoolsed liinid** – liini teenindavad kahe või enama riigi lipu all sõitvad laevad. Detailsemalt – vt mõisteid „ühisteenindamine" ja „laevanduskonverentsid".

Laevaliikluse korralduse järgi võib liinilaevanduse liiklemist liigitada mitmete alatunnuste alusel. Üheks liigitamise aluseks on laevaliikluse regulaarsust iseloomustav dokumentatsioon**.**

- **Graafiku alusel –** ametlikult avaldatakse laevade lähtesadamatest väljumise kuupäevad, kusjuures reeglina on lubatud teatud kõrvalekaldumised avaldatud kuupäevadest, sõltuvalt liini töötingimustest. Sihtsadamatesse saabumise järjestus on fikseeritud, saabumise ajad mitte. Reeglina töötavad sellistel tingimustel suhteliselt suure veokauguse ja laevade lastimise-lossimise aegade olulise kõikumisega liinid (nt Tallinn–Lääne-Aafrika). Sellise laevaliikluse eeliseks on see, et laevad ei pea omama võimsuse tagavara või kandma suuri kulutusi seoses ületunnitööga nende täpsete sihtsadamatesse saabumise aegade tagamiseks. See võimaldab hoida liinioperaatori ekspluatatsioonikulusid võimalikul minimaalsel tasemel ja sellest tulenevalt rakendada ka madalamaid veotariife. Viimane on omakorda eelduseks laevaliini konkurentsivõime tagamisel.
- **Sõiduplaani alusel –** laevade väljumine lähtesadamatest ja saabumine sihtsadamatesse on sätestatud täpselt, lisaks kuupäevale näidatud ka väljumise-saabumise kellaajad. Sellise laevaliikluse korral jääb liinioperaator ilma suurest osast eelistest. Samaaegselt on laevaliikluse regulaarsus sageli oluline kallihinnaliste, kiirestiriknevate ja erinevate transpordiliikidega kohaletoimetatavate kaupade veol (nt multi- ja intermodaalsed veod).

Nii graafikud kui ka sõiduplaanid võivad olla kas hooajalised või püsivad kogu liini tegutsemise aja (nt aasta) jooksul.

Laevade liikumismarsruutide alusel liigitatakse liine järgmiselt.

- **Ühesuunalised reisid** – laev töötab konkreetsel liinil ainult ühes suunas. Laeva liikumine tagasi lähtesadamasse toimub ballastis.
- **Ringreisid** – liinivedudeks konkreetsel liinil loetakse laeva töö mõlemas suunas.
- **Kombineeritud** – laev töötab konkreetsel liinil ainult ühes suunas, liikumisel tagasi lähtesadamasse töötab laev kas trampvedudel või mõnel muul liinil.

Tööregioonide järgi on liinid:

- **kohalikud** – teostavad sisuliselt nn lähimerevedusid või fiidervedusid;
- **ookeaniliinid** – töötavad suurematel kaugustel ja suuremate lastikoguste veol, sageli koostöös kohalike fiidervedude liinidega.

Laevatüüpide järgi:

- **universaalsete laevade liinid**. Tavaliselt teenindavad selliseid liine konventsionaalsed kuivlasti veoks mõeldud mitmete trümmide ja vahetekkidega laevad. Oma konstruktiivsete näitajate poolest võivad sellised laevad vajadusel võtta peale ka tüüpilisi tramplaevanduse kaupu või isegi töötada teatud aja jooksul ainult trampvedudel;
- **spetsialiseeritud laevastiku liinid**. Sellisteks on konteineriveolaevad, ro-ro-laevad, parvlaevad, lihtriveolaevad jne. Spetsialiseeritud laevatüüpide kasutamine eeldab neile vastavate kaupade stabiilseid voogusid.

10.4.3.5.4. Kaupade broneerimisel kasutatav dokumentatsioon

Lasti liinivedudel ei kasutata laevade prahtimise, vaid kaupade veovõimaluse **broneerimise (*booking*)** mõistet. Põhilisteks kasutatavateks dokumentideks on:

- **tellimuskiri (*Booking Note*)** – selle dokumendiga broneerib kaubasaatja enda kaubale koha liinilaeval;

- **osatšarter (*Slot-Charter*)** – sellise tšarteriga broneerib **kaubasaatja** või ka mõni teine **liin** (mere-otseühenduse või mere-segaühenduse puhul) endale lastiruumides mingi mahu. Reeglina on selleks eraldi lastiruum;
- **kaikiri (*Berth-Note*)** – kasutatakse tavaliselt graafiku alusel töötavatel liinidel liinikaupade ja ükskõik millistel liinidel väikeste partiide „tüüpiliste" trampkaupade veol.

10.4.3.6. Laevanduskonverentsid kui liinilaevanduse koostöövorm

Liiniliikluses on tavaline see, et erinevad laevafirmad teevad omavahel koostööd, mis piirab nendevahelist konkurentsi. Peamised laevafirmade koostöövormid on:
- konverentsid;
- koostranspordi kokkulepped, kartellid;
- ühised turundusfirmad;
- raamkokkulepped.

Lühikestel liinidel põhineb laevafirmade vaheline koostöö tähtajalistel lepingutel, kus määratakse kindlaks tariifid, ajagraafikud, konossementitingimused ja muud praktilised küsimused. Igal laevafirmal on siiski küllaltki suur vabadus teha kliendist sõltuvaid erandeid kokkulepitud tingimustesse. Sellisel juhul räägitakse liinikonverentsidest ehk allianssidest.

Sageli teenindab mingit liinikaubanduse suunda mitte üks, vaid mitu laevandusettevõtet. Kõik need konkureerivad omavahel paremate töötingimuste – lastikogused, paremate veohindadega last, klientuurile ja vedajale soodsam liikumisgraafik – pärast. Kuna nendevaheline konkurentsivõitlus nõuab laevandusettevõtetelt ka suuri täiendavaid kulutusi, püüavad antud suunal töötavad laevandusfirmad, kas kõik või ainult osa neist, konkurentsi miinuspoolte leevendamiseks leida omavahelise koostöö võimalusi. Põhilised rahvusvahelise liinilaevanduse koostöövormid on järgmised.

10.4.3.6.1. Ühisteenindamine (*Joint Service*)

Kujutab endast üht koostöö kõige madalamat vormi. Tavaliselt kooskõlastatakse ainult järgmised küsimused:
- **külastatavate sadamate piirangud** – milliste riikide sadamaid vaadeldakse ühisteenindamise alla kuuluvatena, keeld võtta ühisteenindamise sihtsadamatesse kaupu ühisteenindamises teiste osalejate riikide sadamatest;
- **kasutatavate tariifide tase** – reeglina ei tohi ühisteenindamise liikmed kasutada kokkulepitust madalamaid tariife;
- **allahindluste suurus ja andmise kord** – keelatud on ühisteenindamise kokkuleppes ettenähtutest erinevad allahindlused;
- **lastikogused** – toimub ainult lastikoguste jaotamine, tavaliselt kaaluühikutes. Lasti tulukust ei arvestata, mistõttu säilub küllaltki terav konkurentsivõitlus ühisteenindamise liikmete vahel kõrgemat ariifse lasti eest.

Konkreetses ühisteenindamises osalevate laevafirmade arv on suhteliselt väike – enamikul juhtudel 2–3 ettevõtet. Näiteks varasematel aastatel tegutses liinikaupade veol Lääne-Euroopa sadamatest Lääne-Aafrika sadamatesse ühisteenindamine Uniafrica, milles osalesid Eesti Merelaevandus, Polish Ocean Lines ja Deutsche Seereederei.

Ühisteeninduses osalejad säilitavad õigusliku, majandusliku ja tervikuna töökorraldusliku iseseisvuse.

10.4.3.6.2. Laevanduskonverentsid (*Freight Conferences*)

Laevanduskonverentsid on, nagu ühisteenindaminegi, kindlal geograafilisel suunal liinilaevandusega tegelevate laevandusettevõtete lepinguline ühendus. Ühisteenindamisega võrreldes on siin tegevuse koordineerimise aste kõrgem, tavaliselt toimub töö konverentsi enda välja töötatud tingimuste ja veotariifide alusel. Konverentside asutamise põhieesmärgiks on, nagu

ühisteenindamise puhulgi, ühelt poolt vedude monopoliseerimine mingitel kindlatel veosuundadel (võitlus autsaideritega) ja teiselt poolt laevafirmade omavahelise konkurentsi võimalik minimeerimine.

Säilitades tervikuna oma iseseisvuse, koordineerivad laevanduskonverentsi liikmed järgmisi põhiküsimusi:

- vedude maht või väljumiste arv mingi kalenderperioodi jooksul;
- tariifide tase (sageli ainult lubatud minimaalne), allahindluste suurus ja andmise kord, üldised töökorralduse reeglid;
- teenindatavad sadamad ja sadamate külastuste järjekord.

10.4.3.6.2.1. Liinikonverentsid

Liiniliikluses on praht (last, veos) eelnevalt teada. Liinikonverentsid, laevafirmad või nende esindajad avaldavad tariifid, mis on marsruudil kehtivad teatud eelnevalt kokkulepitud perioodi jooksul. Konverents võib anda prahi tariifist hinnaalandust kas koguse pealt või nn aastast hinnaalandust, et siduda kliente oma tegevusega.

Liinikonverentsid (kasutatakse ka terminit „alliansid") on juba üle 100 aasta vanaks koostöövormiks liiniliikluse alal. Konverentsi püüdluseks on piirata ebatervet konkurentsi ja jagada riske konverentsi kuuluvate laevafirmade vahel. Umbes 60% maailma liiniliiklusest toimub mingi konverentsi raames.

Konverentsid on sageli suletud ehk teisisõnu on kõrvalistel isikutel sinna väga raske sisse pääseda. Suletud konverentsid nõuavad, et uue liikme kiidaks heaks kõik selles varem osalevad liikmed, nt Kaug-Ida konverents.

Konverentsid võtavad vastu kõik soovijad. Sellelaadseteks konverentsideks on Ameerika Ühendriikidesse suunatud liikluse konverentsid, kuna Ühendriikide seadusandlus eeldab vaba konkurentsi. Euroopa ja muu maailma vahelist liiklust teostab umbes 40 liinikonverentsi.

10.4.3.6.2.2. Konverentside tegevuse õiguslik reguleerimine

Konverentside tegevuse reguleerimise kõrgemaks riikidevaheliseks õigusnormiks on Liinikonverentside Käitumiskoodeks, mis võeti vastu 06.04.1974. a. Selle kohaselt on igal rahvusriigil õigus osaleda konverentsiaalsete kaupade veol läbi selle riigi sadamate, k.a õigus olla selliseid vedusid teostavate konverentside liikmeks. Üldtunnustatud on selle tingimus 40–40–20. See tähendab nii lähte- kui ka sihtriigi rahvuslike laevafirmade (mõlema poole) õigust vedada enda laevadega 40% kaupadest, 20% jäetakse kolmandate riikide laevadele.

10.4.3.6.2.3. Konverentsi liikmed

- Konverentsi liikmed jagatakse **täisliikmeteks** ja **assotsieerunud liikmeteks**. Igapäevategevuses nende vahel olulisi erinevusi ei ole, põhiline erinevus seisneb assotsieerunud liikmete õiguste mõningases piiramises konverentsi juhtimisel.
- Laevafirmat, mis töötab konverentsiga samal suunal, kuid ei ole konverentsi liikmeks, nimetatakse **autsaideriks**.

10.4.3.6.2.4. Konkurents

Neid, kes sõidavad väljaspool konverentsi, kutsutakse **autsaideriteks** (*independent lines, non-conference*). Väljaspool konverentsi olevate laevade konkurentsivahendiks on sageli odavam prahiraha, aga nad ei ole võimelised konkureerima teenuste ja liiklustiheduse osas. Konverentside positsioon on muutunud ja nende valitsev positsioon on jäänud väiksemaks. Sellise arengu olulisim põhjus on olnud autsaider – laevakompaniide poolt tulnud konkurents, mille tõttu konverentsid on olnud sunnitud oma poliitikat üle vaatama. Konverentsipoliitikasse on toonud muutusi eelkõige

tulenevalt UNCTADi kood[236], **ELi merenduspoliitikast** ja Ameerika Ühendriikide *Shipping Act*ist. Kaks viimatimainitut on eelkõige vaba konkurentsi seisukohal, esmamainitu eesmärgiks on parandada arenguriikide konkurentsivõimet prahiveoturul.

Autsaiderid jagatakse kahte gruppi:

- **lojaalne autsaider –** töötab konverentsi töö tingimustel ja sisuliselt on sellisel juhul tegemist assotsieerunud liikmega;
- **mittelojaalne autsaider –** ei järgi konverentsi töö tingimusi.

Konverentside struktuur

- Konverentside struktuur on erinev ja sõltub esmajärjekorras konverentside suurusest (liikmesfirmade arv, külastatavate sadamate arv, veomahud jne). Konverentsi liikmete arv võib alata kahest-kolmest ja lõppeda 50–60 laevandusettevõttega.
- Üks ja sama laevafirma võib olla üheaegselt erinevate konverentside liikmeks. Kas firma võib olla ka mitme omavahel konkureeriva konverentsi liikmeks, sõltub igal konkreetsel juhul konverentside põhikirjadest.
- Konverentsi kõrgemaks juhtorganiks on liikmete üldkoosolek.
- Konverentsi igapäevaseks juhtorganiks on reeglina spetsiaalselt valitud aparaat (sekretariaat või sekretär), kuid väikesed konverentsid sageli volitavad selleks mõnda enda liiget.

Konverentsi liikmeks astumine

Konverentsid jagatakse lahtisteks ja kinnisteks. Lahtise konverentsi liikmeks võib astuda ükskõik milline laevandusfirma, mis kohustub täitma konverentsi tingimusi. Kinnise konverentsi uue liikme vastuvõtmise otsustavad igal konkreetsel juhul konverentsi juhtorganid, reeglina üldkoosolek.

Trahvisanktsioonid

- Konverentsi liikmed kannavad konverentsi põhikirjast või juhtorganite varem vastu võetud otsustest tulenevate kohustuste mittetäitmise eest ettenähtud vastutust. Karistuse määrad võivad olla erinevad – alates suulisest laitusest või rahatrahvist ja lõpetades konverentsi liikmetest väljaarvamisega.
- Vaidlused konverentsi liikmete vahel või vaidlused konverentsi liikmete ja juhtorganite vahel lahendatakse põhikirjas sätestatud korras. Tavaliselt on selliseks otsustajaks nn arbitraažikolleegium, mis reeglina valitakse konverentsi liikmete esindajate hulgast.

Töökvootide jagamine

Töökvoote ja sellest tulenevat konverentsi liikmete majandustegevuse tulukust võidakse jagada erineva korra alusel. Tavaliselt on sellisteks:

- **kaubapool (*Cargo Pool*) –** lisaks ühiste tariifimäärade kasutamisele reguleeritakse sadamate külastuste sagedust ja kaubakoguseid. Põhiliselt langeb kokku ühisteenindamise tunnustega;
- **brutoprahipool (*Gross Freight Pool*) –** jagamisele kuulub brutoprahiraha. Võrreldes kaubapooliga on koordineerituse aste siin kõrgem;
- **netoprahipool (*Net Freight Pool*) –** jagamisele kuulub prahiraha, millest on maha arvatud vedaja ekspluatatsioonitegevusega seotud kulud. Sellise netoprahi (sisuliselt brutokasumi) jaotamise võib omakorda jagada kaheks:
  - **tegeliku netoprahi alusel (*Actual Net Freight Pool*) –** maha arvatakse tegelikud kulud disbursmendiarvete alusel;
  - **tingliku netoprahi alusel (*Calculated Net Freight Pool*) –** maha arvatakse keskmised, kalkuleeritud kulud.

Allahindlused *(Rebates)*

Konverentsi liikmete poolt klientuurile antavaid allahindluseid on põhiliselt kaht liiki:

[236] UNITED NATIONS CONFERENCE OF PLENIPOTENTIARIES ON A CODE OF CONDUCT FOR LINER CONFERENCES: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdcode13add.1_en.pdf

- **kontraktsed** (*Contract Rebates*) – selliseid antakse teatud protsendina kaubasaatjale kohe prahiraha tasumisel;
- **lojaalsusallahindlused** (*Loyality Rebate*) **–** need jagunevad omakorda kaheks liigiks:
  - **kohesed** (*Immediate Rebate*) **–** teatud protsent makstud prahirahast tagastatakse kohe peale arvestusperioodi lõppu. Tingimuseks on kogu arvestusperioodi jooksul ainult konverentsi liikmete laevade teenuste kasutamine;
  - **viivitatud** (*Deferred Rebate*) **–** nõudeks allahindluse saamisel arvestusperioodi eest on ainult konverentsi liikmete laevade kasutamine lisaks arvestusperioodile veel mingi täiendava perioodi jooksul.

Vaatamata konverentside rakendatavatele eespool kirjeldatud meetmetele, ei taga need konkurentsivõitluse täielikku vältimist suhetes konverentsi liikmete vahel ega nende suhetes autsaideritega.

Konverentsi liikmete vahelistes suhetes püüavad liikmed leida võimalusi kehtivate kvootide ümberjagamiseks või rakendavad konfidentsiaalseid mittelubatud allahindlusi. Tulemusena võivad üksikud liikmed väljuda konverentsist kas vabatahtlikult, edaspidi tegutsedes autsaiderina või üldse sellelt töösuunalt ära minnes.

Autsaiderid võivad sõltuvalt nende ettevõtete suurusest ja sellest tulenevast majanduslikust võimekusest olla nende soovi korral kas vastu võetud konverentsi liikmeteks (tugevad autsaiderid) või olla sunnitud sellelt töösuunalt üldse lahkuma.

10.4.3.7. Laevade kinnitamine liinidele ja suundadele

10.4.3.7.1. Üldised põhimõtted

Laevade töö ja laevaliikluse korraldamisel tuleb laevaomanikul/operaatoril kokku puutuda kaht põhilist liiki probleemidega.

- **Laevandusfirmal on olemas laevastik, millele tuleb leida optimaalsed töövormid ja -suunad**. Sellisel juhul lähtutakse olemasolevatest laevadest, vaatamata sellele, kuivõrd hästi need vastavad neile esitatavatele tehnilistele, tehnoloogilistele, töökorralduslikele (ekspluatatsioonilistele), majanduslikele ja kommertsekspluatatsioonilistele nõuetele. Kuigi tegelikult püüab laevaomanik saavutada maksimaalselt häid majandustulemusi kompleksse tegevuse tulemusena, vaadeldakse käesolevas teemas detailsemalt ainult laevaliikluse kui sellise korraldamist.
- **Laevandusfirmal on võetud kohustused, mille täitmise tagamiseks on vajalik laevastik**. Reeglina omab selline probleem ajutist iseloomu. Näiteks mingil liinil või suunal töötavad laevad võivad olla, võrreldes kavandatud aegadega, ekspluatatsioonist välja viidud pikemaks ajaks (ettenägematu remont jne). Seetõttu ei ole laevandusfirmal võimalik katta võetud kommertskohustusi olemasoleva tonnaažiga, vaid vajalik on leida täiendav veovõime. Seda tehakse kas täiendavate laevade prahtimise või olemasolevate osalise asendamisega sobivamatega.

Optimaalse laevatüübi valikul vedudeks olemasolevate laevade hulgast määratakse tööks teatud lasti veoks suunal või tervikuna liinil mingi laevatüüp (laev) firmale kuuluvate laevade hulgast.

Uute laevade tehniliseksploatatsiooniliste näitajate määramisel põhjendatakse, miks olemasolevad laevad ei vasta piisavalt neile esitatavatele nõuetele ja miks on vajalik soetada (ehitada, osta, prahtida) uued laevad. Selline tegevus on tegelikult vajalik ka eelmises punktis näidatud soetamisvormide puhul (prahtimine või rent).

10.4.3.7.2. Valiku kriteeriumid

Eespool kirjeldatust on näha, et valiku kriteeriumid on mõlemal juhul analoogilised ja seisnevad põhiliselt järgmiste tegevuste etappide läbiviimises.

- **Lasti- ja reisijatevoogude olemasolu –** just nende potentsiaalsed mahud ja nomenklatuur on vedude korraldamise üldse ning laevade töökorralduse (laevaliikluse) teostamise aluseks. Selliste voogude analüüsi võib vaadelda kui **valiku esimest etappi.**
- **Looduslik-navigatsioonilised piirangud töötamise regioonis –** sügavused sadamates ja nende juurdepääsuteedel, jääolud, lainetuse režiim jne. Laevad peavad oma mõõtmetes, jääklassilt ja lubatud sõidurajoonilt vastama nendele tingimustele. Sadamate osas tuleb võtta arvesse mitte ainult sadamate endi piiranguid, vaid ka sadamate juurdesõiduteedel (väinad, kanalid, lüüsid). Sellistega arvestamine kujutab endast **valiku teist etappi.**
- **Lastiveo reeglite esitatavad tehnilised nõuded –** vertikaalseks või horisontaalseks lastimiseks, ventilatsioonisüsteemide olemasolu ja liik, lastiruumide ja luukide arv ning konstruktsioon, külmutusruumide olemasolu ja külmutusseadmete tehnilised võimalused, tõsteseadmete olemasolu jne. Nende nõuete täitmise võimaluste analüüsi võib lugeda **valiku kolmandaks etapiks.**
- **Majandus-ekspluatatsioonilised põhjendused** – optimaalne laevatüüp valitakse, lähtudes lisaks eelmistes punktides näidatule, laeva ekspluatatsiooniliste ja majandusnäitajate alusel. Sellisteks on näiteks laeva (tonnaaži – laevade grupi) veovõime, tulude (kasumi) laekumise intensiivsus, investeeringute tasuvus, vedude omahind jne. Sõltuvalt konkreetsest situatsioonist konkreetsel liinil või veosuunal valitakse kõige olulisemad kriteeriumid ja määratakse nende järjestus. Näiteks piiratud tonnaaži ja riiklike dotatsioonide olemasolul võib kabotaažvedudel parvlaevadega määravaks olla veovõime reisijate ja lasti veol. Vaba konkurentsi tingimustes töötavatel kaubaveoliinidel või -suundadel on reeglina määravaks kasumi laekumise intensiivsus. Neid tegevusi võib lugeda **valiku neljandaks etapiks**.
- **Otsuste vastuvõtmise kompleksus** – valiku jagamine iseseisvateks ülaltoodud etappideks omab mõningal määral tinglikku iseloomu ja tegelikult on kõik etapid vähemalt osaliselt omavahel tihedalt seotud. Seetõttu toimub laevade valik liinidele ja suundadele sageli mitmes järkjärgulises lähenemises detailsuse poole.

10.4.3.8. Liiniliikluse praktika

Veoteenuse vajajad võtavad ühendust kas otse laevafirmaga või selle agendiga (*agents, liner agens, booking agents*) ja reserveerivad vajaliku lastipinna soovitud ajaks. Selle kohta koostab veofirma vastava dokumendi (*booking note*) ja kaubasaatja toimetab kasutatavate laevaveotingimuste kohaselt kauba laadimissadamasse.

Kauba loovutamise järel veofirma valdusesse saab kaubasaatja toimunud üleandmisfakti kinnituseks kviitungi, nt tüürimehekviitungi (*mate's receipt*) või kaubakviitungi (*good's receipt*), mille vastu laevaveofirma või selle esindaja annab kaubasaatjale tegeliku veokirja või lastikirja-konossemendi (*liner waybill* või *bill of lading, b/l*).

Liinilaevade terviklast moodustub mitmetest osadest, mille suurus võib vahelduda mõnest kilost tuhandete tonnideni. Kaubasaatjate hulk on suur, tihti mitusada ühe laeva kohta. Seetõttu on ka käsitletavate andmete hulk väga mahukas ja nende töötlemine nõuab keerukaid andmetöötlussüsteeme, millega tehakse kõik olulised dokumendid, nagu laadimisnimekirjad (*loading lists*), veoarved, samuti lastipaigutusjoonised (*cargo plan*) jne.

10.4.3.9. Laevaliikluse korraldamise meetodid ja dokumentatsioon

Laevaliikluse korraldamisel on mõlemal laevade töökorralduse põhivormil – tramp- ja liinilaevandusel nii ühiseid jooni kui ka erinevusi.

- **Ühiseks jooneks** on laeva reisi pikkuse ajaline määramine, mida algetapil teostatakse mõlema töökorralduse vormi jaoks ühtsete põhimõtete alusel – reisi pikkus miilides, laeva tehniline kiirus, lastimise-lossimise tehnilised normid jne.
- **Erinevusteks on** see, et **trampvedude korral** leiavad teostatud arvutused suhteliselt täpset (kuigi mitte otseselt) kajastamist prahilepingus – tšarteris. **Liinivedude korral**, eriti kui laevaliiklus on korraldatud sõiduplaani alusel, kohaldatakse saadud arvutustulemusi kindla,

näiteks iganädalase sõiduplaani jaoks. Üksikutel juhtudel võidakse ka trampvedudel, näiteks järjestikuste reisidega rakendada sadamatasude ja kütusekulu kokkuhoiuks küllaltki täpset sõiduplaani.

- **Trampvedudes** on põhiliseks ja reeglina ainsaks kasutatavaks dokumendiks **tšarter**, mis määrab vähem või rohkem täpselt ka reisi ajalise pikkuse ja sadamate külastamise järjekorra.
- **Liinivedudes** määratakse laevade liiklemise ajaline kord ja geograafiline rotatsioon kas **graafiku või sõiduplaaniga**. Oma vormilt võivad nimetatud dokumendid olla suures osas analoogilised. Graafikutes võivad sisalduda veel viited lubatud kõrvalekaldumistele lähtesadamatest väljumise aegadest, sihtsadamatesse saabumise ajad jäävad aga üldse kindlaks määramata. Sõiduplaanid ja graafikud võivad mõningatel juhtudel sisaldada veel veotariife ja selliste kasutamise tingimusi.
- **Abistavate graafiliste materjalidena** kasutatakse laevade liiklemise näitlikkuse ja ka sadamate koormatuse kajastamiseks kaubavoogude korrespondentstabeleid, nende alusel koostatud kaubavoogude tiheduse graafikuid ja horisontaal- või kaldgraafikuid.
- **Kaubavoogude korrespondentstabel** näitab, millistest sadamatest millistesse ja millistes kogustes on vajalik kaupu vedada. Vaata näidet tabelis 10.4.1.

Tabel 10.4.1. Kaubavoogude korrespondentstabel

Lähtesadam	**Sihtsadam**				**Kokku saadetud**
	A	**B**	**C**	**D**	
A	–	5	10	25	40
B	5	–	15	10	30
C	15	20	–	25	60
D	–	15	25	–	40
Kokku saabus	20	40	50	60	170

- **Kaubavoogude tiheduse graafik** näitab, võrreldes kaubavoogude korrespondentstabeliga, nõutavate vedude mahtusid tunduvalt näitlikumalt.
- **Horisontaalgraafik** võimaldab saada ülevaadet erinevate laevade tegevustest (lastimine – merereis – lossimine, abioperatsioonid) igal kindlal hetkel, kuid see ei näita piisavalt selgelt lähte- ja sihtsadamate või nende spetsialiseeritud terminalide (kaide) koormatust.
- **Kaldgraafik** näitab nii laevade asumist lastimis-lossimissadamates, erinevaid operatsioone ja nende liiklemist sadamate vahel kui ka sadamate koormatust laevadega. Viimane on oluline, vältimaks laevade kogunemist sadamatesse piiratud läbilaskevõimsuste korral.

Kas ja millist tabelit või graafikut on otstarbekas kasutada, otsustab laevaomanik igal konkreetsel juhul ja see sõltub vedude iseloomust, reisis külastatavate sadamate arvust, laevade arvust ja nende jagunemisest erinevate tüüpide vahel jne.

10.4.4. Mereveolepingust üldiselt

10.4.4.1. Sissejuhatuseks reeglitest ja arengust

Mereveolepingut reguleerivate õigusaktide arendamine viimase saja aasta jooksul on läbi käinud mitmeid etappe ja seoses rahvusvahelise kaubanduse arenguga on püütud uute regulatsioonidega täiustada mitmel korral, kuid mitte väga edukalt.

Eelmise sajandi esimene tagajärjekas ettevõtmine oli 25. augustil 1924. a Brüsselis vastu võetud rahvusvaheline konventsioon mõnede konossementi puudutavate reeglite ühtlustamise kohta (***The International Convention on Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading***[237]). Jõustus 2. juunil 1931. Eesti Vabariigi valitsus oli Haagi reeglite väljatöötamisel kaasatud ja allkirjastas konventsiooni, kuid konventsioon jäi Riigikogus ratifitseerimata. Seetõttu ei ole Eesti Vabariik juriidiliselt konventsiooni osaline.

[237] Haagi reeglite terviktekst: http://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-04/hague-rules.xml

Selle konventsiooni eesmärgiks oli limiteerida vedaja vastutust ja standardiseerida teda vastutusest vabastavaid klausleid, mida aegade jooksul vedajad tavaõigusena olid konossementidesse sisse kirjutanud. Nimetatud konventsiooni eelnõu oli kooskõlastatud Haagis, seetõttu kutsutakse seda Haagi reegliteks. Neid reegleid täiendati 1968. a Brüsseli protokolliga. Täiendamise tingisid konteinerite kasutuselevõtmisest tulenenud probleemid. Protokolli eelnõu oli 1963. a välja töötanud rahvusvaheline kaubandusliku meresõidu õiguse arendamise eest seisev valitsusteväline organisatsioon CMI[238] (*Comité Maritime International* – pr k) oma konverentsil Stockholmis ning see kirjutati alla Gotlandi saarel Visbys[239], misjärel hakati protokolliga täiendatud reegleid kutsuma **Haagi-Visby reegliteks**. Omakorda täiendati neid reegleid 1979. a protokolliga, mis vahetas reeglites sätestatud vedaja vastutuse ülemise piirmäära arvutamise ühikud[240] kaasaegse IMFi arveldusühiku – erinõudeõiguse ühiku ehk SDRi (*special drawing rights*) vastu välja.

Haagi-Visby reeglid eelistavad veolepingus vedaja huve ja on seega vedajakesksed. Juhul, kui vedaja oli täitnud oma põhilise kohustuse ehk näidanud üles nõutavat hoolsust ja andnud veo alguseks meresõidukõlbliku ja kaubaveoks sobiliku, vajalikult mehitatud ja varustatud laeva, siis reisi ajal juhtunu osas ta reeglina kahju tekitamisest kaubale või selle kaotamise eest vastutust ei kanna. Eksisteerib terve ulatuslik loend vedajat vastutusest vabastavaid asjaolusid, nende hulgas ka vabastamine kahju eest, mis oli põhjustatud kapteni, meeskonnaliikme või lootsi teo või tegevusetuse tulemusena laeva juhtimisel. (The Hague-Visby Rules, 1968)

Haagi-Visby reegleid kritiseerisid aastaid kaubaomanikud (kaubasaatja või kaubasaaja), kes pidasid lastiveolepingu põhilisi sätteid, eriti vedajat vastutusest vabastavaid asjaolusid vedajat õigustamatult soosivateks. Seetõttu alustati vajaliku kampaaniaga ning ÜRO Rahvusvahelise Kaubandusõiguse Komisjoni UNCITRAL[241] egiidi all töötati välja ja sõlmiti 31. märtsil 1978. a konverentsil Hamburgis **ÜRO konventsioon kaupade mereveo kohta. (*The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*[242])**, mis jõustus 1. novembril 1992. a, s.o pärast nõutud 20. ratifitseerimiskirja laekumist depositaarile (tänaseks 34 ratifitseerinut). Seda konventsiooni hakati kutsuma Hamburgi reegliteks. **Hamburgi reeglid** kehtestavad vedaja vastutuse presumptsiooni hooletuse korral ühes vastupidise tõendamiskoormisega[243]. Vedaja loetakse süüdi olevaks ning vastutavaks kahju tekitamise eest mitte ainult lasti puudujäägi, vigastamise või riknemise eest, vaid ka hilise kohaletoimetamise korral, v.a siis, kui ta suudab tõendada, et tema või ta agent (sadamas), kelle kontrolli all oli last, on teinud kahju vältimiseks kõik mõistlikkuse piires nõutava. Vedajal lasub täiendav risk veel seetõttu, et ta hakkab vastutama kauba sadamas viibimise ajal, millal kaup pole reaalselt tema või vedaja agentide kontrolli all. (The Hamburg Rules, 1978)

Intermodaalsete vedude, sh konteinervedude jätkuv kasv viis selleni, et rahvusvahelisele kaubandusele tavalisest sadamast sadamani teenusest osutus vajalikumaks uksest ukseni teenus, kus tootja või müüja laost veetakse konteiner ostja lattu ning peale meretranspordi kasutatakse veel mitmeid teisi transpordiliike. Selliste vedude korral on oluline tunda konteinervedude võimalusi ja konteinerite tüüpe, nende kandevõimet ja kasutamise tingimusi. Konteinereid valmistatakse väga erinevaid mudeleid ja nad on mõeldud erinevate veoste vedamiseks. Standardsed ISO-konteinerid on tavapraktikas 20, 40 ja 45 jala pikkused (harvem 10 ja 30 jala pikkused) ja 8 jala laiused ning 8 jala ja 6 tolli või 9 jala ja 6 tolli kõrgused veoühikud. Viimaseid on nimetatud suuremahulisteks (*high cube container*). Konteinerite maksimaalne brutokaal sõltub valitud konteineri tüübist, kuid

---

[238] Täpsemalt organisatsioonist: http://www.comitemaritime.org/

[239] Visby reeglite protokoll. *Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of August 1924*: http://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-04/visby-rules.xml

[240] Haagi reeglites oli vastutuse piiri kirjeldamise ühikuks Inglise nael, Haagi-Visby reeglites Pointcar Poincaré'i kuldfrank.

[241] Komisjoni koduleht: http://www.uncitral.org/

[242] Hamburgi reeglite terviktekst: http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_e.pdf

[243] Toomas Suiste. Rotterdami Reeglite võrdlus Haagi-Visby ja Hamburgi Reeglitega. Tallinna Tehnikakõrgkool. Avatud Kõrgkool. Lõputöö, 2011.

jääb tavaliselt vahemikku 24 t (20-jalasel konteineril) kuni 30,5 t (40- ja 45-jalasel konteineril). Veoühiku tüübi valiku määravad veose omadused ja iseärasused.

Taolised intermodaalsed veod on keerulised ning eriti vaidluste ja kahjunõuete menetlemine komplitseeritud, kuna eri liiki transpordivahendite puhul kehtivad erinevad reeglid, vedajate vastutuse piirmäärad on kordades erinevad, mistõttu palju energiat ja kulutusi tekib ainuüksi kahju tekkimise hetke kindlaksmääramisest. Toimivad nn segmenteeritud transpordiahelad, kus vastutus on hajuv. Esimene katse ühtsete reeglite kehtestamiseks sellistel vedudel oli Genfis 24. mail 1980. a sõlmitud ÜRO-konventsioon kaupade multimodaalsete vedude kohta[244], mis ei ole siiani jõustunud osalisriikide ebapiisava arvu tõttu ning on alust arvata, et see ei jõustu kunagi[245]. CMI algatusel ja 6aastase töö järel (1996–2001) võttis ühetaoliste reeglite koostamise lõpuleviimise ülesande endale UNCITRAL ja aastatel 2002–2008 saadi hakkama eelnõuga **„Konventsioon lepingutest kaupade rahvusvaheliseks veoks täies ulatuses või osaliselt meritsi"** (***Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea***[246]). Seda rahvusvahelise kaubanduse kaasaegsetele nõuetele vastava konventsiooni eelnõud aktsepteeris ÜRO Peaassamblee oma 63. istungjärgul New Yorgis 11. detsembril 2008. a ning see allkirjastati Rotterdamis 23. septembril 2009. a, kusjuures uut konventsiooni hakati nimetama **Rotterdami reegliteks**. (The Rotterdam Rules, 2008)

Eesti jaoks on oluline teada ka Põhjamaade koostöö tulemusena Põhjamaades (Soomes, Norras, Rootsis ja Taanis) 01.10.1994. a jõustunud mereseadus. Eestis reguleerib meritsi kaubaveo lepinguid kaubandusliku meresõidu seadus[247]. Eesti Vabariik ei ole ühegi mereveolepinguid käsitleva konventsiooniga tänaseni ühinenud, kuigi vastutuse osas jälgib kaubandusliku meresõidu seaduse kohaselt Haagi-Visby Reegleid.

10.4.4.2. Praht ja prahiraha (last ja veoraha)

Prahid on üldjuhul klassifitseeritud kauba väärtuse alusel. Mida kallim on kaup, seda kõrgem on ühiku prahiraha.

- **Maksustamise aluseks on kas maht või kaal**, sõltuvalt sellest, kumb annab suurema prahiraha. Juhul, kui kaubatonn vajab suuremat ruumi kui u 40 kuupjalga [-j^3] või 1–1,2 m³, maksustatakse prahti mahtuvuse järgi.
- Ro-ro-laevadel (praamidel) põhineb veotasu reeglina kasutatud ruumi pikkusel –„**liinimeeter**" (*loading* m – ldm) või kasutatud pindala **(ruutmeeter**/ruutjalg) järgi.
- Mõnikord võib hinnalise kauba prahiraha määramise aluseks olla *ad valorem*-põhimõte ehk teatud protsent kauba väärtusest. Väiksekoguselise prahi veokulu määramise aluseks võib olla miinimumtasu.
- **Ühiku hinnakujunduses/tariifis** on maksustamise aluseks suurusühik (nt konteiner, veok, seadmed, masinad jne).
- Spetsiifilistel toodetel nagu **ohtlikud ained**, on **IMDG-koodi** alusel kehtestatud omad veorahad, selleks lisatakse kauba liigist tulenev eritariif.
- **Temperatuuritundlikele**, sõltuvalt külma- ja soojatemperatuuride (nagu sügavkülmutatud tooted, toiduained, juurviljad, puuviljad jne) jälgimist nõudvatele kaupadele kehtestatakse eritariif.
- Erilisa on määratud ka raskesti käsitletavatele pakkidele, rasketele lastidele (*heavy lifts*), väga pikkadele või väga laiadele („ülegabariitsetele") kaubaühikutele (-pakkidele).
- **Konteinervedude** prahiraha määramise aluseid käsitletakse konteinervedude peatükis.

---

[244] United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (Geneva, 24 May 1980): http://www.jus.uio.no/lm/un.multimodal.transport.1980/portrait.pdf

[245] Cheong Yun Wan, Thomas Sim Multimodal Transport. The Singapore Logistics Association 2006.

[246] Rotterdami reeglite terviktekst: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html

[247] Kaubandusliku meresõidu seadus. Vastu võetud 05.06.2002. a seadusega (RT I 2002, 55, 345), jõustunud 01.10.2002: https://www.riigiteataja.ee/akt/176309?leiaKehtiv

- Muudeks lisamaksudeks on sadama lisamaksud sadamates (*range additional, outport additional*), kus on kõrge kulutase, nn ummikulisa selleks puhuks, kui laev peab laevade rohkuse tõttu viibima sadamas või lossimise ootel üle kokkulepitud aja; sõjaohu lisa, sesoonsuse lisa, mis võib olla suurem prahiraha talveperioodil jne.
- Kütuse hinnamuutuseid **BAF** (***Bunker Adjustment Factor***) või **FAF** (***Fuel Adjustment Factor***) kasutatakse USA lepingutes.
- Valuutakursside muutused **CAF (*Currency Adjustment Factor*).** Need hinnalisad/allahindlused tulenevad sellest, et praht on seotud teatud hetkel kokkulepitud kulude põhitasemega.

Prahi tariifid garanteerivad laevafirmadele ühtlase tulemi ja liiniliikluse konjunktuuri võib näha vaid kaubakogustes.

10.4.4.3. Merevedude lepingute terminoloogia ja lepingute üldised põhimõtted ja lepingutüübid

Merekaubavedusid võib jagada segakauba (pakendatud kaubad) (*General cargo*) veoks ja prahtimiseks ehk tšarterveoks (*Charter Party*). Segakauba vedu jaguneb omakorda liinivedudeks, tramp- ehk juhuvedudeks ja lepingulisteks vedudeks. Olenevalt sellest on tegemist ka eritüüpi lepingutega:

- **liiniveo lepingud;**
- **trampvedude leping (ehk juhuveod).**

Prahilepingus ehk tšarterlepingus (veolepingus), ***Charter Party*, C/P**, on keskseks teguriks laevaruum. Klient, lasti andja rendib kogu laeva või osa sellest. Prahilepingu koostab üldjuhul laevamaakler (*brocker*) prahtija – veose saatja ja laevakompanii vahel. Prahtimisleping on väga detailne leping, mis koostatakse blanketil, millele on juba eelnevalt antud küllaltki suurel hulgal konstantseid tingimusi. Püsivaid tingimusi täiendatakse **lisatingimustega (*rider clause*)**. Kuna prahilepingus märgitud vastutus kauba eest on üldjuhul erinev kui konossemendis märgitud vastutus kauba eest, liidetakse prahilepinguga ***paramount*-klausel**, mille kohaselt prahilepingu klauslid muutuvad konossemendi osaks. Prahilepingus lepitakse kokku veose vedamiseks vajaliku aluse (laeva) osas (vanus, klass, lastiruumi maht), millised on veetavad kaubad ehk last, peale- ja mahalaadimise kulutuste jagunemine, peale- ja mahalaadimine sadamates, pealelaadimise aeg (*laydays*), pealelaadimiseks kuluv aeg; prahiraha maksmise alused ja muudes küsimused, nagu nt jäätakistused, streik, sõjaoht jms.

Reisi – (marsruudi) prahileping

Selline leping tähendab, et laeva omanik kohustub vedama kokkulepitud koguse teatud tüüpi kaupa ühest sihtkohast teise. Hüvitis ehk prahiraha saadakse iga reisi eest. Marsruudi prahtimise korral vastutab laevakompanii päevaste ja teekonnal tehtavate kulutuste eest. Kaubakulude osas lepitakse kokku eraldi. Prahivedaja vastutab selle eest, et kaupa on prahilepingus mainitud koguses. Juhul, kui kaupa on vähem, on prahivedaja kohustatud kompenseerima laevafirmale nn surnud raha, *dead freight*. Juhul, kui kaupa ei ole üldse, räägitakse *faut freight*ist. Kompensatsioon arvutatakse sel moel, et kaotatud prahituludest lahutatakse kulutused. Peale- ja mahalaadimise ajad on prahilepingus kokku lepitud. Juhul, kui aega kulub enam, on prahivedaja kohustatud maksma laevafirmale kompensatsiooni, *demurrage*. Juhul, kui saadakse hakkama varem, kui lepingus määratud miinimumajaga, maksab firma prahivedajale kiire reageerimise raha – *despatch*.

Prahiraha makstakse kas ühiku alusel USD/tonn või tervikprahina (*lump sum*). Laevafirma on raha välja teeninud alles siis, kui kaup on kohale toimetatud. Laevafirmal on piiratud vastutus kauba eest.

Tähtajalise prahtimise leping (*time charter*)

Sellise lepingu korral on laeva omanik kohustatud teatud aja jooksul reisi teostama. Prahiraha suurust makstakse vastavalt sellele ajale, mil laev on prahiandja käsutuses. Koguselise lepingu korral on tegemist raamlepinguga, see puudutab suuri kaubakoguseid teatud ajalisel perioodil, näiteks sõlmitakse leping kogu aastase toodangu vedamiseks. Tähtajaline prahtimine kujutab endast laeva rentimist. Prahtija korraldab laeva kaubanduslikku tegevust, laevaomaniku roll piirdub

tehnilise ekspluatatsiooni ja meeskonna palkamisega. Prahtija maksab palga- ja kaubakulud, omaniku maksta jäävad igapäevased ja kapitalikulud. Tähtajalise prahtimise juures ei ole määratud prahtija ja laevafirma suhet kaubakahjude küsimuses ja seetõttu tuleb selles osas alati eraldi kokkuleppele jõuda prahtimislepingus.

*10.4.4.4. Lepingulised veod, ka generaalleping (*General Contract*)*

Lepinguliste vedude puhul on lasti andjal nii suured kaubakogused, et kogu aluse rentimine teatud liikluseks on majanduslikult tasuv. Lepinguline liiklus erineb liiniliiklusest selle poolest, et liiklus ei ole avatud muudele kui lepingu sõlminud lasti andjale või kauba saatjale (prahtijale). Tähtajalisest liiklusest erineb lepinguline liiklus selle poolest, et transporditaval **kaubakogusel on keskne roll**, tähtajalises liikluses on keskne roll alusel. Maailmas veetakse lepinguliste prahtidena nt naftasaadusi, sütt, autosid, maake, metsatööstuse toodangut jne. Lepingulises liikluses kasutatakse alust väga efektiivselt ühes suunas ja tagasisõidu prahte üldjuhul ei otsitagi.

Lastimise ja lossimise ajad on prahilepingus kokku lepitud. Juhul, kui aega kulub enam, on prahtija kohustatud maksma **laevafirmale kompensatsiooni**, ***demurrage***. Juhul, kui saadakse hakkama varem kui lepingus määratud miinimumaeg, maksab firma prahtijale **kiire reageerimise raha – *despatch***.

Prahiraha makstakse kas ühiku alusel USD/tonn või tervikprahina (*lump sum*). Laevafirma on raha välja teeninud alles siis, kui kaup on kohale toimetatud. Laevafirma vastutus kauba eest on piiratud.

10.4.5. Mereveo leping

Veolepingu seadusandlikuks baasiks on mõni eeltoodud rahvusvaheline konventsioon või riigi/regiooni seadusandlik akt. Lepingutingimused on kokkuvõtlikult kajastatud konossemendi klauslileheküljel. **Klauslilehekülg** on konossemendi lehekülg, kus on kirjeldatud peamine osa vedu puudutavatest tingimustest, vastutuseklauslitest ja muudest andmetest ning tingimustest. Selle väikese kirjaga trükitud teksti sisu on erinevatel konossemenditüüpidel erinev, sõltudes suuresti liinist, kohalikest oludest, kaubandusviisidest ja kehtivatest seadustest. Paljud laevakompaniid on üle läinud praktikale, kus klauslilehekülg on trükitud eraldi veo põhitingimuste blanketina: *Standard Conditions of Carriage*, mida kompanii ja agendid jagavad prahtijatele nende palvel ning oma uutele prahtijatele (kauba saatjatele) nõutavalt koos esimese saadetisega. Kuna liinikonossemendi sisu on sõltuv konossemendi erisustest, on veose saatjal alati põhjust uurida selle mõlema lehekülje sisu, vältimaks võimalikke ebameeldivaid üllatusi. Sellele juhib tähelepanu **tootekirjelduslehekülje** tekst, kus on tavaliselt trükitud järgmine tekst: „**Prahtija aktsepteerib kirjeldatud veotingimused enda, vastuvõtja ja/või kaupade omaniku või omandiõiguse valdaja nimel…**". Prahtija kinnitab selle märkuse oma allkirjaga.
Tootekirjelduslehekülg on konossemendi see pool, kus kirjeldatakse saadetist puudutavaid andmeid. Tänu rahvusvahelisele standardiseerimisele[248] on tooteseletusleheküljed erinevates liinikonossementides samalaadsed (konossement – *Bill of Lading* blankett vastavalt standardile UN *Layout key*[249]). Kuigi sisu võib erineda, on sama sisu puudutavad andmed erinevate konossemenditüüpide blankettidel püütud paigutada samasse kohta.

Veolepingu osapooled

- Saadetise (lasti) andja on isik, kes sõlmib kauba merevedu puudutava lepingu kaubavedajaga.
- Kaubavedaja on isik, kes sõlmib saadetise andjaga lepingu kauba mereveost.
- Prahtija on isik, kes annab kauba vedamiseks.

[248] United Nations Layout Key for Trade Documents:
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec01/rec01_ecetrd137.pdf või
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec01/rec01_ecetr270.pdf
[249] United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT) UNITED NATIONS LAYOUT KEY FOR TRADE DOCUMENTS:
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec01/rec01_ecetr270.pdf

- Vastuvõtja on isik, kes on nimetatud vastuvõtjaks veodokumendis või muul viisil ning kes näitab, et ta on õigustatud kaupa vastu võtma, nt esitades konossemendi originaali.

Seadusandlikud regulatsioonid, mis reguleerivad mereveolepinguid ja lepingu dokumente on kirjeldatud eespool, kuid lisaks nendele tuleb arvestada veel järgmiste reeglitega.

- (Eesti Vabariigi) kaubandusliku meresõidu seadus[250].
- Regionaalsed seadusandlikud aktid [nt COGSA reeglid[251], *Carriage of Goods by Sea Act Enacted* 1936 (COGSA)].
- ÜRO Kaubanduse ja Arengukonverentsi ja Rahvusvahelise Kaubanduskoja Reeglid Multimodaalse Transpordi dokumentidele. (UNCTAD/ICC *Rules for Multimodal Transport Documents*)[252].
- Ka võlaõigusseaduse[253] **lastikirja** mõiste (§-id 806–808) kirjeldab seda.

10.4.5.1. Vedaja vastutus

Lastivedaja (prahivedaja) on kohustatud hüvitama kauba kadumise, kahjustumise või viivisest tingitud kahju, mis on tekkinud siis, kui kaup on olnud tema hoole all kas laeval või maal juhul, kui ta ei tõenda, et ta ise ega keegi teine tema vastutuse all töötav ei ole tegutsenud vääralt või oma hoolimatusega põhjustanud kahju tekkimist. Kaubavedaja ei pea kahju kompenseerima, kui ta tõendab, et kahju on tekkinud järgmistel põhjustel:

- navigatsiooniviga;
- tulekahju;
- meresõidule iseloomuliku ohu või õnnetuse tõttu;
- loodusjõu, sõja või mereröövlite tegevuse tulemusena;
- vääramatu jõu tagajärjel;
- mitteküllaldase pakendamise või kauba erilise kvaliteedi tõttu.

Kaubavedaja vastutus on **Eesti kaubandusliku meresõidu seaduse ja vastavalt ka Haagi-Visby Reeglite kohaselt** kadumise, kahjustumise või viivituse tõttu maksimaalselt **SDR 667 kaubaühiku** (paki) kohta või **SDR 2 ühe kaubakilo kogukaalu kohta**.

Olenevalt sellest, millisele seadusandlikule regulatsioonile on leping allutatud, on vedaja vastutuse ulatus ja piirväärtused erinevad. Ulatuse all mõeldakse vastuvõtu konossemendi puhul vedaja vastutuse kirjeldamist. Vedaja vastutuse piirväärtus on tabelis 10.4.2.

Tabel 10.4.2. Merevedaja kaubalise vastutuse piirid

Jrk	Õigusakt	Vastutuse piirmäär saadetise brutokg kohta	Vastutuse piirmäär saadetise kohta
1.	(Eesti Vabariigi) kaubandusliku meresõidu seadus	2 SDR	666,67 SDR
2.	Haagi-Visby Reeglid	2 SDR	666,67 SDR
3.	Hamburgi Reeglid	2,5 SDR	835 SDR
4.	Rotterdami Reeglid	3 SDR	875 SDR
5.	COGSA Reeglid	–	500 USD

Tabelis 10.4.2 kirjeldatud vedaja vastutuse erinevused on üheks indikatsiooniks mereveolepingu puhul veosekindlustuse otsuse tegemisel.

[250] Terviktekst: https://www.riigiteataja.ee/akt/176309?leiaKehtiv Vastu võetud 05.06.2002. a seadusega (RT I 2002, 55, 345), jõustunud 01.10.2002.
[251] Ingliskeelne terviktekst: http://www.cargolaw.com/cogsa.html
[252] Ingliskeelne terviktekst: UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf
[253] https://www.riigiteataja.ee/akt/111032016002?leiaKehtiv.

Lasti omanik võib valida selle viisi, mis tema aspektist vaadelduna viib soodsama lõpptulemuse saavutamiseni. Praktikas on olnud raske määratleda, mida peetakse kaubapakiks. Kaubapakiks on peetud ka autot, vedurit, tsemendikotti, õunakasti jne. Kui konossemendi järgi koosneb kaup ühest konteinerist, milles on 500 pakki tükikaupa, on kirjeldatud ühikuid 1 + 500. Juhul, kui konossemendis teatatakse lastiks üks konteiner, mis sisaldab tükikaupa, on olemas vaid üks kirjeldatud ühik.

Kahju hüvitamise arvestamise lähtekohaks on kauba väärtus lossimissadamas. See tähendab seda, et teatud tehingukasum peaks sisalduma hüvitises. Juhul, kui lasti omaniku kahju jääb allapoole maksimaalset hüvitise määra, ei ole hüvitis suurem kui kahju.

Kaubavedaja kahju hüvitamise kohustust puudutavad reeglid on erinevad sõltuvalt kahjuolukorrast.

1. Kui kaup saab kahjustada siis, kui ta on kaubavedaja hoole all, võib kaubavedaja olla **vastutav kaubakahju tekitamise eest**.
2. Kaubavedaja peab oma ülesande täitma nii, et kaup võidakse vastuvõtjale üle anda kokkulepitud ajal või kui eraldi ei ole ajas kokku lepitud, siis piisava aja möödudes transpordi algusest. Juhul, kui nii ei toimu, võib kaubavedaja olla **vastutav viivitusest põhjustatud kahju eest**.
3. Vastutus võib tekkida ka sellel põhjusel, et kaubavedaja ei ole tutvunud vastuvõetud kaubaga ega teinud konossementi sellekohaseid märkmeid. Ta vastutab konossemendi andmete eest ehk tal on **vastutus esitatud andmete õigsuse eest**.
4. Kaubavedaja võib olla ka kohustatud hüvitama kahju seetõttu, et ta annab kauba üle valele vastuvõtjale. Tal on kauba suhtes ka **üleandmise vastutus**.

Kaubavedaja heaperemehelik vastutus. Kaubavedaja ei ole sageli isiklikult kaupu vedav isik, vaid kasutab selleks oma alluvaid või iseseisvaid abilisi. Reeder (laeva peremees) on vastutav kahju eest, mida laevapere, loots või mõni muu mitte laevapere hulka kuuluv isik, kes kas peremehe või juhtkonna käsul töötab laevas, on oma ülesannete täitmisel kas eksituse või hoolimatuse tõttu põhjustanud. Kaubavedaja oma suhetes kliendiga on vastutav selle kahju eest, mis laadimisfirma teenistuja on oma hoolimatusega põhjustanud siis, kui ta töötab laeval.

Kaubavedaja vastutus allkaubavedaja suhtes. Kaubavedaja all mõistame seda, kes on sõlminud veolepingu. Ta ei pea ise vedu teostama. See, kes kaubavedaja ülesandel kaupa veab, on allkaubavedaja. **Kaubavedaja vastutab alati lastiomaniku ees täpselt nii, nagu ta ise oleks ülesande täitnud**. Kaubavedaja ei või vastutust vältida sellega, et annab kauba vedamise kellegi teise ülesandeks. Sellisel juhul, kui kaubavedaja on eraldi leppinud lasti andjaga kokku selles, et teatud allkaubavedaja sooritab veo teatud osa (segmenteeritud veoahel), võib kaubavedaja vabastada ennast selle veoosa suhtes vastutusest. Kaubavedaja on kohustatud tõendama, et kahju juhtus siis, kui kaup oli allkaubavedaja hoole all.

Kaubavedaja kõrval vastutab allkaubavedaja nende kahjude eest, mis on tekkinud tema süül. Kui mainitud tingimust ei ole veolepingus, on kaubavedaja ja allkaubavedaja ühiselt kahju eest vastutavad (solidaarne vastutus). Kui tingimus on lepingusse kirjutatud ja eespool kirjeldatud tingimused teostuvad, vastutab allkaubavedaja üksi.

Lastiandja kahju hüvitamise vastutus. Juhul, kui vedamiseks antud kaup põhjustab kahju laevale, on lastiandja ja tema abilised kohustatud selle kahju hüvitama. Hüvitamise aluseks on tavaline vastutus ettevaatamatuse eest. Lastiandja vastutuse osas ei tunta vastutuse piirangut. Ta on kohustatud hüvitama kahju täies ulatuses.

Viivitusest põhjustatud kahju. Lasti omanik võib saada kahju ka saadetise hilinemise tõttu. Vastavalt kehtivatele seadustele ja konventsioonidele on hilinemine siis, kui kaupa ei ole loovutatud veolepingus ettenähtud lossimissadamas kokkulepitud ajal või siis, kui tähtaega ei ole eelnevalt kokku lepitud selle veoaja jooksul, mida antud tingimustel võiks nõuda hoolikalt kaubavedajalt. Viivitus viib vastutuseni kahju hüvitamise eest. Vastutuse alus on sama kui materiaalse kahju puhul. Ka viivituse osas on vastutusest vabanemisel aluseks analoogsed sätted nagu kauba hävimiselgi.

Viivituse muutumine materiaalseks kahjuks. Kui kaupa ei ole loovutatud 60 päeva jooksul sellest päevast, mil see oleks pidanud olema loovutatud, võib kompensatsiooni nõuda nii, nagu oleks kaup hävinud (kaotatud).

Pretensioon, reklamatsioon ja aegumine. Silmanähtavate kahjude kohta tuleb teha märkus (pretensioon) kohe kauba üleandmisel ja varjatud kahjude osas kolme päeva jooksul pärast kauba loovutamist. Kompensatsiooninõue (reklamatsioon) tuleb esitada ühe aasta jooksul alates ajast, mil kaup on üle antud või oleks pidanud üle antama.

Mereveolepingutesse põhjalikumalt süüvimiseks soovitab koostaja tutvuda erialase kirjandusega[254, 255] ja viidatud seadusandlike aktidega.

10.4.5.2. Laevaveotingimused

Meretranspordi veotingimused määratakse kindlaks laevaveotingimustega, mille eesmärk on selgitada veokulude jagunemist kaubasaatja ja vedaja (laevafirma) vahel. Siinkohal peab juhtima tähelepanu erinevustele laevaveotingimuste ja tarneklauslite (INCOTERMS, COMBITERMS) vahel. Tarneklauslid sätestavad kauba edasitoimetamisest tingitud kulutuste ja vastutuse jagunemist kauba müüja ja ostja vahel. Segadust põhjustavad laevaveotingimustes ja tarneklauslites tarvitatavad sarnased tähekombinatsioonid. Kõige tavalisemad laevaveotingimused on üldkasutatavad, kuigi neil puudub selline üldine tõlgendus nagu INCOTERMSi tarneklauslitel, nt terminalitingimused võivad vastavalt laevafirmale või liinile olla erinevad.

Tarneklauslid ei ole veolepingu sõlmimisel merevedajale õiguslikult siduvad, samal ajal ostu-müügilepingu see osapool, kelle ülesandeks jääb veolepingu sõlmimine, peab arvestama asjaoluga, et veoleping ei tooks teisele lepingupartnerile kaasa kulusid ja kohustusi, mis kommertslepingus ei olnud ette nähtud. Hea oleks, kui tarneklauslid ei läheks vastuollu liinitingimustega, vastasel juhul võib tekkida ühele kommertslepingu osapoolele vajadus ostjale/müüjale kulude kompenseerimiseks.

10.4.5.2.1. Liinitingimused (*Liner terms*)

Määravad ära nii lastimis- kui ka lossimistööde korraldamise ja stividorikulude kandmise kohustuse. Neid tingimusi võidakse kasutada nii tramp- kui ka liinivedude korral. Stividorteenuste eest tasumise tingimused kantakse konossemendile. Kasutatavamad tingimused on tabelis 10.4.3.

Liinitingimustega oleks mõistlik võimaluste piires arvestada juba kaupade ostu-müügilepingu ettevalmistamise käigus. Peamised liiniliikluse laevaveotingimused on järgmised.

- **Liinitingimus –** laevaveofirma vastutab kauba laadimise eest laeva pardalt trümmi ja trümmist pardale.
- **Praamitingimus –** laadimine maapealsest transpordivahendist terminali, lasti eraldamine, laadimine laevale ja lossimine sihtsadama terminali toimuvad laevafirma kulul.
- **Terminalitingimus –** laevafirma vastutab kulutuste eest terminalis ning peale- ja mahalaadimissadamas, kui kaubasaatja on maatranspordivahendilt maha laadinud, arvestades terminalis kehtivaid reegleid.

Täpsemalt on kasutatavamad liinitingimused kirjeldatud tabelis 10.4.3.

Tabel 10.4.3. Liinitingimused

Liinitingimus	Selgitus inglise keeles	Termini sisu kirjeldus
FIO (FIFO)	***Free in and out*** *Loading/discharging is at consigner's cost*	Lastimine ja lossimine on kaubasaatja (prahtija) kulul.

[254] Ain Eidast. Meretranspordi kommertsekspluatatsioon. Eesti Mereakadeemia. Tallinn, 2007.
[255] И. М. Авраменко. Международное морское право. Ростов-на-Дону, 2001.

Liinitingimus	Selgitus inglise keeles	Termini sisu kirjeldus
FIOS	***Free in/out*** *Loading/discharging and stowing is at consigner's cost*	Lastimine, lossimine ja paigutamine (virnastamine, stoovimine) on kaubasaatja (prahtija) kulul.
FIOSS	***Free in/out*** *Loading/discharging, stowing and secured is at consigner's cost*	Lastimine, lossimine ja paigutamine (virnastamine, stoovimine) ning toestamine on kaubasaatja (prahtija) kulul.
FIOSL	***Free in/out*** *Loading/discharging, stowing and lashed is at consigner's cost*	Lastimine, lossimine ja paigutamine (virnastamine, stoovimine) ning kinnitamine on kaubasaatja (prahtija) kulul.
FILO	***Free in/Liner out*** *Loading is at consigner's cost, discharging is at liner cost*	Lastimine on kaubasaatja (prahtija) ja lossimine on liinipidaja (kaubavedaja) kulul.
LIFO	***Liner in/Free out*** *Loading is at liner cost, discharging is at consigner's cost*	Lastimine on liinipidaja (kaubavedaja) ja lossimine on kaubasaatja (prahtija) kulul.
LILO	***Liner in/out*** *Loading and discharging is at liner cost*	Lastimine ja lossimine on liinipidaja (kaubavedaja) kulul.
FICY	***Free in/Container yard*** *Loading is at consigner's cost, delivering is provided to container yard*	Lastimine on kaubasaatja (prahtija) kulul ja kohaletoimetamine on kuni konteinerterminalini.
LI-Door	***Liner in/Door*** *Loading is at liner cost, delivering is provided to client's door*	Lastimine on liinipidaja (kaubavedaja) kulul ja kohaletoimetamine on kuni kliendi ukseni (asukohani).

10.4.5.3. Kommertslepingu tingimustest tulenevad mõjud mereveolepingule

Kommertslepingu sõlmimisel on otstarbekohane arvestada merevedude eripäradega. Esmalt, millist kulu ja kaubavastutust tahame kanda ehk millised tarneklauslid oleksid asjakohased ja teiseks, milliseid tarneklausleid on sellisel juhul võimalik kasutada lähtuvalt kirjeldatud liinitingimustest.

FOB-klauslit on otstarbekas kasutada juhtudel, kui müüja saab tagada kauba käitamise üle kontrolli, kuni laevale lastimise lõpuni. Intermodaalsete vedude korral (konteinerveod, ro-ro-laevadel jne) on reeglipärane, et müüja annab kauba vedajale üle mitte laeva kõrval (FAS) või laeva pardal (FOB), vaid terminalis. Sel juhul on FAS- või FOB-tarneklausel sobimatu ja kasutada tuleks FCA-klauslit. **Kompetentne** müüja (**prahtija**) püüab FOB-klauslit asendada **FCA-klausliga** ka siis, kui ta peab kauba sadamaterminali välja vedama enne lastimist või koguni enne laeva saabumist. Kauba üleandmisel sadamas kaotab müüja (prahtija) kauba üle tegeliku kontrolli, samal ajal, kui kauba kadumise või kahjustumise risk läheb FOB-klausli korral müüjalt ostjale üle alles siis, kui kaup on lastitud laevale. FCA-klausli kasutamisel sellises olukorras toimub kauba tarne siis, kui kaup on toodud sadama territooriumile. Samal hetkel toimub kõigi kaubaga seonduvate kulude ja kauba kadumise või kahjustamise riski üleminek müüjalt ostjale. F-klauslite asjatundlikul kasutamisel võib ostja olla kindel, et vedaja oferdis on sihtsadama kõik kulud juba arvesse võetud ja mingeid „kuluüllatusi" enam ei tule. Samas tuleb endale aru anda, et kaubavastutus on ostjal.

CFR- ja CIF-klauslite kasutamisel soovitatakse lepinguosalistel nii täpselt kui võimalik kindlaks määrata sihtsadama piires täpne punkt, kus kuluvastutus läheb üle ostjale (selle punktini on kulud müüja kanda). See tähendab, et ostjal ei ole vaja teha selliseid täiendavaid kulutusi sihtsadamas, mida ta kommertslepingu sõlmimisel ei osanud arvestada. Näiteks LCL-saadetiste korral dekonsolideerimise kulud, sadamamaksud jne. Nagu praktika näitab, võib selline olukord kaasa tuua kaubasaaja rahulolematuse transpordiahela operaatori suhtes. Müüjal on soovitatav sõlmida veoleping, mis vastab täpselt sellele valikule. Müüja, kes võtab veolepingus mahalaadimisega seotud kulud tarneklausliga kirjeldatud sihtkohas enda kanda, ei oma õigust, juhul, kui poolte vahel pole teisiti kokku lepitud, neid kulusid ostjalt sisse nõuda. Seega on kulude jaotamisel oluline ja määrav roll veolepingul. Ostja kulud on kõik kaubaga seonduvad kulud pärast kauba tarnimist, nt kai- või lihtrimaksud, lossimine ning transiidiformaalsuste kulud tingimusel, et need ei ole müüja veolepingujärgsed kulud. Järelikult peaksid pooled hilisemate vaidluste vältimiseks CFR-müügilepingu sõlmimisel täpselt fikseerima, milliseid kaubaga seonduvaid kulusid peab müüja sõlmitav veoleping katma.

CFR- või CIP-klausel ei ole asjakohane, kui kaup antakse vedajale üle **enne laeva pardale** jõudmist, näiteks kaup intermodaalsetes veoühikutes, mis tarnitakse reeglina terminali. Sellisel juhul oleks otstarbekohane kasutada CPT-klauslit.

Riskide jaotumise seisukohalt on C-klauslid sisuliselt lähedasemad F-klauslitele, vaatamata teistsugusele kulujaotusele ja kuluvastutusele. Tegemist on kahe punkti klauslitega ja seda ei tohi kumbki lepingu osapool, eriti osapool, kellel lasub kaubavastus (kaubasaaja/ostja), kahe silma vahele jätta.

Sõlmitud lepingu tingimustele peab vastama vastuvõtutingimus konossemendis.

10.4.5.4. Konossement

Merevedudel on kasutusel kahte tüüpi veodokumente, need on **lastikiri ehk konossement** (*Bill of Lading*) ja **mereveokiri** (*Sea Waybill*). Need on kaks täiesti erineva õigusliku aluse ja käitamisega dokumenti. Konossement (pr k *connaissement*) on **lastikiri**, lastidokument, mille väljastab lastisaatjale kapten või laevaomaniku agent laevale lastitud kaubasaadetise kohta, sisaldab kohustust last sihtsadamasse toimetada[256]. Tänapäeval antakse lastikirjale ja veokirjale erinev õiguslik staatus, mida edaspidi ka vaatleme.

Konossemendil on pikad traditsioonid. Juba 1667. a mereseaduses oli sätteid konossemendi kohta. Merereisidel oli tarvis dokumenti (paberit), mis sümboliseeriks kaupa. Kaupa võidi müüa ka veo ajal, müües konossemendi.

Eesti seadustes **kaubandusliku meresõidu seaduse**[257] § 38 defineerib konossementi järgmiselt.

- ***Konossement on kaubaväärtpaber**, milles vedaja tunnistab kauba vedamiseks vastuvõtmist, kohustub vedama vastuvõetud kauba konossemendis kirjeldatud kujul sihtsadamasse ning andma selle seal üle isikule, kes esitab konossemendi ja on vastavalt konossemendile õigustatud kaupa vastu võtma.*

  Sellest tulenevalt esindab konossement kaupa ja tavapäraselt on tegemist **võõrandatava dokumendiga** (*negotiable Bill of Lading*). Kui müüakse või panditakse dokumenti, siis samas müüakse või panditakse ka kaupa.

  Juhul, kui kaup on suunatud ühele konkreetsele kaubasaajale või tahetakse keelata kaubaga teenused veo ajal, nt kombineeritud vedude korral (*Combined Transport* B/L) või kahe sadama (*Port to Port* B/L) vahel lühikese veoahelaga merevedudel, **võidakse konossement väljastada mittevõõrandatavas vormis**, samas aga säilivad kõik muud konossemendi omadused ja

[256] Mereleksikon. Eesti Entsüklopeediakirjastus 1996, lk 170.

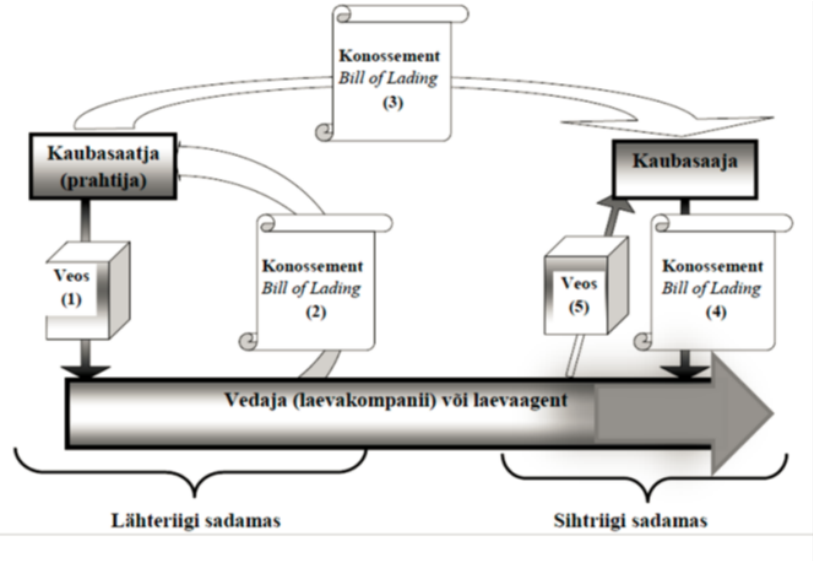
[257] https://www.riigiteataja.ee/akt/176309?leiaKehtiv . Vastu võetud 05.06.2002. a seadusega (RT I 2002, 55, 345), jõustunud 01.10.2002.

väärtpaberiga kaasnevad õigused ja kohustused. Selleks, et dokumenti võiks nimetada konossemendiks nõutakse, et:

- ***Vedaja ja saaja vahelised õigused*** *ja kohustused* ***määratakse konossemendiga****. Konossement tõendab lastiveolepingu sõlmimist. Lastiveolepingu tingimused on saajale kohustuslikud, kui neile on konossemendis viidatud.*

Seega **konossement ehk lastikiri** on kaubavedaja esitatud või tema nimel välja antud dokument, mis kannab endas õiguseid ja kohustusi.

1. **Tõend veolepingu sõlmimise kohta** dokumendis kirjeldatud tingimustel.
2. Kviitung ehk **allkiri selle kohta, et kaubavedaja on kauba vedamiseks vastu võtnud** või lastinud kauba laeva.
3. **Kohustus** toimetada kaup dokumendis kirjeldatud sihtkohta.
4. **Kohustus** loovutada kaup sihtkohas üksnes sellele, kes esitab **originaalkonossemendi**.



Joonis 10.4.1. Graafiline näide konossemendi liikumisest (tegevused 1–5)

Konossemendi väljaandmisele eelneb päris mitmeid etappe. Need algavad sellest, et klient reserveerib aluselt endale lastiruumi. Broneeringu kohta koostatakse **broneerimistunnistus** (*booking-note*), mida võiks kirjeldada nagu teatud tüüpi eellepingut. Broneerimise tunnistuses viidatakse konossemendi andmetele. Kui kaup on üle antud kaubavedajale, siis ta kaalub ja kontrollib kauba seisundit. Sellel etapil koostatakse **tüürimehe kviitung**, kus on andmed kauba kaalu ja selle silmaga nähtava seisundi kohta. Kviitungi andmed kantakse konossemendile.

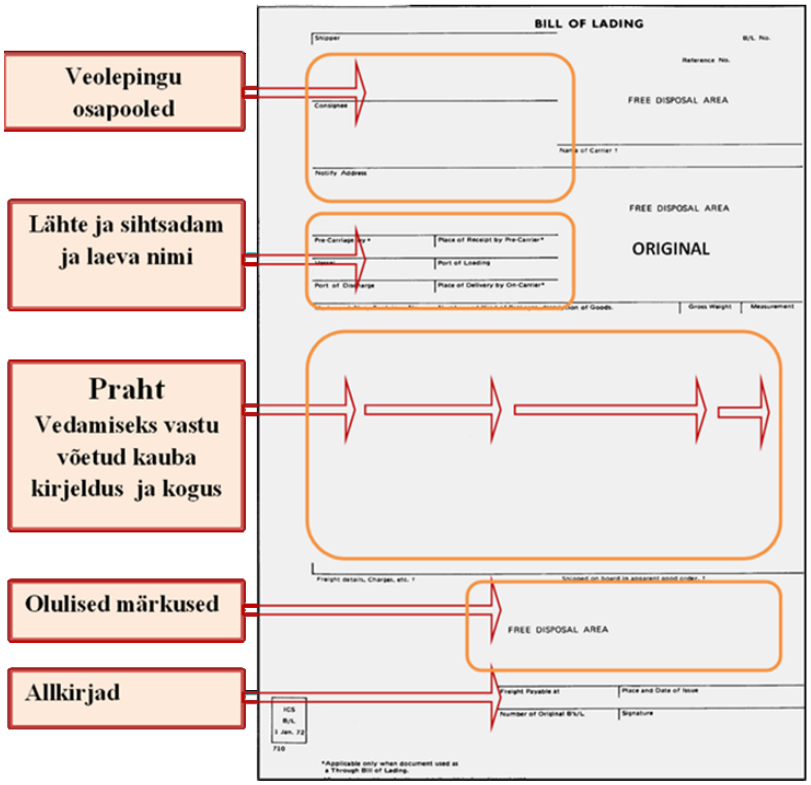
Konossement kujutab endast seega tõendit (kviitungit) vastu võetud kauba kohta ja sellel on kirjeldatud ka kauba kogus ning kauba väline seisund. Kaubavedaja on vastava palve esitamise korral kohustatud andma **vastuvõtukonossemendi** pärast seda, kui ta on kauba vastu võtnud. Kui kaup on laevale laaditud, peab kaubavedaja andma **laadimiskonossemendi**. Kui vastuvõtukonossement on antud, peab selle tagastama siis, kui laadimiskonossement on esitatud. Vastuvõtukonossement vastab laadimiskonossemendile, kui dokumendile on märgitud selle aluse nimi, millele kaubad on peale laaditud ja mainitud laadimise toimumise aeg. **Konossement koostatakse tavaliselt kolmes originaalis** ja koopiad vormistatakse vastavalt vajadusele.

Liinivedude korral sisaldab konossement (liinikonossement) lisaks kaupa puudutavatele andmetele (tootekirjeldusleheküg) kaubavedaja teadet nendest tingimustest, millega kaup on võetud vedamiseks (konossemendi klauslilehekülg). Trampvedude (tellimusvedude) korral on konossement oma vormilt lühem ja sisaldab viite prahilepingule, kus veotingimustes on täpsemalt kokku lepitud.

Olenevalt tarne- ja maksetingimustest võib konossement liikuda kaubasaajale kas otse või pangaposti kaudu samal ajal, kui kaup liigub sihtsadama suunas. Lühikeste vahemaade korral võib

konossement liikuda ka laeva postis (juhul, kui kommertsleping oli tarneklausliks tähega D algav tarneklausel).

Konossemendi tootekirjeldusleheküljе kujundus vastab ÜRO transpordidokumentide „standardile" (UN *Layout Key*) ja on kirjeldatud joonisel 10.4.2.



Joonis 10.4.2. Konossemendi tootekirjeldusleheküлg (variant)

Kauba vastuvõtja toimetab saadud konossemendi sihtsadamas olevale kaubavedaja esindajale, kes annab kaubapartii üle selle eeldusega, et prahiraha (mereveo tasu) ja kaubavedaja muud debitoorsed nõuded (võlgnevused) on tasutud või krediteerimislepingutega kaetud. Kui ostja ei suuda esitada kõnesolevat kaubapartiid puudutavat konossementi, ei saa ta kaubavedajalt kaupa kätte.

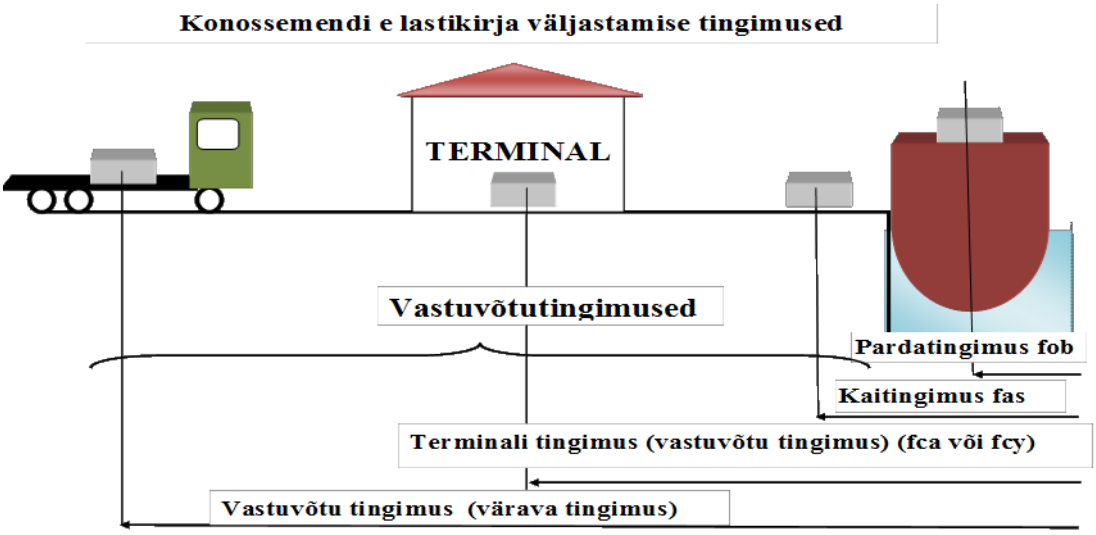
Konossementi ei tohi segi ajada mereveokirjaga LWB (*Liner Waybill*), kuid tuleb arvestada, et Euroopa-siseses liikluses saab konossemendi paljudel juhtudel asendada LWBga ja samas lihtsustada vastuvõtja positsiooni lossimissadamas.

10.4.5.4.1. Konossemendi väljastamise tingimused

Konossemendid võib jagada kahte rühma vastavalt sellele, kus kaup konossemendi allakirjutamishetkel on. Konossement võib olla:

- **lastitud konossement** ehk pardakonossement (*On Board* B/L);
- **vastuvõtukonossement** (*Received for Shipment* B/L).

Joonis 10.4.3 kujutab konossemendi väljastamise erinevaid võimalusi. Mingil määral kajastab see joonis ka erinevate seadusandlike aktide orienteeritust. Näiteks intermodaalsete vedude korral (ro-ro ja li-lo) tehnoloogiate korral on otstarbekas terminalitingimus.



Joonis 10.4.3. Konossemendi väljastamise tingimused

Lastitud konossement (*On Board Bill of Lading*). Nagu nimigi ütleb, on kaup konossemendi allakirjutamishetkel juba laevas. Laadimiskonossemendis tuleb mainida laeva nimi ja laadimiskoht. Lisaks peab olema seal laadimisele viitav märge, näiteks:

- *"Shipped on Board the vessel …"*;
- *"Shipped in apparent good order and condition …"*.

Tavaliselt on see juba trükitud tootekirjelduse tekstis. Kui taolist pole, siis võib selle tagantjärele konossementi lisada, näiteks pitsatiga. Kaubavedaja on kohustatud andma laadimiskonossemendi, kui prahtija seda palub.

Lastitud konossement (*on board*) on mõnikord oluline, kuna:

- sellisel juhul on saatja kindel, et kaubapartii on konossemendi allakirjutamise päeval tõepoolest kõnesolevale laevale laaditud;
- pangad nõuavad akreditiivitehingutes sageli lastitud konossementi;
- sageli esitavad kaubavedajad koos konossemendiga klausli, et nad ei vastuta lastimisele eelneva ega lossimisele järgneva aja eest (küsimus on kaubavedaja vastutusperioodis). Kui lastitud konossement on välja antud, pole näiteks klauslil suurt tähtsust, sest kaubavedaja kontrolli koht jääb tema vastutuspiirkonda.

Vastuvõtukonossement (*Received for shipment Bill of Lading*) annab teada, et kaubavedaja on kauba vedamiseks vastu võtnud. See ei eelda, et kaup oleks konossemendi allakirjutamishetkel teatud laevas, vaid kaup võib olla ka kaubavedaja terminalis, sisemaal kaubavedaja kogumispunktis jne. Kuna kaubavedaja võib end vabastada vastutusest lastimisele eelneval ja lossimisele järgneval ajal, ei või ehk vastuvõtukonossemendile anda samasugust tähendust kui lastitud konossemendile. Nii võivadki pangad mõnikord dokumendimaksete korral keelduda vastu võtmast vastuvõtukonossemente. Vastuvõtukonossemendi kasutus on viimasel ajal tunduvalt laialdasemaks muutunud peamiselt sellepärast, et lastitud konossemente ei jõuta enne laeva saabumist sihtsadamasse toimetada. Ka pangad võtavad vastuvõtukonossemente kergemini vastu kui varasemalt. Samuti on intermodaalsed tehnoloogiad seda tüüpi konossementide kasutamisele kaasa aidanud.

10.4.5.4.2. Kauba üleandmine konossemendi vastu

Vastavalt konossemendi definitsioonile antakse kaup sihtsadamas üle ainult sellele, kes esitab konossemendi originaali. Tuleb arvestada sellega, et kuigi praktikas antakse välja mitmeid konossemendi originaale, saab juba ühe asjakohaselt üle antud konossemendi esitaja kauba sihtsadamas oma valdusse. Mujal kui sihtsadamas kaupa soovijal tuleb esitada kõik

originaalkonossemendid (kogu seeria – tavaliselt kolm originaali) samaaegselt. Seega võib üksnes see, kellel on täis seeria konossemente, olla kindel ainuõigusest kaubale. Konossemendi koopiad (*Copy* B/L) tehakse erinevatel kommertseesmärkidel, kuid neid ei saa kasutada kauba loovutamiseks või lunastamiseks.

Kauba **sihtsadamas üleandmise alused**.

1. Vastuvõtja peab esitama konossemendi originaali kaubavedajale.
2. Vastuvõtja peab olema konossemendis nimetatud vastuvõtjaks või konossemendist ilmneb ühtne seeria ülekandeid, mis viivad konossemendis mainitud vastuvõtjast selleni, kes nõuab kauba üleandmist.
3. Konossement on üle antud indossamendiga[258].
4. Vastuvõtja peab maksma kaubavedaja kulud (juhul, kui konossemendil on kirjeldatud maksmise tingimuseks „*FREIGHT COLLECT*" või esitama nendele vastava tagatise ning täitma muud kauba veo- ja üleandmistingimused. Juhul, kui need nõuded on tagatud juba prahtija poolt, mida kirjeldab tasumise tingimus „*FREIGHT PREPAID*", langeb tasumise nõue ära, küll aga jäävad muud üleandmistingimused).

Kui kaubavedaja annab kauba üle eespool mainitud sätteid eirates, on ta hüvitamiskohuslane õige vastuvõtja ees.

Konossement on esitamisdokument. Kui konossement on kadunud, on tema uus haldaja, kui ta on saanud selle heauskselt ja asjakohaselt ülekantuna, kohustatud hoidma konossementi enda käes ja võib saada ka kõnesoleva kauba oma valdusse, sest kaubavedaja kohustustesse sihtsadamas kuulub üksnes kontrollimine, et konossement oleks selle esitajale asjakohaselt üle kantud, pärast mida võib ta kauba üle anda konossemendi (ja makstud prahiraha ehk veokulude) vastu. Kui mitmed konossemendi haldajad ilmuvad samaaegselt endale kaupa nõutama, peab kaubavedaja deponeerima kauba vastuvõtja arvele ja ei tohi seda kellelegi anda. Kohtuorgani või arbitraaži ülesandeks on lahendada seejärel kauba saatus.

10.4.5.4.3. Originaalkonossement (*Original* B/L)

Sama saadetist puudutav konossement kirjutatakse liinivedudel üldiselt mitmes originaaleksemplaris prahtija soove ja valitsevat praktikat järgides. Konossementide arv märgitakse tekstis. Kõik originaaleksemplarid on oma sisult samasugused ja samaväärsed ning moodustavad üheskoos täieliku seeria. Sihtsadamas annab kaubavedaja veetava kauba üle juba ühe asjakohaselt üle kantud originaalkonossemendi vastu ja samal hetkel muutuvad teised originaalkonossemendid kehtetuks. Mujal kui sihtsadamas saab kauba oma valdusse ainult see, kes esitab täieliku seeria originaalkonossemente. Konossemendi originaalsus peab välja tulema tema sisust. Mõnikord on see trükitud juba dokumendile valmis, kuid veel üldisem on, et konossement varustatakse templiga „*ORIGINAL*" samaaegselt, kui ta alla kirjutatakse. Mõnikord lüüakse veodokumentidele järjekorrale viitavad templid „*ORIGINAL*", „*DUPLICATE*" jne. Tuleb siiski meeles pidada, et originaalkonossemendid on kõik samaväärsed ja annavad õiguse kauba kättesaamiseks.

Kuna praegu toimivad infovahetus, post, kullerveod jms kiiresti ja usaldusväärselt, pole vähemalt Euroopa-sisestel vedudel enam tõelist tarvet nõuda rohkem kui ühte originaalkonossementi.

10.4.5.4.4. Koopiakonossement (*Copy* B/L)

Lisaks originaalkonossemendile valmistatakse koopiakonossemente kommertseesmärkideks. Koopiakonossementides on „*ORIGINAL*"-templi asemel „*COPY*" ning need ei anna õigust kauba kättesaamiseks. Lisaks on koopiakonossemendid ilma allkirjata. Sisult on nad originaaliga täpselt sarnased. Kõik märkused, korrektuurid, täiendused jne, mis kirjutatakse originaalkonossementidele, tuleb kirjutada ka koopiatele.

Praktikas valmistatakse ühe kaubapartii kohta:

[258] Indossament on siirdamispealdis ehk edasiandmispealdis vekslil või mõnel muul väärtpaberil, mis tõendab väärtpaberi siirdumist teisele isikule („Võõrsõnade leksikon").

- kolm originaalkonossementi;
- kuni kaheksa koopiakonossementi.

Kogustes võib siiski kõrvalekaldeid olla ning ülalmainitu pole mingi soovitus.

10.4.5.4.5. Puhas ja must konossement (*Clean Bill of Lading*, *Claused Bill of Lading*)

Nagu juba varasemalt tõdetud, võib kaubavedaja vastavalt kauba- ja konossemendivastutusele olla hüvitamiskohuslane siis, kui konossemendis kirjeldatud andmed pole õiged. Nii peab ta juba sel etapil, kui ta kaupa vastu võtab, jälgima, et kaubaühikute arv, kauba kubatuur jm tõepoolest klapiks nende andmetega, mida prahtija on esitanud.

Puhtaks (*Clean* B/L) nimetatakse konossementi, kuhu pole lisatud ühtki sellist klauslit, kus antakse teada mõne kauba või pakendi puudulikkusest.

Järgnevad seigad ei muuda puhta konossemendi iseloomu:
a) klauslid, kus otseselt ei tõdeta, et kaup või pakend on ebarahuldav, nt „kasutatud kastid";
b) klauslid, kus rõhutatakse, et vedaja ei ole vastutav kauba iseloomu eest või pakendist tingitud kahjuohu eest;
c) klauslid, kus vedaja teatab, et ta ei ole teadlik kauba sisust, kaalust, mõõtudest või tehnilistest üksikasjadest.

Kui konossement ei ole puhas, nimetatakse seda mustaks (*Unclean* või *Claused* B/L). Taoliselt võib juhtuda, kui konossemendi kaubast või juhtumist sõltuvalt on lisatud näiteks:

wet cartons	(niiskunud kastid),
damaged drums	(vaadid kahjustatud),
two parcels missing	(kaks pakkeühikut puudu),
short shipped	(kaupa on puudu).

Prahtijad püüavad üldiselt saada puhta konossemendi, sest kaubavedaja tehtud erakorralised märkused võivad teatud juhtudel põhjustada seda, et ostja keeldub kaubapartiid vastu võtmast. Ka akreditiivitehingute korral tekib raskusi musta konossemendi korral, sest pank võib täielikult keelduda eksportööri esitatud dokumente vastu võtmast.

Vastutusest vabastamise „kohustus" (*Letter of Indemnity*). Arvestades asjaolu, et eksportöörile on eriti tähtis saada konossement puhtana, on praktika viinud paljudel juhtudel selleni, et prahtija annab kaubavedajale **vastutusest vabastamise tagatise/kohustuse**, kus ta kohustub vastutama kõikide nende kulude eest, mis kaubavedajal võivad tekkida sellest, et ta annab musta konossemendi asemel puhta konossemendi. Sellisel ostjat eksitaval tegevusel puudub õiguslik alus. Kõne all on põhimõtteliselt kauba heauskse ostja vastu toime pandud pettus, milles kaubavedaja on süüdi selles, et andis prahtija nõudmisel ostjale kauba kohta eksitava pildi. Mõnikord on sellised tagatised põhjustanud prahtijate ja ostjate vahel eriarvamusi. Ka konossemendi väärtus vahetuspaberina on tagatise tõttu kannatanud. Ostja õiguste kaitse tagamiseks on sätestatud, et kaubavedaja on vastuvõtja palvel kohustatud teatama, kas tagatiskohustus on antud ja avalikustama tagatiskohustuse sisu. Parim oleks, kui kohustuse kasutamisest võidaks täiesti loobuda.

Kauba üleandmine „kohustuse" vastu. Kohustust kasutatakse mõnikord ka seoses impordiga. Sellisel puhul on mõeldud juhtumit, kus importöör kohustub vastutama kogu kahju eest, mida kaubavedajale võib võimalikult juhtuda sel põhjusel, et ta annab kauba üle ilma originaalkonossemendita. Ka sellel koos impordiga kasutatud konossemendil puudub õiguslik alus ja kaubavedaja ei tohiks seda aktsepteerida, sest kaubavedaja on võtnud enesele kohustuse kaup üle anda vaid originaalkonossemendi vastu. Kohustus alandab konossemendi väärtust võõrandatava dokumendina – väärtpaberina. Praktikas aeg-ajalt siiski kasutatakse „üleandmiskohustusi", seda johtuvalt merevedude kiirenemisest võrreldes dokumentide liikumisega. Ilma „kohustuse" kasutamiseta võib importöör sattuda raskustesse, nt juhul, kui kauba omadused ei kannata ladustamist sihtsadamas, kuni originaalkonossement on veel teel, näiteks postis.

Tekilaadung. Normaalsest trümmilastist suurema kahjustumisohu pärast on kaubavedajale jäetud õigus vabastada end vastutusest tekilasti osas. Tingimused, et kaubavedaja klauslit rakendatakse, on järgmised.

- Konossemendis on kauba kohta teade, et see on tekile laaditud, taolised märgistused on näiteks „*ON DECK*" või „*SHIPPED ON DECK AT SHIPPER'S RISK*".
- Kui kaupa tegelikult transporditakse tekil, kuigi kaup on konossemendis teatatud tekile lastituks, ent märgistusest hoolimata transporditakse trümmis, peab veo- ja kaubavedaja vastutuse osas rakendama seaduse sätteid.
- Tekilaadungile on kaubavedaja luba, kaubavedaja ei tohi laadida kaupu tekile prahtija nõusolekuta.

Loomade vedu. Elusloomade veol kaasnevad normaalsest suuremad kahjustumisohud, sellest johtuvalt on kaubavedajal õigus vabastada end vastutusest nimetatud kauba korral.

10.4.5.4.6. Ühiskonossement (*Groupage* B/L)

Juhul, kui konossement sisaldab paljudele erinevatele vastuvõtjatele minevaid kaubapartiisid, on tegemist **ühiskonossemendiga**. Ühiskonossementi käsitletakse põhjalikumalt konteinervedusid käsitlevas **peatükis 10.7**.

10.4.5.4.7. Liinikonossement (*Liner Bill of Lading*)

Liinikonossement on vastavalt oma nimele liinitranspordis kasutatud konossement. Liinikonossemendist tulevad välja need tingimused, millega kaup on vedamiseks võetud ja selles pole viidet kaubaveolepingule (*sertepartia*) nagu veokonossemendil, mida kasutatakse tellimisel merevedude puhul. Liinikonossement on liiniliikluse tähtsaim dokument ja sellel on kaks poolt: tootekirjeldusleheküg ja klauslileheküg (*Standard Conditions of Carriage*), kusjuures viimane on reeglina mahukas.

10.4.5.4.8. Transiitkonossement ehk läbiv konossement (*Trough Bill of Lading*)

Transiitkonossemendiks kutsutakse konossementi, kust selgub, et kauba veo teostab osaliselt muu isik kui põhikaubavedaja. Liinitranspordis toimub menetlus transiitkonossemendiga kõige üldisemalt nii, et esimene kaubavedaja annab prahtijale (kauba vedajale) transiitkonossemendi ja võtab samas endale peavedaja veokohustuse kauba toimetamiseks lõplikku sihtsadamasse.

Tavaliselt kui transiitkonossemendi andja loovutab kauba järgmisele kaubavedajale edasi laadimiseks, nõuab ta selle eest tõendiks kviitungi või eri- ehk lokaalkonossemendi (*Local* B/L). Lokaalkonossemendi ülesanne on kaitsta esimese kaubavedaja positsiooni sellel veoetapil. Vastu võttes kaupa, peab kaubavedaja lokaalkonossementi alla kirjutades kontrollima, et täheldatav kaubamaht, pakkide arv jne vastavad tegelikkusele.

Mõnikord antakse lokaalkonossement välja otse ostjale. Sellisel juhul võetakse lokaalkonossementi ettevaatlikkuse põhimõttel sisse klausel selle kohta, et kaup antakse üle üksnes transiitkonossemendi vastu. Kui lokaalkonossement ja transiitkonossement satuvad erinevate inimeste kätte, leitakse eelisõigus olevat viimati nimetatul. Praktikas tehakse Euroopa-siseselt lokaalkonossemendi asemel veokiri (saateleht) (*Liner Waybill*).

10.4.5.4.9. Elektroonne konossement

CMI-sätetes (*Comité Maritime International*[259]), *Rules for Electronic Bills of Lading*[260], on välja töötatud salajase koodiga tegutsev süsteem, millega saavutatakse see, et elektrooniline konossement võidakse veo ajal üle anda samal viisil kui traditsiooniline konossement. Koodi kasutatakse käsutamisõiguse võtmena. See võib samaaegselt olla vaid ühel isikul. Koodi omanik võib anda juhiseid ja korraldusi kaubavedajale, kuni ta annab oma koodi ostjale üle. Ostja hävitab vana koodi

[259] http://comitemaritime.org/Home/0,271,1132,00.html
[260] http://comitemaritime.org/Rules-for-Electronic-Bills-of-Lading/0,2728,12832,00.html

ja koostab uue. Selle järgi on vaid uuel koodi omanikul kauba osas käsutamisõigus. Elektroonilise konossemendi puhul on tegemist traditsioonilise konossemendi uue ja juba lähitulevikku suunatud rakendusega. Rotterdami konventsioon näeb ette elektroonsete transpordidokumentide laialdasemat kasutuselevõttu ja sätestab rea reegleid nende käitamiseks[261].

10.4.5.5. Mereveokiri

Mereveokiri on:

- kaubavedaja välja antud tõend seal mainitud kauba vastuvõtmise kohta;
- kohustus transportida kaup sihtkohta ja seal üle anda dokumendis vastuvõtjaks nimetatud isikule, ilma et viimasel oleks vaja ise dokumenti esitada;
- veolepingu tõestus, mis sisaldab või viitab nendele tingimustele, millega kaup on veoks vastu võetud.

Mereveokirjas tuleb alati ära nimetada vastuvõtja ja seda ei tohi kellelegi teisele üle anda. Mereveokiri antakse välja prahtijale vaid ühes originaaleksemplaris. Kui kaup on kohale saabunud, antakse see üle mereveokirjas vastuvõtjaks nimetatud isikule mereveokirja esitamiseta. Kaup võidakse üle anda ka vastuvõtja volitatud isikule, ent siis eeldatakse kirjaliku volikirja olemasolu. Enne kauba üleandmist peab kauba vastuvõtja ka siis, kui tegemist on mereveokirjaga, maksma sihtkohas transpordikulud ja teised võimalikud maksud. Tabelis 10.4.4 on näidatud **veose vastuvõtmine ja käsutamisõigus** kauba vedamise ajal ja sihtkohas, võrdluses konossement või mereveokiri.

Oma õiguslike mõjude osas vastab mereveokiri muus osas konossemendile, v.a üleandmiskõlblikkuse ja üleandmismenetluse osas. Erinevuste põhjuseks on kauba veoks vastuvõtmise ja dokumendi väljastamise erinev protseduur ja õiguslik taust. Veokirja kasutamine on otstarbekohane lühikeste veoõlgade korral ja juhul, kui konossemendi omadusi ja eeliseid ei ole võimalik ära kasutada.

Konossemendi või mereveokirjaga kaasasolevad kauba **saatedokumendid** on määratud **sihtriigi seadusandlike nõuetega** ja teisalt kommertslepingu maksetingimustega. Need dokumendid on kirjeldatud peatükis 3.4.

Tabel 10.4.4. Mereveodokumentide võrdlustabel

Konossement (*Bill of Lading*)	**Mereveokiri** (*Liner Waybill*)
Veose vastuvõtmisel	
Vedaja väljastab konossemendi, kirjeldades kauba seisundi ja koguse dokumendis. Võtab veose vastu vedamiseks. Konossement on vedaja dokument.	Veosesaatja (prahtija) deklareerib kauba liigi ja koguse veokirjas. Veokiri on kaubasaatja dokument. Prahtija annab veose üle vedamiseks.
Võõrandatav väärtpaber	**Ei ole võõrandatav, ei ole väärtpaber**
Veo ajal	
Isik, kes esitab „täis komplekti" originaaleksemplare.	Kauba saatja.
Sihtkohas	
Isik, kes esitab originaaleksemplari (varustatud ühtse üleminekuseeriaga).	Isik, kes on veodokumendis vastuvõtjana kirjeldatud.

[261] *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea Chapter 3. Electronic transport records and Chapter 8. Transport documents and electronic transport records etc.*

Soovitatavad kirjanduslikud ja nuud materjalid

1. Ain Eidast. Meretranspordi kommertsekspluatatsioon. Eesti Mereakadeemia. Tallinn, 2007.
2. Ain Eidast. Inglise-Eesti meretranspordi kommertsterminite leksikon. Eesti Mereakadeemia. Tallinn, 2009.
3. Mereleksikon. Eesti Entsüklopeediakirjastus 1996
4. Rachel Henwood, Tan Tee Hwa. Seafreight Forwarding The Singapore Logistics Association, 2006.
5. David Pinder, Brian Slack. Shipping and Ports in the Twenty-first Century, 2012.
6. Peter Jones. Legal Handbook on Forwarding. Fourth edition, FIATA, 2008.

Seadusandlikud aktid

1. The International Convention on Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading - Haagi reeglid 1924
2. The Hague-Visby Rules, 1968
3. ÜRO konventsioon kaupade mereveo kohta. (*The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea)* Hamburgi reeglid 1978
4. Konventsioon lepingutest kaupade rahvusvaheliseks veoks täies ulatuses või osaliselt meritsi" (*Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)* Roterdami reeglid 2009
5. Kaubandusliku meresõidu seadus 2002

[Tagasi sisukorda]

10.4.6. Siseveeteede transport

Siseveeteid peetakse ökoloogiliselt soodsaks transpordiliigiks. Seetõttu pööratakse selle arendamisele suurt tähelepanu. Eriti oluline on see juhtudel, kus see võimaldab vähendada liiklusummikuid maanteeliikluses. Arenenud on see transpordiliik eriti USAs, kus valdav osa linnu on ühendatud ka siseveeteede võrguga.

Tabel 10.4.5. Siseveeteede võrgustike koondtabel

Jrk	Maailmajagu	Siseveeteede võrgustiku tinglik nimetus	Märkused
1	Põhja-Ameerika	USA siseveeteed	Navigeeritavate veeteede kogupikkus üle 20 000 km. Olulisim on Mississippi jõgikond, New Orleans on oluline sadam sidustamaks veod ookeanivedudega.
		Saint Lawrence	Kanada ja USA võrgustik, pikkusega ligikaudu 1200 km. Navigatsiooniaeg aprillist detsembri keskpaigani.
2	Lõuna-Ameerika	Brasiilia siseveeteed	Hõlmab Brasiiliat, Peruud, Colombiat ja Ecuadori, pikkus ~60 000 km, sellest kasutatav ainult kõrge veeseisu korral 13 000 km. Baseerub eeskätt Amazonase jõgikonnal.
		Parana jõgikond ja Paraguai	Hõlmab Brasiiliat, Boliiviat, Uruguayd, Argentiinat ja Paraguayd, pikkus 3442 km. Ühendus ookeanivedudega Buenos Aireses.
3	Aasia	India siseveeteed	Hõlmab Indiat ja Bangladeshi. Kogupikkus 4332 km (sh Gangese jõgikond 2597 km).
		Hiina siseveeteed	Väidetavalt on siseveeteid kuni 110 000 km, oluline on Jangtse jõgikond 6418 km, millest laevatatav ~3000 km.
		Mekongi jõgikond	Hõlmab Hiinat, Myanmari, Taid, Laost, Kambodžat ja Vietnami. Pikkus ~4900 km.

Jrk	Maailmajagu	Siseveeteede võrgustiku tinglik nimetus	Märkused
4	Euroopa	Volga jõgikond	Pikkus 3700 km. On vaadeldav ka koos Balti mere Valgemere ühendustega ja Volga Don'i kanaliga, mis oluliselt suurendab navigatsioonivõimalusi.
		Doonau jõgikond	**Käsitleme allpool Budapesti konventsiooni valguses.**
		Reini jõgikond	
		Moseli jõgi	Kuulub Reini jõgikonda, täiendavalt võiks Euroopas vaadelda veel Seine'i, Elbe ja veel mõned jõgikonnad.
5	Aafrika	Niiluse jõgikond	Hõlmab Burundi, Kongo Demokraatlikku Vabariiki, Egiptuse, Eritrea, Etioopia, Keenia, Ruanda, Sudaani, Tansaania ja Uganda. Veeteede pikkus 6671 km. (Kuni Assuani tammini on navigatsioon võimalik üksnes kõrgvee ajal).
		Kongo jõgikond	Hõlmab Kongo Demokraatlikku Vabariiki ja Kongo Vabariiki. Veeteede pikkus 4700 km.
		Nigeri jõgikond	Hõlmab Nigeeria, Benini, Nigeri, Mali, Guinea, Sierra Leone. Navigeeritavate veeteede pikkus ~3000 km.

Maailma siseveeteede võrgustik (*World Wide Inland Navigation Network*[262]) toob välja 14 suuremat navigeeritavat siseveeteede võrku, jagades nad maailmajagude kaupa, saame pildi tabelist 10.4.5.

Ka Euroopa Liidu juhtorganite soov on muuta Euroopa jõed ja kanalid Euroopa intermodaalse transpordisüsteemi tähtsaks osaks. Kavas on ühendada siseveeteed raudtee ja lähimerevedude süsteemidega ning tugevdada siseveetranspordi sektori konkurentsivõimet Euroopa transpordisüsteemides, samuti aidata kaasa selle veoviisi edasisele lõimumisele intermodaalsetesse veoahelatesse. Praegu teostatakse siseveeteedel Euroopa Liidus ~12% kaubaveo käibest.

10.4.6.1. Õiguslikud alused

Globaalset kokkulepet reeglite osas ei ole, lepingulisi suhteid reguleeritakse regionaalsete aktidega. **Lepingulisi suhteid** Euroopa siseveeteedel **reguleerib Budapesti konventsioon** (*Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways* – CMNI)[263]. 2005. a 1. aprillil jõustunud Budapesti konventsioon on osutunud edukaks ja toetab transpordivaldkonna siseturgu. Konventsiooni eesmärk on ühtlustada Euroopa riikide lepingu- ja sisenavigatsioonistandardeid. Ratifitseerinud on konventsiooni 15 Euroopa riiki: Belgia, Bulgaaria, Holland, Horvaatia, Luksemburg, Moldova, Prantsusmaa, Rumeenia, Saksamaa, Serbia, Slovakkia, Šveits, Tšehhi Vabariik, Ungari ja Venemaa Föderatsioon. Nende seas 11 ELi liikmesriiki. Allakirjutanutest ei ole seniajani ratifitseerinud Poola, Portugal ja Ukraina. Huvi ratifitseerimise vastu on näidanud üles Austria ja veel mõned ELi liikmesriigid. Eesti ja veel mitmed ELi liikmesmaad on teatanud oma huvi puudusest regulatsiooni vastu, kuivõrd puudub otsene kokkupuude konventsioonis kirjeldatud veeteedega. See asjaolu ei tähenda, et Eesti kaubasaatjad ja ekspedeerijad ei saaks siseveeteid kasutada mingite kaupade või multimodaalse transpordi korral. Sellisel juhul tehakse seda mõne osalisriigis tegutseva operaatori abil.

Veolepingu sõlmimisel tuleb arvestada siseveeteede eripäradega.

- Kolmandate riikide kaupade veol siseveeteedel tuleb arvestada transiidireeglitega Reini manifesti kohaselt.
- Ohtlike kaupade veol tuleb lähtuda ADNi konventsioonist.

Kasutatavad veodokumendid on analoogsed mereveodokumentidega. Konventsiooni kolmas peatükk, artiklid 11–13 käsitlevad veodokumente. Esiteks, **siseveeteede konossement** (*Bill of*

[262] http://www.wwinn.org/
[263] http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmniconf/cmnidoc/finalconf02e.pdf

Lading) kirjeldab, et kõik klassikalise konossemendi omadused laienevad ka siseveeteedele. Teiseks, siseveeteede saatekiri (*Consignment Note*) on vaadeldav mereveokirja analoogina.

Vedaja vastutus on kirjeldatud analoogselt teiste rahvusvaheliste veokonventsioonidega ja tavapäraselt kirjeldatud veodokumendi (*Bill of Lading*) klauslileheküljel. **Vastutuse piirang** lähtub analoogiast Haagi-Visby reeglitega, v.a erand konteinerite kasutamisel. Pretensioonid tuleb esitada seitsme päeva jooksul, hilinemise kohta 21 päeva jooksul. Vastavalt artikli 21 ja lõike 4 kohaselt ning sõltumata hagi suurusest tema vastu, ei vastuta vedaja mingil juhul rohkem kui summas 666,67 SDRi ühe paki või muu laadimisühiku kohta või 2 SDRi kadunud või rikutud, veodokumendis kirjeldatud kauba kilogrammi kohta, aluseks võetakse kõrgem väärtus. Kui pakendiks või veoühikuks on konteiner ja kui veodokumendis ei ole märgitud konteineris olevaid pakendeid või konteinerisse konsolideeritud veoseid, siis väärtus 666,67 SDRi asendatakse summaga 1500 SDRi kaubata konteineri kohta ning lisaks konteineris oleva kauba eest maksimaalselt summas 25 000 SDRi. Hilinemise eest on **maksimaalne hüvitis piiratud prahirahaga.**

Hinnakujundus ei erine oluliselt merevedude omast, kuigi väliskulud, sh navigeerimine siseveeteedel on mõnevõrra kulukam.

Intermodaalsete veoühikute (sh konteinerid) veo korral **antakse hind sadam–sadam**, millele lisanduvad veoühikute mahalaadimise tasu teistelt veovahenditelt ja vastupidi, pealelaadimise tasu teistele veoühikutele. Lisanduvad kütuselisa (BAF), sadama tasu (*Port Fee*). Erinevad sadamad võivad rakendada veel erinevaid tasusid.

Puistekaupade veol rakendatakse tavaliselt eurot tonni/sadamast sadamani ja vedellastide korral eurot mahuühiku (m^3, barrel jne) kohta vastavalt veoõla pikkusele.

Siseveeteede kaubakäitlemist ja vedude tehnoloogilisi iseärasusi käsitleb Siseveeteede Euroopa Koodeks: *CEVNI European Code for Inland Warerways (Fifth revised edition)*[264]. Siseveeteedel liiklemist käsitleb CEVNI Euroopa siseveeteedel liiklemise eeskiri[265], mis on kättesaadav ka eesti keeles.

10.4.6.2. Laevad ja pargased

Tehnilised nõuded Euroopa Liidu maades olid kirjeldatud nõukogu direktiivis 82/714/EMÜ[266], 04.10.1982. Direktiiv defineeris siseveeteedel kasutatavad alused. Direktiivi on tehtud hulgaliselt muudatusi. 2006. a direktiiviga[267], mis tunnistas kehtetuks 1982. a direktiivi, loodi üleeuroopalised tehnilised nõuded ja üleeuroopalise tegevusloa väljastamise nõue kõigi liikmesriikide siseveeteede operaatoritele. Viimane 2013. a Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi[268] eelnõu ei ole leidnud rakendamist.

Kõige üldisemalt võib siseveeteedel kasutatavad alused jagada järgmiselt.

- **Liikurlaevad:**
  - tavaline liikurlaev – kaubaveoks mõeldud mis tahes laev, mis ei ole tanker ja mis on ehitatud nii, et see saab iseseisvalt oma liikumapaneva jõu abil sõita;
  - liikurtanker – kinnitatud mahutites kaubaveoks mõeldud mis tahes laev, mis on ehitatud nii, et see saab iseseisvalt oma liikumapaneva jõu abil sõita.
- **Puksiirid:**
  - **vedurpuksiir** – spetsiaalselt pukseerimiseks ehitatud laev;

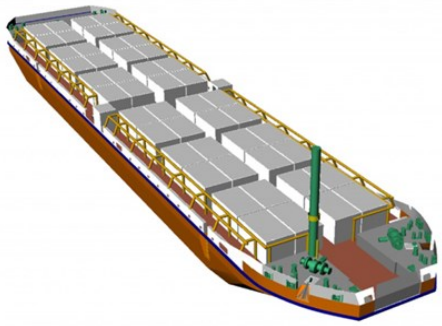
[264] http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/finaldocs/sc3/ECE-TRANS-SC3-115-Rev.5e_WEB.pdf
[265] www.tkj.ee/userfiles/file/VLJ%20materjal/CEVNI%20eesti%20k.%20Rev3.doc
[266] http://publications.europa.eu/resource/cellar/3d9f4168-8896-48db-9116-5fb234bf8cc6.0007.03/DOC_1
[267] Directive 2006/87/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 laying down technical requirements for inland waterway vessels and repealing Council Directive: 82/714/EEC.
http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1440156857059&uri=URISERV:l24473

- **tõukurpuksiir** – spetsiaalselt tõugatavate koosseisude edasilükkamiseks ehitatud laev;
- **vedur-tõukurpuksiir** – spetsiaalselt tõugatavate koosseisude pukseerimiseks ja edasilükkamiseks ehitatud laev.

- **Praamid:**
  - **teisaldatav praam** – kaubaveoks mõeldud mis tahes laev, mis on ehitatud nii, et seda tuleb pukseerida ning:
    — millel puudub oma liikumapanev jõud
    — või millel on piisavalt liikumapanevat jõudu ainult lühikeste manöövrite sooritamiseks;
  - **praamtanker** – kohtkindlates mahutites kaubaveoks mõeldud mis tahes laev, mis on ehitatud nii, et seda tuleb pukseerida ja:
    — millel puudub oma liikumapanev jõud või
    — millel on piisavalt liikumapanevat jõudu ainult lühikeste manöövrite sooritamiseks.
- **Lihterid**
  - **tavalihter** – kaubaveoks mõeldud mis tahes laev, mis ei ole lihtertanker ja mis on ehitatud või spetsiaalselt ümberseadistatud nii, et seda tuleb tõugata ja:
    — millel puudub oma liikumapanev jõud
    — või millel on piisavalt liikumapanevat jõudu ainult lühikeste manöövrite sooritamiseks, kui see ei ole tõugatava koosseisu osa;
  - **lihtertanker** – kinnitatud mahutites kaubaveoks mõeldud mis tahes laev, mis on ehitatud või spetsiaalselt ümberseadistatud nii, et seda tuleb tõugata ja:
    — millel puudub oma liikumapanev jõud
    — või millel on piisavalt liikumapanevat jõudu ainult lühikeste manöövrite sooritamiseks, kui see ei ole tõugatava koosseisu osa;
  - **praamkonteiner – tõugatav lihter**, mis on mõeldud merelaevadel vedamiseks ja siseveeteedel sõitmiseks.

Kasutatavamad ujuvvahendid

- **Jõgi-meri-tüüpi laevad** (liikurlaevad) on ehitatud sõiduks nii siseveeteedel kui ka merel ja kaubaveoks mere- ja jõesadamate vahel. Tegemist on madala süvise ja madala tekiehitistega alusega.
- **Jõepraam ehk pargas** on tasapinnalise põhja ja väikese süvisega ujuvvahend, mis on mõeldud suurte kaubakoguste transportimiseks jõgedel, järvedel ja kanalitel. Praamide peamised tehnilised näitajad on **pikkus, laius, süvis** ja minimaalne kõrgus sildade alt läbisõitmiseks. Tüüpiliselt on keskmise suurusega praami pikkus 67–110 m, laius 8,2–11,4 m ja süvis 2,5–3,0 m. Navigatsioonihooaja pikendamiseks võib neid ehitada ka jääklassiga alustena. Nende suurusklasside praamid võtavad pardale 900–3000 t kaupa. Mõned neist on varustatud ka autonoomsete jõuallikatega ja on käsitletavad kui liikuralused.



Joonis 10.4.4. Jõepraamid

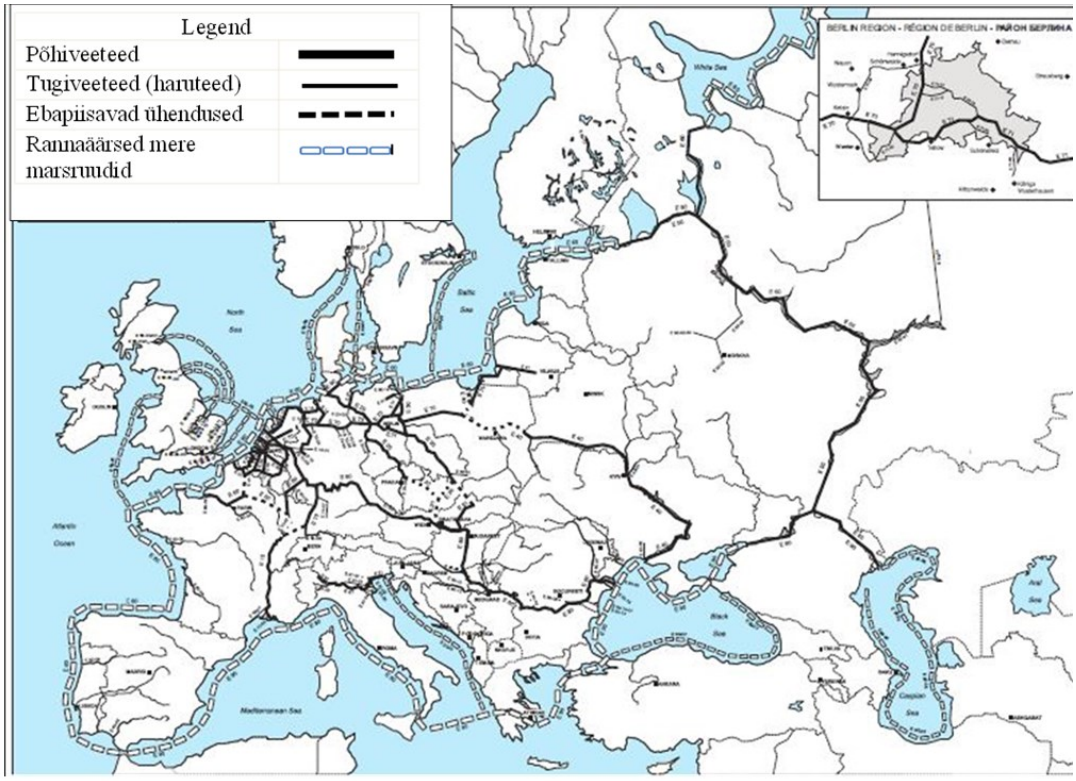
10.4.6.3. „Sinine raamat”

„Sinise raamatu” andmebaas (*Blue Book database*) on välja arendatud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) egiidi all ning sisaldab peamisi standardeid ja parameetreid E-veeteedevõrgustikus.

„Sinine raamat” esitab regulaarselt ajakohastatud ülevaateid olemasolevate ja kavandatavate standardite ja parameetrite kohta E-veeteede ja sadamate kohta Euroopas ja kajastab rahvusvaheliselt võrreldaval alusel praeguse siseveeteede infrastruktuuri parameetreid, võrreldes miinimumnõuete ja parameetritega, mis on ette nähtud AGN-lepingus. Samamoodi identifitseerib „Sinine raamat” kitsaskohad ja puuduvad ühendused olemasolevas E-veeteede võrgus.

E-veeteed on Pan-Euroopa siseveeteedevõrgustik, nii rahvusvahelise tähtsusega kui ka lihtsalt sisesed E-veeteed on sätestatud Euroopa kokkuleppes ja AGN-lepingus, mis on vastu võetud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni sisetranspordi komitee poolt 1996. a ja jõustus 26. juulil 1999. a (17 lepinguosalist). AGNiga loodi rahvusvaheline õiguslik raamistik, millega kehtestati koordineeritud plaan valitsuste siseveeteede võrgustiku väljatöötamiseks ja rakendamiseks ning rahvusvahelise tähtsusega veeteedel ühtse arusaama loomiseks. See põhineb kokkulepitud infrastruktuuril ja nende tööparameetritel, mida valitsused kavatsevad teha oma asjakohaste arenguprogrammide raames. Leping rõhutab siseveetranspordirajatiste, mis omavad võrreldes teiste maismaatranspordi liikidega majanduslikke ja keskkonnaalaseid eeliseid. Sellest tulenevalt võivad nad aidata vähendada ummikuid, liiklusõnnetusi ja negatiivseid keskkonnamõjusid üleeuroopalises transpordisüsteemis.

Euroopa E-veeteede võrgustiku skeem **näitab eesmärki siduda Euroopa siseveeteede võrgustik ühtseks süsteemiks**, kasutades siduvaks elemendiks lühikese veoõlaga rannaäärseid mereteid.



Joonis 10.4.5. Euroopa E-veeteede võrgustiku skeem

[Tagasi sisukorda](#)

10.5. Lennutransport

Valter Veedler

Teemad

- Lennukite klassifikatsioon
- Lennukitüübid
- Lennukite lastiruumid
- Lennuveo suurühikute (ULD) tüübid
- Lennusaadetiste ekspedeerimine
- Lennusaadetiste transpordi hinnad
- Lennusaadetiste dokumentatsioon

10.5.1. Sissejuhatus

Lennutranspordi alguseks loetakse 20. sajandi algust ja sellest ajast on see võrreldes teiste transpordiliikidega teinud läbi kõige kiirema tehnoloogilise arengu. Transpordiviis, mida kasutati algselt peamiselt posti- ning reisijateveoks, on seoses lennukite arenguga kindlustanud ka väga olulise rolli suurte kaubamahtude kiireks transpordiks pikkade vahemaade taha.

Lennutranspordi eelisteks teiste transpordiliikidega võrreldes on kiirus ja võimalus toimetada kaupu pikkade vahemaade vahel. Piiravateks faktoriteks on kaubaühiku kohta kõrgemad transpordikulud ja lennukitüüpidest sõltuv veovahendi mahutavusvõime. Lisaks vajab lennukaupade teenindamine spetsiifilist infrastruktuuri, tehnikat ja arvestama peab kehtivate julgestusnõuetega.

Peamisteks alternatiivseteks transpordiliikideks, millega lennutransport konkureerib, on lühemate vahemaade korral kujunenud maanteetransport ja mandrite vahelistel vedudel meretransport (konteinerveod), teatud juhtudel ka raudteetransport.

Kaubasaadetistele kasutatakse lennutransporti peamiselt järgmistes situatsioonides.

- Kergestiriknevad kaubad (värsked toiduained, lõikelilled, ravimid).
- Kiireloomulised saadetised, kus alternatiivsete transpordiliikide transiitaeg on liiga pikk (varuosad, tootmiskomponendid).
- Kõrge väärtusega kaup, mille transpordikulu on tühine, võrreldes toote enda hinnaga (elektroonikaseadmed, riidekaubad).
- Kaup, mille transpordil maad mööda on kõrgem turvarisk (sularaha, vääriskivid).
- Lennutranspordi lühem transiitaeg aitab ettevõtetel vabastada kiiremini tarneahelas „kinni olevaid" käibevahendeid.
- Elusloomade transport.

Kaubasaadetiste lennutranspordil on peamiselt kaks valdkonda – kullerveod (*integrator, courier*) ning ekspedeeritavad lennuveod (*air freight forwarding*).

Lennutranspordi kullervedude pakkujad on reeglina üles ehitanud oma kindla transpordiahela võrgustiku, hinnastruktuuri ja sellest tulenevad transiitaja võimalused, piirangud saadetistele. Keskenduvad enamjaolt uksest-ukseni veostele. Kullerteenuste pakkujatel on lennugraafik nende enda kontrollitud ja integreeritud ülejäänud veoahelaga. Traditsiooniliselt on kullerfirmadel enda lennukipark, mis koosneb kaubalennukitest. Kullerteenuste osas on vähem paindlikkust ja alternatiivseid lahendusi sellistele saadetistele, mis ei sobi vastavasse transpordiahelasse. Eelisteks on lihtne hinnastruktuur ja veokiirus. Samas kujuneb suuremate kaubakoguste korral transpordimaksumus tavaliselt oluliselt kallimaks võrrelduna ekspedeeritavate lennusaadetistega. Kasutatakse reeglina väikepakkide, dokumentide ja väga kiireloomuliste kaubasaadetiste korral.

Ekspedeeritavate lennuvedude puhul ostab ekspedeerija lennutranspordi teenuse sisse lennuettevõtte käest, kes vastavat kaubaveoteenust enda ja partnerlennufirmade lennukitega pakub. Selleks on tavaliselt traditsiooniline lennufirma, kes lisaks kaubasaadetistele veavad lennukite pardal ka

reisijaid ja postisaadetisi. Ekspedeeritavaid lennusaadetisi veetakse nii reisilennukite lastiruumides kui ka kaubalennukitega, sõltuvalt sellest, milliste lennukitüüpidega vastav lennufirma opereerib. Ülejäänud teenused (kohalik transport, tolliformaalsused jms) on kas ekspedeerija enda teostatud või teistelt teenusepakkujatelt sisseostetud. Võimalusi lennusaadetise sihtkohta toimetamiseks on ekspedeerijal tavaliselt mitmeid, kuna kaubaveoteenust pakuvad erinevad lennufirmad, erinevate lennugraafikute, lennukitüüpide ja veohindadega. Ekspedeeritavad lennuveod on mõistlikumad suuremate kaubakoguste transportimiseks. Samuti spetsiifiliste kaubagruppide transpordiks, mida kullervedudel tihtilugu ei aktsepteerita (elusloomad, ohtlikud ained jms).

Maailma suurimate lennutranspordi kullervedusid pakkuvate ettevõtete näidetena võib välja tuua: DHL, Fedex, UPS, TNT. Lennuvedude ekspedeerimisettevõtete näidetena DHL Global Forwarding, Kühne+Nagel, DB Schenker Logistics, UPS Supply Chain Solutions, Panalpina. Nagu näha, tegutsevad mitmed suuremad kaubamärgid nii kullervedude kui ka ekspedeeritava lennukauba valdkonnas.

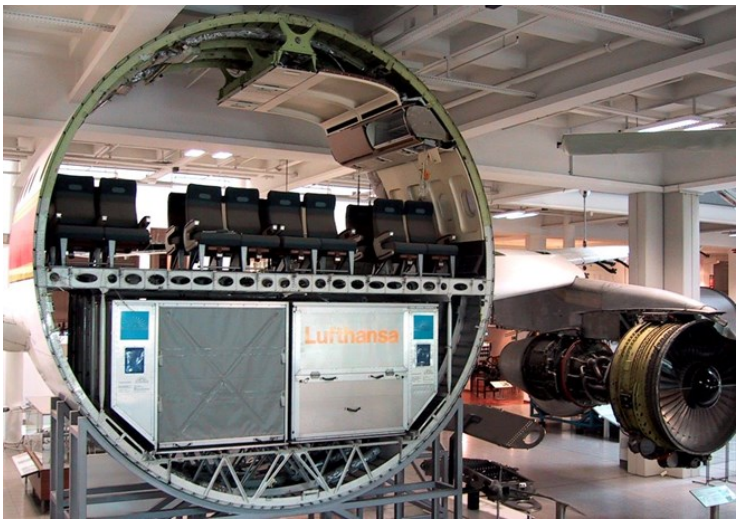
10.5.2. Lennukite klassifikatsioon

Lennukaupade veos kasutatakse väga erineva suuruse, veovõime ja lennuulatusega lennukeid. Alates väga väikestest propellermootoritega kaubalennukitest, mis toimetavad eritellimusel kohale üksiku kiireloomulise kaubasaadetise, kuni mandrite vahel lendavate ülisuurte kaubalennukiteni, mis võtavad pardale kuni 140 t kaupa.

Suurusklassi põhjal jaotatakse lennukid kahte põhikategooriasse, millest valdavalt sõltub nende veovõime:

- kitsa kerega lennukid (*narrow body*),
- laia kerega lennukid (*wide body*).

Ehituslikult on valdaval osal lennukitüüpidel kasutuses peadekk (*main deck*) ja alumised lastiruumid (*lower deck*).



Joonis 10.5.1. Lennukite konstruktsioon

Kasutusotstarbe põhjal jaotatakse lennukid järgmiselt.

- Reisilennukid – lennuki peadekil asub reisijate salong, kaubasaadetisi on võimalik vedada lennuki lastiruumides lisaks reisijate pagasile (reeglina peadeki all).
- Kaubalennukid – lennuki peadekk on kasutuses kaubaveoks. Samuti on kaubaveoks üldjuhul kasutuses ka alumised lastiruumid analoogselt reisilennukitega.
- Kombi-lennukid – lennuki peadekk on jagatud vaheseinaga nii reisijate salongiks kui ka kaubaveoks. Kaubasaadetisi veetakse nii peadeki vastavas osas kui ka alumistes lastiruumides.

Lennuki lastiruumid võivad olla lahtiselt laetava kauba jaoks (*bulk aircraft hold*) või konteineriseeritud/palletiseeritud (ULD *hold*). **ULD**[269] ehk ***Unit Load Device* – lennuveo suurühikud**, mis tähendab lennuvedudel kasutatavat standardiseeritud konteinerit või alust, mis valmistatakse ette transporditavate kaubasaadetistega ja laetakse lennuki lastiruumi terve ühikuna.

Joonis 10.5.2. ULD-kauaalused koos kaubaga

10.5.2.1. Kitsakerelised (narrow body) reisilennukid

- Kasutatakse väiksema lennuulatuse tõttu valdavalt regioonisisestel liinidel.
- Iseloomustavaks näitajaks on üks vahekäik istmeridade vahel reisijate salongis.
- Lastiruumid võivad asuda lennuki sabas (eriti väiksed mudelid) või kasutatakse alumisi lastiruume.
- Kasutatakse põhiliselt *bulk*-lastiruume koos üksikute eranditega (A320 perekonna mudelid, sõltuvalt konkreetse lennuki konfiguratsioonist, kasutavad ULD-lastiruume).
- Reaalselt võimalik kaubasaadetisi vedada 200–5000 kg lennu kohta.
- Lennukite laadimine toimub käsitsi ja mõningal määral eritehnika abil.

10.5.2.2. Laiakerelised (wide body) reisilennukid

- Pikema lennuulatuse tõttu kasutatakse interkontinentaalsetel lendudel.
- Iseloomustavaks näitajaks on kaks vahekäiku istmeridade vahel reisijate salongis.
- Kasutatakse ULD-lastiruume, mis asuvad alumisel dekil. Lisaks on täiendavalt väga väike osa *bulk*-lastiruumi jaoks.
- Reaalselt võimalik vedada kaubasaadetisi 8000–24 000 kg lennu kohta.
- Lennukite laadimine toimub ainult eritehnikat kasutades.

*10.5.2.3. Kaubalennukid (***freighter***)*

- Mõeldud täies ulatuses kaubasaadetiste veoks.
- Suuremaid kaubalennukeid kasutatakse interkontinentaalseteks vedudeks, väiksemaid (*narrow body*) lennukeid valdavalt regioonisisestel vedudel (kullerfirmad) või väiksemahulistel tšartervedudel.
- Kaubalennukid võivad olla ümber ehitatud vanematest reisilennukitest või toodetud uuena (reeglina kaasaegsed *wide body* kaubalennukid).
- Peadekk on reeglina kaubaalustel (ULD), alumised lastiruumid sõltuvalt sellest, kas on tegemist *narrow body* või *wide body* lennukiga ja on samad analoogse reisilennuki mudelitega.
- Lennukite laadimine toimub ainult eritehnikat kasutades.

[269] Käesolevas peatükis kasutatakse läbivalt termini „lennuveo suurühikud“ asemel praktikas kasutatavat lühendit **ULD**

- Osad kaubalennukite mudelid on avatavad ka nina- ja/või sabaosast, mis teeb võimalikuks suurte ülegabariidiliste kaupade transpordi.
- Võimalik transportida kuni 140 000 kg kaupa lennu kohta (AN-225 lennukiga ekstreemjuhul 250 000 kg).

10.5.3. Lennukitüübid

Igale lennuki mudelile on omistatud kolmest sümbolist koosnev IATA-kood ning neljast sümbolist koosnev ICAO-kood, mida võib kohata lennugraafikutes ja mujal lennu opereerimisega seotud infos. Näiteks: Airbus 330-200 kaubalennuki IATA-kood: 33F, ICAO-kood: A332.

Levinumad kaubalennukite tüübid, mis kaubavedudel kasutuses

Bae 146-200F (B462F)

Väikse lennuulatuse ja mahutavusega kaubalennuk, kasutavad regioonisisestel vedudel peamiselt kullerfirmad.
Mahutavus: 10 000 kg 78 m^3.
7 peadeki ULD-positsiooni + *bulk.*
Lennuulatus: 2100 km.

Boeing 737-400F (B734F)

Keskmise lennuulatusega väiksema suurusjärgu kaubalennuk, kasutavad regioonisisestel vedudel peamiselt kullerfirmad.
Mahutavus: 19 000 kg 154 m^3.
10–11 peadeki ULD-positsiooni + *bulk.*
Lennuulatus: 3800 km.

Antonov 12 (AN12)

Väikese lennuulatuse ja mahutavusega kaubalennuk, kasutatakse peamiselt eriprojektide ning tšarterlendude teostamiseks. Tegemist on ühe suure lastiruumiga lennukiga, mille laadimine toimub sabast. Lasti liigutamiseks saab kasutada lastiruumi laes asuvat telfrisüsteemi. Üksikutel versioonidel esineb ULD-lastiruum (4 positsiooni).
Mahutavus: 18 000 kg 85 m^3.
Lennuulatus: 2100 km.

Boeing 757-200F (B752F)

Keskmise lennuulatuse ja mahutavusega kaubalennuk, kasutavad regioonisisestel vedudel peamiselt kullerfirmad, samuti tšarterlendudel.
Mahutavus: 36 000 kg 238 m^3.
15 peadeki ULD-positsiooni + *bulk.*
Lennuulatus: 3800 km.

Ilyushin IL-76-TD (IL76)

Keskmise lennuulatuse ja mahutavusega kaubalennuk, kasutatakse peamiselt eriprojektide ning tšarterlendude tegemiseks. Sabast laetav suur *bulk*-lastiruum. Lasti liigutamiseks on lastiruumi laes telfrisüsteem.
Mahutavus: 48 000 kg 180 m^3.
Lennuulatus: 4600 km.

Boeing 767-300F (B763F)

Keskmisest suurema lennuulatuse ja mahutavusega kaubalennuk, laiemalt kasutuses kullerfirmade lennukipargis.
Mahutavus: 54 000 kg 450 m^3.
24 peadeki + 7 alumise deki ULD-positsiooni.
Lennuulatus: 6000 km.

Airbus 330-200F (A332F)

Suure lennuulatuse ja mahutavusega kaasaegne kaubalennuk, kasutuses peamiselt lennufirmade regulaarsetel kaubaliinidel.
Mahutavus: 70 000 kg 475 m^3.
22–23 peadeki + 8 alumise deki ULD-positsiooni.
Lennuulatus: 7400 km.

McDonnell Douglas MD-11F (MD11F)

Vanema generatsiooni suure lennuulatuse ja mahutavusega kaubalennuk, kasutuses nii lennufirmade regulaarsetel kaubaliinidel kui ka kullerfirmade lennukiparkides.
Mahutavus: 85 000 kg 575 m^3.
26 peadeki + 10 alumise deki ULD-positsiooni.
Lennuulatus: 6100 km.

Boeing 777-200F (B772F)

Kaasaegne ja väga efektiivne kaubalennuk suurte kaubakoguste transportimiseks interkontinentaalsetel liinidel. Kasutuses nii lennufirmade regulaarsetel kaubaliinidel kui ka kullerfirmade lennukiparkides.

Mahutavus: 85 000 kg 575 m^3.
27 peadeki + 10 alumise deki ULD-positsiooni.
Lennuulatus: 9000 km.

Boeing 747-8F (B748F)

Kaasaegne kaubalennuk väga suurte kaubakoguste transportimiseks interkontinentaalsetel liinidel. Suuremalt jaolt kasutuses lennufirmade regulaarsetel kaubaliinidel. Kuna peadekki on võimalik ka ninast laadida, siis on sobilik pikkade ülegabariidiliste kaupade veoks.
Mahutavus: 134 000 kg 857 m^3.
34 peadeki + 12 alumise deki ULD-positsiooni.
Lennuulatus: 8100 km.

Antonov AN-124 (A124)

Ülisuur kaubalennuk suuremahuliste eriprojektide ning tšarterlendude tegemiseks. Kasutatakse eriti raske ja ülegabariidilise lasti transpordiks. Lennukis on suur *bulk*-lastiruum, mida on võimalik laadida nii ninaosast kui ka sabast. Rasket lasti saab lennukis liigutada telfri ja/või vintsisüsteemide abil.
Mahutavus: 120 000 kg 750 m^3.
Lennuulatus: 4600 km.

10.5.4. Lennukite lastiruumid

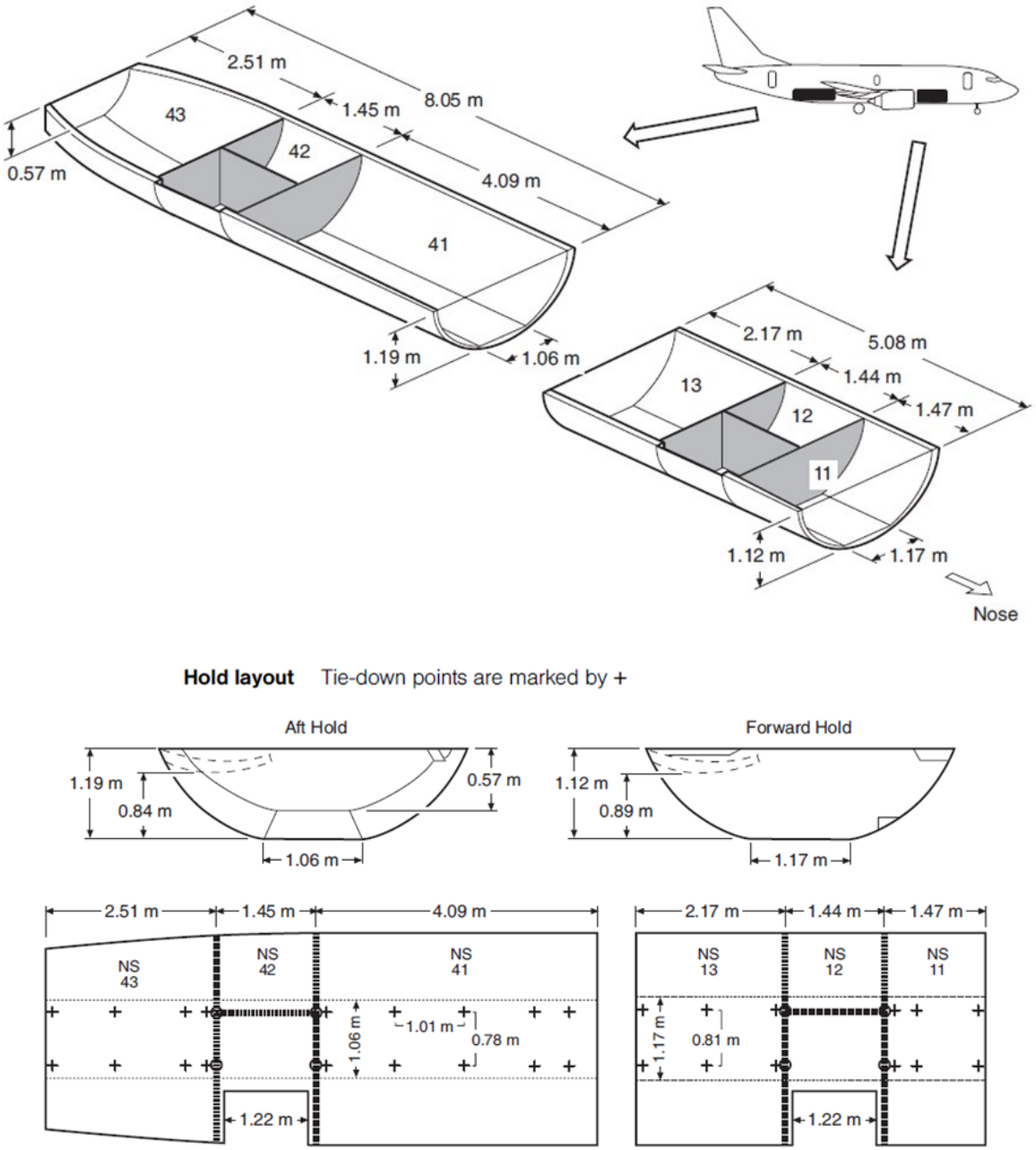
10.5.4.1. Bulk[270]*-lastiruumid*

- Saadetised laetakse lastiruumis käsitsi.
- Lennuki laadimisel kasutatakse konveierlinti ja raskemate kaubaühikute puhul vajadusel ka kahveltõstuki abi (*bulk*-lastiruumiga kaubalennukid).
- Lasti kinnitamiseks on lastiruumides vahevõrgud, raskemad pakkeühikud ja spetsiifiline last (elusloomad, ohtlikud ained jms) kinnitatakse lisaks üksikult kinnitusrihmadega lastiruumis paiknevatesse kinnitusklambritesse.
- Puuduvad ühtsed standardid – lastiruumi suurus ja lastimisvõimalused sõltuvad konkreetsest lennukitüübist.

[270] Puistekaubale kohandatud lastiruum

- *Narrow body* reisilennukite *bulk*-lastiruumid ei ole sobivad suuremate kaubakoguste ja raskemate kaubaühikute transpordiks. Kuna last paigutatakse lastiruumis käsitsi, on ühe pakkeühiku kaalu ülempiiriks maksimaalselt 150–300 kg.

Näide *bulk*-lastiruumidega reisilennukist Boeing 737-300.



Joonis 10.5.3. *Bulk*-lastiruumiga lennuki konstruktsioon

10.5.4.2. Lennuveo suurühikute (ULD)-lastiruumid

- Kasutatakse standardiseeritud ühikuid, mis on eelnevalt komplekteeritud saadetistega.
- ULD *pallet* – alumiiniumist standardmõõtmetega alused, millele laotakse kaubasaadetised. ULD peale kinnitatakse kaup kinnitusrihmadega ja kaetakse võrguga, mis omakorda kinnituvad ULD servades olevatesse kinnituspesadesse. Kaitseks sademete eest kaetakse last kattekilega. Piirangud ULD-aluse kõrgusele, milleni saab selle kaubasaadetistega valmis ehitada, sõltuvad lennuki vastavast lastiruumi positsioonist, kuhu ULD on laadimiseks planeeritud. Seda nimetatakse ULD-kontuuriks (ULD *contour*).

- ULD *container* – alumiiniumist standardmõõtmetega alus koos seinte ja katusega (võivad olla ka kergest plastist või komposiitmaterjalidest), mis moodustavad ULD-kontuuri. Kaubasaadetised laetakse konteinerisse läbi ukseava, mis võib olla nii pehmet tüüpi kattega/kinnitusrihmadega või metallist uksega. Kui on tarvis kaubaühikuid konteineri sees eraldi kinnitada, tehakse seda kinnitusrihmadega põrandas asuvatesse kinnitusavadesse.
- ULD liigutamiseks on lennuki lastiruumide põrandates rullikud ja ULD kinnitamiseks lukkude süsteemid.
- ULD-lastiruumid võivad olla manuaalsed (ULD liigutatakse rullikutel käsitsi) või motoriseeritud (ULD liigub rullikutel, mida juhitakse vastavast kontrollpaneelist). Reeglina on kaubalennukite peadekid manuaalsed, v.a üksikud väga suured kaubalennukid (Boeing 777F ja 747F).

Joonis 10.5.4. ULD alumise deki lastiruum koos kahe ULD-konteineriga

10.5.5. Lennuveo suurühikute (ULD)-tüübid

Kõigil kasutuses olevatel ULD-ühikutel on oma konkreetne ULD-number, mis koosneb:
- kolme sümboliga prefiks, mis tähistab ULD-tüübi koodi;
- nelja–viiekohaline ULD-järjekorranumber;
- kahe sümboliga sufiks, mis tähistab ULD-omaniku koodi (reeglina lennufirma IATA-kood, kellele ULD kuulub).

Näiteks: **PMC 12345 AY**

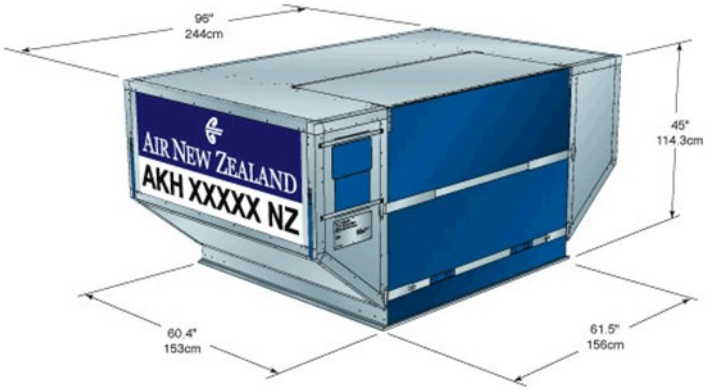
ULD-tüübi kood sisaldab järgmist infot.
1. sümbol iseloomustab ULD-kategooriat, nt:
A – sertifitseeritud konteiner,
D – sertifitseerimata konteiner,
P – sertifitseeritud alus,
R – sertifitseeritud termokonteiner.

2. sümbol iseloomustab ULD põhja mõõtmeid, nt:
A – 224 x 318 cm (88 x 125 in);
B – 224 x 274 cm (88 x 108 in);
G – 244 x 606 cm (96 x 238,5 in);
K – 153 x 156 cm (60,4 x 61,5 in);
L – 153 x 318 cm (60,4 x 125 in);
M – 244 x 318 cm (96 x 125 in);
Q – 153 x 244 cm (60,4 x 96 in).

3. sümbol iseloomustab väga spetsiifiliselt konteinerite puhul kontuuri ja aluste puhul täpsemat aluse/kinnitusvõrgu klassifikatsiooni.

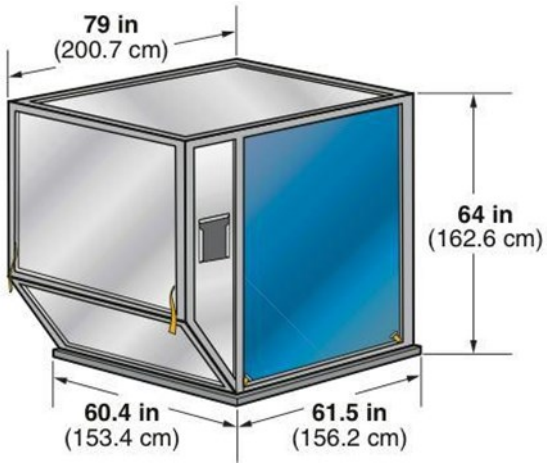
Täpsemalt on ULD-spetsifikatsioonide info lahti kirjutatud *IATA ULD Technical Manual* käsiraamatus.

Levinumad ULD-tüübid



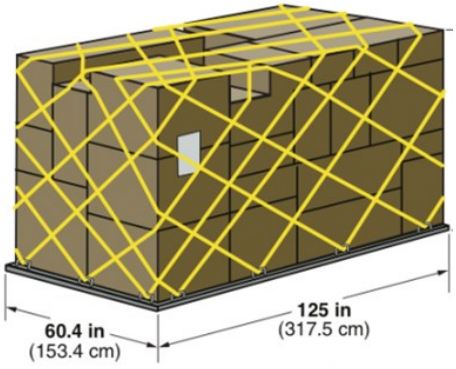
AKH. Alumise deki konteiner

Kasutuses A319/320/321 reisilennukitel, millel ULD-lastiruumid. ULD maksimaalne kaal 1134 kg.



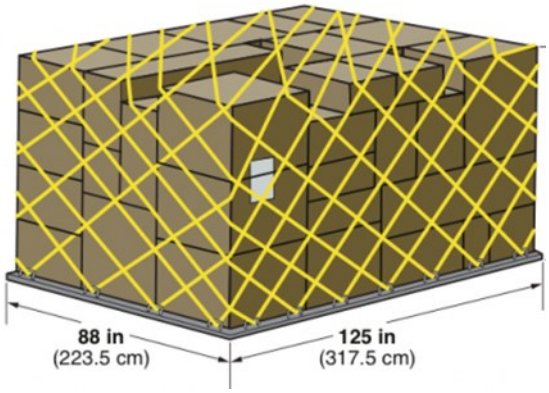
AKE. Alumise deki konteiner

Kasutuses *wide body* lennukite alumistes lastiruumides, lennukitüübid A330, A340, A350, A380, B747, B777, B787 jne. ULD maksimaalne kaal 1588 kg.



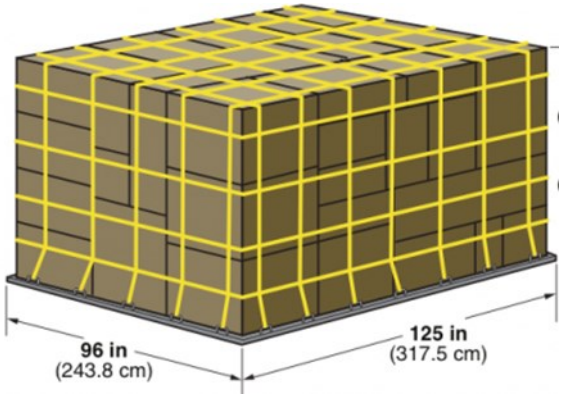
PLA. Poolik alus

Kasutuses *wide body* lennukite alumistes lastiruumides ja osalt ka kaubalennukite peadekil A330, A340, A350, A380, B747, B777, B787 jne. ULD maksimaalne kaal 3175 kg.



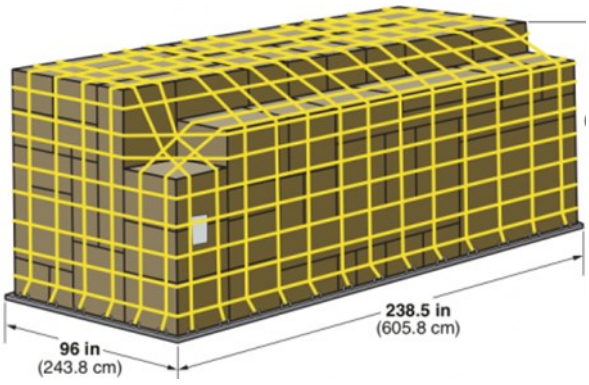
PAG, PAJ. Universaalne 88-tolline kaubaalus

Kasutuses *wide body* lennukite alumistes lastiruumides ning väikese ja keskmise suurusega kaubalennukite peadekil A330, A340, A350, A380, B747, B777, B787, B462F, B737F, B757F, B767F, T204F. ULD maksimaalne kaal 6000 kg.



PMC. Universaalne 96-tolline/10-jalane kaubaalus

Kasutuses *wide body* lennukite alumistes lastiruumides ja suurte kaubalennukite peadekil A330, A340, A350, A380, B747, B777, B787, B747F, B777F, A330F, MD11F. ULD maksimaalne kaal 6800 kg.



PGA. Suur 20-jalane kaubaalus

Kasutuses ülegabariidilise kauba jaoks suurte kaubalennukite peadekil B747F, B777F, A330F, MD11F. ULD maksimaalne kaal 13 600 kg.

10.5.6. Lennukite laadimisel kasutatav tehnika

10.5.6.1. Kaubakärud

Kasutatakse lahtise kauba (*bulk*) vedamiseks kaubaterminalide ja lennuki vahel. On võimalik omavahel kokku haakida kärude rongiks. Kaitseks sademete eest on kärudel katted.

Joonis 10.5.5. Kaubakäru

Joonised 10.5.6 ja 10.5.7. ULD kärud ehk *dolly*

Kasutatakse ULD-de transportimiseks kaubaterminalide ja lennuki vahel. ULD kinnitamiseks on kärudel lukkude süsteemid erinevates konfiguratsioonides.

10.5.6.2. Vedukid ehk tow-tractor *või* tug

Kärude*/dolly*de vedamiseks kasutatakse suure veovõimsusega tehnikat. Kasutatakse nii diiselmootoriga kui ka elektrilisi spetsiaalvedukeid või traktoreid.

Joonis 10.5.8. Veduk

10.5.6.3. Mobiilne konveierlint

Kasutatakse *bulk*-lastiruumide laadimisel. Konveierlindi poom tõstetakse lastiruumi ukse juurde ja kaubalaadimine toimub pöörleva konveierlindi abil.

Joonis 10.5.9. Mobiilne konveier

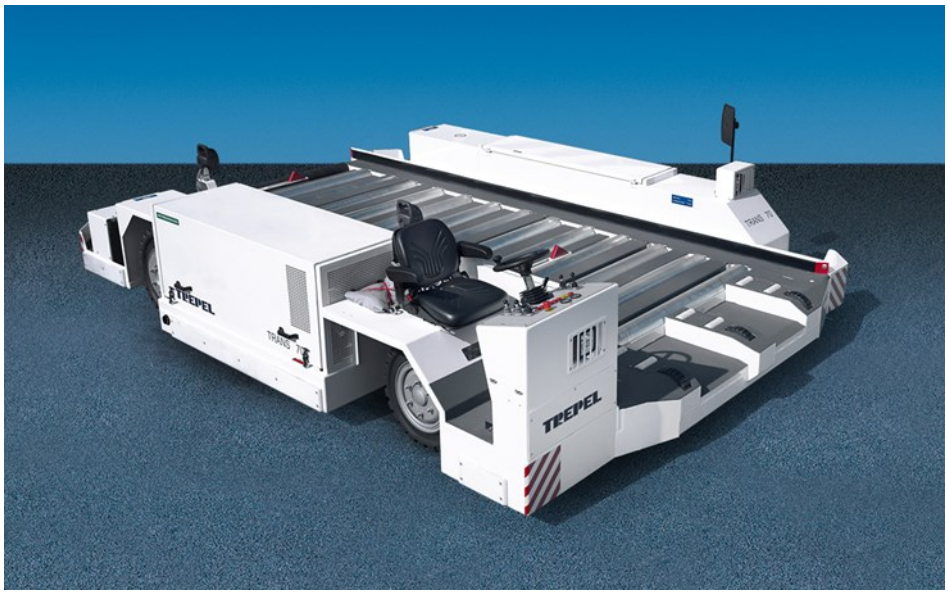
10.5.6.4. Platvormtõstuk ehk high-loader

Kasutatakse ULD laadimiseks lennukisse. On erineva suuruse ja tõstevõimega mudeleid, sõltuvalt lennuki suurusklassist. Laiusega 60“–125“, tõstejõuga 3,5–35 t, tõstekõrgusega 3,5–5,6 m.

Joonised 10.5.10 ja 10.5.11. Platvormtõstukid

10.5.6.5. Transporter

Kasutatakse ULD kiireks transpordiks ja ümberlaadimiseks platvormtõstuki ning *dolly*de vahel. Lisab laadimisprotsessi paindlikkust (ULD-järjekord) ja kiirust.



Joonis 10.5.12. *Transporter*

10.5.7. Lennukaupade transporti reguleerivad organisatsioonid ja konventsioonid

10.5.7.1. IATA – International Air Transport Association

IATA ehk rahvusvaheline lennutranspordi assotsiatsioon on lennufirmasid ühendav koostööorganisatsioon, kuhu kuulub üle 250 liikme. IATA eesmärgiks on esindada ja võidelda liikmete õiguste eest üle maailma, et ei kehtestataks põhjendamatuid piiranguid lennundusele. IATA aitab lennufirmadel standardiseerida valdkonna termineid, protsesse ja toimimise reegleid, mis aitab lennufirmadel efektiivsemalt opereerida.

Lisaks lennufirmadele on IATA liikmeteks ka paljud ekspedeerimisfirmad (IATA *Cargo Agent*), kes tegutsevad lennufirmade kaubaveoagentidena.

Lennufirmade, ekspedeerijate ja teiste osapoolte vahel on protsessid valdavalt standardiseeritud IATA resolutsioonidega, mis on esitatud IATA väljaantavas *Combined Cargo Conference Manual*is.

IATA on samuti eestvedajaks arendusprojektidele nagu näiteks paberivaba saadedokumentatsioon ehk *e-freight* projekt.

10.5.7.2. Lennutranspordi konventsioonid

Varssavi konventsioon
Allkirjastasid 1929. a selles osalevate riikide esindajad. Dokument puudutab reisijate, kauba ja pagasi vedu lennutranspordil ning defineerib vedaja vastutuspiirid. Vastutuspiiride väärtused kehtestati Prantsuse kuldfrankides. Konventsioon on kehtiv rahvusvaheliste vedude puhul ehk lennutranspordile, mille lähte- ja sihtlennujaam asuvad erinevates riikides, kes on konventsiooni ratifitseerinud.

Haagi protokoll
Allkirjastati 1955. a, kuid kehtima hakkas 1963. a. Eesmärgiks oli seoses lennutranspordi arenguga kaasajastada Varssavi konventsiooni. Mitte kõik riigid, kes on allkirjastanud Varssavi konventsiooni, ei ole ratifitseerinud Haagi protokolli.

Montreali protokoll
Allkirjastati 1975. a ja muudeti veelgi täpsemaks eelnevates dokumentides kirjeldatud nõudeid dokumentidele ning muudeti vedaja vastutust. Vastutuse piirid seati SDR-ühikutes (*Special Drawing Right*), mille taset defineerib Rahvusvaheline Valuutafond.

Montreali konventsioon
Allkirjastati 1999. a ja kehtima hakkas alates 2003. a. Konventsiooni eesmärgiks on asendada Varssavi konventsioon ühtse, kaasaegse ja universaalse korraga. Olulisemateks lennukaubavedusid puudutavateks uuendusteks said võimalus elektrooniliste veodokumentide kasutamiseks paberdokumentide asemel ning vedaja vastutuse piirmäära läbivaatamine ja vajadusel korrigeerimine iga viie aasta järel. 2015. a seisuga on Montreali konventsiooni ratifitseerinud Euroopa Liit + 118 ICAO-liikmesriiki 191-st.

IATA Resolutsioon 600b
1. juulist 2010 hakkas kehtima IATA Resolutsioon 600b, mis uuendas kaubavedude veotingimusi (*Conditions of Contract*). Resolutsioon kehtib lennufirmadele, kes on IATA liikmed või liitunud lennuliinide vahelise kaubaveolepinguga (*Multilateral Interline Transport Agreement – Cargo*). Resolutsioon kehtestab veotingimused, millega on kaetud Montreali konventsiooniga kehtestatud vedajavastutus ka nendel marsruutidel, kus konventsioon ise ei kehti.

Praegu kehtiv vedaja vastutus lennutranspordil on 19 SDR/kg kohta. 2016. a seisuga tähendab see ~23–24 EUR/kg kohta.

Kauba kahjustumise, kaotsimineku või hilinemise korral on reklamatsioonide esitamise tähtajad vedajale järgmised.

- Kauba kahjustumise korral 14 päeva jooksul kauba kättesaamisest.
- Hilinemise korral 21 päeva jooksul ajast, millal kaup tehti saajale kättesaadavaks.
- Kaotsimineku korral 120 päeva jooksul ajast, millal saadetis anti üle vedajale.

10.5.8. Lennusaadetiste ekspedeerimine

Ekspedeeritava lennukauba transpordil on väga mitmeid osapooli, kes veoprotsessis osalevad.

Kauba tegelik saatja
Valmistab saadetise transpordiks ette ja loovutab reeglina ekspedeerijale.

Ekspedeerija
Professionaalne osapool kauba tegeliku saatja/vastuvõtja ja lennutransporti teostava lennufirma vahel, pakkudes ka kohalikke lisateenuseid. Et pakkuda teenuseid erinevates lähte- ja sihtkohtades üle maailma, omavad ekspedeerijad globaalset esinduste ja/või agentide võrgustikku.

Lennufirma või volitatud esindaja GSA/GSSA [*General Sales (and Services) Agent*] GSA/GSSA esindab lennufirma kaubavedusid nendes lennujaamades või koguni regioonides, kus lennufirmal endal pole mõistlik kohapeal esindust omada. Üks GSA/GSSA esindab reeglina rohkem kui ühte lennufirmat, teeb lennufirmade kaubaveoteenustele müügitööd, võtab vastu ekspedeerijate broneeringuid, vastutab lennufirma kaubasaadetiste arvelduste eest jne.

Lennufirma kaubaterminal
Opereerivad enamikus lennujaamades kolmandad osapooled, kes lennufirmadele terminaliteenust pakuvad. See hõlmab väljuvate saadetiste vastuvõttu ja lennuks ettevalmistust, saabuvate saadetiste kontrolli ning saajatele/ekspedeerijatele saabumisest teavitamist ja kauba loovutamist. Samuti toimub kaubaterminalis ULD-de lennuks ettevalmistamine väljuvate saadetistega (ULD *build-up*) ja lendudelt saabunud ULD-de lahtipakkimine (ULD *break-down*). Mõned ekspedeerijad, kes tehnilist võimekust omavad, loovutavad ja võtavad vastu ka terveid ULD-sid ja koostavad/„lammutavad“ neid enda terminalides.

Julgestuskontroll
Julgestusnõuete tõttu tehakse väljuvatele kaubasaadetistele julgestusotstarbeline kontroll. Seda teeb valdavalt kaubaterminali operaator, kellel peab olema tehnika ja julgestuskontrolli vastava pädevusega personal. Mõningatel juhtudel ostetakse julgestuskontrolli tegemine sisse kolmandatelt osapooltelt.

Maapealne käitleja (*Ground Handling*)
Teostab lennukite laadimist ning kaubasaadetiste/ULD-de transporti lennuki ja kaubaterminali vahel.

Kauba tegelik vastuvõtja
Saab saadetise sihtkohas kätte. **Sõltuvalt** sellest, kuidas on vormistatud saatedokumentatsioon, loovutab sihtkohas lennufirma kaubaterminal saadetise vastava ekspedeerija kohalikule esindusele või agendile, kes kauba tegeliku vastuvõtjaga edasi suhtleb ja vajadusel kohalikud teenused osutab (tollimine, kohalik vedu jms). On ka võimalik, et saatedokumentatsiooni alusel loovutatakse saadetis otse vastuvõtjale.

Kui ekspedeerija on saanud veotellimuse, koosneb edasine lennusaadetise ekspedeerimise protsess üldjuhul järgmistest etappidest.
- Ekspedeerija saadab lennufirmale broneeringu või teeb seda elektroonselt lennufirma süsteemis.
- Lennufirma kinnitab broneeringu ja annab ekspedeerijale saadetise lennuinformatsiooni, mille alusel saadetis peaks lendama hakkama.
- Ekspedeerija koostab saatelehed (MAWB) paberil või saadab elektroonselt lennufirma süsteemi. Vajadusel edastab tolliinfo (MRN).
- Ekspedeerija markeerib kauba ja toimetab lennufirma kaubaterminali.
- Kaubaterminal kontrollib saadetise üle (kaal, mõõtmed, veokõlblikkus) ja aktsepteerib veoks.

- Kaubaterminal saadab väljuvatest saadetistest info tollisüsteemi (ECS).
- Saadetis läbib julgestuskontrolli ja valmistatakse ette lennule laadimiseks (*bulk*/*ULD build-up*).
- Maapealne käitleja käib saadetistel terminalis järel ja laadib lennukisse.
- Lennufirma teostab broneeringust lähtuvalt lennud (+ käitlemine transiitjaamades).
- Kauba sihtkohta saabumisel laeb maapealne käitleja saadetised lennukist maha ja toimetab need sihtkoha kaubaterminali.
- Kaubaterminal võtab saadetised vastu (*bulk*/*ULD break-down*), kontrollib üle (kahjustused, puudujäägid) ja valmistab ette loovutuseks.
- Kaubaterminal saadab saabunud saadetistest info tollisüsteemi ja saabumisteate dokumentatsioonis märgitud vastuvõtjale (reeglina vastav ekspedeerija).
- Ekspedeerija või kauba saaja tolliagent vormistab vajadusel import-tolli.
- Saadetis loovutatakse ekspedeerija vahendusel või otse kauba tegelikule vastuvõtjale.

Lennusaadetiste broneering koosneb järgmisest informatsioonist.
- Lennusaatelehe (MAWB) number, mis genereeritakse lennufirma süsteemis.
- Saadetise sihtkoht.
- Saadetise pakkeühikute arv.
- Saadetise kaal.
- Pakkeüksuste mõõdud.
- Lennud, millele on saadetis broneeritud.
- Kauba kirjeldus.
- Info erikäitlust nõudnud kaupade kohta (*Special Handling Code*).
- Lisainfo (SI).

10.5.8.1. Lennujaamade ja lennufirmade koodid

Lennujaamade kirjeldamiseks kasutatakse lennutranspordis kolmetähelisi IATA-koode. Näiteks: TLL – Tallinn Ülemiste, HEL – Helsinki Vantaa, ARN – Stockholm Arlanda jne.

Lennufirmade kirjeldamiseks kasutatakse kahetähelisi IATA-koode ja kolmenumbrilisi prefikskoode. Kahetähelisi IATA-koode kasutatakse peamiselt lendude info kirjeldamisel, kolmenumbrilisi prefikskoode lennusaatelehe (MAWB) numeratsioonis. Näiteks: AY/105 – Finnair, LH/020 – Lufthansa, AF/057 – Air France.

10.5.8.2. Lennugraafikud

Regulaarselt opereerivatel lennufirmadel toimuvad lennud graafikute alusel. Lennugraafiku infot publitseerib iga lennufirma ise, on olemas ka spetsiaalseid kõigi lennufirmade graafikutele spetsialiseerunud lahendusi (nt *OAG Flight Schedules*). Lennugraafikutes on märgitud vastavalt lennu numbrile lennu lähte-/sihtpunktid, väljumise/saabumise ajad ja lennukitüüp, millega lendu opereeritakse.

Lennu number koosneb lennufirma kahetähelisest IATA-koodist, lennu numbrist ja väljumise kuupäevast. Näiteks: Lend AY091/15 – lendu opereerib Finnair (AY) ja lend numbriga 092 väljub lähtekohast kuu 15. kuupäeval.

10.5.9. Lennutranspordi tarneahel

Lennufirmade transpordiahelad on valdavalt üles ehitatud ühe või enama baaslennujaama ümber (*hub airport*), kust teostatakse lende erinevatesse sihtkohtadesse ja suur osa lennusaadetisi liigub läbi ühe või mitme transiitjaama. Kui reisilennukitega opereeritakse ka väiksematesse lennujaamadesse, siis kaubalennukite olemasolul kasutavad lennufirmad neid peamiselt pikkadel interkontinentaalsetel liinidel ja suurematesse regiooni *hub*-lennujaamadesse, kus kaubamahud on piisavalt suured. Euroopa suurimate *hub*-lennujaamadena võib välja tuua Frankfurt-Main (FRA), Paris Charles de Gaulle (CDG), Amsterdam Schipol (AMS), London Heathrow (LHR) jne.

10.5.9.1. Maanteekaubavedu lennukaubaveo reeglite järgi (RFS)

Lisaks lennukitele kasutavad lennufirmad transpordiahelates ka maanteetranspordi võimalusi lennujaamade vahel. Seda nimetatakse RFS ehk *Road Feeder Service.* RFS-süsteemi olemasolu annab lennufirmale võimaluse kuluefektiivselt koondada kaubasaadetised suurematesse *hub*-lennujaamadesse. See loob võimalused vabaneda reisilennukite mahutavuse piirangutest väiksemates jaamades. Sageli on lähtejaama ja *hub*-lennujaama vahel opereeritavate lennukite mahutavus kordades väiksem kui sealt edasi lendavatel lennukitel või vastupidi. Lisaks annab RFS-võrgustiku olemasolu lennufirmale võimaluse pakkuda kaubaveoteenust ka nendes lennujaamades, kuhu nad regulaarselt oma lennukitega ei lenda. Klientidel jällegi on võimalus väiksemates lennujaamades saada ligipääs sihtkohtadele, mis muidu oleksid kättesaamatud.

Road Feeder Service tehniline lahendus on väga sarnane tüüpiliste maanteetranspordi treilervedudega. RFSi teostavad treilerid võivad olla varustatud ka sisseehitatud rullradadega, mis loob võimalused väga efektiivselt transportida lennujaamade vahel terveid ULD-ühikuid. Lennufirma lennugraafikutes on tavaliselt märgitud ka RFS-väljumised, mis opereerivad analoogselt lennukitele oma kindla lennu numbri alusel ja graafikujärgsete väljumis- ning saabumisaegadega. Põhimõtteliselt on tegemist „tiibadeta lennukitega".

10.5.9.2. Lennusaadetise julgestus

Euroopa Liidust väljuvatele lennusaadetistele kohaldatakse julgestusmeetmeid ühtsel tasemel ja ühtse loogika alusel. Julgestuskontroll teostatakse lennusaadetistele vaid esimeses väljumispunktis ega korrata transiitjaamades. Väljuvad kaubad peavad olema 100% läbinud julgestuskontrolli ja omama vastavat julgestusstaatust enne lendudele laadimist. Julgestusmeetoditena kasutatakse saadetiste läbivalgustamist, lõhkeaine detektorit või teostatakse kauba füüsiline kontroll. Julgestuskontrolli edukalt läbinud saadetisele omistatakse vastav julgestusstaatus, mis lisatakse saatelehele (MAWB) või paberivaba saadetise puhul FWB-elektroonsele sõnumile.

SPX – juhul, kui julgestusmeetmed on piisavad veoks nii reisi- kui ka kaubalennukite pardal.

SCO – juhul, kui julgestusmeetmed on piisavad veoks vaid kaubalennukite pardal.

10.5.9.2.1. Tuntud saatja staatus (*Known Consignor*)

Tuntud saatja puhul on tegemist kaubasaatjaga, kes enda nimel on loovutanud posti või kauba õhuveoks ning kelle kohaldatavad julgestusmeetmed vastavad ühisele julgestusstandardile määral, mis lubab kaupa või posti vedada mistahes õhusõiduki pardal. Tuntud saatja loovutatud saadetistele ei ole nõutav rakendada täiendavat julgestuskontrolli kaubaterminalis. Eeliseks on aja ja kulude kokkuhoid. Tuntud saatja staatust tunnustab Eestis Lennuamet ja igal kehtival tuntud saatjal on Euroopa ühtses andmebaasis oma tunnus.

10.5.9.2.2. Kokkuleppelise esindaja staatus (*Regulated Agent*)

Kokkuleppeline esindaja on liikmesriigi pädeva asutuse (Eestis Lennuamet) tunnustatud ja registreeritud kauba käitlemisega seotud ettevõte, kes on allutatud pädeva asutuse määratud kohustustele ja järelevalvele. Kokkuleppelise esindajana tunnustab Lennuamet kauba käitlemisega seotud ettevõtteid, kes on võtnud endale kohustuse tagada õhuteed pidi veetava kauba nõuetekohane julgestus. Kokkuleppeline esindaja on usaldusväärseks partneriks lennuettevõtjale, omades õiguslikku kohustust tagada kauba nõuetekohane kaitse ja julgestusläbivaatus ning asjakohane dokumentatsioon.

Igal kehtival kokkuleppelisel esindajal on Euroopa ühtses andmebaasis oma tunnus, nt: EE/RA/00001-01/0514

10.5.10. Spetsiifiliste kaubagruppide lennutransport

Lennutransporti kasutatakse väga erinevate artiklite transpordiks, millest väga mitmed nõuavad erilist käitlust. Selliste saadetiste puhul kasutatakse spetsiaalseid käitluskoode (*Special Handling*

Codes), mis on kolmetähelised standardiseeritud koodid, näiteks: AVI – elusloomad, HUM – inimsäilmed, PER – kergestiriknevad kaubad, VAL – väärissaadetised jne.

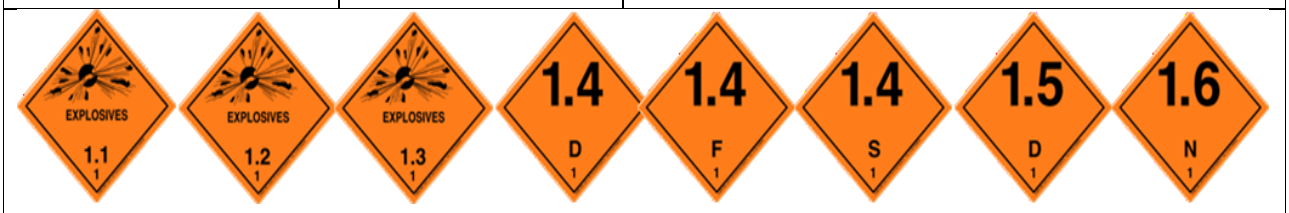
10.5.10.1. Ohtlikud ained

Ohtlike ainete lennutransporti reguleerib IATA DGR ehk IATA *Dangerous Goods Regulations*. Nõudeid uuendatakse igal aastal. Ohtlikuks kaubaks loetakse kõik artiklid, mis on võimelised põhjustama märkimisväärset riski tervisele, ohutusele või varale lennutranspordil. IATA DGR-nõuete täitmine on kohustuslik kõigile osapooltele: kaubasaatjatele, ekspedeerijatele, lennufirmadele ja maapealsetele operaatoritele. Kõik osapooled, kes tarneahelas ohtlike ainete saadetistega kokku puutuvad, peavad olema läbinud IATA DGR-koolituse ja omama kehtivat tunnistust. Iga kahe aasta järel on tarvis läbida edukalt värskenduskoolitus, et koolitus jätkuvalt kehtiks.

IATA DGR sisaldab järgmist.

- Ohtlike ainete reeglite rakendatavus ja piirangud.
- Ohtlike ainete klassifitseerimine ja identifitseerimine – igal ohtlikul ainel on vastav UN- või ID-number ja ohuklass/divisjon.
- Ohtlike ainete maksimumkogused pakendi kohta transpordiks reisi- ja kaubalennukitel.
- Nõuded ohtlike ainete pakendamisele ning nende markeerimisele ja märgistamisele.
- Nõuded ohtlike ainete dokumentatsioonile.
- Ohtlike ainete käitlemise ja laadimise nõuded.
- Riiklikud ja lennufirmade põhised erisused.

Ohtlikud ained on klassifitseeritud järgmistesse ohuklassidesse, millest omakorda mitmed on detailsemalt jaotatud alamdivisjonideks.

Tähis	Klass	Ainegrupp
	Klass 1 **Divisjon 1.1–1.6**	Lõhkeained: **Erineva plahvatusohu tasemega lõhkeained**
		
	Klass 2 **Divisjon 2.1**	**Gaasid:** **Kergestisüttivad gaasid**
	Divisjon 2.2	**Mittepõlevad mittemürgised gaasid**
	Divisjon 2.3	**Mürgised gaasid**

Tähis	Klass	Ainegrupp
	Klass 3	**Kergestisüttivad vedelikud**
	Klass 4 **Divisjon 4.1**	**Kergestisüttivad ained:** **Kergestisüttivad tahked ained**
	Divisjon 4.2	**Isesüttivad ained**
	Divisjon 4.3	**Tuleoht, kui saab märjaks**
	Klass 5 **Divisjon 5.1**	**Hapniku eraldajad/orgaanilised peroksiidid: Oksüdeerijad ehk hapniku eraldajad**
	Divisjon 5.2	**Orgaanilised peroksiidid**
	Klass 6 **Divisjon 6.1**	**Tervisele ohtlikud ained:** **Mürgised ehk toksilised ained**
	Divisjon 6.2	**Nakkuslikud ained**

Tähis	Klass	Ainegrupp
	Klass 7	**Radioaktiivsed ained**
	Klass 8	**Söövitavad ained**
	Klass 9	**Muud ohtlikud ained**

Välja arvatud üksikud erandid, peab ohtliku kauba saadetisega kaasas olema korrektne ohtliku kauba deklaratsioon – DGD (*Dangerous Goods Declaration/Shipper's Declaration*). Üldjuhul vormistab deklaratsiooni kauba saatja vähemalt kahes originaaleksemplaris.

10.5.10.2. Elusloomad

Elusloomade lennutransporti reguleerib IATA LAR ehk IATA *Live Animal Regulations*. See on rahvusvaheline standard ja käsiraamat elusloomade transpordiks ohutult, humaanselt ning kuluefektiivselt.

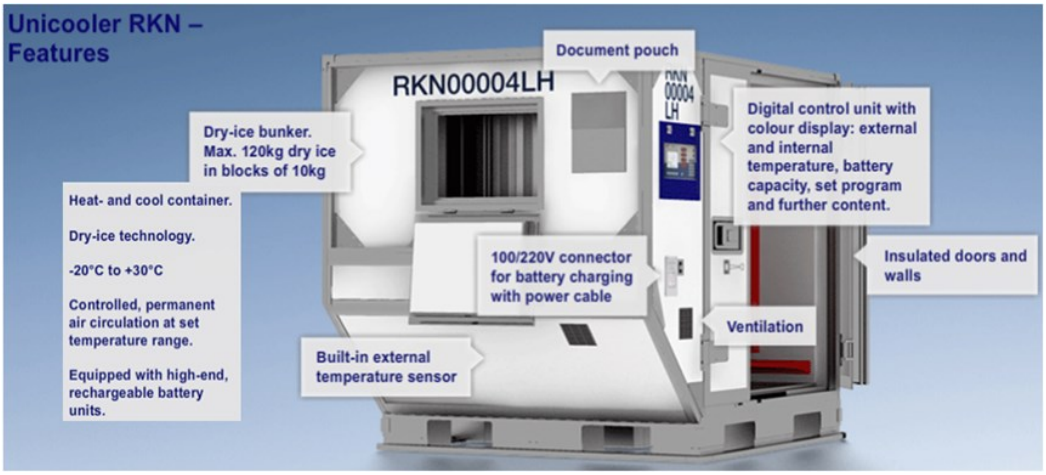
IATA LAR sisaldab järgmist.

- Kehtivat informatsiooni lennufirmade ja riiklikest erinõuetest.
- Loomade käitlemise, markeerimise ja märgistamise nõudeid.
- Info vajalikust dokumentatsioonist, mis on nõutav loomade transpordil.
- Põhjalikku loomaliikide klassifikatsiooni koos nõutavate konteinerite/puuride spetsifikatsioonidega.
- Juhtnöörid elusloomade ja taimede maapealseks transpordiks.

Joonis 10.5.13. Hobuste transpordiks mõeldud spetsiaalne ULD

10.5.10.3. Kergestiriknevad kaubad

IATA PCR ehk IATA *Perishable Cargo Regulations* on käsiraamat haldamaks temperatuuritundlike saadetiste tarneahelat peamiselt ravimite ja toidukaupadega seotud majandusharudes ning sisaldab kõike vajalikku selliste saadetiste ettevalmistuseks ja käitlemiseks kiirelt ning efektiivselt.



Joonis 10.5.14. Kontrollitava temperatuuriga ULD

IATA PCR sisaldab järgmist.

- Kehtivat informatsiooni lennufirmade ja riiklikest erinõuetest.
- Kergestiriknevate saadetiste käitlemise, markeerimise ja märgistamise nõudeid.
- Vajalikke pakendamisnõudeid.
- Informatsiooni vajalikust dokumentatsioonist.
- Kergestiriknevate kaubagruppide klassifikatsiooni.

Temperatuuritundlikke saadetisi hoitakse lennufirma kaubaterminalides kontrollitud temperatuuriga ruumides (külmikud). Samas pole aga temperatuur kontrollitav transpordil lennukini, laadimisel ja lennuki lastiruumides (v.a soojendatavad ja ventileeritavad lastiruumid, kus saab transportida elusloomi). Seetõttu kasutatakse temperatuuritundlike kaupade lennutranspordil järgmisi võimalusi:

- pakendamine veekindlatesse termopakenditesse tavalise jääga;
- pakendamine koos kuiva jääga (*dry ice*);
- spetsiaalsete ULD-de kasutamine.

10.5.11. Lennusaadetiste transpordihinnad

Lennutranspordis on hindade arvestamise aluseks maksustatav kaal. Mahukaalu tingimus lennutranspordis on 1:6 ehk 1 m^3 = 167 kg. Transpordihindade tasustatava kaalu (*chargeable weight*) aluseks võetakse vastavalt suurem kaal – saadetise reaalkaal, kui see ei ületa mahukaalu ja mahukaal, kui see osutub saadetise reaalkaalust suuremaks. Saadetise arvestuslik kaal ümardatakse ülespoole 0,5 kg täpsusega. Seega mõjutab lennutranspordi saadetiste hindade arvestust ja transpordikulusid piltlikult öeldes iga sentimeeter ja iga kilogramm.

10.5.11.1. TACT – The Air Cargo Tariff

IATA väljaantav ja regulaarselt uuendatav TACT-kogumik koosneb kahest osast: TACT *Rules* ning TACT *Rates*.

TACT *Rules* sisaldab:

- üldiseid lennutranspordi kaubavedudes kehtivaid standardiseeritud reegleid ja informatsiooni;
- lennusaatelehe koostamise reegleid;
- informatsioon riikide kohta ja riiklike erisusi;
- lennufirmade reegleid ja erisusi;

- lennufirmade ja lennujaamade koode.

TACT *Rates* sisaldab:
- lennutariife lennujaamapaaride vahel;
- lennufirmade tariifierisusi;
- reegleid spetsiifiliste kaubagruppide tariifiarvestuse kohta.

Lennutranspordis on kaubasaadetiste veol kasutuses kilogrammipõhised tariifid (*air freight rates*) koos vastavate kaalu murdepunktidega (*break points*), mis sisaldab transporti lähtelennujaamast sihtlennujaamani.

Tüüpiline lennutranspordi tariifide ülesehitus (tariifide väärtused on juhuslikud).

- **M** ehk *Minimum rate*

MIN 45,00 EUR – saadetisele arvestatav miinimumtasu

- N ehk *Neutral rate*

–45 4,40 EUR/kg – tariif, mis kehtib saadetistele kuni 45 kg (juhul kui suurem MIN-tasu)

- **Q** ehk *Quantity rates*

+45 3,95 EUR/kg – tariif, mis kehtib saadetistele alates 45 kg kaaluga
+100 3,60 EUR/kg – tariif, mis kehtib saadetistele alates 100 kg kaaluga
+300 3,20 EUR/kg – tariif, mis kehtib saadetistele alates 300 kg kaaluga
+500 2,90 EUR/kg – tariif, mis kehtib saadetistele alates 500 kg kaaluga
+1000 2,40 EUR/kg – tariif, mis kehtib saadetistele alates 1000 kg kaaluga

Sõltuvalt kaubasaadetiste iseloomust, on kasutuses eri liiki tariife.
- ***General Cargo Rates*** (GCR) – kehtivad tavalistele lennusaadetistele.
- ***Specific Commodity Rates*** (SCR) – konkreetsetele kaubaartiklitele rakendatavad tariifid, tänapäeval praktilist kasutust ei leia.
- ***Commority Classification Rates****/Class Rates* (CCR) – kasutuses spetsiifiliste kaubagruppide transpordile, nt elusloomad, väärissaadetised jms.
- ***Bulk Unitization Charges*** **(BUC)** – kasutuses saadetistele, mis antakse lennufirmale üle valmisehitatud ULD-ühikutes.

Tänapäeval on TACT-kogumikus esitatud hinnad praktikas vaid sümboolse tähendusega ja reaalset kasutust leiavad peamiselt saatedokumentatsiooni vormistamisel (MAWB). Üldjuhul esitavad lennufirmad ekspedeerijatele oma hinnakirja kilogrammipõhistes tariifides koos kehtivate kaalu murdepunktidega kõikidesse sihtpunktidesse, kuhu lennufirma kaubaveo teenust pakub. Tariife, mida lennufirma ekspedeerijale pakub, nimetatakse *net*-hindadeks (*net rates*). Kuna ekspedeerijate üheks eesmärgiks on kindlasti ka tulu teenimine, siis kauba tegelikule saajale/vastuvõtjale pakutakse tavaliselt *net*-hinnast kõrgemat tariifi ehk müügihinda (*selling rates*).

10.5.11.2. Lennufirmade lisatasud

Lisaks lennutranspordi baastariifile kasutavad lennufirmad ka erinevaid lisatasusid, nt:
- kütuse lisatasu (*fuel surcharge*);
- turva lisatasu (*security surcharge*);
- *charges collect* lisatasu;
- lisa kindlustuskulu;
- lisatasud spetsiifilistele kaubagruppidele (ohtlikud ained, elusloomad jms).

Kütuse ja turva lisatasud on need, mida lennufirmad kõige rohkem rakendavad. Tegemist on lennufirmapoolsete (*due Carrier*) lisatasudega. Lisatasude väärtused sõltuvad vastavalt kas kütusehinnast maailmaturul või julgestusnõuete kohaldamiseks vajaminevatest investeeringutest ja julgeolekusituatsioonist maailma lennunduses. Ühtset lisatasude standardit praegu ei eksisteeri. See tähendab, et lisatasude täpsed väärtused sõltuvad lennufirmast ja pahatihti ka konkreetsest

lähtelennujaamast. Ekspedeerijad rakendavad lisatasusid kauba tegelikule saajale/vastuvõtjale reeglina läbiva kuluna ehk kasumit teenitakse vaid lennutranspordi baastariifi pealt (*net-rate vs selling rate*).

Lennufirmade tiheneva konkurentsi tingimustes on viimastel aastatel hakanud tekkima olukord, kus suurematel põhisuundadel on lennufirmades esinenud juhuseid, kus *net*-hinnad on läinud negatiivseks ehk ekspedeerija on maksnud negatiivset baastariifi, millele lisanduvad lisatasud. Kuna selline olukord on küllaltki absurdne, on mõned lennufirmad teinud samme, et hakata pakkuma tariife, milles lisatasud on juba sisse arvestatud (*all-in rates*).

Suuremate üksikute saadetiste puhul, eriti kui tegemist on väga raskete ja väiksemahuliste saadetistega, on ekspedeerijatel mõistlik küsida saadetisepõhist eritariifi ehk *spot*-hinda. Klientide puhul, kelle kaubamahud on väga suured ja lennufirmade huvi nende mahtude vastu väga suur, võivad lennufirmad pakkuda ka suurkliendi põhiseid eritariife, mis kehtivad ainult nendele saadetistele.

10.5.12. Lennusaadetise dokumentatsioon

Lennutranspordi tähtsaim saatedokument on lennusaateleht ehk AWB – *Air Waybill*. Lennusaatelehte on võimalik kasutada järgmisteks funktsioonideks.

- Kinnitada veolepingu sõlmimist.
- Kinnitada saadetise aktsepteerimist veoks.
- Kaubasaadetise transpordidokument.
- Kauba tollidokument (saatedokumendina).
- Transpordimaksumuse dokument.
- Arvelduse dokument.
- Kauba kogust ja sisu kirjendav dokument.

AWB on *non-negotiable* dokument ehk saadetis loovutatakse vaid sellele osapoolele, kes on märgitud saatelehel kauba vastuvõtjaks (või vastuvõtja volituse alusel).

Lennusaatelehed jagunevad kaheks.

*10.5.12.1. MAWB (***Master Air Waybill***) ehk pea-saateleht*

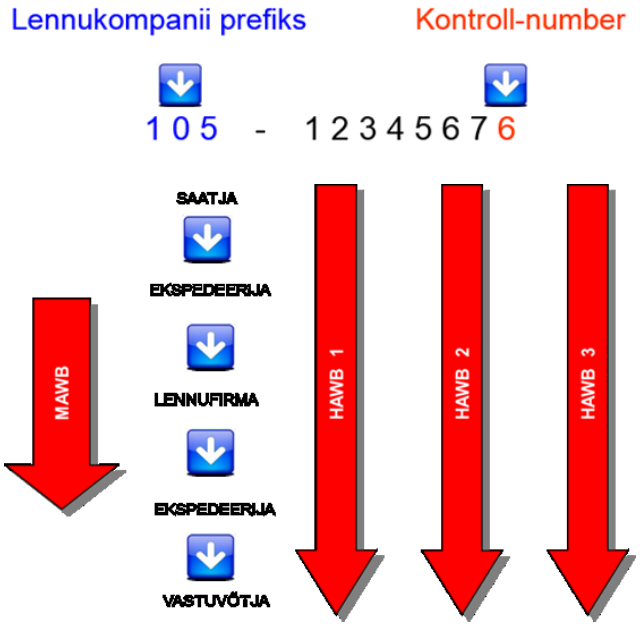
Iseloomustab ühte saadetist, mille ekspedeerija annab transpordiks üle lennufirmale. Üldjuhul on tegemist veolepinguga ekspedeerija ja lennufirma vahel. Tegemist on nn avatud eksemplariga, millel esitatud informatsioon on mõeldud lennufirmale ja transpordiahelas saadetisega kokkupuutuvatele osapooltele. Rahalised summad, mis on kantud MAWB peale, on võetud kas TACT *Rates* kogumikust või on kokkuleppel lennufirmaga vormistatud „*As Agreed*". Kuna TACTi hinnad omavad praktikas vaid sümboolset tähendust, on lennufirmad hakanud osaliselt nõudma ka reaalsete *net*-hindade märkimist MAWB-le.

*10.5.12.2. HAWB (***House Air Waybill***) ehk ala-saateleht*

Iseloomustab iga üksikut saadetist, mille ekspedeerija transpordib kauba tegelikult saatjalt vastuvõtjale ja mille ekspedeerija konsolideerib vastava MAWB all. Ühe MAWB alla saab konsolideerida rohkem kui ühe HAWB. Üldjuhul on HAWB veolepinguks saatja/vastuvõtja ja ekspedeerija vahel. Tegemist on lennusaatelehe nn suletud eksemplariga, millel sisalduv informatsioon on mõeldud ekspedeerijate vaheliseks infovahetuseks lähte-/sihtkohas ja samuti kauba tegelikule saatjale/vastuvõtjale. HAWB peal kajastatakse infot kauba tegeliku saatja ja vastuvõtja kohta, kokkulepitud veohindu, transpordi eest ekspedeerijale maksvat osapoolt (saatja või vastuvõtja) ja muud saadetisega seonduvat informatsiooni.

MAWB- ja HAWB-formaat on praktiliselt samasugune, sisuline erinevus seisneb vaid informatsioonis, mida dokumendil kajastatakse. MAWB omab standardiseeritud numeratsiooni, mis koosneb 11-kohalisest numbrist. Esimesed kolm numbrit iseloomustavad lennufirma IATA-koodi.

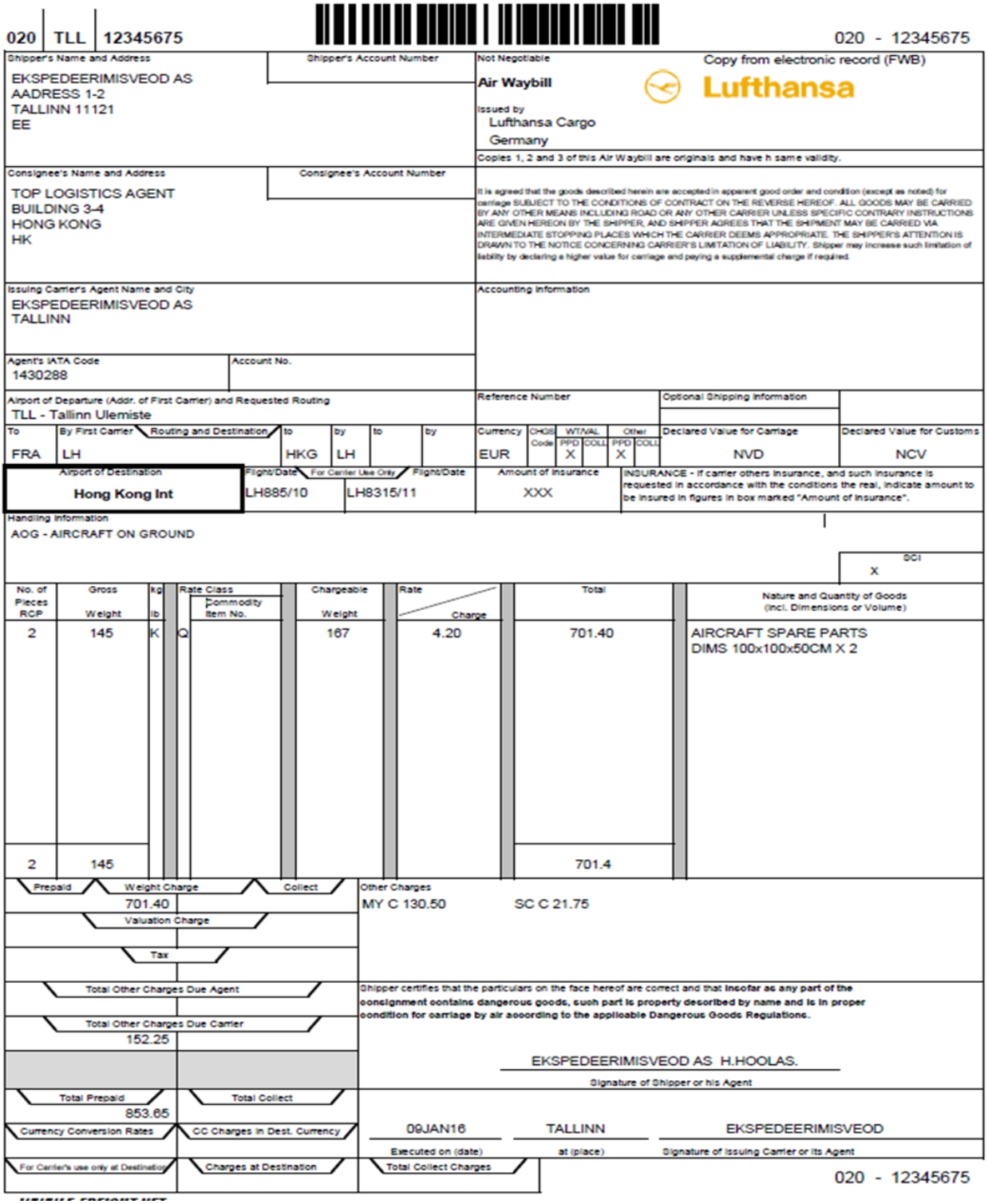
Järgnevad 7 numbrit iseloomustavad saatelehe numbrit ja viimane number on saatelehe kontrollnumber (*check-digit*). Näiteks:



Joonis 10.5.15. Veokirjade vormistamine

Täpsed juhised MAWB vormistamiseks on kirjeldatud IATA Resolution 600a dokumendis. MAWB koosneb standardiseeritud formaadist ja informatsioonist, mis vastavates lahtrites kirjeldatakse. HAWB vormistamiseks täpset standardit ei kehti, kuigi ekspedeerijad kasutavad väga sarnast loogikat.

Lisaks kasutatakse konsolideeritud lennusaadetiste (MAWB + HAWB) puhul saadetise manifesti (*House manifest*), mis on seotud vastava MAWBga ja kus on näidatud selle alla kuuluvad HAWBd koos pakkeühikute ja kaaludega ning täpsete kaubakirjeldustega.


020 | TLL | 12345675

020 - 12345675

Shipper's Name and Address
EKSPEDEERIMISVEOD AS
AADRESS 1-2
TALLINN 11121
EE

Shipper's Account Number

Not Negotiable
Air Waybill

Copy from electronic record (FWB)
Lufthansa

Issued by
Lufthansa Cargo
Germany

Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have h same validity.

Consignee's Name and Address
TOP LOGISTICS AGENT
BUILDING 3-4
HONG KONG
HK

Consignee's Account Number

It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.

Issuing Carrier's Agent Name and City
EKSPEDEERIMISVEOD AS
TALLINN

Accounting Information

Agent's IATA Code
1430288

Account No.

Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing
TLL - Tallinn Ulemiste

Reference Number

Optional Shipping Information

To	By First Carrier	Routing and Destination to	by	to	by	to	by	Currency	CHGS Code	WT/VAL PPD	WT/VAL COLL	Other PPD	Other COLL	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
FRA	LH	HKG	LH					EUR		X		X		NVD	NCV

Airport of Destination
Hong Kong Int

Flight/Date For Carrier Use Only
LH885/10 LH8315/11

Amount of Insurance
XXX

INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".

Handling Information
AOG - AIRCRAFT ON GROUND

SCI
X

No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class	Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
2	145	K	Q		167	4.20	701.40	AIRCRAFT SPARE PARTS DIMS 100x100x50CM X 2
2	145						701.4	

Prepaid: Weight Charge 701.40 | Collect
Valuation Charge
Tax
Total Other Charges Due Agent
Total Other Charges Due Carrier 152.25

Other Charges
MY C 130.50 SC C 21.75

Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.

EKSPEDEERIMISVEOD AS H.HOOLAS.
Signature of Shipper or his Agent

Total Prepaid 853.65 | Total Collect

Currency Conversion Rates | CC Charges in Dest. Currency

09JAN16 (Executed on (date)) | TALLINN (at (place)) | EKSPEDEERIMISVEOD (Signature of Issuing Carrier or its Agent)

For Carrier's use only at Destination | Charges at Destination | Total Collect Charges

020 - 12345675

Näidis. MAWB suunal Tallinn–Hongkong, vedajaks Lufhtansa Cargo

Selle saatelehega liigub saadetis ekspedeerijalt Tallinnas (ekspedeerimisveod) ekspedeerijale Hongkongis (Topp Logistics Agent). Saadetis on broneeritud marsruudil TLL-FRA-HKG lendudele LH885/10 ja LH8315/11. Transpordikulu Lufthansale tasub Tallinnas asuv ekspedeerija, kuigi reeglina mitte MAWB-le märgitud TACT-hindade järgi. Saadetis koosneb kahest pakkeühikust, kaaluga 145 kg. Kuna tegemist on mahulise kaubaga, kokku 1 m^3, arvestatakse tasustatavaks kaaluks 167 kg.

Selleks, et oleks võimalik füüsiliselt saadetist tuvastada ja teistest saadetistest eristada, kleebitakse saadetise igale pakkeüksusele märgised (*air freight labels*), millel sisaldub järgmine info.

- MAWB-number.
- HAWB-number (kui eksisteerib).
- MAWB-kohane pakkeühikute arv.
- Lähtelennujaam (võib olla eristatud MAWB- ja HAWB-kohaselt).
- Sihtlennujaam (võib olla eristatud MAWB- ja HAWB-kohaselt).
- Triipkoodid skanneriga lugemiseks.
- Täiendav info saadetise kohta.

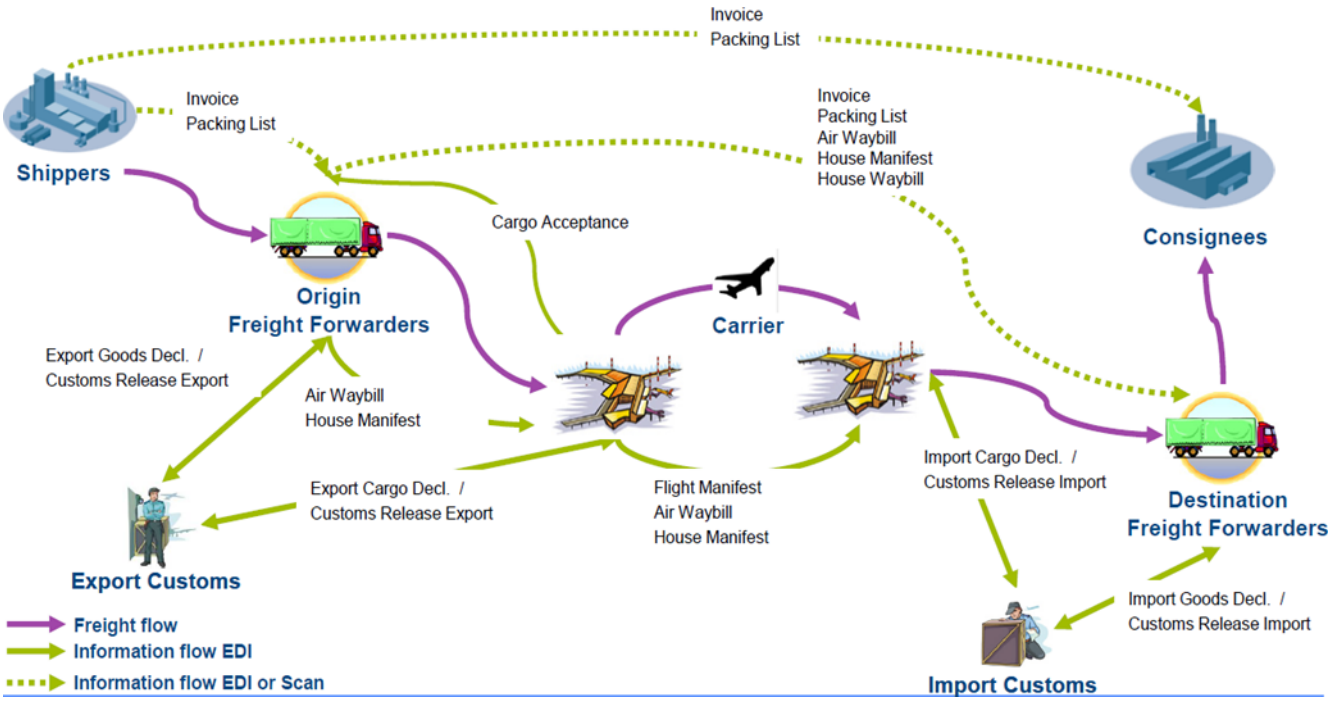
10.5.12.3. Paberivaba lennutransport

E-freight on IATA algatatud innovaatiline projekt, mille eesmärgiks on tunduvalt vähendada paberi hulka, mida kasutatakse lennukauba transpordiahelas. Eesmärgiks on asendada paberdokumendid elektroonilise andmevahetusega ehk iga paberdokumenti asendab standardiseeritud formaadis elektrooniline sõnum. Standardiseeritud sõnumiformaadid on reguleeritud kui Cargo-IMP standard, mille tulevikus vahetab välja uus Cargo-XML standard.

Hinnatakse, et paberdokumentatsioonil põhinev lennutranspordi saadetis toodab transpordiahelas kokku kuni 30 dokumenti, mille kogukulu on *ca* 20 eurot. On kokku arvestatud, et paberiga, mida traditsiooniliselt kasutatakse/kasutati igal aastal lennusaadetiste transpordil, võiks täita 80 Boeing 747-tüüpi kaubalennuki. Paberdokumentatsiooni käitlemisel pole viimastel aastakümnetel märkimisväärset arengut olnud ja selle käitlemine võtab tänapäeval praktiliselt sama palju aega kui 20 aastat tagasi.

E-AWB on IATA kasutuselevõetud termin, millega kirjeldatakse elektroonilisi andmevahetuse (EDI) standardiseeritud sõnumeid, mis asendavad paberist lennusaatelehte. Kuna traditsiooniliselt kinnitab MAWB veolepingu sõlmimist, siis elektroonilise dokumentatsiooni puhul reguleerib veolepingu sõlmimist IATA Resolution 672 ehk *Multilateral agreement*. See katab kõigi sellega liitunud osapoolte (lennufirmad ja ekspedeerijad) paberivabad saadetised. Saadetisepõhiselt on veolepingu sõlmimise aluseks ekspedeerija poolt lennufirmale saadetud FWB-sõnum, millele lennufirma süsteemist vastatakse FSU-/RCS-sõnumiga siis, kui saadetis on veoks lennufirmale üle antud. Sõnumivahetus toimub reeglina kliendi/ekspedeerija ja lennufirma infosüsteemi vahel.

Joonis 10.5.16. Lepingu sõlmimist tagav kokkulepe



Joonis 10.5.17. *E-freight* protsessi ülevaade

Levinumad standardsõnumid, mis asendavad vastavat paberdokumenti:
FWB – sisaldab MAWB-informatsiooni;
FHL – sisaldab MAWB alla kuuluvate saadetiste manifesti (*House manifest*) informatsiooni;
FZB – sisaldab HAWB informatsiooni (ekspedeerijate vaheliseks kasutuseks);
FMA – kinnitussõnum, millega lennufirma süsteem vastab korrektse FWB-, FHL-sõnumi vastuvõtmisest;
FNA – veasõnum, mille lennufirma süsteem saadab tagasi vigase FWB- või FHL-sõnumi puhul;
FSU – saadetise staatuse sõnumid.

Näide FWB-sõnumist saadetisele, mille kohta on eespool näidatud MAWB-dokumendi näide:

FWB/16
020-12345675TLLHKG/T2K145
FLT/LH885/10/LH8315/11
RTG/FRALH/HKGLH
SHP
/EKSPEDEERIMISVEOD AS
/AADRESS 1-2

/TALLINN 11121
/EE
CNE
/TOP LOGISTICS AGENT
/BUILDING 3-4
/HONG KONG
/HK
AGT//1430288
/EKSPEDEERIMISVEOD AS
/TALLINN
SSR/AOG - AIRCRAFT ON GROUND
CVD/EUR//PP/NVD/NCV/XXX
RTD/1/P2/K145/CQ/W167/R4.20/T701.40
/NG/AIRCRAFT SPARE PARTS
/2/NG/DIMS 100x100x50CM X 2
OTH/P/MYC130.50
/P/SCC21.75
PPD/WT701.40
/OC152.25
/CT853.65
CER/H.HOOLAS.
ISU/09JAN16/TALLINN/EKSPEDEERIMISVEOD
REF///AGT/EKSPEDEERIMISVEOD/TLL
COR/X

10.5.13. Lennusaadetiste jälgimine

Lennusaadetiste jälgimine (*tracking*) baseerub reeglina lennufirma süsteemis saadetise kohta registreeritud transpordiahela etappide (*milestones*) põhjal. See tähendab, et saadetist on võimalik jälgida MAWB-numbri põhjal ja alates lähtelennujaamast kuni sihtlennujaamani. Samas on paljud ekspedeerijad integreerinud oma *tracking*-süsteemidesse (HAWB-numbri põhjal) lennufirma süsteemis leiduva informatsiooni + ekspedeerija registreeritud täiendavad transpordietapid saadetise kohta (vedu ukseni, tollimine jms).

Enamik lennufirmasid pakuvad MAWB-numbri põhjal jälgimise võimalust oma kodulehel või vastavas portaalis ja suuremad ekspedeerimisfirmad HAWB-numbri põhjal jälgimise võimalust oma kodulehekülgedel.

Saadetise kohta registreeritakse vastavad etapid FSU-sõnumitena, mis genereeritakse automaatselt vastava lennuoperatsiooni infost (saabumised, lahkumised) või lennufirma kaubaterminalide poolt seoses saadetise füüsilise käitlemisega.

Kasutatakse erinevaid FSU-sõnumeid:
BKD (*Consignment booked on flight*) – saadetis on broneeritud lennule;
RCS (*Consignment Received from shipper or agent*) – lennufirma on saadetise lähtelennujaama terminalis vastu võtnud;
MAN (*Consignment manifested on flight*) – saadetis on manifesteeritud väljuvale lennule;
DEP (*Consignment departed*) – lennu väljumine, millele saadetis on laetud;
RCF (*Consignment received*) – pärast lennult mahalaadimist on kaubasaadetis terminalis vastu võetud;
NFD (*Consignee notified of arrival*) – sihtkohas on informeeritud osapoolt, kes on märgitud vastuvõtjaks;
CCD (*Consigment cleared by customs*) – saadetise tolliprotseduurid on teostatud;
DLV (*Consignment delivered to consignee*) – saadetis sihtkohas üle antud vastuvõtjale;

DIS (*Consignment with a discrepancy*) – saadetise kohta on registreeritud kõrvalekaldeid (puudujääk, kahjustused vms).

Näide FSU-/RCS-sõnumist, mis kirjeldab saadetise veoks vastuvõtmist lähtelennujaama kaubaterminalis:

FSU/6
081-22210005LAXSYD/T20K123
RCS/02MAY1900/LAX/T20K123/AGENT OR SHIPPER
OSI/RECEIVED FROM AGENT NAME J.DOE

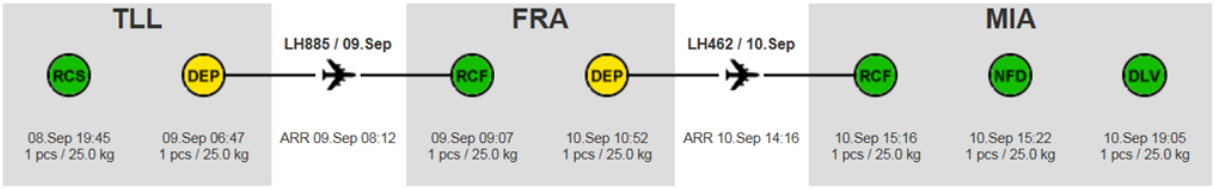
Booking and Acceptance Information

	Pieces	Weight	Volume	Product	LAT	TOA	Timestamp	SPL
Last Booking	1	25.0	0.14	TD.Flash (Consolidation loose)	09.Sep 14 05:10	10.Sep 14 16:20	08.Sep 14 16:26	ZXF, CSL, GEN
el. AWB	1	25.0	0.14				08.Sep 14 17:07	
Final Acceptance	1	25.0	0.14	TD.Flash (Consolidation loose)	09.Sep 14 05:10	10.Sep 14 16:20	08.Sep 14 19:45	ZXF, CSL, GEN
AWB Update	1	25.0					10.Sep 14 11:54	

Actual Status: DLV - Goods delivered (MIA)

24/7 td.Flash Call-Back If you need help with this td.Flash AWB, please click here!

Cargo Routing Diagram



Status History

	Status	Station	Actual Quantity	Actual Time	Flight		Planned Quantity	Planned Time
RCS	Shipment received from agent or shipper	TLL	1 pcs / 25.0 kg	08.Sep 14 19:45			1 pcs / 25.0 kg	09.Sep 14 05:10
DEP	Goods departed	TLL	1 pcs / 25.0 kg	09.Sep 14 06:47	LH885 / 09.Sep	to FRA	1 pcs / 25.0 kg	09.Sep 14 06:40
RCF	Goods received from flight	FRA	1 pcs / 25.0 kg	09.Sep 14 09:07	LH885 / 09.Sep	from TLL	1 pcs / 25.0 kg	09.Sep 14 10:10
DEP	Goods departed	FRA	1 pcs / 25.0 kg	10.Sep 14 10:52	LH462 / 10.Sep	to MIA	1 pcs / 25.0 kg	10.Sep 14 10:30
RCF	Goods received from flight	MIA	1 pcs / 25.0 kg	10.Sep 14 15:16	LH462 / 10.Sep	from FRA	1 pcs / 25.0 kg	10.Sep 14 15:44
NFD	Consignee or agent notified	MIA	1 pcs / 25.0 kg	10.Sep 14 15:22			1 pcs / 25.0 kg	10.Sep 14 16:20
DLV	**Goods delivered**	**MIA**	**1 pcs / 25.0 kg**	**10.Sep 14 19:05**			**1 pcs / 25.0 kg**	

Näide lennufirma *tracking*-süsteemist

Soovitatavad kirjanduslikud ja nuud materjalid

[Tagasi sisukorda](#)

10.6. Multimodaalne ja intermodaalne transport

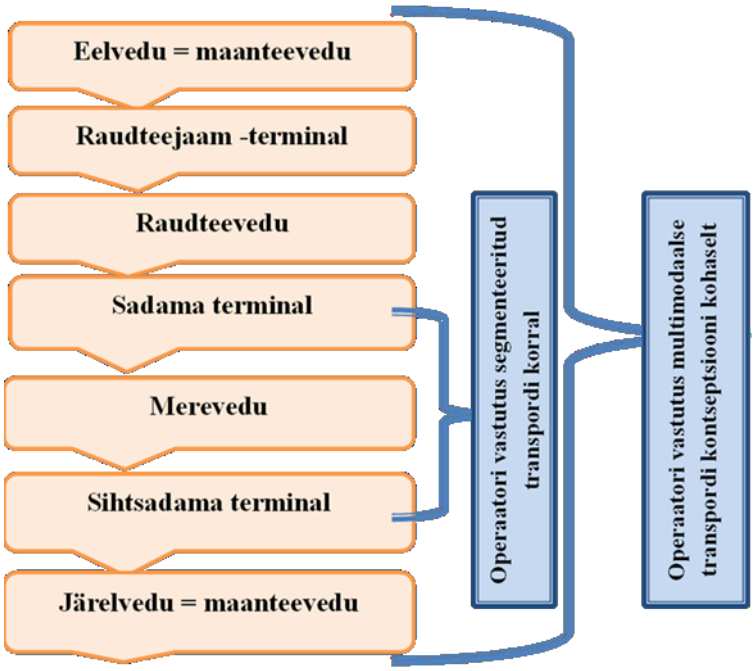
Juhul, kui kasutatakse kahte või enamat veoviisi, räägitakse kombineeritud vedudest (*combined transport*), tihti ka intermodaalsetest ja multimodaalsetest vedudest (transpordist).

UNCTADi sekretariaat (UNCTAD – *United Nation Conference of Trade and Development*/ÜRO Kaubanduse ja Arengu Konverents) on jaganud transpordiprotsessi nendest osavõtvate veondusettevõtete ja vastutuse jagunemise seisukohalt järgmiselt.

- **Unimodaalne transport** – s.o üks veoliik, üks või enam vedajat, vastutuse määravad veodokumendid (nt lennutransport läbi HUBi, raudteetransport mitme vedaja kaasamisega jne).
- **Intermodaalne transport** – s.o üks veoühik (kaup on ühes veoühikus), rohkem kui üks veoliik, üks vedaja* – erinevad veodokumendid määravad vastutuse (nt konteinerveod, *huckepack* jne).

- **Segmenteeritud transport –** s.o rohkem kui üks veoliik – üks vedaja korraldab kogu veo – võtab vastutuse osa eest, mida ise teostab.
- **Multimodaalne transport –** s.o üks vedaja* korraldab ja vastutab kogu veo eest rohkem kui ühe veoliigi kasutamise korral.

** Mõiste „vedaja" all on mõeldud lepingulist vedajat, kes ise ei pruugi olla tegelik vedaja, vaid operaator (nt ekspediitor).*



Joonis 10.6.1. Operaatori rollid

Joonis 10.6.1 näitab ära operaatori rolli erinevate kombineeritud vedude vastutuse jaotuse korral. Esitatud jaotusest võiks seega välja lugeda, et olukorras, kus on rohkem kui üks veoviis ja rohkem kui üks lepinguline vedaja, tuleb vedu nimetada üldistavalt **kombineeritud veoks**, kuivõrd iga nimetus sätestab lisaks veoliikide mitmekesisusele ka vastutuse jagunemise.

Mõiste „operaator" vajab lahtiseletamist.

1. Mõiste „operaator" on laialdasemalt kasutatav peale 1980. a multimodaalse transpordi konventsiooni allkirjastamist (ei rakendunud), kus toodi sisse mõiste **multimodaalse transpordi operaator** (mõeldud oli lepingupoolena defineeritavat ekspedeerijat)**.**
2. Tänapäeval on kasutamisel lisaks operaatori mõistele veel rida järgmisi termineid, tähistamaks lepingulisi vedajaid ja tegelikke vedajaid:
   - NVOCC (*Non Vessel Operating Common Carrier*) – aluseta opereeriv tavavedaja;
   - VOCC (*Vessel Operating Common Carrier*) – alusega opereeriv tavavedaja;
   - NAOCC (*Non Aircraft Operating Carrier*) – lennumasinata opereeriv tavavedaja;
   - AOCC (*Aircraft Operating Common Carrier*) – lennumasinaga opereeriv tavavedaja.

Üldiselt kasutatakse kahe või enama veoliigi korral mõistet **multimodaalne transport** ja tihti ei viidata sellisel juhul operaatori vastutusele. Sellisel juhul kasutatakse seda mõistet üldmõistena ja kombineeritud vedude sünonüümina. Autor ei pea seda eriti õnnestunud lähenemiseks. Maailmas on kirjeldatud erialakirjanduses üle kümne kombinatsiooni. Järgnevalt mõned näited.

1. Meri/õhk transpordi kombinatsioon (*Sea/Air*) on kasutuses Kagu-Aasias ning Kagu-Aasia ja teiste regioonide vahel, nt mereteed kuni Vahemere sadamateni ja sealt kiire jaotus lennutranspordiga.
2. Õhk/maantee kombinatsioon (*Air/road-truck*), kasutusvaldkond on kiirveod, RFS jne).

3. Kombinatsioon kõigist transpordiliikidest (*Rail/road/inland waterways-sea-rail/road inland waterways*). On praktikas rakendatav eri variantides nii kontinentidevahelistel kui ka Euroopasisestel vedudel, eeskätt aga konteinervedude korral, vähem teiste intermodaalsete ja muude lahenduste korral. Piirangud tulenevad erinevate veoliikide võimalustest.
4. Mini maasild (*Mini-Landbridge* **MLB**) – maismaa raudteeühendus USA ja Mehhiko lääne- ja idakalda vahel. Teine võimalus on kasutada nn kõigi veeteede mudelit **AWS** (*all-water service*), kus ühest ookeanist teise lähetamisel kasutatakse kanaleid, nagu Panama kanal, Suessi kanal jne. Maismaasild (*Land bridge*), ühendus kahe merelõigu vahel, võimaldab ajavõidu. Reeglina kasutatakse maismaal raudteevedu. Mikrosild **MCB (*Micro-Bridge*)** või sisemaa sihtpunkt siseveeteedel IPI (*Inland Points Intermodal*) on jaotus või eelvedu põhiveole.
5. Maantee/raudtee kombinatsioon, s.o vahetuskerede kasutamine ja ka poolhaagete kasutamisel, mida tuntakse ka kui *Huckepack* (*Piggyback*).
6. Meretramm (*Sea Train*), kasutatakse eeskätt lihtrite veoks reidilt kohtadesse, kus puuduvad süvasadamad ja ka siseveeteede võrku puksiirlaeva abil.
7. Raudtee parvlaev raudteeveeremi veoks (*Rail-sea-land*), intermodaalne lahendus, kus veoühikuks on raudteevagunid.
8. Siseveeteede kombinatsioon merevedudega (*Inland waterway-sea-inland waterway*).
9. Ro-ro tavapärane maantee-meri kombinatsioon, nt Eesti ühendused Rootsi, Soome jne.
10. Meri-raudtee kombinatsioon (*Sea-rail*) näiteks söe, maakide ja vedellastide vedu.

Kombineeritud vedude roll on kiiresti muutunud üha olulisemaks pärast seda, kui üldisesse kasutusse tulid konteinerid või muud vastavad kaubaveoühikud. See kergendab lasti käitlemist transpordiliigi muutudes ja vähendab käitlemisel tekkida võivaid kahjusid ning käitlemiskordi. Ajaline kokkuhoid võimaldab efektiivsemalt ära kasutada veovahendeid seetõttu, et konteineritesse võib pealelaadida juba aegsasti enne vedu. Õigupoolest võib teatud reservatsioonidega pidada konteinerit või muid sellele vastavaid kaubaveo ühikuid transporditava kauba suurpakendiks ja isegi ajutiseks laoks.

Euroopa Liidu sisesel kombineeritud veol on lähtuvalt direktiivist, mida on võetud arvesse autoveoseaduses (§ 33), tehtud mõningad soodustused ja kehtestatud ka nõuded. Kombineeritud vedu on ELi ja EMP-liikmesriikide vaheline veosevedu mootorsõiduki, haagise või autorongiga, vahetuskerega või vähemalt 6,096 m (20 jala) pikkuse konteineriga ja veetee korral ei tohi kombineeritud veo alg- või lõppetapi teelõigu pikkus veose peale- või mahalaadimise sadamast otsejoones mõõdetuna ületada 150 km. Eeldatakse, et kombineeritud veo algetapp on teelõik veose pealelaadimiskohast kuni ümberlaadimiseks sobiva lähima raudteejaama või sadamani ja lõppetapp on teelõik veose ümberlaadimiseks sobivast lähimast raudteejaamast või sadamast mahalaadimiskohani ja vedu on vabastatud veoloa nõudest ning **sellele ei rakendu nõuded kabotaažveole**. Kombineeritud veol kasutatavas **saatedokumendis peavad olema märgitud** raudteeveoga seotud peale- ja mahalaadimise **raudteejaamade** või veeteega seotud peale- ja mahalaadimise **sadamate nimetused**.

Intermodaalse transpordi veoühikuteks on pooljärelhaagised ehk treilerid, vahetatavad furgoonid ja konteinerid, mida ühtekokku nimetatakse suurteks kaubaveo ühikuteks (CTU – *Combined Transport Unit*). Veoühikutena on leidnud kasutamist ka raudteevagunid raudtee parvlaevade kasutamise korral, ULD-d lennu- ja maismaavedude kombinatsioonis ja ka lihterid meri-siseveeteede ahelates. Lisaks võib mainida tervete autorongide vedamist raudteel veomarsruudi mingil osal.

Intermodaalne transport sobib kõige paremini suhteliselt pikkade (üle 500 km) vahemaade korral. Rahvusvahelistes vedudes, kui siseriiklik marsruudi osa on ekspordi eel- ja järelveoks impordi puhul, on inter- ja multimodaalne transport sageli lisaks sellele, et ta on vältimatu, ka parimaks lahenduseks väliskaubanduslike vedude korraldamisel.

Intermodaalse transpordi kontseptsioon seab põhieelduseks veol, et veos liigub **lähtepunktist sihtpunkti ühes kaubaruumis ehk veoühikus erinevate transpordiliikide veetuna**.

Selle veoviisi eesmärgiks on üha globaliseeruvas maailmas saavutada kaubavahetuslikes vedudes:

- suur tootlikkus suure veovõimsusega transpordisüsteemide loomise kaudu;
- veoste turvalisus kindlate veoühikute konstrueerimise ja standardiseerimise abil;
- mõistlik veoaeg – kiirus kaasaegsete veo- ja laadimistehnoloogiate kasutamisel;
- mõistlik hind tänu veovahendite suurele tootlusele ja kaubavoogude kanaliseerimisele;
- keskkonnasäästlikkus tänu fossiilsete kütuste kasutamise vähenemisele ühe transporditöö ühiku kohta ehk kütuse erikulu alandamine (ε = gr/tkm → min).

Samas on selliste transpordisüsteemide ellukutsumine võimalik üksnes eeldustel, et:

- standardiseeritud veoühik (kaubaruum) on kättesaadav;
- infrastruktuur vastab erinevate veoliikide kasutamiseks seatavatele tingimustele;
- on loodud veoühikute käsitlemise ühtne süsteem terminalides ja sadamates;
- erinevate transpordiliikide veovahendite sobivus veoühikute veoks;
- on loodud erinevaid veoahela lülisid siduv infosüsteem;
- rahvusvaheline koostöö on võimalik ja seadusandlus kehtib vaadeldavas regioonis.

Eelnevast tuleneb, et selliste transpordisüsteemide ja transpordikanalite loomine on **kallis**, ta **nõuab suuri investeeringuid taristusse, suuri investeeringuid veovahenditesse ja veoühikutesse**. Teisalt nõuab see head rahvusvahelist koostööd ja arenenud infosüsteeme. Tegemist on **tehnilis-tehnoloogilise** lahendusega **üha suurenevate kaubavoogudega opereerimiseks ühtsete standardite ja regulatsioonide alusel**.

10.6.1. Intermodaalse transpordi veoühikud

Veoühikul on intermodaalse transpordi puhul määrav roll. Veoühik määrab kogu tehnoloogilise protsessi iseärasused ja kogu tehnilise varustatuse valiku kõigis süsteemi lülides.

Kasutatavamad veoühikud, mida allpool vaatleme on:

- konteinerid (käsitleme järgnevas peatükis);
- vahetuskered ehk vahetatavad furgoonid;
- vahetatavad poolhaagised ehk treilerid.

10.6.1.1. Vahetuskered

Seda tüüpi veoühikuid nimetatakse tihti ka vahetatavateks furgoonideks, mõnikord ka kontreileriteks. Paremini tuntakse neid ingliskeelse nimetuse ***Swap Body*** all. Vahetuskered on intermodaalse tehnoloogia maantee-raudtee-maantee realiseerimiseks mõeldud veoühik. Tegemist on veoühikuga, mis sobib Euroopa standardikohaste kaubaalustega opereerimiseks, lastiruumi laius võimaldab laadida kaks EUR-alust kõrvuti (laius on analoogne maanteevedude veovahenditega ~244 cm). Tegemist on tavaliselt kergete veoühikutega ja neid on võimalik toota erinevate veoste veoks vajaliku konstruktsiooniga. Maanteevedajalt mahalaadimiseks ja raudteeterminalis vastuvõtmisel laadimismehhanisme vaja ei ole. Laadimismehhanisme on vaja üksnes laadimisel platvormvagunitele ja maha.

Tabel 10.6.1. *Swap body* klassid

Vahetatavate furgoonide (*swap body*) klassifitseerimine		**Pikkus**
CEN[271]	**UIC**[272]	[mm]
C625	**1**	6250
C715		7150
C745	**2**	7450
C782		7820

[271] CEN (1992) Euroopa standard. EN 13044.
[272] Rahvusvahelise Raudteede Liidu regulatsiooni kohased, 1995.

Vahetatavate furgoonide (*swap body*) klassifitseerimine		Pikkus
		8050 9125
A1219	**3**	12 190
A1250	**3a**	12 500
A1360	**4**	13 600

Joonis 10.6.2. *Swap body*

Vahetatavate furgoonide klassifitseerimisel lähtutakse Euroopa õigusruumis kasutatavatest standarditest[273] ja Rahvusvahelise Raudteede Liidu (*International Union of Railways*) – UIC määratlustest[274]. Vahetatavaid furgoone kasutatakse ka Põhja-Ameerika riikides (esmane kasutus algaski seal), kus kasutatakse sealseid klassifitseerimise viise. Seda tüüpi veoühikud on seega regionaalsete/lokaalsete ülesannete lahendamiseks.

10.6.1.2. Vahetatavad poolhaagised

Vahetatavad poolhaaked (treilerid) on kasutatavad nii ro-ro-liikluses kui ka maantee–raudtee–maantee liikluses. Viimase korral kasutatakse terminit ***huckepack*-tehnoloogia** (ingl k ka *Bigback*). Vahetatavate poolhaagete konstruktsioon vastab Euroopa autoehituse standardile EN 12642. Neid valmistatakse erinevate veoste jaoks erinevate konstruktsioonidega.

[273] Täiendavat teavet võib saada järgnevast materjalist: Consultation Paper/European Commission/Directorate General for Energy and Transport/Directorate for Trans-European Networks Energy & Transport. Intermodal Loading Units/Harmonisation and Standardisation Initiative, 2002.

[274] Technical study on the harmonisation and standardization of intermodal loading units. Project ETU/B2 – 704 – 507.15476 72002 WP00: Management Summary Elaborated by the BIC Study team with inputs from Dr. Christoph Seidelmann, BIC and SERT/Bernard Josselin, CombiConcept / Michel Hennemand, Bureau Veritas / Arthur Carlebur, NEN/Martin Burkhardt, UIRR/Dr. Mario Ravedati, CISCO Paris, June 2003/Final Version 2003-07-18.

Joonis 10.6.3. *Huckepack*-tehnoloogia

Poolhaagised jagatakse tinglikult kolme gruppi:

- pehme kattega (tent), katet on peale- ja mahalaadimise ajaks võimalik eemaldada. Samuti on koormaruumi seinad ja lagi elastsed ja seda võib mingil määral ära kasutada ruumikitsikuse puhul. Niisugune autorong ei sobi hästi temperatuuritundlike kaupade vedamiseks külmal aastaajal. Viimases versioonis mahutab tavakaupade poolhaage 34 euroalust, mahukaupade jaoks on mõeldud jumbotreilerid;
- kinnised poolhaagised, mille koormaruumi konstruktsioon on kindel ja sellele on võimalik kaupu peale ja maha laadida ainult taga- ja küljeustest. Koormaruum ei ole nii tundlik temperatuuride kõikumisele kui pehme kattega autodel. Kinniseid autosid võib jagada vastavalt kasutusotstarbele nelja rühma:
  - tavalised kinnised poolhaagised (furgoonid);
  - soojendatava koormaruumiga poolhaagised;
  - külmutushaagised;
  - rippasendis valmisrõivaste vedamiseks mõeldud poolhaaked;
- spetsiaalsed haagised, nagu erinevad paakhaagised jne.

10.6.1.3. Register swap body*de ja treilerite registreerimiseks*

Reeglid on kirjeldatud intermodaalsete veoühikute **ILU** (*Intermodal Loading Unit*) registreerimise üldtingimustes (*General terms and conditions for the registration of ILU-Codes*)[275]

Rahvusvaheline merendusorganisatsioon ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjon (IMO/UNECE) nimetavad analoogseid veoühikuid **CTU** (*cargo transport unit*), seetõttu kõige puhul, mis käsitleb lastimist, lähtume viimasest.

Tegemist on Rahvusvaheliste Maantee-Raudteevedajate Liidu **UIRR** (*The International Union of combined Road-Rail transport companies*) initsiatiiviga.

[275] http://www.ilu-code.eu/en/general-terms

Joonis 10.6.4. Veoühiku kood

10.6.1.4. Veoühikute automaatse identifitseerimise süsteemid

AEI-süsteem (*Automatic Equipment Identification System*). Lähtutud on standardi ISO 6346 üldistest printsiipidest. (EN ISO 6346 *Freight containers – Coding, identification and marking*, EN ISO 10374 *Freight containers – Automatic identification*)[276]. Kogu süsteemi ülesehitus põhineb tervel real kehtivatel seadusandlikel regulatsioonidel ja toimivatel standarditel[277]. On ellu kutsutud selleks, et tagada tarneahelatest ja nende toimimisest pidev ülevaade ja ohutus.

GPS-tehnoloogia veovahendite jälgimiseks põhineb objektide ehk veovahendite positsioneerimisel satelliitide väljastatud kodeeritud signaalide abil.

GSM-tehnoloogial veovahendite jälgimise süsteemid põhinevad asukoha määramisel mobiilside tugimastide kaudu ja sobivad seega hästi maanteetranspordivahendite jälgimiseks. Kasutatakse ka kombineeritud süsteeme nagu **GSM-GPRS/GPS-**autokontrollereid, mis võimaldavad sõidukite veebipõhise jälgimise. Sellise positsioneerimislahenduse toimimiseks on tarvis kahte komponenti – esiteks seadet sõidukites, mille asukoha ja liikumise kohta infot soovitakse (*Tracker*) ning teiseks veebirakendust, mis sõidukite asukohta kaardil kuvab ja kasutajale muud infot edastab. Kogu süsteemi keskne osa on server, mis *Tracker*ite saadetavat infot veebiliidesele loetavaks teeb. *Tracker* on jälgimisseade, mis edastab GSM-kanalite kaudu infot sõiduki asukoha kohta serverisse. *Tracker* vajab toimimiseks aktiveeritud SIM-kaarti ja sobib kasutamiseks kõikvõimalikes liiklusvahendites. *Tracker* edastab serverisse kuupäeva ja kellaajaga varustatuna järgmisi andmeid:

- sõiduki GPS-koordinaadid;
- sõiduki süüte sisse- või väljalülitamine.

Nende andmete baasil saab veebiliideses näidata sõiduki paiknemist ja liikumist maailmakaardil kellaajaliselt. Neid andmeid on läbi veebiliidese võimalik vaadata tagasiulatuvalt hiljem.

Raadiosageduslik identifitseerimine RFID (*Radio Freguency Identification*)[278]

---

[276] Elaborated by the BIC Study team with inputs from Dr. Christoph Seidelmann, BIC and SERT, Bernard Josselin, CombiConcept, Michel Hennemand, Bureau Veritas, Arthur Carlebur, NEN, Martin Burkhardt, UIRR, Dr. Mario Ravedati, CISCO Technical study on the harmonisation and standardization of intermodal loading units Project ETU/B2 – 704 – 507.15476 72002.

[277] Loetelu olulisematest standarditest, millele põhineb AEI-süsteem (ingliskeelsed nimetused).
ISO 646:1991. *Information processing - ISO 7-bit coded character set for information interchange.*
ISO 668:1995. *Series 1 freight containers - Classification, dimensions and ratings.*
ISO 830:1999. *Freight containers – Vocabulary.*
ISO 6346:1995. *Freight containers - Coding Identification and Marking.*
ISO/TS 14816:2000. *Road transport and traffic telematics - Automatic vehicle and equipment identification - Numbering and data structure.*
ISO/PAS 17712. *Freight containers – Mechanical Seals.*
ISO 10374:1991. *Freight containers – Automatic Identification.*
ISO/WI 17363. *Supply Chain Applications of RFID – Freight Containers.*

[278] Tehnoloogia kasutamise võimalustest ja kaasaja rakendustest vaata: http://www.rfidjournal.com/

Peamiseks eelduseks RFIDi kasutamisel on asjaolu, et paigutades veoühikule **raadiokiibi** ehk **tagi** (*tag*), suudab arvutisüsteem jälgida seda koos vastavate seadmetega inimese vahelesekkumiseta. Jälgides veose või veoühiku transpordiahelas viibimise võtmesündmusi, saame juhtida transpordiprotsesse paremini ja kiirendada kaupade liikumist.

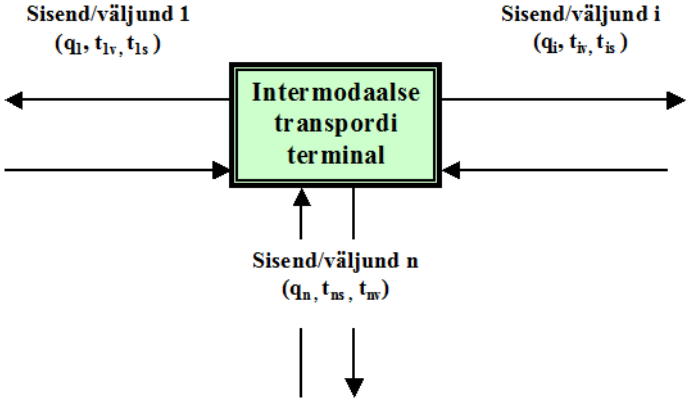
Raadiokiibid võivad olla aktiivsed või passiivsed. Aktiivseid kiipe kasutatakse veoühikutel, nagu raudteevagunid, konteinerid jne.

10.6.1.5. Inter- ja multimodaalse transpordi terminalid

Intermodaalse transpordi terminalid võivad olla spetsialiseerunud ühte tüüpi veoühikute töötlemiseks, nt konteinerterminalid või universaalsed. Praktikas on levinum esimene variant globaalsetes süsteemides. Regionaalsetes transpordisüsteemides kasutatakse ka integreeritud ehk universaalseid terminale.

Terminali ülesandeks on:

- stividorteenuste osutamine (veoüksuste laadimine ühe veoliigi veovahenditelt teise liigi veovahenditele);
- veoühikute konsolideerimine ja ümbergrupeerimine sisendite ja väljundite kaupa;
- vajadusel koormatud veoühikute lühiajaline ladustamine;
- tühjade veoühikute ladustamine (konteinerdepoo);
- arvestuse korraldamine ning veodokumentide koostamine ja kontroll, info edastamine;
- kaupade veoeelse ohutuse tagamine ja ettevalmistamine veoprotsessi ohutuks läbiviimiseks;
- vajadusel tolliformaalsuste korraldamine.



Joonis 10.6.5. Intermodaalse transporditerminali printsiip

Terminaliteenuste oluliseks eelduseks on **sisendite ja väljundite tasakaalu nõue**. See nõue on väljendatav alljärgneva seosega:

$$\sum_{i=1}^{n} q_{isisend} \cong \sum_{i=1}^{n} q_{iväljund} \quad . \qquad [10.26.]$$

Sellise nõude saame püstitada mingi mõõdetava ajaühiku kohta. Otstarbekas on seda ajaühikut siduda põhiveoliini sageduse ehk ajaintervalliga kahe väljumise vahel. Juhul, kui tegemist ei ole tasakaaluga, tuleb veoühikud lühiajaliselt ladustada. Ladustamise maht selgub järgmisest seosest:

$$\sum_{i=1}^{n} q_{isisend} - \sum_{i=1}^{n} q_{iväljund} = \sum_{i=1}^{n} q_{Ladustatav}^{\Delta T} \quad . \qquad [10.27.]$$

Terminal transpordisüsteemi lülina koosneb omakorda elementidest, mis on ette nähtud kindlate teenuste osutamiseks. Seetõttu jaotub terminal tsoonideks, kus vastavat teenust teostatakse. Oluline on, et lülid oleksid oma võimekuselt tasakaalus. Tehakse vahet mobiilse ja statsionaarse

stividortehnikaga terminalidel. Piisavalt suure käibega terminalid tsoneeritakse vastavalt tehnoloogilistele erinõuetele.

Spetsialiseeritud intermodaalse transpordi terminalid on:

- konteinerterminalid,
- ro-ro-,
- *huckepack*- ehk *piggyback*-raudteeterminalid.

10.6.2. Multimodaalse transpordi tüüpleping

Tegemist on multimodaalse transpordi kontseptsiooni rakendamisega keerukamate tarneahelate korral ehk kombineeritud vedude korral. Kontseptsioon toob sisse mõisted, nagu multimodaalse transpordi operaator (MTO), (eesti keeles oleks küll õigem termin multimodaalse transpordi korraldaja) ja terviklik vastutuse ahel ning multimodaalse transpordi dokument. Kui tegu on multimodaalse transpordiga, soovib klient tavaliselt, et üks transpordi- või ekspedeerimisfirma vastutaks kogu transpordiahela eest, et pretensioonide tekkimisel oleks teada, kellele nõuded esitada. Kui klient suhtleb ekspedeerimisfirmaga, eelistab ta, et see annab välja transpordidokumendi, milles võtab endale vastutuse kogu kauba transpordi eest, alates selle vastuvõtust kauba saatjalt, kuni loovutamiseni määratud saajale. Selliseid nõudmisi on võimalik lahendada lähtuvalt UNCTAD-sekretariaadi definitsioonist: **multimodaalne transport** – s.o transpordiahel, kus **rakendatakse rohkem kui ühte veoliiki, kuid üks vedaja** (mõiste „vedaja" all on mõeldud lepingulist vedajat, kes ise ei pruugi olla tegelik vedaja, nt ekspediitor) **korraldab ja vastutab kogu veo eest**. Sellised tavaõiguslikud lepingud **baseeruvad dokumendi standardtingimustel** ja neid on kirjeldatud edaspidi. Dokumentidena kasutatakse kas BIMCO või FIATA poolt ÜRO Kaubanduse ja Arengukonverentsi ning Rahvusvahelise Kaubanduskoja Reeglite (UNCTAD/ICC *Rules for Multimodal Transport Documents*) põhjal väljatöötatud dokumente.

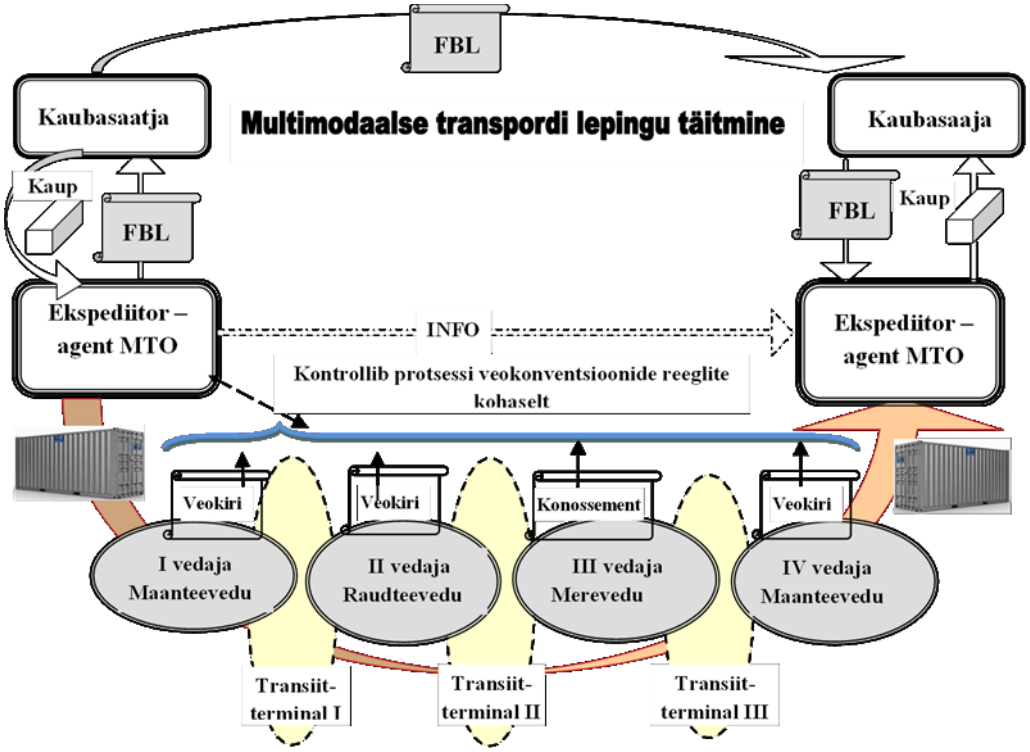
1. FIATA multimodaalse transpordi konossement (lastikiri) (FIATA *Multimodal Transport Bill of Lading*), lühendina kasutatakse FBLi ja tema standardtingimused (*FBL Standard Conditions – 1992, governing the FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING*)[279].
2. FIATA multimodaalse transpordi veokiri (FIATA *Multimodal Transport Waybill*), lühendina kasutatakse FWB ja tema standardtingimused (*FWB Standard Conditions – 1997, governing the FIATA MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL)*.

Nimetatud dokumentide standardtingimusi käsitlesime peatükis FIATA-dokumendid, kus kirjeldasime nii saatja kui ka operaatori õigusi, kohustusi ja vastutust.

Veolepinguga kaasnevad saatja dokumendid on käsitletud peatükis 3.4. Ajaplaneerimisel lähtutakse transpordiahela moodustavate veoliikide nõuetest. Ekspedeerija peab eeskätt lähtuma kliendi kommertslepingu vajadustest.

Nagu eespool kirjeldatud, siis selline kliendi ja ekspedeerija suhtluses kasutatav veodokument lihtsustab ka dokumendimaksete (dokumendiinkasso ja akreditiiv) kasutamist. Multimodaalse transpordi korraldust iseloomustab järgnev lihtsustatud joonis.

[279] http://www.transportrecht.org/dokumente/FBL.pdf



Joonis 10.6.6. Multimodaalse transpordi leping

Tavaliselt kasutatakse FBLi (ja FWBd) sellise multimodaalse transpordi korral, kus veoahelasse kuulub meretransport, kuigi tingimused võimaldavad kasutada ka veoahelate korral, kus meretransporti ei ole.

Soovitatavad kirjanduslikud ja nuud materjalid

1. Jüri Suursoo. Transpordisüsteemide logistika ja ekspedeerimine. Tallinna Tehnikakõrgkool, 2010.
2. Jüri Suursoo. Tarneahela haldamine, II osa. Tallinna Tehnikakõrgkool, 2013.
3. Cheong Yun Wan, Thomas Sim. Multimodal Transport. The Singapore Logistics Association, 2006.
4. Rachel Henwood, Tan Tee Hwa. Seafreight Forwarding The Singapore Logistics Association, 2006.

[Tagasi sisukorda]

10.7. Konteinerveod

10.7.1. Konteinerite ehitus

Konteiner on korduvvedudeks kavandatud, mehhanismide abil käsitletav, kõikidel veoliikidel (õhutranspordi korral ei kasutata) kasutatav kindlakujuline suletav veoühik, mida saab tervikuna ja kauba vahepealse käitlemiseta toimetada saatjalt vastuvõtjale.

Erinevaid konteinereid võib põhimõtteliselt olla lõputu hulk. Standardiseerimise[280] abil (ISO TC104) on püütud luua mõõtudelt, kujult ja koormuse kasulikkuse poolest võimalikult unifitseeritud mudeleid. ISO-soovituste järgi on konteinerid standardiseeritud:

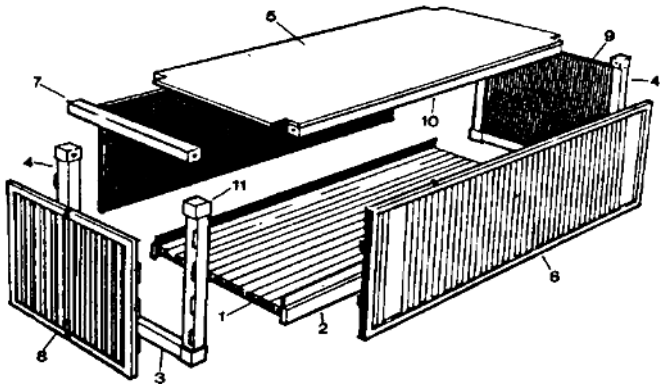
- mõõtmetelt ja kujult;

[280] Tineke M. Egyedi THE STANDARDIZED CONTAINER: Gateway. Technologies in Cargo Transportation Department of ICT Faculty of Technology, Policy and Management Delft University of Technology Stockholm.

- kaalust lähtuvalt;
- konstruktsiooni tugevusest lähtuvalt;
- ehituslikest printsiipidest ja
- kasutamise otstarbest tulenevalt.

Sisemised mõõtmed võivad mõnevõrra varieeruda, sõltuvalt konteineri konstruktsioonist, kuid mõõtmed peavad olema sellised, et konteineri põrandale saaks laadida:

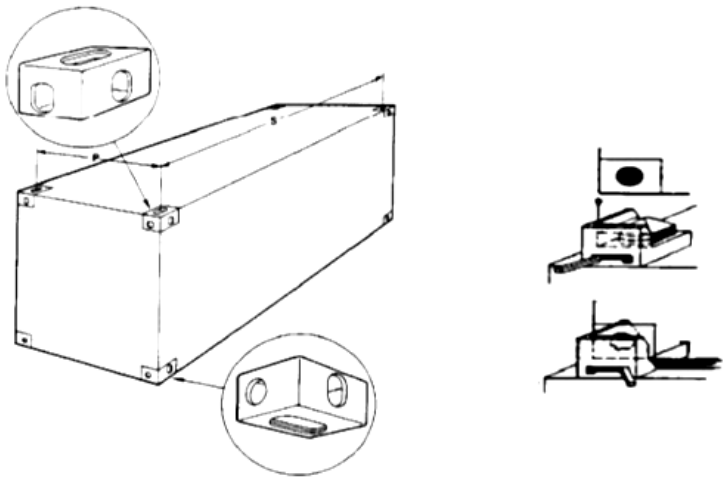
- 20’ konteinerisse: 10 FIN-kaubaalust või 11 EUR-kaubaalust;
- 40’ konteinerisse: 22 FIN-kaubaalust või 25 EUR-kaubaalust, seega on:
  - kasulik laius *ca* 2,32 m;
  - kasulik pikkus *ca* 5,88 m (20’) või 12,04 m (40’).



Joonis 10.7.1. Konteineri konstruktsioon (ISO 1496-1)

10.7.1.1. Fitingud

Nurgafitingud on konteinerite konstruktsiooni element, mida kasutavad konteinerite kinnitamisel veovahenditele ja laadimis- ning lossimistöödel tõste-transpordimehhanismid. Nurgafitingud varustatakse pöördluku mehhanismiga vastavalt ISO/R 668 standardile.



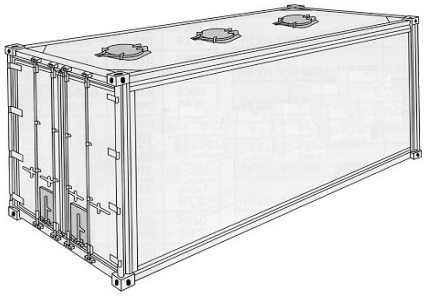
Joonis 10.7.2. Fitingud

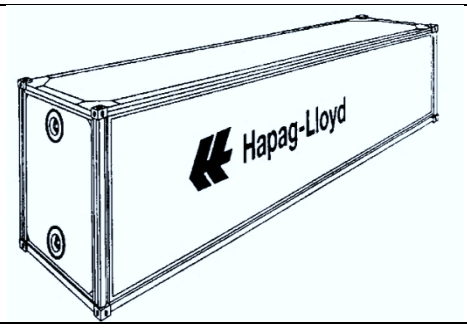
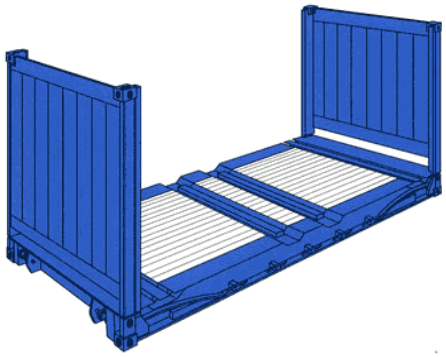
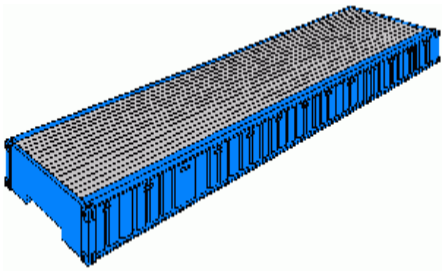
Konteinerid on valmistatud:

- terasest. Selline konteiner on vastupidav ja hügieeniline ning turvaline kauba jaoks. Teisalt on ta raske ja kergesti roostetav;
- alumiiniumist. Konteiner on kerge, roostevaba ja löögikindel. Teda on kerge parandada, samas on alumiiniumkonteiner kallis;
- vineerist või klaaskiust. Selline konteiner on kergesti purunev, aga on ka kergesti parandatav.

10.7.2. Konteinerite tüübid

Tabel 10.7.1. Konteinerite tüübid

Tüüp ja tähis	Joonis	Selgitus
BOX General Purpose Container **GP** **VH**		20’, 40’ ja 45’ tavakaupade kinnised konteinerid (BOX *General Purpose Container*) Kasutatakse segakauba/väikesaadetiste veoks. Kõige kasutatavam konteinerityyp. Laadimine ühes konteineri otsas asuvate uste kaudu. Uste lukustus on võimalik sulgeda tollitõkendiga (plommiga). Toodetakse ventilatsioonita või ventileeritavatena.
Open Top Container ***OT***		20’ ja 40’ pealt avatav konteiner Kasutatakse saadetiste veol, mida on otstarbekas laadida kraanade abil (rasked ja kompaktsed saadetised)
Open Side Container **OS**		20’ ja 40’ küljelt (külgedelt) avatav konteiner 8’6’’ kõrge OS-konteineri küljeava pikkus on 533 ja kõrgus 222 cm.
BULK Container **BU** **BK**		20’ ja 40’ punkerkonteiner (puistekaupade) (*Bulk Container*) Kasutatakse puistekaupade veoks. Võimaldab konteineri kiiret mehhaniseeritud laadimist. Toodetakse kahte versiooni: surve all ja mitte.

Tüüp ja tähis	Joonis	Selgitus
Insulated Container **HI**		20’ ja 40’ Isotermiline konteiner (*Insulated Container*) Kasutatakse ilmastikukindlat vedu nõudvate kaupade veol.
REEFER Container **HR**		20’, 40’ ja 45’ külmkonteinerid (*Refrigerated Container*) Kasutatakse sooja- või külmarežiimis kauba vedamiseks, temperatuuri säilitatakse elektri või sisepõlemismootori abil, temperatuuri saab säilitada eri režiimidel. Jaotatakse omakorda soojusisolatsiooni soojusjuhtivuse seisukohast lähtuvalt.
FLATT Container **PL** **PF** **PC**		Konteineralus (*Flat*) Aluse põhi on sama suur kui 20’, 30’ ja 40’ konteineritel, kuid lagi ja seinad puuduvad. Kasutatakse juhul, kui kaup ei vaja transportimise ajal kinnist ruumi, võidakse kogukatest ja rasketest saadetistest moodustada laadimismehhanismidega töödeldav suur kaubaühik suurele kaubaalusele. Koorma toestamiseks aluse külge võib kinnitada tugiposte või on kaubaalus varustatud mahapainduvate otstega, mis hoiavad ruumi kokku ladustamisel ja tühiveol.
Platform **PS**		**Platvormalus** 20’, 30’ ja 40’ (*Platform*)
Tank Container **TN** **TD** **TG**		**20’, 30’ ja 40’ paakkonteinerid** Kasutatakse tuleohtlike ja ohtlike ainete veoks, samuti vedelike ja gaaside veoks, tuleb puhastada surve all pärast iga tühjendamist, enne laadimist võetakse seinast proov. **Gaasikonteinerid** – kasutatakse rõhu all vedelgaasi veoks, võib kasutada ka laona, kuigi see ei ole odav võimalus.

Tüüp ja tähis	Joonis	Selgitus
		20’ ja 40’ poolkõrge konteiner – sobib raske kauba veoks, tagastamisel võib asetada kaks konteinerit üksteise peale. Kasutatakse lisaks nii vedelike veoks kui ka OT-versioonis.

Tabel 10.7.2. Kasutatavamate konteinerite mõõdud

Konteineri tüüp	Konteineri välismõõdud jalga/tolli		Konteineri sisemõõdud, cm			Ukseava mõõdud, cm		Konteineri mahtuvus
	Pikkus	Kõrgus	Pikkus	Kõrgus	Laius	Kõrgus	Laius	m^3
BOX General Purpose Container	**20’**	8’	590	223	234	213	231	31
		8’6’’		236		228		33
		9’		250		241		35
		9’6’’		265		256		37
	40’	8’	1200	223	234	213	231	63
		8’6’’		236		228		66
		9’		250		241		70
		9’6’’		265		256		74
OT ***Open Top Container***	**20’**	4’3	590	106	234	106	222	15
		8’		215		208	231	30
		8’6’’		230		223		32
	40’	8’	1200	215	234	208	231	61
		8’6’’		230		223		65
OS ***Open Side Container***	**20’**	8’	590	210	226	207	226	28
		8’6’’		225		222		30
BULK Container	**20’**	8’6’’	588	236	234	228	231	32
	30’	8’6’’	893					48
REEFER Container	**20’**	8’	550	212	226	203	227	26
		8’6’’		227		218		28
	40’	8’	1160	212	226	203	227	55
		8’6’’		227		218		58
FLATT Container	**20’**	8’	586	216	239	-	-	30
		8’6’’		231				32
	40’	8’	1209	185	240	-	-	54
		8’6’’		200				58
PW[281]	**40’** 12192cm	259[282] 250[283]	1204	238	243	228	234	**69,8**
HC PW[284]	**45’** 13716	290 250	1355	268	243	**257**	**244**	**88,7**

[281] *Palletwide* (sobib laadimiseks EUR PL standarditekohaste aluste laadimiseks).
[282] Kõrgus [cm] olenevalt mahust.
[283] Laius [cm].
[284] *High cube pallet wide container.* Suuremahuline euroaluste konteiner.

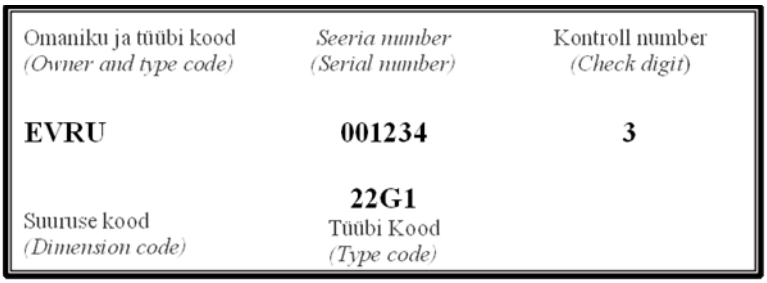
10.7.3. Konteinerite tähistamine (markeerimine)

Konteinerite kodeerimise, identifitseerimise ja markeerimise põhimõtted on kehtestatud ISO 6346 standardiga[285]. Standard määrab:

- identifitseerimise süsteemi;
- riigi koodi – ladina tähestikus kahekohaline kood (leiab kasutamist registris, ei leia alati kasutamist markeerimisplaadil);
- suuruse ja tüübi koodi;
- opereerimise (kasutamise) tingimused (U, J või Z).

Identifitseerimise süsteem sisaldab omaniku koodi (kolmekohaline kood ladina tähestiku sümbolites), neljas täht U tähistab kaubakonteinerit[286]. Lisaks konteineri seerianumber (kuuekohaline numbrikood).

Registreeritakse Prantsusmaal tegutsevas registreerimise büroos[287]. Seda registreerimise ja tähistamise viisi kasutab rohkem kui 110 riigis tegutsevad rohkem kui 1200 konteineriomanikku. Sellise mooduse on omaks võtnud ja kasutavad enamik asjast huvitatud rahvusvahelised organisatsioonid[288]. Paberkandjal trükib BIC *Code*[289] büroo üks kord aastas.



Joonis 10.7.3. Konteinerite tähistamine markeerimisplaadiga
[*Consolidated data plate* (ISO 6359)]

Suuruse ja tüübi kood koosneb kahest osast:

- suurust kirjeldav osa, mis omakorda koosneb kahest osast, esmalt pikkuse kood ja seejärel kõrgust ja laiust kirjeldav kood, (vt tabeleid 10.7.3 ja 10.7.4);
- tüübi kood, mis omakorda koosneb tüübigrupi koodist ja vajadusel detailiseeritud tüübikoodist (vt tabelit 10.7.5).

Tabel 10.7.3. Konteinerite pikkuse koodid (väljavõte)

Konteineri pikkus[290]			**Kood**
mm	**ft (jalga)**	**in (tolli)**	
2991	10		1
6068	20		2
9125	30		3

[285] ISO 6346 standard: "Freight Containers - Coding, Identification and Marking".
[286] „J" on kasutusel kaubakonteineritelt eemaldatavate/ühendavate seadmete (*related equipment*) tähistamiseks ja „Z" konteineritega ühendatavate treilerite ja aluste jaoks (*for container-related trailers and chassis*).
[287] The Bureau International des Containers et du Transport Intermodal (B.I.C.), with 1200 members, is the only non-governmental organization linking all groups interested in containerization and intermodal transport: carriers, manufacturers, operators, lessors, shippers, forwarders, etc: http://www.bic-code.org/html-gb/bic_code.html
[288] On aktsepteeritud: The World Customs Organization and a number of Customs Administrations of which it facilitates the task in relation with the Customs Convention on Containers, the TIR convention, etc., The International Air Transport Association (IATA), The International Chamber of Shipping (ICS), The International Federation of International Removers (FIDI), The International Union of Railways (UIC), The International Road Transport Union (IRU)
[289] Kasutatakse ka samaaegselt terminit "ISO Alpha-codes".
[290] Kasutatuim on neljast esimesest koodidega 2 ja 4.

Konteineri pikkus[290]			Kood
12 192	40		4
Senini ei ole kasutusel			5–9
Transpordipraktikas vähekasutatud konteinerite pikkused			A kuni K
13 716	45		L
Pikkused vähekasutatavad			M, N,P
Senini ei ole kasutusel			R

Tabel 10.7.4. Konteinerite kõrguse ja laiuse kood

Konteinerite kõrgus			Kood olenevalt konteineri laiusest		
mm	**ft (jalga)**	**in (tolli)**	**2438 mm (8 ft)**	**> 2438 mm ja < 2500 mm**	**> 2500 mm**
2438	8		0		
2591	8	6	2	C	L
2743	9	4		D	M
2895	9	6	5	E	N
> 2895	> 9	6	6	F	P
1295	4	3	8		
< 1219	< 4	9			

Näiteks:

- joonisel 10.7.3 esitatud tüübikood 22G1 tähistab 20-jalast (pikkus 6068 mm)[291] 8-jalase laiusega (2438 mm) ja 8 jalga ja 6 tolli kõrge (2591)[292] tavakaupade ventilatsioonita konteinerit[293];
- analoogselt 40-jalane termokonteiner 42H2 jne.

Omaniku koodi paigutus konteineril peab olema jälgitav konteineri kõigil külgedel ja ka katusel[294].

[291] Tabelist 10.7.3 tähis 2.
[292] Tabelist 10.7.4 tähis 2.
[293] Tabelist 10.7.5 tähis G1.
[294] Lisainfot saab: http://www.containerhandbuch.de/chb_e/stra/index.html?/chb_e/stra/stra_03_05_00.html

Tabel 10.7.5. Konteinerite tüübikoodid

Kood	Tüübi kirjeldus	Tüübi grupi kood	Detailiseeritud tüübikoodi kirjeldus	Detailiseeritud tüübikood
G	General purpose container without ventilation	GP	Avamise seisukohalt lähtuvalt	G0, G1,G2,G3 Kasutamata G4 – G9
V	General purpose container with ventilation	VH	Ventileerimise süsteemi seisukohalt	V0, V2, V4 Kasutamata V1, V3 ja V5 –V9
B	Dry bulk containers - non pressurized box type Dry bulk containers - pressurized	BU BK	Lossimisviisist tulenevalt	B0 – B9 Kasutamata B2 B7 – B9
S	Named cargo containers	SN	Veosest tulenevalt	S0-S2 Kasutamata S3-S9
R	Thermal containers -Refrigerated -Refrigerated and heated -Self powered,refrigerated / heated	RE RT RS	Mehhaaniliselt temperatuurireguleeritavad	R0 R1 R2
H	Thermal containers -Refrigerated and/or heated with removobale equipment -insulated	HR HI	Soojusjuhtivusest tulenevalt	H0 –H2 Kasutamata H3 –H4 H5 –H6 Kasutamata H7 – H9
U	Open top containers	UT	Konstruktsioonist tulenevalt	U0 –U5 Kasutamata U6 –U9
P	Platform (containers) Platform based containers with incomplete superstructure -Fixed -Folding (collapsible) -Platform based containers with complete superstructure	PL PF PC PS	Platform (containers) Fikseeritud lisaseadmetest olenevalt Monteeritavatest lisaseadmetest olenevalt	P0 P1 – P2 P3 – P4 P5
T	Tank containers -For nondangerous liquids -For dangerous liquids -For gases	TN TD TG	Töörõhust tulenevalt	T0 - T2 T3 - T6 T7 -T9
A	Air/surface container	AS		A0

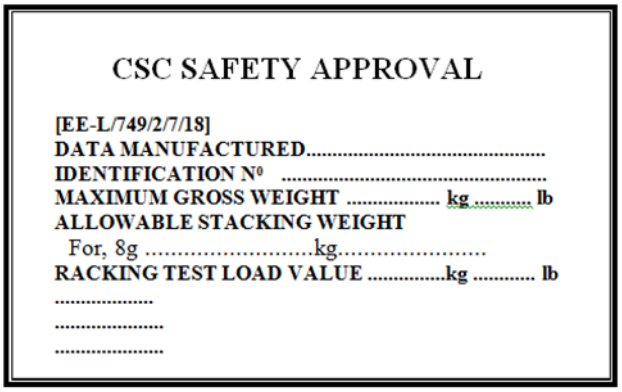
10.7.3.1. Rahvusvaheline Ohutute Konteinerite Konventsioon

(International convention for safe containers – C.S.C.)[295] määrab konteinerite ohutuse tingimused ja paneb kohustuse katsetamiseks:

- uute konteinerite puhul tootjale,
- ekspluatatsioonis olevate konteinerite puhul omanikele.

Katsetamiste läbiviimist tõendab markeerimisplaat.

[295] http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-Safe-Containers-(CSC).aspx



Joonis 10.7.4. Ohutute konteinerite konventsioonikohane markeerimisplaat

10.7.3.2. Konteinerite Tollikonventsioon

(*The Customs Convention on Containers* – 1972 – *effective since 6 December* 1975)[296]

Määrab tollijärelevalve all veetavate kaupade korral kasutatavatele konteineritele esitatavad nõuded, neid on neli gruppi.

- Kindla veoühiku nõue ehk tollijärelevalve all veetavast konteinerist ei saa olla võimalik kaupa välja võtta ilma, et sellest ei jääks silmaga nähtavaid jälgi või tollitõkendit avamata.
- Konteineris ei tohi olla kohti, kuhu saab kaupa peita (ei tohi olla peidikuid).
- Kõik konteineri kauba hoidmiseks või paigutamiseks ettenähtud kohad peavad olema kättesaadavad tollikontrolli läbiviimiseks.
- Tollitõkend (tolliplomm) peab olema lihtsalt paigaldatav ja kaitsma kaubaruumi.

Tollijärelevalve all veetavate kaupade vedamiseks kasutatavad konteinerid peavad olema tolliorganite aktsepteeritud ja varustatud sellekohase tähistusega (*data plate*) minimaalses suuruses 200 x 100 mm.

Joonis 10.7.5. Tollijärelevalve all vedamist lubav tähis

10.7.4. Konteinerite laadimise protseduurid

Tuleb lähtuda **Veoühikute koodeksis**[297] kirjeldatust. Oluline on kaalujaotuse ja veoste kohtkindla kinnitamise tagamine. Teema leidis käsitlemist peatükis 10.1. Kaupade ettevalmistamine veoks.

10.7.5. Veoleping. Veokirjad ja saatedokumendid

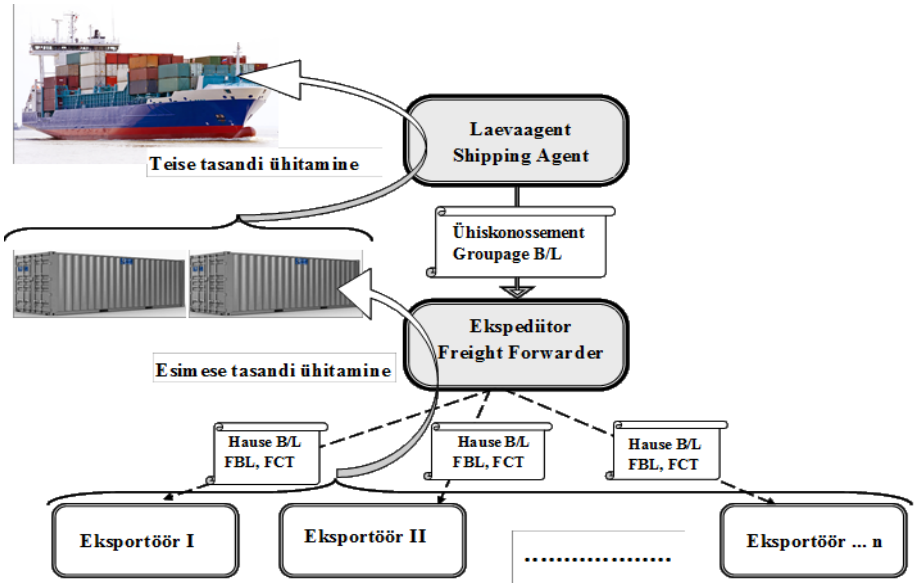
Veoleping lähtub eeskätt asjaolust, kas tegemist on täislasti (FCL) või salastiga (LCL). Lepingu tüüptingimused lähtuvad valitud dokumendi standardtingimustest (*standard condition of carriage*).

Ühiskonossementi kasutatakse ühitatud ehk konsolideeritud kaubapartiide veol (LCL – *Less container load*), kus ekspedeerija kogub kokku mitmed teatud sihtriiki või paikkonda minevad kaubapartiid ning saadab need ühes veoühikus sihtriigis olevale esindajale. Ühiskonossement väljastatakse tavaliselt mittevõõrandatavas vormis.

---

[296] Konventsiooni teksti leiab: http://www.unece.org/trans/conventn/ccc_1972e.pdf

[297] *The new IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units. Geneva, 25–27 February 2014:* http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/itc/id_07_CTU_Code_January_2014.pdf



Joonis.10.7.6. Dokumentide väljastamine LCL-saadetiste korral

Eksportija või importija kätte satub ühiskonossement harva, sest kaupu konsolideeritult veoks vastu võttes annab lähtekoha ekspedeerija iga kaubapartii kohta eksportöörile:

- ekspedeerija vastuvõtutõendi (FCR);
- ekspedeerija veotõendi (FCT);
- ekspedeerija konossemendi (FBL).

Või muu taolise dokumendi (nt ***Hause* B/L**), kus ta kohustub vedama kaubad kokkulepitud kohta ja üle andma need dokumendi esitamise vastu. Ekspedeerija konossement (*Hause* B/L) on oma ülesehituselt ja toimelt analoogne võõrandatava konossemendiga ja reeglina aktsepteerivad ka pangad neid dokumendimaksetel, aga see ei pruugi alati nii olla. Eelistada tuleks siiski FIATA multimodaalse transpordi dokumente, eeskätt aga FIATA multimodaalse transpordi konossementi – FBL.

Tuleb tähele panna, et ekspedeerija vastuvõtutõend või muu vastaval eesmärgil välja antud dokument ei tee ühiskonossementi tarbetuks. Ühiskonossemendi koostamine jääb nüüd ekspedeerija ja laevaagendi ülesandeks ning tema saadab selle sihtriigis olevale esindajale. Esindaja ülesandeks jääb laevakompaniilt ühiskonossemendi vastu kaupade lunastamine ja iga partii üleandmine eraldi vastuvõtutõendi või muu sellise esitajale. Ühiskonossemendi kasutamise eeliseks on kulude kokkuhoid seoses dokumentatsiooni vormistamisega. Konsolideeritud kaupade veo puhul saadakse sääst veo-, kindlustus-, pakke- jm kulude osas. Ka väikeste kaubapartiide kahjustumis- ja hävimisrisk väheneb selliste vedude puhul oluliselt võrreldes sellega, kui nad liiguksid eraldi lastidena oma konossementidega.

Täislastide veol (FCL – *Full container load*) konteinerite korral piisab tavalisest konossemendist (B/L) või liiniveokirjast (*Liner Waybill*), eriti juhul, kui vaadeldakse vedusid sadamast sadamasse (*Port to Port*) ja segmenteeritud tarneahelate korral. Multimodaalse transpordi korral on otstarbekohane kasutada UNCTAD-/ICC-reeglite kohaseid dokumente, nagu FIATA-dokumendid FBL ja FWB või BIMCO BL[298] või WB[299].

[298] Negotiable MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING. Issued by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), subject to the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication No. 481). Issued 1995.

[299] MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL. Issued by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), subject to the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication No. 481) and to the CMI Uniform Rules for Sea Waybills. Issued 1995.

Kaubaga kaasasolevad dokumendid peavad vastama sihtriigi seadusandlikele nõuetele ja sõltuvad veetavast kaubast ja tema omadustest.

10.7.6. Konteinervedude hind mereveol

- **Konteinervedude** jaoks on rakendatud mitmeid prahiraha määramise aluseid.
  - Kõige üldisemad nendest on **FCL (*Full Container Load*)** ehk konteiner viiakse kauba saatjale, kes laadib selle täis ja saadab vastuvõtjale. Sellisel juhul on prahiraha aluseks nt USD/40'- või USD/20'-konteiner.
  - **Segakauba/väikesaadetiste vedude LCL (*Less than Container Load*)** puhul kaubapartii saadetakse näiteks sadamaterminali **CFS (*Container Freight Station*)** konteinerisse laadimiseks ja konteiner mahalaaditakse sihtkoha sadama terminalis. LCL-praht deklareeritakse üldjuhul USD/m³ (40 kuupjalga) või USD/1000 kg. Ühiskonossement adresseeritakse tavaliselt CFS/CFS, kus toimub kogulasti jaotamine. Väikesaadetiste veo korral võib olla ühitamise ja jaotamise tasu lülitatud prahiraha sisse, mõningatel juhtudel esitatakse see eraldi arvereal kaubasaajale kui sihtriigi kulud.
  - Konteinervedudega on seotud erinevaid konteinerite käitlemisega seotud makse. Näiteks **THC (*Terminal Handling Charge*)** ja **CSC (*Container Service Charge*)** on konteinerite käitlemise eest sadamates sissenõutavad lisamaksud.
  - Muudeks lisamaksudeks on **lisamaksud sadamates** (*range additional, outport additional*), kus on kõrge kulutase, sõjaohu lisa; sesoonsuse lisa, mis võib olla suurem prahiraha talveperioodil; konverentsitasud (erandina ei rakendata neid Euroopa Liidus) jne.
- Veolepingust tulenevad lisatasud võivad olla lähte- ja sihtriigis sisemaatranspordikulud.
- Tavapärane olukorras, kus tegemist on nn segmenteeritud transpordiahelaga ja konteinerite prahiraha on arvestatud sadama terminalist sihtsadama terminalini ehk **CY/CY** (*Container Yard*) **tingimustel** ja nii kirjeldatakse see konossemendis. CY on defineeritud kui lastitud konteinerite hoiukohta sadamaterminalis. Selline tingimus kehtib tavaliselt täislastide (FCL) korral (vt ka liinitingimused).
- **LCL-saadetiste** korral kasutatakse tavaliselt CFS/CFS- (*Container Freight Station*) tingimust. See on vajalik siis, kui saadetiste ühitamine toimub sadamaterminalis. Sellisel juhul lisandub ühitamise/jaotamise kulu (CSC) vastavalt lähte- ja sihtsadamas. Juhul, kui ühitamine toimub ekspedeerija juures, kasutatakse tavaliselt CY-tingimust.
- Juhul, kui ei soovita kasutada tavapärast segmenteeritud veoahelat, on võimalik kasutada multimodaalse transpordilepingu võimalusi, kasutades sellekohaseid dokumente. Sellisel juhul kirjeldatakse kõik võimalikud kulud oferdi tegemisel ja ka teenuste arvel ühtse paketina.
- Lisaks võivad tulla **eraldi tariifid konteinerite rendile** (*container leasing charge*), kus tariifid sõltuvad sellest, kas tegemist on ühe veoõla, ringi või pikemaajalise rendiga. Ühe veoõla rendi korral võib lisanduda **tühja konteineri käitlemise tasu** (*empty container handling fee*). Viimane peab katma kulud tühjade konteinerite tagastamiseks või kulud, mis katavad veoõla koormuse disbalansi.
- **Lisatasud** on **erirežiimi nõutavatele veostele** (IMDG, temperatuuritundlikud veosed jne), mis nõuavad erikohtlemist.
- **Transiitkonossemendi** (*Trough Bill of Lading* – TBL) **lisatasud** sisaldavad transiitsadama kulusid ja tavaliselt ei kirjeldata eraldi, vaid need kulud on lülitatud CY/CY-tariifi.

Soovitatavad kirjanduslikud ja nuud materjalid

1. Jüri Suursoo. Transpordisüsteemide logistika ja ekspedeerimine. Tallinna Tehnikakõrgkool, 2010.
2. Jüri Suursoo. Tarneahela haldamine, II osa. Tallinna Tehnikakõrgkool, 2013.
3. Rachel Henwood, Tan Tee Hwa. Seafreight Forwarding The Singapore Logistics Association, 2006.

Tagasi sisukorda

10.8. Lühiülevaade muudest veoviisidest

Jüri Suursoo

10.8.1. Kiirveod

10.8.1.1. Üldist

Eesti keeles on kiirvedude teenuseid kutsutud enamasti kullerteenusteks, kuigi see ei vasta teenuse sisule. Õigem oleks seda tüüpi vedusid kajastada **pakivedudena** ja sellisel kujul on nad üks olulisemaid e-kaubanduse jaotuskanaleid. Kiirvedude tähtsus on järsult kasvanud. Muutuse põhjuseks on ettevõtete laovarude optimeerimine ning kiirenenud ja tihenenud tarneaeg. Klient ootab tihti logistikateenuseid pakkuvatelt ettevõtetelt peaaegu kogu maailma katvat veo- ja tarnevõrku. Nii suudab ettevõte pakkuda oma samuti globaalselt tegutsevatele klientidele piisavalt logistilist teenust.

Logistilisi teenuseid vajavate ettevõtete nõudmiste täitmiseks peab teenuste pakkuja suutma pakkuda lisaks veoteenustele ka ladustamist ja laoteenuseid, vastuvõtu- ja saatmisteenuseid ning koguni hinnatamis- ja nn lisaväärtust loovaid teenuseid. Logistikaettevõte peab suutma jälgida vedude käiku reaalajas ja väljastama ka sellekohast informatsiooni. Klient peab saama näha IT-lahenduste abil tarnete edenemist.

10.8.1.2. Kiirsaadetised

Kiirsaadetistena (*parcel*) viiakse maailmas laiali dokumente, kirju, suuremaid ja väiksemaid pakke ning mitmesugust segakaupa, nagu näiteks masinaid, seadmeid ja varuosi. Saadetisi iseloomustab vajadus kiiresti pärale jõuda.

Kiirsaadetistena veetakse:
a) tooteid, mis võivad olla väärtuslikud või mille kiire transportimine võimaldab olulist kokkuhoidu ladustamisel;
b) kergesti kahjustuvaid kaupu või muul põhjusel turvalist vedu nõudvaid tooteid;
c) ladustamisele mitte kuuluvaid või kergesti riknevaid kaupu;
d) aktuaalsust kiiresti kaotavaid tooteid.

Kiirveoteenuseid pakkuvate veoettevõtete kliente võib liigitada järgmiselt:
- juhuslikud ja ajutised kasutajad, kes kasutavad kiirvedu kriitilises olukorras ja kriitiliste saadetiste puhul;
- regulaarselt kiirvedu kasutavad kliendid, sh **e-kaubandusega** tegelevad ettevõtjad;
- spetsiaalseid tooteid tarnivad või tootvad ettevõtted ja süsteemi abil erilisi eeliseid saavad kliendid, nende seas veosed, nagu:
  - kiireloomuline meditsiiniline vajadus elundite siirdamiseks, arstimite hankimiseks, instrumentide ja haiglavarustuse saamiseks;
  - varuosad masinatele ja seadmetele, nt autode varuosad, *hi-tech*-vahendid;
  - erilised kiiresti tarnitavad näidissaadetised või testimisvahendid;
  - pankade dokumendid, akreditiivid, krediitkaardid;
  - remonti vajavad saadetised või tagastatavad saadetised.

10.8.1.3. Teenuste pakett

Tarnimise tarifitseerimsel võetakse kättesaamise kiirust arvesse. Mida kiirem kättetoimetamine, seda kallim teenus. Teenuseid pakkuvate veofirmade trumbiks on ajagraafikukohane ja kiire kättetoimetamine uksest ukseni ja teeninduse järelevalve. Lisaks pakuvad firmad mitmesuguseid lahendusi oma klientide logistilistele probleemidele.

Teenused:
- ühendatud lennu- ja autoveovõrgud;
- uksest ukseni vedu;

- unifitseeritud veodokument (saateleht) sobib kõigile vedudele;
- ekspedeerimisteenused;
- kulleriteenused;
- saadetiste järelevalveprogramm (*track and trace*);
- kviteerimist saaja poolt, kellaajateenus (POD = *Proof and delivery*);
- erinevad logistilised teenused ja individuaalsed lahendused klientidele.

10.8.2. Rahvusvaheline postivedu

Postiveod on omamoodi eriveod, kuigi see ei torka kohe pähe. On ju igaüks nii või teisiti postiveoga kokku puutunud. Kõik postivedudega tegelevad ettevõtted on omavahel tihedates ja sihipärastes suhetes, mis annabki postivedudele omapära. Rahvusvaheliste postisaadetiste korral lähtutakse Ülemaailmse Postiliidu[300] reeglitest, eeskätt postikonventsiooni reeglitest. Postivedu on oluline jaotuskanal **e-kaubanduse** korral.

Post pakub järgmisi teenuseid olenevalt saadetise suurusest ja saadetise lähte- või sihtkohast.

Tabel 10.8.1. Postipakid

Paki mõõtmed ja mass			
Paki suurus	S – *max* 9 x 38 x 64 *min* 2 x 9 x 14 M 19 x 38 x 64 L 39 x 38 x 64	XL L = 1500 ja ümbermõõt + pikkus *max* 3000	suurem kui XL
Paki kaal	Kuni 20 kg	Kuni 30 kg	Üle 30 kg
Pakkide üleandmise/vastuvõtmise võimalused			
	Eesti ja Baltikum	Euroopa Liitu	Mujale
Paki vastuvõtmise ja üleandmise viis	Pakiautomaat	–	–
	Postkontor	Postkontor	Postkontor
	Kuller	Kuller	Kuller

Transiidil lähtutakse ülemaailmse postiliidu reeglitest.

10.8.3. Kolimis-, näituse- ja kunstiveod

Kauba poolest võiksid need veod olla tavalised, tihti klient pakubki esimesel kokkupuutel tavalist kaubavedu. Kui veofirma ei oska sellist tellimust suunata oma või naaberfirma sobiva osakonna käsutusse, võib üsna kindel olla veo ebaõnnestumises. Kolimisvedude puhul põhjustab probleeme klientide asjatundmatus, tuleb korraldada asjade pakkimist ja kaitset, valida õige veoruum, leppida kokku peale- ja mahalaadimise asjus. Näituseeksponaatide ja kunstiteoste transportimisel tuleb hoolitseda pakkimise ja lahtipakkimise ning pakendi ladustamise eest näituse ajaks. Arvesse tuleb võtta ka näituste korraldamise eripära. Hilinemine rikub kogu asja eksponeerija seisukohalt. Kunsti- ja väärtesemete transportimisel on vajalik efektiivne valve ja spetsiaalne kindlustus väärtesemete vedamisel.

Lähtutakse tavaliselt **rahvusvaheliste organisatsioonide tüüptingimustest**.

- **Rahvusvaheline Sisustustransportijate Föderatsioon[301] FIDI** (*International Federation of International Furniture Removers*). Lisaks FIDI-le on analoogseid organisatsioone veel mitmeid, põhiliselt regionaalsel printsiibil ülesehitatud.
- **Rahvusvaheline Kunstivedajate Assotsiatsioon**[302] **ICEFAT** (*International Convention of Exhibition and Fine Art Transporters*).

[300] http://www.upu.int/en/the-upu/the-upu.html
[301] Lisainfo internetist: http://www.fidi.com/
[302] Lisainfo internetist: http://www.icefat.org/

10.9. Pretensioonide esitamine ja lahendamine veondusteenuste korral

10.9.1. Pretensioon

Suurem osa tarnetest toimub planeeritu kohaselt nii, et lepingutingimustesse ei süveneta. Mõnikord ei lähe kõik ootuspäraselt, tekib kahjusid või ei rahulda teenindus. Kerkib vajadus oma arvamust avaldada, teha märkus, kaebus, esitada pretensioon, milles tuuakse esile erimeelsus ja jäetakse endale ning võimalikele teistele kahjukannatanuile õigus hilisemate kompensatsiooninõuete ehk reklamatsioonide esitamiseks.

Pretensioonid võivad puudutada kõige erinevamaid asju: tehingut ennast, kaupa, tarnetingimust, tarnetingimuse osa, tarneaega, transporti või ekspedeerimistegevust. Põhjuseks võib olla kauba olukord, kogus, kadumine, hilinemine, vigane dokumentatsioon või arve jne. Pretensiooni esitamata eeldatakse, et transport on toimunud osapooli rahuldaval viisil. Enamasti on lepingutingimustes või neid reguleerivates seadusandlikes regulatsioonides määratud pretensioonide esitamise aeg, mille jooksul tuleb pretensioon esitada või mille möödudes loetakse lepinguline kohustus täidetuks.

Kriitiliste märkuste ja kaebuste korral, mis ei too kaasa materiaalse hüvitamise nõuet, ei ole tähtaja jälgimine nii oluline. Nimetatud avalduste lahendamine lõpeb sellega, et avalduse saaja kontrollib fakte, teeb muudatusi oma töökorralduses analoogsete väärnähtude vältimiseks ja vabandab avalduse esitaja ees ning teatab, mida ta on ette võtnud. Sellised signaalid tagasisideks ja nende lahendamine peab olema osa ettevõtte kvaliteedijuhtimisest.

10.9.2. Nõude esitamise aeg ja lahendamine

Kauba kahjustumise või veose viivituse korral esitab klient nõude/reklamatsiooni vedajale. Silmaga nähtavate kahjude osas tuleb nõue pretensioonina esitada kohe kauba vastuvõtmisel ja teha vastav märge veokirja. Nõude esitamisega asjatult viivitamine võib põhjustada nõudeõiguse kaotuse, juhul kui ei ole võimalik tõestada seda, et vedaja/ekspedeerija on tekitanud kahju kas tahtlikult või jämeda hoolimatuse tõttu.

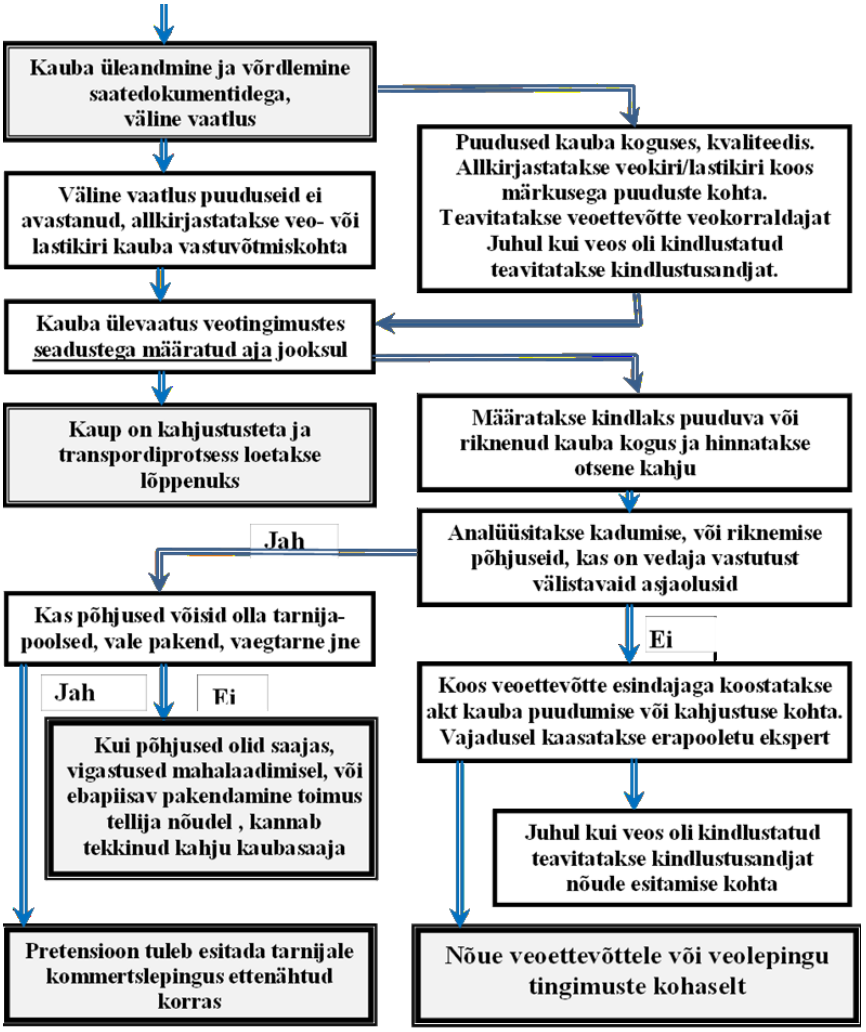
Tabelis 10.9.1 on näidatud pretensioonide esitamise tähtajad kaubakahjustuste korral transpordiliikide kaupa.

Tabel 10.9.1. Nõuete esitamise aeg

Transpordiliik	Silmaga nähtavate kahjude korral	Muudel juhtudel
Maanteetransport	kohe	mitte hiljem kui 7 päeva
Meretransport	kohe	mitte hiljem kui 3 päeva
Raudteetransport	kohe	riigisiseselt 7 päeva
Õhutransport	kohe	mitte hiljem kui 14 päeva
Ekspedeerimisfirma	kohe	mitte hiljem kui 7 päeva

Pretensioonide esitamise aeg viivitusest tingitud kahjude korral siseriiklikel vedudel ja rahvusvaheliste maantee- ja õhuvedude korral 21 päeva, rahvusvaheliste mere- ja raudteevedude korral 60 päeva.

Rahaline nõue **reklamatsiooni** näol või ka **hagi kohtulahendi** saamiseks **tuleb esitada ühe aasta jooksul**, **õhutranspordi puhul kahe aasta jooksul**, alates sellest, kui lennuk jõudis sihtkohta või kui ta oleks pidanud sinna saabuma. Seda, kuidas ja millises järjekorras võiks toimuda kauba vastuvõtmine ja võimalike kahjude kindlakstegemine, kujutab järgnev blokkskeem.



Joonis. 10.9.1. Kauba vastuvõtmise ja pretensioonide esitamise protsess

Kahju fikseerimine. Kahju tehakse kindlaks lähtuvalt kauba momendi hinnast ehk CIF-/CIP-hinnast, mis sisaldab kulutusi transpordile ja kindlustusele. Rahvusvahelise tarne korral võib lisada kulud tollivormistamisele ja maksud. Arvestuse aluseks on kauba faktuurarve. Kahju arvestatakse tegelikult riknenud või kadunud hulgast tulenevalt. Transpordiprotsessil hüvitatakse ainult kaubaga seotud otsesed kahjud või hilinemisest tingitud kahjud seadusandluses kehtestatud määrani.

Nõude sisu. Nõudes peab kajastuma tegelikult kahjustatud kauba kogus, hind ja nõude suurus. Viited asjaoludele ja soovitatavalt viited lepingutingimustele või lepingu aluseks oleva seadusandliku akti punktidele, mille korral vedaja vastutust kohaldatakse vaadeldavale juhule. Lisada on vaja kahjustusi kirjeldav akt ja veo- või lastikirja koopia. Juhul, kui aktil on vedaja allkiri ja veokirjale tehtud märge, lihtsustub edaspidine nõude rahuldamise käik.

Lahendamine. Pretensioonide lahendamise käik sõltub sellest, kas veos oli kindlustatud või mitte. Kindlustatud veose korral, peale seda, kui kaubaomanik on kindlustusjuhtumist kindlustusandjale teatanud, veendub kindlustusandja kauba kahjustuste ulatuses ja selgitab juhtumi põhjused ning kindlustustingimuste välistuste puudumise. Põhjuseid ei selgitata täiskindlustuse korral. Juhul, kui risk on kindlustatud või kui tegemist oli veose täiskindlustusega, hüvitab kindlustusandja kahju kahe nädala jooksul peale juhtumi aktsepteerimist ning kaubaomaniku nõue vedaja vastu läheb üle kindlustusandjale. Kindlustusandja nõuab kahjud sisse vedajalt. Kindlustusjuhtumite lahendamine on täpsemalt kirjeldatud õpiku esimese osa peatükis 3.

Juhul, kui veosekindlustuse korral antud risk ei olnud kindlustatud, jääb kaubaomanikul nõue vedaja vastu kehtima, kuid mitte suuremas summas kui seadustega kehtestatud vedaja vastutuse määr.

Kindlustamata veose korral toimub pretensioonide lahendamine vedaja vastutust käsitlevate veotingimuste raames. Eesti seadused ei näe ette siseriiklike vedude korral nõuet vedaja ja ekspediitori vastutuse sundkindlustuseks. Küll aga kindlustavad oma tegevuse kõik kohusetundlikud vedajad ja ekspedeerijad, eriti need, kes tegutsevad rahvusvaheliste vedudega. Tavaliselt vedaja, kes on saanud pretensiooni, informeerib sellest kohe oma kindlustusandjat. Kui kindlustusandja peab vajalikuks, saadab ta oma esindaja kauba kahjude väljaselgitamise juurde ja tuvastab riknemise põhjuse. Kui tegemist on kindlustusjuhtumiga, soovitab vedajal tasuda nõude summa ja hüvitab selle siis vedajale, arvestades maha vedaja omavastutuse.

Olukord muutub komplitseeritumaks juhul, kui kindlustusandja leiab, et tegemist ei ole kindlustusjuhtumiga ja selle põhjuseks on kaubaomaniku väär tegutsemine, kauba pakendamine või mõni muu vedaja vastutust välistav asjaolu ja kaubaomanik ei nõustu sellega. Edasise lahenduse käik sõltub suurel määral sellest, kui suur oli kahju ja kuivõrd koostöövõimelised on lepingupartnerid. Juhul, kui tegemist ei ole väga suurte kahjudega, on soovitatav veel kord analüüsida juhtunut ja leida kokkulepe või minna kompromissile edaspidise koostöö huvides. Juhul, kui tegemist on suurte kahjudega, lõpeb asi reeglina kohtus. Viimane variant on kulukas ja aeganõudev, kuid vaatamata sellele on Eesti kohtupraktikas (loomulikult ka teistes riikides) piisavalt näiteid selliste vaidluste kohta.

Väikesed kaubakahjustused. Suurem osa kaubakahjustuste juhtumitest on väikese kahjuga, mis isegi kindlustatud kaupade korral jäävad alla omavastutuse piiri ega ületa vedajavastutusel omavastutuse piire. Sellised kahjustused lahendatakse reeglina lepingupoolte kokkuleppega eksperte ja kindlustusandjaid informeerimata. Sellised juhtumid vajavad üksnes oma kohustuste tundmist ja nende aktsepteerimist ning head tahet. Siiski on soovitus lahendada need üks päev peale juhtumi avastamist, et mitte ärritatud olekus hakata ennast õigustama ja asjatult otsima vigu partneris, rikkudes sellega head koostöösuhted. Muidugi ei saa süü jääda hulkuma, see selgub peale juhtumi lahtimõtestamist.

Tõlgendamine. Pretensioone põhjustavad nii kaubakahjustused kui ka tarneaja ületamine. Põhjused võivad olla väga mitmesugused, nagu eespool kirjeldatud. Tavaliselt saab neid lahendada, toetudes lepingule, lepingutingimustele ja kehtivatele lepinguid käsitlevatele seadustele. Probleeme võivad tekitada need regulatsioonid, mille tõlgendamisel on erinevaid võimalusi. Näiteks juba eespool käsitlemist leidnud terminid „mõistlik aeg" või „puudulik informatsioon". Need on mõisted, millel puudub konkreetne mõõtühik ja iga hinnang sisaldab mingit subjektiivsuse alget. Juhul, kui osapooled ei leia kokkulepet ega suuda jõuda sellistes küsimustes üksmeelele ja kui ei soovita asuda kohtuteele, kuivõrd loodetav hüvitise suurus ei õigusta tehtavaid kohtukulusid, on soovitatav aluseks võtta erapooletu eksperdi arvamus ja lõpetada sellega pretensiooni käsitlemine.

Tagasi sisukorda

11. Ohtlike kaupade ekspedeerimine

Tõnu Mägi

11.1. Saateks

Käesolev ohtlike ainete vedu puudutav osa on mõeldud kasutamiseks esmajärjekorras juhendmaterjalidena veokorraldajatele ja ekspedeerijatele, kelle igapäevaseks tööks on ohtlike ainete käitlemine, eelkõige vedu hõlmavate küsimuste lahendamine, aga ka ohtlike ainete ladustamise ja pakendamisega seotud küsimused. Selles peatükis käsitletud teemasid on võimalik kasutada ka kõrgkoolis õppivatel üliõpilastel õppematerjalina, ülevaate saamiseks ohtlike veoste käitlemise temaatikast.

Käsitletavad teemad tuginevad ohtlike ainete vedu puudutavatel rahvusvahelistel regulatsioonidel, eelkõige ÜRO ja ELi seadusandlikel aktidel.

11.2. Seadusandlik regulatsioon ohtlike ainete käitlemisel

11.2.1. Seadusandliku regulatsiooni eesmärk

Ohtlike ainete vedu on seotud täiendava riskiga, kuna nii veetav ohtlik kemikaal kui ka selliseid kemikaale sisaldavad esemed võivad ebakorrektsel käitlemisel tekitada kahju inimeste tervisele, meid ümbritsevale keskkonnale, veovahenditele. Seetõttu on seadusandliku regulatsiooni eesmärgiks ohtlike ainete käitlemisel eespool nimetatud kahju vältimine ja takistamine, samuti ohtlike veoste käitlemisel toimunud õnnetusjuhtumite tagajärgede minimeerimine. Ohtlike ainete veo regulatsioon hõlmab kõiki veoliike: merevedu, õhuvedu, maismaavedu, sh ohtlike ainete vedu nii maanteedel, raudteel kui ka siseveeteedel. Lisaks veole hõlmab seadusandlus ohtlike veoste käitlemist terminalides (nt laadimis- ja lossimistööd, veoste ajutine ladustamine jms).

Käsitletav seadusandlik regulatsioon ei hõlma ohtlike ainete käitlemist kinnistel territooriumitel (tootmine tehastes, ladustamine jms toimingud).

11.2.2. Euroopa Liidu kemikaali õigusaktid

ELi kemikaali õigusaktid kehtivad kõigis kemikaale kasutavates tööstussektorites kogu tarneahela ulatuses. Need õigusaktid panevad vastutuse turustatavate kemikaalide ohutuse eest toote importijatele. 18. detsembril 2006. a võttis Euroopa Liit vastu kemikaale reguleeriva määruse, mis jõustus 1. juunil 2007. a: Euroopa parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1907/2006, mis hõlmab kemikaalide registreerimist, hindamist, autoriseerimist ja piiramist **(REACH – *Registration, Evaluation and Authorisation of Chemicals*)**.

REACH-määruse kohaselt ei ole lubatud toota või importida Euroopa Liitu aineid ega segusid ning eespool nimetatud aineid sisaldavaid tooteid, kui nad ei ole registreeritud. REACH-määruse alla kuuluvad kõik ained, nii looduslikud kui ka tootmisproduktina saadud keemilised elemendid, segud ja lahused.

CLP (*Classification, Labelling and Packaging*) – Euroopa parlamendi ja nõukogu määrus nr 1272/2008, 16.12.2008, milles käsitletakse ainete ja segude klassifitseerimist, märgistamist ja pakendamist. CLP-määruse eesmärgiks on märgistuse kaudu kaitsta käitlejaid ja lõpptarbijaid, samuti meid ümbritsevat keskkonda. CLP-määrusega on kehtestatud klassifitseerimiskriteeriumid, uued ohu piktogrammid ja märgistuse ohu- ja hoiatuslaused. CLP-määrus on täienduseks REACH-määrusele, ta asendas varem kehtinud ohtlike ainete ja ohtlike ainete ja segude DSD- ja DPD-direktiive.

CLP-määruse järgi on importijatele pandud kohustus märgistada pakendatud aine kooskõlas CLP-määrusega enne turustamist juhul, kui aine on klassifitseeritud ohtlikuks või kui segu sisaldab ühte või mitut ohtlikuks klassifitseeritud ainet kogustes üle kehtestatud määra. CLP-määrusega kehtestatakse ka märgistuse sisu ja märgistuselementide paigutus pakendil.

	Surugaas (surugaas, surve all veeldatud gaas, jahutamisega veeldatud gaas, lahustatud gaas)
	Plahvatus (lõhkeaine 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, A ja B tüüpi isekuumenevad ained, Aja B tüüpi org.per)
	Oksüdeerimine (oksüdeerivad gaasid, oksüdeerivad vedelikud, oksüdeerivad tahked ained)
	Tuleoht (põlevad gaasid, vedelikud, tahked ained,BCDEF isekuumenevad ained, pürofoorsed ained, BCDF org.peroksiidid
	sööbivus
	ärritatavus
	mürgisus
	tervistkahjustatav
	Keskkonnareostuse oht

Joon.11.1. CLP-määruse kohased piktogrammid

11.2.3. Kemikaali ohutuskaart

Ohutuskaart (SDS – *Safety Data Sheet*, MSDS – *Material Safety Data Sheet*) on aine või segu saajatele vajamineva info esitamise vahend Euroopa Liidus. Ohutuskaart on vahend, mille abil edastatakse ainete ja segude kohta ohutusteavet, kui aine või segu vastab ohtlikuks liigitamise kriteeriumidele või kui ta on püsiv, bioakumuleeruv ja toksiline. Ohutuskaart tuleb esitada nende liikmesriikide ametlikes keeltes, kus aine või segu turule viiakse, 16-osalisena. Ohutuskaardi kohustusega aine või segu ohutuskaardi sisu eest vastutab kemikaali turuletooja.

11.2.3.1. Ohutuskaardi sisu

JAGU 1. Aine/segu ja äriühingu/ettevõtja identifitseerimine
JAGU 2. Ohtude identifitseerimine
JAGU 3. Koostis/teave koostisainete kohta
JAGU 4. Esmaabimeetmed
JAGU 5. Tulekustutusmeetmed
JAGU 6. Meetmed juhusliku sattumise korral keskkonda
JAGU 7. Käitlemine ja ladustamine
JAGU 8. Kokkupuute ohjamine/isikukaitse
JAGU 9. Füüsikalised ja keemilised omadused
JAGU 10. Püsivus ja reaktsioonivõime
JAGU 11. Teave toksilisuse kohta
JAGU 12. Ökoloogiline teave
JAGU 13. Jäätmekäitlus
JAGU 14. Veonõuded
JAGU 15. Reguleerivad õigusaktid
JAGU 16. Muu teave

Ohutuskaardi jagu 14. Veonõuded

Üldine klassifitseerimisega seotud teave ainete ja segude transportimiseks maantee-, raudtee-, mere, sisevee- või õhutranspordiga.
14.1. ÜRO-number (UN *number*)
14.2. ÜRO-veose tunnusnimetus
14.3. Transpordi ohuklass

14.4. Pakendirühm
14.5. Keskkonnaohud
14.6. Eriettevaatusabinõud kasutajatele
14.7. Transportimine mahtlastina kooskõlas MARPOL 73/78 II lisaga ja IBC-koodeksiga

11.3. Ohtlike ainete veo rahvusvaheline regulatsioon

Ohtlike ainete käitlemine on seotud täiendava riskiga, mis tuleneb käideldavate ainete ja segude sellistest omadusest, nagu plahvatus- või tuleoht, mürgisus- ja nakkusoht, sööbivus jms. Seetõttu on paljud riigid aastate jooksul välja töötanud oma siseriiklikud regulatsioonid ohtlike ainete ja segude käitlemiseks, sh veoks. Kuna riigiti võis regulatsioon mõnikord oluliselt erineda, tekitas selline olukord täiendavat segadust piiriülesel ohtlike ainete veol. Riigipiiride avanemine ja sellest tingitud rahvusvaheliste vedude kasv saigi peamiseks põhjuseks ühtse piiriülese seadusandluse, eelkõige rea rahvusvaheliste konventsioonide, kokkulepete ja muude normdokumentide väljatöötamisel.

Peamised rahvusvahelised ohtlike ainete vedu reguleerivad kokkulepped on järgmised.

11.3.1. Maanteevedudel

ADR – *European Agreement concerning the International Carriage on dangerous Good by Road* – reguleerib ohtlike ainete rahvusvahelist maanteevedu Euroopa territooriumil.

Seisuga 01.01.2015. a on ADR-konventsiooniga liitunud järgmised riigid (47 riiki): Albaania, Andorra, Aserbaidžaan, Austria, Belgia, Bosnia ja Hertsegoviina, Bulgaaria, Eesti, Hispaania, Holland, Horvaatia, Iirimaa, Island, Itaalia, Kasahstan, Kreeka, Küpros, Leedu, Liechtenstein, Läti, Luxembourg, Makedoonia, Malta, Maroko, Moldova, Montenegro, Norra, Portugal, Poola, Prantsusmaa, Rumeenia, Rootsi, Saksamaa, Serbia, Slovakkia, Sloveenia, Soome, Suurbritannia, Šveits, Taani, Tadžikistan, Tšehhi, Tuneesia, Ukraina, Ungari, Valgevene, Venemaa.

NB! Juhul, kui ohtlike veoste rahvusvaheline vedu läbib riike, kes ei ole ratifitseerinud ADR-konventsiooni, kehtivad nendes riikides siseriiklikud regulatsioonid, mille täitmine on vedajale kohustuslik.

ADR-konventsioon koosneb tekstist ja A ja B lisadest. ADRi A- ja B-lisas on üheksa osa. A-lisas on 1.–7. osa, B-lisas on 8. ja 9. osa.

Lisa A määratleb:
a) ohtlikud veosed, mille rahvusvaheline vedu on keelatud;
b) ohtlikud veosed, mida tohib rahvusvaheliselt vedada ja neid kaupu puudutavad tingimused (k.a erandid), sh need, mis puudutavad:
   - veoste liigitust, k.a liigituse kriteeriume ja asjakohaseid katsemeetodeid;
   - pakendite kasutamist (k.a segapakendid);
   - paakide kasutamist (k.a nende täitmine);
   - kaubasaatmise korda (k.a saadetiste ja transpordivahendite tähistamist ning ohu- ja tahvelmärgistega varustamist ning ka nõutud dokumente ja informatsiooni);
   - pakendite ja paakide ehitust, katsetamist ja heakskiitu käsitlevaid nõudeid;
   - transpordivahendite kasutamist (k.a laadimine, kooslaadimine ja mahalaadimine).

Lisa B keskendub ohtlikke veoseid vedavate kasutusluba omavate sõidukite tehnilisele konstruktsioonile, varustusele ja kasutamisele esitatavatele nõuetele:
- nõuded sõidukeid teenindavale personalile ning nõuded sõidukite varustusele, kasutamisele ja veoste dokumenteerimisele;
- nõuded sõidukite konstruktsioonile ja sõiduki kasutusloaga kaasnevad nõuded.

LISA A: Üldsätted ja ohtlikke aineid ja esemeid puudutavad sätted
I osa. Üldsätted
II osa. Klassifikatsioon

III osa. Ohtlike veoste nimekiri, erisätted ja piiratud kogustes pakendatud ohtlike kaupade vedu puudutavad erandid
IV osa. Pakkimise eeskirjad ja nõuded paakidele
V osa. Kaubasaatmise reeglid
VI osa. Pakendite, puistlasti vahekonteinerite (IBC), suurpakendite, paakide ja mahtkonteinerite konstruktsioonile ja katsetamisele esitatavad nõuded
VII osa. Veo, laadimise, mahalaadimise ja teisaldamise tingimusi puudutavad sätted

Lisa B. Transpordivahendi seadmestikku ja transporti käsitlevad nõuded
VIII osa. Nõuded veokeid teenindavale personalile ning nõuded veokite varustusele, kasutamisele ja veodokumentidele
IX osa. Tehnilised nõuded veokite konstruktsioonile ja veoki kasutusloa saamine

11.3.2. Raudteevedudel

Ohtlike ainete vedu raudteel reguleerivad nii **Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevaheline Organisatsioon (OTIF) oma Rahvusvahelise Raudteevedudealase Konventsiooni (COTIF)** lisaga C – **„Ohtlike kaupade rahvusvahelise raudteeveo määrus" (RID) –** ***Regelement international concerment le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer*** kui ka **Raudteede Koostööorganisatsiooni (OSJD)** hallatava **Rahvusvahelise Raudtee Kaubaveo Kokkuleppe (SMGS) lisa 2**. Kui RID-määrus kehtib eelkõige „vanas" Euroopas ja SMGS-kokkuleppe lisa 2 Ida-Euroopas, siis 10 riiki, sh Eesti on ratifitseerinud mõlemad kokkulepped. Oma sisult langeb RID üldjoontes kokku ADR-kokkuleppega.

11.3.3. Siseveeteedel

ADN – ***European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways*** – reguleerib ohtlike ainete vedu siseveekogudel. Kokkulepe allkirjastati Genfis 26. mail 2000. a ja jõustus 2008. a veebruaris. Praeguseks on kokkuleppega liitunud 18 riiki.

11.3.4. Merevedudel

Merevedudel tegeleb mereohutusküsimustega Rahvusvaheline Merendusorganisatsioon (IMO). Mereohutust käsitlevaid seadusandlikke regulatsioone on erinevaid, ohtlike kemikaalide vedu puudutavad olulisemad aktid on rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel ja konventsioon laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta.

11.3.4.1. Rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (SOLAS)

SOLAS-konventsioon koosneb tekstist ja 12 peatükist, millest ohtlike ainete veo seisukohalt on olulisim **IMDG-koodeks** – rahvusvaheline ohtlike kaupade mereveo eeskiri (VII pt).

IMDG-koodeks koosneb tekstist ning A- ja B-lisadesse jaotatud 7 osast. Lisa A hõlmab osasid 1, 2, 4, 5, 6 ja 7 ning lisa B hõlmab ohtlike veoste nimekirja, teatud erisätteid ning piiratud kogustes pakendatud ohtlike kaupade vedu puudutavad erandeid. SOLAS-konventsiooniga on ühinenud 159 riiki.

11.3.4.2. MARPOL

1973. a rahvusvaheline konventsioon laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta ja selle 1978. a protokoll. Konventsioon koosneb tekstist ja 6 peatükist. Tähtsamad osad konventsioonis on järgmised.
Pt 1 – Nafta ja naftasaadused vedellastina laeva tankides.
Pt 2 – IBC-koodeks – rahvusvaheline ohtlikku kemikaali mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmestiku koodeks.
LISA 3 **– IMDG-koodeks** –ohtlike kaupade rahvusvaheline mereveo eeskiri (pakendatud ohtlike kaupade mereveo eeskirjad).

MARPOL-konventsiooniga on ühinenud 152 riiki.

11.3.4.3. Läänemerekokkulepe

Vastastikuse mõistmise memorandum pakitud ohtlike kaupade veoks ro-ro-laevadega Läänemerel (*Memorandum of Understanding for the Transport of Packaged Dangerous Goods on Ro-Ro Ships in the Baltic Sea*). Vastavalt sellele kokkuleppele puudub merevedajal kohustus Läänemere sadamatevahelistel ülesõitudel ro-ro-laevadega tugineda täielikult IMDG-koodeksile, üldjuhul piisab vaid ADR-/RID-kokkulepete nõuetest. Piirkond, kus kokkulepe kehtib, on piiratud Botnia lahe, Soome lahe ja Läänemerele sissesõiduga ning on põhjast Skagen-Lysekil joonega. Tuginedes Läänemerekokkuleppele on tehtud järeleandmisi võrreldes IMDG-koodeksiga erinevate ohtlike ainete segregeerimisele samasse veoüksusesse ja veoüksuste tähistamisele (v.a merereostust põhjustavad ained, mille markeering tugineb IMDG-koodeksile); puudub segregeerimisnõue ohuklassi 2–9 määratud ohtlikke aineid vedavatele veoüksustele; lihtsustatud on piirangud teki valikul jms.

11.3.5. Õhuvedudel

Ohtlike ainete õhuvedu reguleerib Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon ohtlike ainete veo tehniliste instruktsioonidega **ICAO TI (*Technical instructions for the safe transport on Dangerous Goods by air*)** ja nendele instruktsioonidele tuginev Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni kehtestatud ohtlike ainete regulatsiooniga **(IATA DGR)**.

Lisaks kehtivatele kokkulepetele ja konventsioonidele eri veoliikide jaoks, tuleb arvestada radioaktiivsete ainete veol Rahvusvahelise Aatomienergeetika Agentuuri IAEA kehtestatud täiendavaid piiranguid.

11.4. Veoohutus ohtlike ainete veol

11.4.1. Veos osalejate üldised kohustused

Seadusandliku regulatsiooni eesmärgiks on eelkõige õnnetuste vältimine ohtlike ainete käitlemisel, samuti õnnetuse tagajärgede minimeerimine kogu veoahela ulatuses. Kõigil veoahela osalistel lasub kohustus võtta tarvitusele vajalikud meetmed olenevalt võimalike ohtude laadist ja ulatusest, vältimaks kahjustusi ning vigastusi ohtlike ainete käitlemisel.

11.4.1.1. Üldine veokeeld

Ohtlike ainete vedu on keelatud järgmistel juhtudel:
- ohtlik aine ei ole identifitseeritud ega oma ÜRO-tunnusnumbrit;
- ohtlik aine ei ole pakendatud ja markeeritud nõuetekohaselt;
- veodokumendid ei ole nõuetekohased;
- veopakendid või veoüksus on vigastatud.

Lisaks eespool kirjeldatule on veoahela igal osapoolel, kelleks on saatja, vedaja ja saaja, oma kohustused ja oma vastutusala.

Lisaks üldistele ohutusalastele kohustustele on kõigile osapooltele kehtestatud lisanõuded turvalisuse tagamiseks ohtlike ainete käitlemisel. On koostatud nimekiri eriti ohtlikest veostest, nn kõrge ohuastmega ohtlike veoste loetelu, mille veol tuleb koostada ja rakendada turvakava (vt LISA 1: Kõrge ohuastmega ohtlike veoste loetelu).

Juhul, kui ettevõtja tegevuse hulka kuulub ohtliku veose maismaavedu (autovedu, raudteevedu, siseveeteede vedu või sellega seotud ohtlike veoste pakkimine, laadimine, täitmine või mahalaadimine), lasub ettevõtjal kohustus määrata ohtlike veostega seotud tegevuste ohutuks läbiviimiseks ohutusnõunik.

Ohutusnõuniku olemasolu ei ole nõutav, kui toimub:
1) väikeses koguses ohtliku aine vedu;
2) pakitud piiratud koguses ohtliku aine vedu;

3) ettevõtja peamine või lisategevusala ei ole ohtlike veoste vedu või ohtlike veoste peale- või mahalaadimine, kuid kes mõnikord tegelevad ohtlike veoste siseriikliku veoga või ohtlike veoste peale- või mahalaadimisega.

11.5. Ohtliku aine klassifitseerimine

11.5.1. Ohuklasside klassifitseerimise lähtealused

Ohtlikeks veosteks loetakse ained ja esemed, mis plahvatus-, tule- või kiiritusohu; mürgisuse, sööbivuse või muude omaduste tõttu võivad tekitada veoprotsessis kahju inimeste tervisele, varale või keskkonnale.

Kõik ohtlikud ained ja neid aineid sisaldavad esemed on jaotatud ohuklassidesse eelkõige sarnaste ohuomaduste alusel (nt kl 7 – radioaktiivsed ained, kl 8 – sööbivad ained), kusjuures aine saab kuuluda alati ainult ühte ohuklassi.

11.5.2. Ohtliku aine tähistamine

Iga veoks identifitseeritud ohtlik aine ja seda ainet sisaldav ese tähistatakse neljakohalise tunnusnumbriga, millele eelnevad tähed UN. Aine identifitseerimine toimub selle tunnusnumbri põhjal ja aine tunnusnumber on kõigi veoliikide puhul sama. Ohtliku aine tunnusnumbrile järgneb ohtliku veose tunnusnimetus (nt ÜRO 1057 TULEMASINAD). Lisaks ainete jaotamisele ohuklassidesse, on ained jaotatud oma ohtlikkuse alusel pakendigruppidesse. Seega iseloomustab pakendigrupp aine ohtlikkust ohuklassi siseselt. Pakendigruppe on kolm. Juhul, kui aine on määratud I pakendigruppi, on tegemist kõrge ohtlikkusega ainetega. II pakendigruppi on määratud keskmise ohtlikkusega ja III pakendigruppi madala ohtlikkusega ained. Ohuklassidesse 1, 2, 5.2, 6.2 ja 7 määratud ohtlikel ainetel pakendigrupp puudub, samuti ei määrata pakendgruppidesse ohtlikke aineid sisaldavaid esemeid.

Kõik ohtlikud ained ja neid aineid sisaldavad esemed on kantud ÜRO ohtlike ainete nimekirja. Eri veoliikide korral ohtlike ainete vedu reguleerivates konventsioonides on ohtlike ainete nimekirjad suhteliselt sarnased, erinevused on detailides [nt ADR-konventsioonis on esitatud piirangud tunnelite läbimisel, võimalused ohtliku aine veoks väikeses koguses, erinõuded veoüksuse valvamisele jm; IMDG-koodeksi kohases nimekirjas on kirjeldatud erinevate ainete kokkulaadimise (segregeerimise) ning teki valiku piirangud jms].

ÜRO nr	Nimetus ja kirjeldus	Klass	Klassifikatsioonikood	Pakendigrupp	Ohumärgised	Erisätted	Piiratud ja erandkogused		Pakkimine			Teisaldatavad paagid ja mahtkonteinerid	
									Pakkimiseeskiri	Pakkimise erisätted	Koospakkimise sätted	Eeskirjad	Erisätted
	3.1.2	2.2	2.2	2.1.1.3	5.2.2	3.3	3.4.6	3.5.1.2	4.1.4	4.1.4	4.1.10	4.2.5.2 7.3.2	4.2.5.3
(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7a)	(7b)	(8)	(9a)	(9b)	(10)	(11)
1202	GAASIÕLI või DIISLIKÜTUS või KÜTTEÕLI, KERGE (leekpunkt üle 60 °C ja mitte üle 100 °C)	3	F1	III	3	640M 363 664	5 L	E1	P001 IBC03 LP01 R001		MP19	T2	TP1
1203	MOOTORIBENSIIN	3	F1	II	3	243 534 363 664	1 L	E2	P001 IBC02 R001	BB2	MP19	T4	TP1
1204	NITROGLÜTSERIINIALKOHOLIL AHUS, milles on mitte üle 1% nitroglütseriini	3	D	II	3	601	1 L	E0	P001 IBC02	PP5	MP2		

ADR-i paak		Sõiduk paagi veoks	Veokategooria (Tunneli piirangu kood)	Veo erisätted				Ohu tunnusnumber	ÜRO nr	Nimetus ja kirjeldus
Paagikood	Erisätted			Saadetised	Puistlast	Pealelaadimine, mahalaadimine, teisaldamine	Töö			
4.3	4.3.5, 6.8.4	9.1.1.2	1.1.3.6 (8.6)	7.2.4	7.3.3	7.5.11	8.5	5.3.2.3		3.1.2
(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(1)	(2)

LGBV		AT	3 (D/E)	V12				30	1202	GAASIÕLI või DIISLIKÜTUS või KÜTTEÕLI, KERGE (leekpunkt üle 60 °C ja mitte üle 100 °C)
LGBF	TU9	FL	2 (D/E)				S2 S20	33	1203	MOOTORIBENSIIN
			2 (B)				S2 S14		1204	NITROGLÜTSERIINIALKOHOL LAHUS, milles on mitte üle 1% nitroglütseriini

Joon.11.2. Väljavõte ADR-konventsioonis näidatud ÜRO ohtlike ainete nimekirjast

11.5.3. Ohtlike ainete ohuklassid

ADR/RID jaotab ained ja esemed järgmistesse ohuklassidesse.

Klass	Nimetus	Ametlik nimetus ADR/RID kohaselt
1	Lõhkeained	*Explosive substances*
2	Gaasid	*Gases*
3	Tuleohtlikud vedelikud	*Flammable liquids*
4.1	Tuleohtlikud tahked ained, isereageerivad ained, tahked mitteplahvatavas olekus lõhkeained	*Flammable solids, self-reactive substances and solid desensitized explosives*
4.2	Isesüttivad ained	*Substances liable to spontaneous combustion*
4.3	Ained, mis veega kontaktis olles eraldavad kergestisüttivaid gaase	*Substances which in contact with water emit flammable gases*
5.1	Oksüdeerivad ained	*Oxidizing substances*
5.2	Orgaanilised peroksiidid	*Organic peroxides*
6.1	Mürgised ained	*Toxic substances*
6.2	Nakkusohtlikud ained	*Infections substances*
7	Radioaktiivsed ained	*Radioactive material*
8	Sööbivad ained	*Corrosive substances*
9	Muud ohtlikud ained	*Miscellaneous dangerous substances and articles*

IMDG-koodeksis on ohtlikud ained ja neid aineid sisaldavad esemed jaotatud üheksasse ohuklassi (ohuklassid 4.1, 4.2 ja 4.3 on ühendatud ohuklassiks 4; ohuklassid 5.1 ja 5.2 ohuklassiks 5 ning 6.1 ja 6.2 ohuklassiks 6).

Juhul, kui ainel on erinevad ohud, määratakse ohuklass tähtsaima ohuomaduse alusel järgmise pingerea alusel:
a) klassi 7 kuuluv materjal;
b) klassi 1 kuuluvad ained;
c) klassi 2 kuuluvad ained;
d) klassi 3 kuuluvad mitteplahvatavas olekus vedelad lõhkeained;
e) klassi 4.1 kuuluvad isereageerivad ained, tahked mitteplahvatavas olekus lõhkeained;
f) klassi 4.2 kuuluvad pürofoorsed ained;
g) klassi 5.2 kuuluvad ained;
h) klassi 6.1 kuuluvad ained
i) klassi 6.2 kuuluvad nakkusohtlikud ained.

11.5.3.1. Klass 1. Lõhkeained ja neid sisaldavad esemed

Üldised mõisted
Plahvatus – aine või tema oleku ülikiire muutus, millega kaasneb suure energiahulga vabanemine, temperatuuri järsk tõus ja lööklaine. Vabaneva energia liigi järgi eristatakse füüsikalist, keemilist ja tuumaplahvatust.

Lõhkeaine – keemiline ühend või ühendite mehaaniline segu, mis soojuse, löögi, surve, hõõrdumise, sädeme, leegi või mõne muu algimpulsi tõttu õhuhapnikuta kiiresti laguneb ja tekitab plahvatuse.

Lõhkeaine brisantsus – lõhkeaine võime purustada lööklaine mõjul ümbritsevat keskkonda ja seega on brisantsus lõhkeaine põhiliseks tõhususe näitajaks. Brisantsus tuleneb lõhkeaine detonatsioonikiirusest ja mida suurem see on, seda suurem on ka brisantsus.

Lõhkeained jagunevad paiskavateks ja brisantseteks.

Paiskav lõhkeaine – lõhkeaine, mida iseloomustab keemiliste reaktsioonide kulgemise suhteliselt väike kiirus (400–1000 m/s), mille tagajärjel kasvab aeglaselt gaaside surve ümbrusele ja tema toime on seetõttu paiskava iseloomuga.

Brisantne lõhkeaine – lõhkeaine, mida iseloomustab suur detonatsioonikiirus, mille tagajärjel gaaside surve kiire kasv mõjub purustavalt ümbrusele. Brisantsed lõhkeained jagunevad omakorda initsieerivaks lõhkeaineks ja tööstuslikeks lõhkeaineteks.

Initsieeriv lõhkeaine – brisantne lõhkeaine, mis plahvatab kergesti suhteliselt nõrga algimpulsi mõjul, kasutatakse detonaatorite valmistamisel.

Keemilisi lõhkeaineid saab liigitada ka primaarseteks ja sekundaarseteks.

Primaarsed lõhkeained on ebastabiilsed ained, mis on erakordselt tundlikud soojuse, mehaanilise löögi ja hõõrdumise suhtes.

Sekundaarsed lõhkeained on ained, mis on suhteliselt vähetundlikud. Nende detonatsiooniks on vajalik võimendi ehk vooster.

Lõhkeained: tahked või vedelad ained (või ainete segud), mis keemiliste reaktsioonide tulemusena tekitavad gaase sellisel temperatuuril, sellisel rõhul ja sellise kiirusega, et see põhjustab ümbruskonnas kahjustusi.

Pürotehnilised ained – ained või ainete segud, mis isereguleeruvate plahvatuste tulemusena tekitavad soojust, valgust, heli.

Plahvatusohtlikud esemed – esemed, mis sisaldavad lõhke- või/ja pürotehnilist ainet.

Muud ained ja esemed, mis on valmistatud eesmärgiga saavutada plahvatuse või pürotehnilise efekti abil teatav praktiline tulemus.

Klassi 1 kuuluvad ained ja esemed on jaotatud kuude alajaotusesse: 1.1–1.6.

Jagu 1.1. Ained ja esemed, millel on massiplahvatuse oht (massiplahvatus on plahvatus, mis mõjutab peaaegu kogu lasti praktiliselt silmapilkselt).

Jagu 1.2. Ained ja esemed, millel on väljapaiskumise oht, kuid mitte massiplahvatuse oht.

Jagu 1.3. Ained ja esemed, millel on tuleoht ning kas vähene plahvatuse oht või vähene väljapaiskumise oht või need mõlemad, kuid mitte massiplahvatuse oht ja mille põlemine tekitab märgatavat soojuskiirgust; või mis põlevad üksteise järel, tekitades väheseid plahvatuse või väljapaiskumise efekte või mõlemaid.

Jagu 1.4. Ained või esemed, mis kujutavad endast vaid vähest plahvatusohtu süttimise või initsieerimise puhul veo ajal. Efektid jäävad suures osas pakendisisesteks ega tekita märgatava

suurusega või märgatavale kaugusele lendavate kildude väljapaiskumist. Väline tuleallikas ei tekita praktiliselt silmapilkset peaaegu kogu pakendi sisu plahvatamist.

Jagu 1.5. Eriti tuimad massiplahvatuse ohuga ained, mis on nii tuimad, et normaalsetel veotingimustel on väga väike initsieerimise või põlemiselt detonatsioonile ülemineku tõenäosus.

Jagu 1.6. Ülituimad esemed, millel pole massiplahvatuse ohtu. Esemed sisaldavad ainult ülituimi detoneerivaid aineid ning neil on tühine juhusliku süttimise või tulelevimise tõenäosus.

Lisaks alajaotustesse jagamisele on klassi 1 kuuluvad ained jaotatud koosalaadimise sobivusgruppidesse A–L, lisaks kl 1.6 kuuluv aine veel sobivusgruppi N ja kl 1.4 kuuluv aine sobivusgruppi S.

A Initisieeriv lõhkeaine.

B Ese, mis sisaldab initsieerivat lõhkeainet ja millel pole kahte või enamat tõhusat kaitseelementi. Mõned esemed, nagu näiteks detonaatorid õhkimistöödeks, detonaatorite kogumid õhkimistöödeks ja süütekapslid, kuuluvad siia hulka, ehkki nad ei sisalda initsieerivat lõhkeainet.

C Paisklõhkeaine või muu äkilise leegiga põlev lõhkeaine või ese, mis sellist ainet sisaldab.

D Sekundaarse detoneerimisega plahvatav aine või must püssirohi või ese, mis sisaldab sekundaarse detoneerimisega plahvatavat ainet (igal juhul sütikuta ja lõhkelaenguta) või ese, mis sisaldab initsieerivat lõhkeainet ja millel on kaks või enam tõhusat kaitsedetaili.

E Ese, mis sisaldab sekundaarse detoneerimisega plahvatavat ainet, sütikuta, koos lõhkelaenguga (v.a see, mis sisaldab kergestisüttivat vedelikku või geeli või hüpergoolseid vedelikke).

F Ese, mis sisaldab sekundaarse detoneerimisega plahvatavat ainet koos sütikuga, koos lõhkelaenguga (v.a see, mis sisaldab kergestisüttivat vedelikku või geeli või hüpergoolseid vedelikke).

G Pürotehniline aine või ese, mis sisaldab pürotehnilist ainet, või ese, mis sisaldab nii plahvatavat kui ka valgustavat, süütavat, pisaraid või suitsu tekitavat ainet (peale veega aktiveeritud eset või eset, mis sisaldab valget fosforit, fosfiide, pürofoorset ainet, kergestisüttivat vedelikku või geeli või hüpergoolseid vedelikke).

H Ese, mis sisaldab nii plahvatavat ainet kui ka valget fosforit.

J Ese, mis sisaldab nii plahvatavat ainet kui ka kergestisüttivat vedelikku või geeli.

K Ese, mis sisaldab nii plahvatavat ainet kui ka mürkkemikaali.

L Plahvatav aine või plahvatavat ainet sisaldav ese, mis on eriti ohtlik (nt veega aktiveerimise või isesüttivate vedelike, fosfiidide või pürofoorse aine juuresoleku korral) ning mis nõuab iga tüübi isoleerimist.

N Esemed, mis sisaldavad ainult ülituimasid detoneerivaid aineid.

S Aine või ese, mis on selliselt pakitud või konstrueeritud, et juhuslikust töölehakkamisest tekkivad ohtlikud mõjud piirduvad ainult pakendiga, v.a juhul, kui pakend on tule poolt kahjustatud. Sel juhul on kõik plahvatuse või laialipaiskumise mõjud sellises ulatuses piiratud, et nad oluliselt ei takista või tõkesta tule kustutamist või muid päästetöid pakendi vahetus läheduses.

11.5.3.2. Klass 2. Gaasid

Gaasiks loetakse ainet, mis temperatuuril 120 °C ja normaalrõhul 101,3 kPA on täielikult gaasiline ja temperatuuril 50 °C omab aururõhku üle 300 kPa.

Ohu tunnuseks kõrge rõhk, lämbumine, mürgisus, kergestisüttivus, muude ainete põlemise intensiivistamine.

2. klassi ained on jaotatud alajaotustesse järgmiselt.
4. Kokkusurutud gaas: gaas, mis veoks täitmisel rõhu all on –50 °C temperatuuril täielikult gaasiline.
5. Veeldatud gaas: gaas, mis veoks täitmisel rõhu all on –50 °C temperatuuril osaliselt veeldunud.
6. Sügavjahutamisega veeldatud gaas.
7. Lahustatud gaas.
8. Aerosoolpakendid.
9. Muud surugaasi sisaldavad esemed.
10. Rõhuta gaasid (gaasiproovid).
11. Rõhu all keemilised ained: vedelikud, pastad või pulbrid, mis on viidud rõhu alla kokkusurutud või veeldatud gaasi või vastava propellendiga.
12. Adsorbeerunud gaas: gaas, mis veoks pakkimisel adsorbeeritakse tahke poorse aine pinnale.

ÜRO soovitustes on esmase riski alusel gaasid jaotatud järgmiselt.
2.1. Tuleohtlikud gaasid (F).
2.2. Mittetuleohtlikud, mittemürgised gaasid (A ja O).
2.3. Mürgised gaasid (T, TO, TF, TC, TFC, TOC).

2.1. Kergestisüttiv gaas 2.2. Mittesüttiv gaas 2.3. Mürgine gaas

A	Lämmatav *(asphyxiant)*	
O	Oksüdeeriv *(oxidizing)*	
F	Tuleohtlik *(flammable)*	
T	Mürgine *(toxic)*	
TF	Mürgine + põlev *(toxic + flammable)*	
TC	Mürgine + sööbiv *(toxic + corrosive)*	
TO	Mürgine + oksüdeeriv *(toxic + oxidizing)*	
TFC	Mürgine + põlev + sööbiv *(toxic + flammable + corrosive)*	
TOC	Mürgine + oksüdeeriv + sööbiv *(toxic + oxidizing + corrosive)*	

Joonis 11.3. Gaaside jaotus ohuomaduste alusel ADR-/RID-konventsioonides

11.5.3.3. Klass 3. Tuleohtlikud vedelikud

Ohu tunnuseks on põlemine, kergestisüttivus, suur kuumus.

Lisaohud: mürgised kergestisüttivad, sööbivad kergestisüttivad.

Sellesse klassi kuuluvad ained, mida iseloomustab järgmine.
- Aine on temperatuuril 20 °C vedelas olekus.
- Leekpunkt (süttivate aurude eraldumine) ei ületa 60 °C.
- Aururõhk +50 °C juures ei ületa 3 baari.

- Sulas olekus olevad tahked ained, mille leekpunkt on > 61 °C.
- (UN 3256 ained) juhul, kui neid veetakse leekpunktist kõrgemal temperatuuril.
- Vedelad mitteplahvatavas olekus lõhkeained (UN 1204, 2059, 3064, 3343).

Pakendigrupp	Leektäpp kinnises tiiglis	Keemise algtemperatuur
I	–	< 35 °C
II	< 23 °C	> 35 °C
III	> 23 °C ja < 60°C	> 35 °C

Klassi 3 ained ja esemed jaotatakse alajaotustesse järgmiselt.

F Kaasneva riskita tuleohtlikud vedelikud ja neid sisaldavad esemed.
- **F1** Tuleohtlikud vedelikud, mille leekpunkt on võrdne või alla 60 °C.
- **F2** Tuleohtlikud vedelikud, mille leekpunkt on üle 60 °C ja mida veetakse või antakse veoks üle leekpunkti temperatuuril või sellest kõrgemal temperatuuril (kõrgendatud temperatuuriga ained).
- **F3** Tuleohtlikke vedelikke sisaldavad esemed.

FT Tuleohtlikud vedelikud, mürgised.
- **FT1** Tuleohtlikud vedelikud, mürgised.
- **FT2** Pestitsiidid.

FC Tuleohtlikud vedelikud, sööbivad.

FTC Tuleohtlikud vedelikud, mürgised, sööbivad.

D Vedelad lõhkeained mitteplahvatavas olekus.

11.5.3.4. Klass 4.1. Tuleohtlikud tahked ained, isereageerivad ained ja tahked mitteplahvatavas olekus lõhkeained

Tuleohtlikud tahked ained – hästi põlevad tahked ained ja need tahked ained, mis võivad hõõrdumisel süttida. Hästi põlevateks tahketeks aineteks nimetatakse pulbrilisi aineid, granuleeritud aineid ja pastasid, mis on ohtlikud, kui neid saab kergesti süüdata tulesüütajaga.

Isereageerivad ained – termiliselt ebastabiilsed ained, võivad laguneda hapniku osavõtuta. Veol desensibeeritakse isereageerivad ained üldjuhul lahjendiga. Teatud isereageerivaid aineid veetakse kontrollitud temperatuuri all.

Tahked mitteplahvatavas olekus lõhkeained – ained, mis on niisutatud veega või alkoholidega; ained, mida on lahjendatud teiste ainetega nende plahvatavate omaduste alandamiseks ja plahvatusohu minimeerimiseks.

Klassi 4.1 kuuluvad ained ja esemed jaotatakse alajaotustesse järgmiselt.

F Kaasneva riskita tuleohtlikud tahked ained.
- F1 Orgaanilised.
- F2 Orgaanilised, sulas olekus.
- F3 Anorgaanilised.

FO Tuleohtlikud tahked ained, oksüdeerivad.

FT Tuleohtlikud tahked ained, mürgised.
- FT1 Orgaanilised, mürgised.
- FT2 Anorgaanilised, mürgised.

FC Tuleohtlikud tahked ained, sööbivad.
- FC1 Orgaanilised, sööbivad.
- FC2 Anorgaanilised, sööbivad.

D Tahked mitteplahvatavas olekus lõhkeained ilma kaasneva riskita.

DT Tahked mitteplahvatavas olekus lõhkeained, mürgised.

SR Isereageerivad ained.
SR1 Temperatuuri kontrolli mittevajav.
SR2 Temperatuuri kontroll nõutav.

11.5.3.5. Klass 4.2. Isesüttivad ained

- **Pürofoorsed ained**, sh segud ja lahused (tahked või vedelad) on ained, mis isegi väikeses koguses süttivad õhuga kokkupuutel viie minuti jooksul.
  - **Isekuumenevad ained ja esemed** on ained ja esemed, mis kokkupuutel õhuga ilma lisaenergiata kuumenevad. Süttivad ainult suurtes kogustes pika aja järel (tunnid või päevad).

Klassi 4.2 kuuluvad ained ja esemed jaotatakse alajaotustesse järgmiselt.
S Kaasneva riskita tuleohtlikud tahked ained.
SW Isesüttivad ained, mis veega kokku puutudes eraldavad tuleohtlikke gaase.
SO Isesüttivad ained, oksüdeerivad.
ST Isesüttivad ained, mürgised.
SC Isesüttivad ained, sööbivad.

11.5.3.6. Klass 4.3. Ained, mis veega kokkupuutes eraldavad kergestisüttivaid gaase

Ained, mis reageerivad veega ja eraldavad tuleohtlikke gaase, mis kergesti moodustavad õhuga plahvatavaid segusid ja selliseid aineid sisaldavaid esemeid. Ohu tunnuseks on kergestisüttivate gaaside eraldumine, tuleohtlikkus, plahvatus.

Klassi 4.3 ained ja esemed on jaotatud järgmiselt.
W Ained, mis veega kontaktis olles eraldavad tuleohtlikke gaase, kaasneva riskita ja selliseid aineid sisaldavad esemed.
WF1 Ained, mis veega kontaktis olles eraldavad tuleohtlikke gaase, vedelikud, tuleohtlikud.
WF2 Ained, mis veega kontaktis olles eraldavad tuleohtlikke gaase, tahked, tuleohtlikud.
WS Ained, mis veega kontaktis olles eraldavad tuleohtlikke gaase, tahked, isekuumenevad.
WO Ained, mis veega kontaktis olles eraldavad tuleohtlikke gaase, oksüdeerivad, tahked.
WT Ained, mis veega kontaktis olles eraldavad tuleohtlikke gaase, mürgised.
WC Ained, mis veega kontaktis olles eraldavad tuleohtlikke gaase, sööbivad.
WFC Ained, mis veega kontaktis olles eraldavad tuleohtlikke gaase, tuleohtlikud, sööbivad.

<u>NB!!! Tulekahju korral ei ole neid aineid ja esemeid võimalik kustutada veega.</u>

11.5.3.7. Klass 5.1. Oksüdeerivad ained

Ained, mis hapniku eraldumisel võivad põhjustada või kaasa aidata ainete põlemisele. Ohu tunnuseks tule intensiivistamine, hapniku emissioon, muude ainete põlemise intensiivistamine.

Osa kl 5.1 aineid on veoks ohtlikkuse tõttu keelatud.

11.5.3.8. Klass 5.2. Orgaanilised peroksiidid

Termiliselt ebapüsivad ained, mis tavaliselt või kõrgendatud temperatuuril, võivad kiiresti laguneda. Lagunemise tulemusel eralduvad ohtlikud või kergestisüttivad gaasid. Tegemist on vesinikperoksiidide derivaatidega, milles vesiniku aatomeid asendavad orgaanilised molekuliosad.

Orgaanilised peroksiidid lagunevad eksotermiliselt normaalsetel või kõrgendatud temperatuuridel. Lagunemist võib initsieerida soojusega, kontaktis lisandite, hõõrdumise või löögiga. Teatud

orgaaniliste peroksiidide puhul peab temperatuuri veo ajal kontrolli all hoidma. Mõned orgaanilised peroksiidid võivad laguneda plahvatuslikult eriti siis, kui nad on kinnises mahutis.

Eesmärgiga kindlustada ohutust veo ajal, desensibiliseeritakse orgaanilised peroksiidid paljudel juhtudel orgaaniliste vedelike või tahkete ainete, anorgaaniliste tahkete ainete või veega.

Orgaanilised peroksiidid klassifitseeritakse nende ohu astme järgi seitsmesse tüüpi.

Orgaaniliste peroksiidide tüübid varieeruvad tüübist A, mida ei lubata vedada pakendites, kuni tüübini G, mille puhul konventsiooni sätteid ei kohaldata. Eesmärgiga kindlustada ohutust veo ajal, desensibiliseeritakse orgaanilised peroksiidid paljudel juhtudel orgaaniliste vedelike või tahkete ainete, anorgaaniliste tahkete ainete või veega.

11.5.3.9. Klass 6.1. Mürgised ained

Ained, mis võivad suhteliselt väikeses koguses ühekordsel või lühiajalisel mõjumisel kahjustada inimese tervist või põhjustada surma sissehingamisel, läbi naha imendumisel või allaneelamisel.
Ohu tunnuseks toksilisus, mürgisus.
Ained võivad olla tahkes või vedelas olekus.

11.5.3.10. Klass 6.2. Nakatavad ained

Ained, mille kohta on teada või alust oletada, et nad sisaldavad patogeene. Patogeenid on mikroorganismid (k.a bakterid, viirused, parasiidid, seened) või muude tüvedega haigustekitajad, mis võivad põhjustada loomade või inimeste haigestumise.

Nakatavad ained jaotatakse järgmiselt:
- inimesi mõjutavad nakatavad ained;
- ainult loomi mõjutavad nakatavad ained;
- kliinilised jäätmed;
- diagnostilised proovid.

11.5.3.11. Klass 7. Radioaktiivsed materjalid

Radioaktiivne aine – üht või enamat radionukliidi sisaldav aine, mille aktiivsus või eriaktiivsus on kiirgusohutuse seisukohalt oluline.

Vedu reguleerivad aktid põhinevad IAEA[303] ohutusjuhistel.

11.5.3.12. Klass 8. Sööbivad ained

- Ained, mis avaldavad nahale või limaskesta epiteelkoele sattudes tugevat keemilist mõju või mis lekkimise korral on võimelised teisi veoseid või veovahendeid hävitama või kahjustama.
- Ained, mis moodustavad sööbivat vedelikku ainult veega kokku puutudes või mis tekitavad sööbivat auru või udu õhus oleva loomuliku niiskuse toimel.

Ohu tunnuseks sööbivus, sööbiva auru või udu eritumine kokkupuutel

[303] Rahvusvaheline aatomienergia agentuur.

õhuniiskusega. Osa aineid on veoks keelatud: nt UN 1798 kuningvesi.

11.5.3.13. Klass 9. Muud ohtlikud ained ja esemed

Ained ja esemed, mille vedu on ohtlik ja mis ei kuulu teiste klasside alla. Ohu tunnuseks on dioksiinide eraldumine tulekahju korral, oht tervisele aine sissehingamisel, vedeliku kõrge temperatuur jms.

Klassi 9 kuuluvad ained jaotatakse alagruppidesse järgmiselt.

M1 Ained, mille peene tolmu sissehingamine kahjustab tervist (asbest).

M2 Ained, mis põlemisel tekitavad dioksiine (polükloreeritud difenüülid PCB või PST).

M3 Ained, mis tekitavad kergestisüttivat auru (tuleohtlikke vedelikke sisaldavad polümeerid, mille leekpunkt on alla 55 °C).

M4 Liitiumakud. ADRi nõuded ei kehti akuelementide ja akude kohta, kui nad täidavad järgmisi tingimusi:

a) tahke katoodiga liitiumist või liitiumisulamist akuelementide puhul ei ületa liitiumisisaldus 1 g ja liitiumioon akuelementide puhul ei ületa vatttunnid 20 Wh;

b) tahke katoodiga liitiumist või liitiumisulamist akude puhul ei ole summaarne liitiumisisaldus rohkem kui 2 g ja liitiumioonakude puhul ei ole vatttundide määr suurem kui 100 Wh.

M5 Päästeseadmed:

- esemed, mis sisaldavad klassi 1 lõhkeaineid ning mis võivad sisaldada ka muudesse klassidesse kuuluvaid ohtlikke veoseid, nt turvapatjade täiteseadmed, turvapatjade moodulid, turvavööde eelpingutid;
- päästeseadmed, nagu päästeparved, isiklikud ujuvvahendid ja isetäituvad liugteed.

ADRi nõudeid ei kohaldata jäika välispakendisse pakitud päästeseadmetele kogumassiga kuni 40 kg, mis ei sisalda muid ohtlikke veoseid peale klassi 2 gruppidesse A või O kuuluvate kokkusurutud või veeldatud gaaside kuni 120 ml anumates, mis on paigaldatud üksnes seadme aktiveerimiseks.

M6–M8 on keskkonnaohtlikud ained, sh:

- **M6-M7** – vesikeskkonda reostavad tahked ja vedelad ained;
- **M8** – geneetiliselt muundatud mikroorganismid.

M9-M10 – kõrgendatud temperatuuriga ained. Kõrgendatud temperatuuriga ainete hulka kuuluvad ained, mida veetakse või antakse veoks üle vedelas olekus temperatuuril 100 °C või kõrgemal temperatuuril, ning leekpunktiga ained, mida veetakse või antakse veoks üle nende leekpunktist madalama temperatuuri juures. Siia hulka kuuluvad ka tahked ained, mida veetakse või antakse veoks üle 240 °C või kõrgemal temperatuuril.

M11 Muud ained, mis kujutavad võimalikku ohtu veol, kuid ei kuulu teistesse klassidesse.

11.6. Ohtliku veose ettevalmistus veoks

11.6.1. Ohtliku aine pakendamine

Veopakend – täiendav pakend veokahjustuste vältimiseks ja laadimis- ning ladustamisprotsessi lihtsustamiseks ja kiirendamiseks ettenähtud täiendav pakend.

NB!!! Veopakendi ettevalmistus, pakendamine, markeerimine on saatja kohustus.

11.6.1.1. Ohtliku aine veopakendile esitatavad üldised nõuded

1. Ohtlike ainete pakendamiseks ette nähtud pakendid peavad olema kvaliteetsed (tugevus, vastupidavus, suletavus vastavuses tootja juhendiga).
2. Pakendid, mis on kokkupuutes ohtlike veostega:
   - ei tohi olla mõjutatud või märgatavalt nõrgendatud nende ohtlike veoste poolt;

- ei tohi olla ohtliku mõjuga või reageerida ohtlike veostega;
- ei tohi läbi lasta ohtlikke veoseid, mis võiksid olla normaalsetel veotingimustel ohtlikud.

3. Pakendid peavad vastama katsetatud konstruktsioonitüübile.
4. Vedelikega täitmisel on vajalik paisumisruum mahutis.
5. Õhuvedudel kasutatavad pakendid peavad taluma rõhu muutusi.
6. Sisendpakend peab olema kaitstud kombineeritud pakendi korral.
7. Lahjendatud ainete veo pakend peab kaitsma ainet lahusti väljaaurustumise eest.
8. Ohtlikke aineid sisaldavaid jaepakendeid on keelatud pakkida samasse välispakendisse, kui nad põhjustavad:
   - põlemist või soojuse eraldumist;
   - kergestisüttivate, mürgiste jms gaaside tekkimist;
   - sööbivate ainete moodustamist;
   - ebapüsivate ainete moodustamist.
9. Mitme sulgursüsteemiga varustatud IBC korral suletakse esimesena ainele kõige lähem sulgur.
10. Vedelikuga tohib täita sisendpakendid, mis taluvad rõhku normaalsetel veotingimustel.
11. Tühjade puhastamata pakendite vedu võrdsustatakse ohtliku aine veoga.
12. Vedelike hoidmiseks ettenähtud pakendid läbivad tiheduskatse.
13. Teatud tingimustel veoprotsessis veelduda võiva tahke aine pakend peab olema suuteline säilitama ainet ka vedelas olekus.
14. Pulbrilise aine pakend peab olema puistumiskindel.
15. Ohtlike ainete pakendamiseks ja veoks ettenähtud plastanumate kasutusaeg on kuni viis aastat alates tootmisest.

11.6.1.2. Nõuded surveanumatele

- Kõik surveanumate konstruktsioonitüübid peab heaks kiitma tootjamaa pädev asutus.
- Minimaalne nõutav katserõhk surveanumatel on 0,6 MPa.
- Surveanumad peavad olema varustatud avariikaitseseadmega.
- Surveanuma täiteaste ei tohi ületada 95% mahust 50 °C juures. Surveanumasse tuleb jätta piisavalt paisumisruumi, et 55 °C juures ei oleks anum vedelikuga täiesti täidetud.
- Surveanumatele tuleb iga viie aasta tagant teha korraline ülevaatus ja katsetamine.
- Taastäidetavaid surveanumaid ei tohi täita eelnevalt veetud ainest erineva ainega.

Ohtliku aine pakendigrupi tunnus iseloomustab pakendi kvaliteeti ja kirjeldab, millise pakendigrupi ainele pakend on ette nähtud. Juhul, kui pakendigrupi tunnuseks on:
X, pakend on mõeldud nii I, II kui ka III pakendigrupi ainetele;
Y, pakend on mõeldud II ja III pakendigrupi ainetele;
Z, pakend on mõeldud üksnes III pakendigrupi ainetele.

Juhul, kui pakendi tähises on kiri **s**, on pakend mõeldud üksnes tahkete ainete pakendamiseks.

Lisaks märgitakse pakendi sertifikaadis:
- lubatud kõrgeim vedeliku rõhk (kPa);
- valmistamisaasta;
- tüübikinnituse väljastanud riik;
- tüübikinnituse väljastanud riigiorgan.

Ohtlike ainete veopakenditele kehtestatud mahu ja massi piirangud on järgmised.
1. Tavapakendid mahtuvusega kuni 450 l ja massiga kuni 400 kg, sh vaadid mahtuvusega kuni 450 l ja massiga kuni 400 kg; kartongist, puidust ja vineerist kastid puhasmassiga kuni 400 kg; kotid puhasmassiga kuni 50 kg; liitpakendid.
2. Puisteveose vahekonteinerid (IBC) mahtuvusega üle 450 l kuni 3000 l.
3. Konteinerid, paakkonteinerid mahtuvusega üle 3000 l.
4. Paagid.

Tinglikult võib korduvkasutatavate veopakenditena vaadelda ka paake. Tänapäeval veetakse paakides suurusjärgus 80% kõigist ohtlikest veostest, eelkõige vedelikke ja gaasilisi aineid, aga üha enam ka tahkeid, pulbrilisi ja granuleeritud aineid.

Oma konstruktsioonilt jagunevad paagid järgmiselt.

- **Püsipaakideks *(fixed tank*)** – kohtkindlalt sõidukile kinnitatud rohkem kui 1000-liitrise mahutavusega paak (paaksõiduk) või on paak sellise sõiduki runga lahutamatu osa.
- **Paakkonteiner (*Tank-container*) –** veovahend, mida kasutatakse gaasi, vedela, pulbrilise või granuleeritud aine vedamiseks mahutavusega on üle 450 l.
- **Teisaldatav paak (*Portable tank*)** – kl 2 ainete veoks mõeldud üle 450-liitrise mahuga intermodaalsetel vedudel kasutatav paak.
- **Kergpaak (*demountable tank)*** – paak, mille maht on üle 450 l ja mida saab normaalselt teisaldada ainult tühjana.
- **Mitmeelemendiline gaasikonteiner [*Multiple-element gas container* (MEGC)]** – omavahel kollektoriga kokku ühendatud ja raami paigutatud gaaside veoks ette nähtud üle 450-liitrise mahutavusega paagid.
- **Paaksõiduk (*tank vehicle*) –** sõiduk, mis koosneb ühest või mitmest püsipaagist.

Aine pakendamiseks sobilik pakend, k.a vahekonteiner, teisaldatav paak ja paak on võimalik valida ainele kehtestatud pakendi eeskirja alusel (vt joonist 2, veerg 8, 10, 12). Pakendamiseeskirjad tavapakenditele (P001–P902) on üldjuhul kõigile veoliikidele samad, on üksikud erinevused maismaavedudel kasutatavate eeskirjade ja IMDG-koodeksis esitatud eeskirjade vahel, alates eeskirjast P800.

11.6.1.3. ÜRO tüübikinnitus tööndusliku valmistatavatele pakenditele

Ohtlikke aineid on lubatud pakendada ainult sertifitseeritud pakenditesse. Sertifikaat kirjeldab pakendi tüüpi, materjali, vastupidavust, suurust jms.

Pakendite tüübid (ÜRO tüübikinnituse kohaselt)

Liik	Materjal	Kategooria	Kood	Alajagu
Vaadid	A. Teras	mitteäravõetava kaanega	1A1	6.1.4.1
		äravõetava kaanega	1A2	
	B. Alumiinium	mitteäravõetava kaanega	1B1	6.1.4.2
		äravõetava kaanega	1B2	
	D. Vineer		1D	6.1.4.5.
	G. Kartong		1G	6.1.4.7
	H. Plastik	mitteäravõetava kaanega	1H1	6.1.4.8
		äravõetava kaanega	1H2	
	N. Metall, v.a teras või alumiinium	mitteäravõetava kaanega	1N1	6.1.4.3
		mitteäravõetava kaanega	1N2	
(Reserveeritud)				
3. Kanistrid	A. Teras	mitteäravõetava kaanega	3A1	6.1.4.4.
		äravõetava kaanega	3A2	
	B. Alumiinium	mitteäravõetava kaanega	3B1	6.1.4.4.
		äravõetava kaanega	3B2	
	H. Plastik	mitteäravõetava kaanega	3H1	6.1.4.8
		äravõetava kaanega	3H2	
4. Kastid	A. Teras		4A	6.1.4.14
	B. Alumiinium		4B	
	C. Looduslik puit	tavalised	4C1	6.1.4.9
		puistekindlate seintega	4C2	
	D. Vineer		4D	6.1.4.10

Liik	Materjal	Kategooria	Kood	Alajagu
	F. Taastatud puit		4F	6.1.4.11
	G. Kartong		4G	6.1.4.12
	H. Plastikmaterjalid	vahtplastist	4H1	6.1.4.13
		jäigad	4H2	
5. Kotid	H. Plastkangas	sisemise voodrita või katteta	5H1	6.1.4.16
		puistumiskindlad	5H2	
		veekindlad	5H3	
	H. Plastikkile		5H4	6.1.4.17
	L. Tekstiil	sisemise voodrita või katteta	5L1	6.1.4.15
		puistumiskindlad	5L2	
		veekindlad	5L3	
	M. Paber	mitmekihiline	5M1	6.1.4.18
		mitmekihiline, veekindel	5M2	
6. Liit-pakend	H. Plastist anum	välise terasest vaadiga	6HA1	6.1.4.19
		välise terasest korvpakendi või kastiga	6HA2	
		välise alumiiniumist vaadiga	6HB1	
		välise alumiiniumist korvpakendi või kastiga	6HB2	
		välise puidust kastiga	6HC	
		välise vineerist vaadiga	6HD1	
		välise vineerist kastiga	6HD2	
		välise kartongist vaadiga	6HG1	
		välise kartongist kastiga	6HG2	
		välise plastikust vaadiga	6HH1	
		välise jäigast plastikust kastiga	6HH22	
	P. Klaasist, portselanist või keraamikast anum	välise terasest vaadiga	6PA1	6.1.4.20
		välise terasest korvpakendi või kastiga	6PA2	
		välise alumiiniumist vaadiga	6PB1	
		välise alumiiniumist korvpakendi või kastiga	6PB2	
		välise puidust kastiga	6PC	
		välise vineerist vaadiga	6PD1	
		välise punutud korviga	6PD2	
		välise fiibervaadiga	6PG1	
		välise kartongist kastiga	6PG2	
		välise vahtplastist pakendiga	6PH1	
		välise jäigast plastist pakendiga	6PH2	
7. (Reserveeritud)				
0. Plekist pakendid	A. Teras	mitteäravõetava kaanega	GA1	6.1.4.22
		äravõetava kaanega	GA2	

Joonis 11.4. Näide pakendile kantud ÜRO-sertifikaadist

Märkus: 1H- ja 3H-tüüpi pakendite tähisel peab olema märgitud tootmise kuu.

11.6.1.3.1. Paakide kodeerimine

Paakide kodeerimine kl 2 ainete veoks ettenähtud paakidel.

Osa	Kirjeldus	Paagikood
1	Paagi, anumakogumiga sõiduki või MEGC-tüüp	C = paak, anumakogumiga sõiduk või MEGC surugaaside jaoks P = paak, anumakogumiga sõiduk või MEGC veeldatud või lahustatud gaaside jaoks R = paak jahutamisega veeldatud gaaside jaoks
2	Arvutuslik rõhk	X = vastava minimaalse katserõhu väärtus vastavalt alajao 4.3.3.2.5 tabelile või 22 = minimaalne arvutuslik rõhk baarides
3	Avaused (vt 6.8.2.2 ja 6.8.3.2)	B = paak põhjas asuvate, 3 sulguriga täitmis- või tühjendamisavaustega või C = anumakogumiga sõiduk või MEGC avaustega allpool vedeliku pinda või surugaaside jaoks D = paak peal asuvate, 3 sulguriga täitmis- või tühjendamisavaustega, millest ainult puhastamisavaus asub allpool vedeliku pinda; paak peal asuvate, 3 sulguriga täitmis- või tühjendamisavaustega või anumakogumiga sõiduk või MEGC, mille avaused ei asu allpool vedeliku pinda
4	Kaitseklapid/ seadmed	N = paak, anumakogumiga sõiduk või MEGC alajaole 6.8.3.2.9 või 6.8.3.2.10 vastava ohutusklapiga, mis pole hermeetiliselt suletud H = hermeetiliselt suletud paak, anumakogumiga sõiduk või MEGC (vt jagu 1.2.1)

Kl 3 kuni kl 9 ohtlike ainete veoks ettenähtud paakide kodeerimine.

Osa	Kirjeldus	Paagikood
1	Paakide tüübid	L = paak vedelas olekus ainete jaoks (vedelikud või veoks üleantavad tahked ained sulas olekus)
		S = paak tahkes olekus ainete (pulbrilised või granuleeritud) jaoks
2	Arvutuslik rõhk	G = minimaalne arvutuslik rõhk vastavalt alajao 6.8.2.1.14 üldistele nõuetele; 1,5; 2,65; 4; 10; 15 või 21 = minimaalne arvutuslik rõhk
3	Avaused (vt alajagu	A = paak põhjas asuvate täitmis- ja tühjendamisavaustega, millel on 2 sulgurit

Osa	Kirjeldus	Paagikood	
	6.8.2.2.2)	B =	paak põhjas asuvate täitmis- ja tühjendamisavaustega, millel on 3 sulgurit
		C =	paak ülalasuvate täitmis- ja tühjendamisavaustega, kus ainult puhastamisavaused asuvad allpool vedeliku tasapinda
		D =	paak ülalasuvate täitmis- ja tühjendamisavaustega, millel allpool vedeliku tasapinda avaused puuduvad
4	Kaitseklapid/ seadmed	V =	alajaole 8.6.2.2.6 vastava õhutussüsteemiga paak leegi levikut tõkestava süsteemita või plahvatusest tekkivale survelöögile mittevastupidav paak;
		F =	alajaole 8.6.2.2.6 vastava õhutussüsteemiga paak leegi levikut tõkestava süsteemiga või plahvatusest tekkivale survelöögile vastupidav paak
		N =	alajaole 8.6.2.2.6 vastava õhutussüsteemita paak, mis ei ole hermeetiliselt suletud
		H =	hermeetiliselt suletud paak (vt jagu 1.2.1)

Ohtliku aine veoks ettenähtud paagi kood on esitatud ohtlike ainete nimekirjas (joonis 2, jagu 12). Sobiva paagi valikul kehtib hierarhia põhimõte, st et üldjuhul on lubatud kasutada ka kvaliteetsema konstruktsiooniga paake, kui nimekirjas näidatud.

1. osa: Paagitüübid S –> L
2. osa: Arvutuslik rõhk G –> 1,5 –> 2,65 –> 4 – 10 –> 15 –> 21 baari
3. osa: Avaused A –> B –>C –>D
4. osa: Kaitseklapid/seadmed V –> F –> N –> H.

Lisaks sobivale paagi koodile tuleb maanteevedudel arvestada ka veoüksustele kehtestatud ohutusstandardeid (AT, FL, OX).

11.6.2. Ohtliku aine pakendamisviisid

Üldised pakendamisviisid on pakendamisviisid, kus pakend valitakse tulenevalt ohtliku aine pakendamisele kehtestatud pakendamiseeskirjadest. Sel juhul tuleb veol juhinduda ohtlike ainete veo eeskirjadest (ADR, RID, IMDG jm).

Eriviisilised pakendamisviisid on pakendamisviisid, kus pakendamiseks valitakse piiratud suurusega kombineeritud pakend sellise arvestusega, et pakend iseenesest tagaks piisava ohutuse. Seetõttu veol ohtlike ainete veo eeskirja nõudeid, v.a mõned erandid, täita ei ole vaja. Sellised pakendamisviisid maismaavedudel on:

- ohtliku aine piiratud kogustes **(LQ)** pakendamine;
- ohtliku aine erandkoguses **(E)** pakendamine.

Lisaks kirjeldatud vabastustele, kus vabastuse tagab spetsiaalpakend, on maismaavedudel (IMDG-koodeksis selline võimalus puudub) võimalik vedada ohtlikke aineid tavapakendites (pakendid suurusega kuni 450 l), kus vabastus tuleneb veetava aine kogusest, nn **ohtliku aine vedu väikeses koguses**.

11.6.2.1. Piiratud koguses ohtliku aine pakendamine ja vedu

LQ – ***limited quantities*** pakendamisviis tähendab, et teatud ohtlikke aineid on lubatud pakendada selliselt, et kombineeritud pakendisse on pakendatud piiratud suurusega sisendpakendid (nn jaepakendid). Eeldatakse, et selline kvaliteetne pakend on piisav, tagamaks ohtliku aine veo ohutust ka ohtlike ainete veo eeskirju täitmata.

Ühe kombineeritud pakendi brutomass võib olla *max* 30 kg, kui ei ole kehtestatud teisiti, kaubaalusel kaetult termokahaneva või veniva kilega veol 20 kg. Merevedudel on välispakendi suurus piiratud igal juhul 20 kg tahkete ainete puhul ja 20 l vedelike puhul.

Veetava aine sisendpakendi suuruse piirmäär sõltub pakendatavast ainest ja jääb vahemikku 0,1 ml–5 l vedelike puhul ja 0,1 kg–5 kg tahkete ainete puhul.

Selliselt pakendatud ohtliku aine vedu vabastab enamikust ohtliku veoga seotud piirangutest.

Kehtivad järgmised piirangud:
- kooslaadimisest tulenevad piirangud;
- suitsetamise keeld ohtlike ainete käitlemisel;
- veoüksuse tähistamise kohustus juhul, kui veetava aine kogus ületab 8T.

E-kategooria tunnelite läbimise piirang tähistatud veoüksuse korral.

NB!!! Piiratud koguses ei ole võimalik pakendada ohtlikke aineid, mis on määratud ohuklassidesse 1; 4.2; 6.2; 7; klassidesse 3 ja 4.1 määratud desensibiliseeritud lõhkeaineid ja üksikuid muudesse ohuklassidesse määratud aineid.

*11.6.2.2. Erandkoguses (***E-Excepted quantities***) pakitud ohtlike veoste vedu*

On oma olemuselt sarnane LQ-põhimõtetel pakendatud kaubaga. Eesmärgiks on tagada ohutus ohtlike ainete veol kombineeritud veoahelates ohtlike veoste vedu reguleerivaid kokkuleppeid täitmata.

Erandkogustes pakitud ohtlike veoste veo erisust on võimalik rakendada tingimusel, et kasutatakse kombineeritud pakendeid (sisendpakend, vahepakend, jäik välispakend). Igale ainele on kehtestatud pakendamiskood E0–E5. Kui kokku on pakitud erinevate koodidega erandkogustes ohtlikud kaubad, peab välispakendi üldkogus piirduma kõige rangema koodi puhul lubatud kogusega.

Iga saadetis peab olema selgelt ja püsivalt märgistatud erandkoguse tähisega „E”. Saadetiste arv igas veokis või konteineris ei tohi olla suurem kui 1000.

Kood	Maksimaalne puhaskogus sisepakendi kohta (grammides tahkete ainete puhul ning milliliitrites vedelike ja gaaside puhul)	Maksimaalne puhaskogus välispakendi kohta (grammides tahkete ainete puhul ning milliliitrites vedelike ja gaaside puhul või väljendatuna grammide ja milliliitrite summana, kui tegemist on segude pakenditega)
E0	Vabakogused ei ole lubatud	Vabakogused ei ole lubatud
E1	30	1000
E2	30	500
E3	30	300
E4	1	500
E5	1	300

11.6.2.3. Väikeses koguses ohtliku aine pakendamine ja vedu

Pakendatud ja veetava ohtliku aine kogus veoüksusel ei ületa konventsioonis esitatud piirkoguseid.

Ohtliku aine vabapiir – ohtliku aine maksimaalne kogus veoüksuses, mille puhul veol eeskirjade nõuded ei kehti.

Vabapiiri suurus sõltub ohtlikule ainele kehtestatud veokategooriast (0–4) ja jääb üldjuhul vahemikku 0–1000 kg. Kui aine on määratud veokategooriasse 0, siis neid aineid konventsioonist tulenevaid piiranguid täitmata vedada pole võimalik. Juhul, kui aine on määratud 1. veokategooriasse, on „vabapiiriks” 20 kg (vedelikud 20 l), 2. veokategooria ainetel 333 kg; 3. veokategooria ainetel 1000 kg ja mõnede väheohtlike ainete veol, mis on määratud 4. veokategooriasse, vabapiir puudub (vt lisa 2).

11.6.3. Ohtliku aine pakendite tähistamine

Pakendiseadusest tulenevad nõuded pakendi tähistamisele:

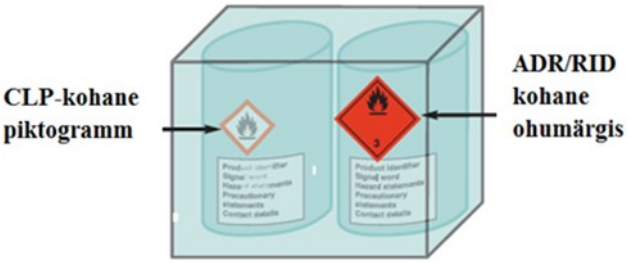
- tarnemarkeering,
- informatiivne markeering,
- käitlemise juhiseid määrav markeering.

Ohtliku aine pakendamisel lisandub eespool kirjeldatule:

- ohtliku aine ÜRO-tunnusnumber;
- tähis UN-tunnusnumbri ees;
- ohtliku veose ohumärgis (100 x 100 mm);
- täiendava ohu korral lisaohu märgis (100 x 100 mm);
- üle 450 l IBC-pakenditele paigaldatakse tähistus kahele vastasküljele;
- tühjadel puhastamata pakenditel kasutatakse sama tähistust, mis ohtlikku ainet sisaldaval pakendil;
- veopakendite tähistamisel lisatakse veopakendile tähistus „välispakend” **(*overpack*);**
- päästepakendite kasutamisel lisatakse veopakendile tähistus „päästepakend” **(*salvage*). Päästepakend (*salvage packaging*)** tähendab eripakendit, millesse asetatakse vigastatud, puudustega või lekkivad ohtlike veoste saadetised või puistunud või lekkinud ohtlikud veosed, nende veoks regenereerimisele või kasutusest kõrvaldamisele.

NB!!! Juhul, kui kaks või enam ohtlikku veost pakitakse samasse välispakendisse, tuleb saadetis ohumärgistega varustada ja tähistada selliselt, nagu nõutud iga aine või eseme jaoks eraldi.

Joonis 11.5. Pakendite tähistamine juhul, kui erinevaid ohtlikke aineid sisaldavad jaepakendid on pakendatud veopakendisse



Joonis 11.6. Veopakendi tähistamine juhul, kui jaepakendis olev ohtlik kemikaal on pakendatud veopakendisse

11.6.3.1. Täiendavad nõuded klassi 1 ainete pakendi tähistamisel

Kl 1 ainete pakendite tähistamisel kantakse pakenditele lisaks eespool näidatud tähistusele kooslaadimise sobivusgrupi tähis (suur täht A–N).

NB! Jao 1.4 sobivusgruppi S kuuluvate lõhkeainete veo puhul ei nõuta saadetise tähistamist ohumärkidega.

11.6.3.2. Täiendavad nõuded klassi 2 ainete pakendi tähistamisel

Taastäidetavad anumad peavad kandma järgmisi andmeid:

- gaasi ÜRO-number ja ohtliku veose tunnusnimetus;
- N.O.S.-kirjete alla kuuluvate ühendite korral peab lisaks ÜRO-numbrile olema näidatud gaasi tehniline nimetus;
- mass kokkusurutud gaaside puhul ning veeldatud gaaside puhul, kas maksimaalne täitemass ja anuma taara mass koos täitmise ajal selle küljes olnud manuste ja lisaseadmetega või kogumass;
- järgmise korralise ülevaatuse kuupäev (aasta).

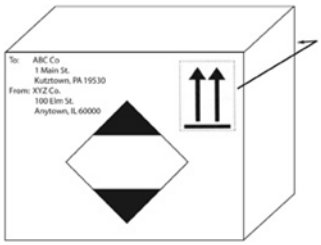
11.6.3.3. Täiendavad nõuded klassi 7 ainete pakendi tähistamisele

Kl 7 sisaldavate pakendite ohumärgisele kantakse järgmised andmed:
- radionukliidi nimetus;
- aine maksimaalne aktiivsus veo ajal – Bq;
- lõhustuva aine korral tema kaal, G;
- veoindeks TI, v.a ohumärgisega I-VALGE tähistatud pakendite korral;
- ohupiiriindeks (CSI) lõhustuva aine korral.

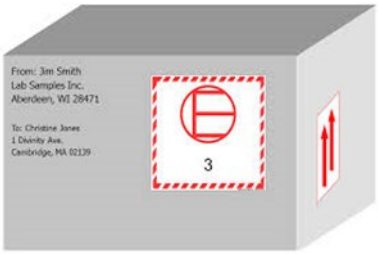
Veoindeks (TI) – tähendab klass 7 ainete veo puhul numbrit, mida kasutatakse kiirguse kontrollimiseks ja ta määratakse saadetise pinnast 1 m kauguselt mõõdetud doosikiiruse (mSV/h) korrutamisel 100-ga.

Ohupiiri indeks (CSI) tähendab klassi 7 materjali veol arvu, mida kasutatakse lõhustuvat materjali sisaldavate saadetiste kuhjumise kontrollimiseks. Piirang on vajalik, välistamaks radioaktiivse ahelreaktsiooni käitamiseks vajaliku lõhustuva aine koguse sattumist ühele veoüksusele.

Piiratud koguses pakendatud ohtliku aine ja erandkoguses pakendatud ohtliku aine pakendite tähistamine.



Joonis 11.7. Piiratud koguses pakendatud ohtliku aine pakendi tähistamine



Joonis 11.8. Erandkogustes pakendatud ohtlike ainete pakendi tähistamine

11.7. Veodokumendid ohtliku aine veol

Ohtliku aine veol lasub pooltel kohustus koos veosega edastada terve rida üldisi ja tulenevalt ohtliku aine iseloomust spetsiifilisi veoga seotud dokumente. Olulisemad veodokumendid oleksid:
1) ohtliku veose veokiri;
2) vajadusel IMDG-koodeksi kohane konteineri pakkimise tunnistus;
3) mis tahes erikokkuleppe alusel nõutav ohtliku veose deklaratsioon (saatja deklaratsioon, *Multimodal Dangerous Goods Form*, FIATA SDT);
4) ohtlike ainete maanteevedude korral täiendavalt kirjalikud juhised;
5) teatud ohtlike veoste korral riikidevahelised kokkulepped transiitvedude teostamiseks;

6) veooperatsiooni teostamise luba teatud lõhkeainete, radioaktiivsete materjalide, orgaaniliste peroksiidide ja isereageerivate ainete veol.

Ohtliku veose maanteevedudel aktsepteeritakse paberdokumentatsioonile lisaks või selle asemel ka elektroonilise andmevahetuse meetodeid eeldusel, et andmete säilitamise ja töötlemise kord vastab andmete tõendusväärtust ja kättesaadavust sarnaselt paberdokumentatsiooniga.

11.7.1. Veokiri

Veokirjas sisalduvad järgmised andmed veetava ohtliku aine kohta:

- ohtliku aine ÜRO-number ja aine tunnusnimetus;
- ohumärgise number, pakendigrupp;
- ohtlike ainete jäätmete veol: nimetus „JÄÄTMED";
- tühja puhastamata pakendi veol: nimetus „TÜHI PAKEND";
- pakendite arv ja kirjeldus;
- üldkogus iga aine osas;
- saatja nimi ja aadress;
- saaja nimi ja aadress.

NB!!! Juhul, kui toimub ohtliku aine maantee- või raudteevedu väikeses koguses, tehakse vastav märge veokirja.

„Aine kogus ei ületa ADR-kokkuleppe p. 1.1.3.6 piirkogust"

„*Load not exceeding the exemption limits prescribed in 1.1.3.6*"

- Kombineeritud vedude korral merevedu hõlmava veo korral peavad konteinerid, teisaldatavad paagid ja paakkonteinerid olema tähistatud IMDG-koodeksi kohaselt. Selliste paakide veol maanteedel peab veodokumenti tegema järgmise märke: **„Vedu kooskõlas ADR-kokkuleppe p. 1.1.4.2.1"**.
- Kui temperatuuril 100 °C või sellest kõrgemal temperatuuril vedelas olekus või temperatuuril 240 °C või sellest kõrgemal temperatuuril tahkes olekus veetava aine ohtliku veose tunnusnimetus ei sisalda viidet kõrgendatud temperatuurile „SULAS OLEKUS" või „KÕRGENDATUD TEMPERATUUR" ohtliku veose tunnusnimetuse osana, peab ADR-kohases veokirjas ohtliku veose tunnusnimetusele eelnema sõna **„KUUM" („*HOT*")**.
- Kui ohtliku veose tunnusnimetuse osaks on sõna „STABILISEERITUD", kui stabiliseeritus on saavutatud temperatuuri kontrolli abil, peavad piir- ja ohutemperatuurid olema veodokumendis ära märgitud järgmiselt: **„Piirtemperatuur: …°C Ohutemperatuur: … °C"**.
- Tühjade, puhastamata anumate puhul, mis sisaldavad ohtlike ainete jääke, tuleb ohtliku veose kirjelduse ette või järele kirjutada sõnad „TÜHI, PUHASTAMATA" („*EMPTY, UNCLEANED*") või „VIIMASE VEOSE JÄÄK" („*RESIDUE, LAST CONTAINED*").

Näiteks: „TÜHI PAKEND, 6.1 (3)".

Tühjade, puhastamata kuni 1000-liitriste anumate kohta, mis sisaldavad ohtlike gaasiliste ainete veoste jäätmeid, tuleb veodokumendis märkida sõnaga „TÜHI PAKEND" („*EMPTY PACKAGING*"), „TÜHI ANUM" („*EMPTY RECEPTACLE*"), „TÜHI IBC" („*EMPTY IBC*") või „TÜHI SUURPAKEND", („*EMPTY LARGE PACKGING*").

Näiteks: „TÜHI ANUM, 2F".

Puhastamata mahutite puhul. milles on ohtliku aine jääke ja tühjade puhastamata üle 1000-liitriste gaasimahutite puhul, eelnevad markeeringule sõnad „TÜHI PAAKSÕIDUK" („*EMPTY TANK-VEHICLE*"), „TÜHI PAAKKONTEINER" („*EMPTY TANK-CONTAINER*"), „TÜHI SÕIDUK" („*EMPTY VEHICLE*"), „TÜHI KONTEINER" („*EMPTY CONTAINER*") ja nende järel sõnad „VIIMANE VEOS" („*LAST LOAD*").

Näiteks: „TÜHI PAAKSÕIDUK, VIIMANE VEOS: (*EMPTY TANK-WAGON*, *LAST LOAD*:) 663 ÜRO nr 1098 ALLÜÜLALKOHOL, 6.1 (3),I, (C/D)"

Kui tühjad, puhastamata veovahendid tagastatakse kaubasaatjale, võib samuti kasutada nende ainete täismahuliseks veoks ettevalmistatud veodokumente. Sellisel juhul peab eemaldama märke koguse kohta ja asendama selle sõnadega „TÜHI, PUHASTAMATA TAGASTAMINE", („*EMPTY, UNCLEANED RETURN*").

Veokiri koostatakse üldjuhul kahes keeles: saatjamaakeel + üks ametlikest konventsiooni keeltest (saksa, inglise või prantsuse keel).

11.7.2. Suurkonteineri pakkimise sertifikaat (IMDG-koodeks 5.4.2)

Kui ohtlikke veoseid sisaldavad saadetised on pakitud või laaditud mis tahes konteinerisse või veokile, peavad konteineri või sõiduki pakkimise eest vastutavad isikud esitama „konteineri/veovahendi pakkimise sertifikaadi", mis näitab ära konteineri/veovahendi tunnusnumbri(d) ja tõendab, et pealelaadimine ning kaasnevad toimingud on läbi viidud järgmiste tingimuste kohaselt.

1. Konteiner/veovahend oli puhas, kuiv ja ilmselt sobiv veoste vastuvõtmiseks.
2. Saadetisi, mis on vaja kehtivate nõuete kohaselt üksteisest eraldada, ei ole konteinerisse või veovahendile pakitud koos [v.a juhul, kui asjassepuutuv pädev asutus on selleks andnud loa kooskõlas alajaoga 7.2.2.3 (IMDG-koodeks)].
3. Kõik saadetised on väliselt kontrollitud vigastuste suhtes ja peale on laaditud ainult terved saadetised.
4. Vaadid on lastis püstiasendis, v.a juhul, kui pädev asutus pole seda teisiti lubanud, ning kõik kaubad on korralikult peale laaditud ja vajadusel piisavalt toestatud, arvestades eesseisvat transporti.
5. Puistveosena laaditud veosed on konteineris/veovahendil ühtlaselt jaotunud. Klassi 6.1 kuuluvaid kaupu sisaldavate saadetiste (peale sektori 1.4 veoste) puhul on konteineriveoki konstruktsioon jao 7.4.6 (IMDG-koodeks) kohaselt terve.
6.–7. Konteiner/veovahend ja selle sees olevad saadetised on korralikult tähistatud vastavate ohusiltide ja ohumärkidega.
8. Juhul, kui jahutamiseks kasutatakse tahket süsinikdioksiidi (CO2 – kuiv jää), on konteiner/veovahend väljastpoolt selgelt nähtavas kohas (nagu näiteks uksel) tähistatud või ohumärgistega, varustatud sõnadega: „SEES ON OHTLIK GAAS CO2 (KUIV JÄÄ). ENNE SISENEMIST PÕHJALIKULT TUULUTADA".

Jaos 5.4.1 (IMDG-koodeks) nõutud ohtlike veoste veodokument on saadud kõigi konteinerisse või veovahendisse laaditud saadetise ohtlike kaupade osas.

Märkus: Konteineri/veovahendi pakkimise sertifikaati ei nõuta paakide korral.

Ohtlike veoste veodokumendis ja konteineri/veoki pakkimise sertifikaadis nõutud informatsioon on lubatud koondada ühte dokumenti. Kui see informatsioon on koondatud ühte dokumenti, peab dokumendil olema allkirjastatud deklaratsioon: „Deklareerin, et veoste pakkimine konteinerisse/veokile on toimunud nõuetekohaselt". See deklaratsioon peab olema dateeritud ja dokumendis peavad olema sellele alla kirjutanud isiku andmed.

11.7.3. Kirjalikud ohutusjuhised

On mõeldud abivahendina õnnetusjuhtumi korral tegutsemiseks veo ajal tekkida võivas avariiolukorras ohtlike ainete maanteeveol. Ohutusjuhend on kolmeosaline:

- üldised tegevused õnnetusjuhtumi või hädapeatumise korral;
- aine ohust tulenevad täiendavad toimingud;
- sõidukis olev isiklik ja üldine lisavarustus üldiste ja avariitegevuste teostamiseks.

NB!!! Ohutusjuhend väljastatakse autojuhile temale arusaadavas keeles.

11.8. Ohtliku veose laadimine ja vedu

Ohtlike veoste käitlemisel, eriti laadimisel ja veol on oluline veoahelas osalevate poolte koostöö, eelkõige veoks vajamineva informatsiooni edastamine.

VÕS § 777. Ohtlik veos
(1) Ohtliku veose vedamisel peab saatja vedajale õigeaegselt kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis teatama ohu täpsest laadist ja kui see on mõistlik, siis ka rakendamisele kuuluvatest ettevaatusabinõudest.
(2) Kui vedajale ei teatatud veose üleandmisel, et tegemist on ohtliku veosega ja ta ei olnud ise sellest teadlik, võib ta ohtliku veose maha laadida, ladustada, tagasi vedada, vajaduse korral aga kahjutuks teha või hävitada. Vedaja ei pea saatjale hüvitama sellest tekkinud kahju.

VÕS § 778. Veose pakend ja tähistamine
(1) Saatja peab veose selle liiki ja kokkulepitud vedamise viisi arvestades pakkima selliselt, et veos oleks kaitstud kaotsimineku ja kahjustumise eest ega põhjustaks vedajale kahju.
(2) Saatja peab veose tähistama, kui tähistamine on vajalik selleks, et vedaja saaks toimida veosega vastavalt lepingule.

VÕS § 779. Laadimine
(1) Saatja peab veose vedamiskindlalt laadima ja kohale paigaldama (pealelaadimine). Eeldatakse, et saatja peab veose ka maha laadima.
(2) Vedaja peab looma võimaluse ja tingimused veose ohutuks peale- ja mahalaadimiseks.

VÕS § 781. Saatja vastutus
(1) Saatja peab vedajale hüvitama kahju ja kulud, mis tekkisid:
1) veose ebapiisavast pakkimisest või tähistamisest;
2) ebaõigetest või mittetäielikest andmetest veokirjas;
3) ohtliku veosega seotud ohust teatamata jätmisest, samuti valest või puudulikust teatamisest;
4) veose mittenõuetekohasest laadimisest.

EV võlaõigusseadus paneb vastutuse veose pakendamise, laadimise ja kinnitamise eest üheselt saatjale, seda ka ohtlike veoste laadimisel. Ohtlike veoste laadimine ja vedu on allutatud täiendavatele piirangutele, millest olulisemad oleksid järgmised.

- Koorma laadimine tuleb korraldada selliselt, et saadetisi oleks võimalik ohutult avada ja mahalaadida.
- Erinõuded teatud ohuklassidesse kuuluvate veoste veol:
  - kl 1 veoseid on lubatud laadida ainult EX II ja EX III nõuetele vastavatele veovahenditele;
  - keelatud on kl 1 ja kl 7 veoste peale- või mahalaadimine asula avalikus kohas pädeva asutuse eriloata ja nende veoste peale- või mahalaadimine avalikus kohas mujal kui asulas, sellest pädevat asutust eelnevalt teavitamata.
- Toiduaineid, tarbekaupu ja loomasööta on lubatud laadida samale veoüksusele koos saadetisega, millel on ohumärgised nr 6.1, 6.2 või 9, ainult teatud tingimustel.
- Saadetisi, mis sisaldavad 1. klassi aineid või esemeid, mis kannavad mudeli nr 1, 1.4, 1.5 või 1.6 kohast ohumärgist ja mis on määratud erinevatesse sobivusgruppidesse, ei tohi koos laadida samasse sõidukisse või konteinerisse, v.a juhul, kui kooslaadimine on vastavate sobivusgruppide tabeli kohaselt lubatud.

Sobivusgrupp	A	B	C	D	E	F	G	H	J	L	N	S
A	X											
B		X		a								X
C			X	X	X		X				b c	X
D		a	X	X	X		X				b c	X
E			X	X	X		X				b c	X
F						X						X
G			X	X	X		X					X
H								X				X
J									X			X
L										d		
N			b c	b c	b c						b	X
S		X	X	X	X	X	X	X	X		X	X

Kooslaadimine on lubatud

a. Sobivusgruppi B kuuluvaid esemeid ja sobivusgruppi D kuuluvaid aineid ja esemeid sisaldavaid saadetisi võib koos laadida ühte sõidukisse või ühte konteinerisse tingimusel, et nad on tõhusalt eraldatud.

b. Jao 1.6 sobivusgrupi N eri tüüpi esemeid võib vedada koos kui sobivusgrupi N jaotuse 1.6 esemeid, kui on katseliselt või analoogia alusel tõestatud, et kaasneva detonatsiooni lisaoht esemete vahel puudub.

c. Kui sobivusgrupi N esemeid veetakse koos sobivusgruppide C, D või E ainete või esemetega, tuleb sobivusgrupi N esemeid käsitleda sobivusgrupi D omadustega esemetena.

d. Sobivusgrupi L aineid ja esemeid sisaldavaid saadetisi võib laadida ühele sõidukile või ühte konteinerisse koos selle sobivusgrupi sama tüüpi aineid ja esemeid sisaldavate saadetistega.

Kooslaadimise keeld maanteevedudel

Erinevaid ohumärgiseid kandvaid saadetisi ei tohi samasse sõidukisse või konteinerisse koos laadida, v.a juhul, kui kooslaadimine on lubatud.

Ohumärgise nr	1	1.4	1.5	1.6	2.1 2.2 2.3	3.	4.1	4.1 +1	4.2	4.3	5.1	5.2	5.2 +1	6.1	6.2	7 A B C	8	9
1											d							b
1.4					a	a	a		a	a	a	a		a	a	a	a	a b c
1.5																		b
1.6																		b
2.1, 2.2, 2.3		a			X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X	X
3		a			X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X	X
4.1		a			X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X	X
4.1 +1								X										
4.2		a			X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X	X
4.3		a			X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X	X
5.1	d	a			X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X	X
5.2		a			X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5.2 +1												X	X					
6.1		a			X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X	X
6.2		a			X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X	X

Ohumärgise nr	**1**	**1.4**	**1.5**	**1.6**	**2.1 2.2 2.3**	**3.**	**4.1**	**4.1 +1**	**4.2**	**4.3**	**5.1**	**5.2**	**5.2 +1**	**6.1**	**6.2**	**7 A B C**	**8**	**9**
7A, B, C		a			X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X	X
8		a			X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X	X
9	b	a b c	b	b	X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X	X

X Kooslaadimine on lubatud.

a. Kooslaadimine on lubatud 1.4S ainete ja esemetega.

b. Kooslaadimine on lubatud 1. klassi veoste ja 9. klassi päästeseadmete (ÜRO nr 2990, 3072 ja 3268) vahel.

c. Kooslaadimine on lubatud jao 1.4 sobivusgrupi G-turvapadja täitjate või turvapadja moodulite või turvavöö eelpingutite (ÜRO nr 0503) vahel ning 9. klassi turvapadja täitjate või turvapadja moodulite või turvavöö pingutite vahel (ÜRO nr 3268).

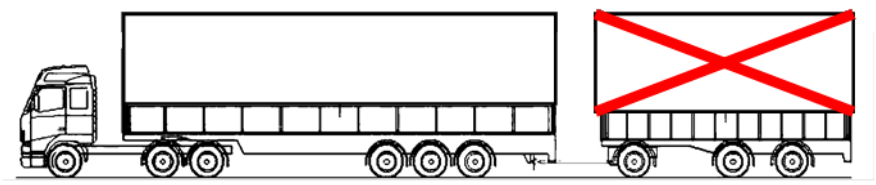
d. Kooslaadimine on lubatud brisantlõhkeainete (v.a ÜRO nr 0083, brisantlõhkeaine, tüüp C) ja klassi 5.1 ammooniumnitraadi ning anorgaaniliste nitraatide (ÜRO nr 1942 ja 2067) vahel tingimusel, et ohusiltidega varustamise, eraldamise, lastimise ja maksimaalse lubatud veose mõistes käsitletakse neid 1. klassi lõhkeainetena.

Koguselised piirangud kl 1 ainete laadimisel veoüksusesse.

Klassi 1 lõhkeaine maksimaalne lubatav puhasmass kilogrammides veoüksuse kohta

Veoüksus	Jagu	1.1		1.2	1.3	1.4		1.5 ja 1.6	Tühjad puhastamata pakendid
	Sobivusgrupp	1.1A	Muud kui 1.1A			Muud kui 1.4S	1.4S		
EX/II [a]		6,25	1000	3000	5000	15 000	Piiramata	5000	Piiramata
EX/III [a]		18,75	16 000	16 000	16 000	16 000	Piiramata	16 000	Piiramata

- Juhul, kui 1. klassi aineid ja esemeid vedavad sõidukid on kohustatud peale- või mahalaadimise operatsioonide läbiviimiseks peatuma avalikus kohas, tuleb seisvate sõidukite vahel hoida vähemalt 50 m vahet.
- Konvoid:
  - juhul, kui klassi 1 aineid ja esemeid vedavad sõidukid liiguvad konvois, tuleb veoühikute vahel hoida vähemalt 50 m vahet;
  - pädev asutus võib määrata eeskirjad konvoide koosseisu või moodustamise kohta.
- Ohtlike veoste maanteeveol ei või ohtlike veostega laaditud veoüksus mingil juhul hõlmata rohkem kui ühte haagist (või poolhaagist).



Joonis 11.9. Ohtlike veoste veoks mõeldud veoüksus

- EX/II-, EX/III-, FL-, OX- ja AT-sõidukite tunnistus ohtlike veoste veoks. EX/II-, EX/III-, FL-, OX- ja AT-sõidukitele kehtib igaaastase tehnilise ülevaatuse nõue nende registreerimise riigis. Tehnoülevaatuse käigus kontrollitakse veovahendi vastavust valmistajatehase sertifikaadile ja vastavusel vormistatakse veovahendile tunnistus ohtlike veoste veoks. Tunnistus tuleb vormistada ka sadulveokile, mis veab EX/II-, EX/III-, FL-, OX- ja AT-poolhaagist.

- Muud piirangud ohtliku aine maanteeveol.
  - Veoüksuse valvamise kohustus maanteevedudel teatud ohtlike veoste veol. Valvamise kohustus tuleneb veetava veose kogusest ja veose ohtlikkusest.
  - Piirangud sadamakail liiklemisel. Piirang puudutab veoüksusi, mis on tähistatud oranžide tahvlitega, millele on kantud veetava veose ÜRO-number ja ohu tunnusnumber. Veoüksusi, mis on tähistatud numbriteta oranžide tahvlitega, piirang ei puuduta.
  - Piirangud tunnelite läbimisel.

Tunnelitele on kehtestatud viis ohukategooriat:

1) **A-kategooria tunnel** – ohtlike veoste veol piirangud puuduvad;
2) **B-kategooria tunnel** – piiratud on selliste ohtlike veoste vedu, mis võivad põhjustada väga tugeva plahvatuse;
3) **C-kategooria tunnel** – piiratud on selliste ohtlike veoste vedu, mis võivad põhjustada väga tugeva plahvatuse, tugeva plahvatuse või suures koguses mürkaine eraldumise;
4) **D-kategooria tunnel** – piiratud on selliste ohtlike veoste vedu, mis võivad põhjustada väga tugeva plahvatuse, suures koguses mürkaine eraldumise või suure tulekahju;
5) **E-kategooria tunnel** – piiratud on kõigi ohtlike veoste vedu, v.a ÜRO nr 2919, 3291, 3331, 3359 ja 3373.

   Kui ohtliku veose marsruudile jäävad tunnelid, on saatjal kohustus lisada veokirjas tunnelikood. Kui veetavale veosele on määratud tunneli piirangu kood, kehtivad veoühikule järgmised tunnelitest läbisõidu piirangud.

Tunneli piirangu kood kogu koormale	**Piirang**
B	Läbisõit B-, C-, D- ja E-kategooria tunnelitest keelatud.
B1000C	Läbisõit B-, C-, D- ja E-kategooria tunnelitest keelatud, kui lõhkeaine puhasmass ühe veoüksuse kohta ületab 1000 kg. Läbisõit C-, D- ja E-kategooria tunnelitest keelatud, kui lõhkeaine puhasmass ühe veoüksuse kohta ei ületa 1000 kg.
B/D	Läbisõit B-, C-, D- ja E-kategooria tunnelitest keelatud, kui vedu toimub paakides. Muude vedude puhul on keelatud läbisõit D- ja E-kategooria tunnelitest.
B/E	Läbisõit B-, C-, D- ja E-kategooria tunnelitest keelatud, kui vedu toimub paakides. Muude vedude puhul on keelatud läbisõit E-kategooria tunnelitest.
C	Läbisõit C-, D- ja E-kategooria tunnelitest keelatud.
C5000D	Läbisõit C-, D- ja E-kategooria tunnelitest keelatud, kui lõhkeaine puhasmass ühe veoüksuse kohta ületab 5000 kg. Läbisõit D- ja E-kategooria tunnelitest keelatud, kui lõhkeaine puhasmass ühe veoüksuse kohta ei ületa 5000 kg.
C/D	Läbisõit C-, D- ja E-kategooria tunnelitest keelatud, kui vedu toimub paakides. Muude vedude puhul keelatud läbisõit D- ja E-kategooria tunnelitest.
C/E	Läbisõit C-, D- ja E-kategooria tunnelitest keelatud, kui vedu toimub paakides. Muude vedude puhul keelatud läbisõit E-kategooria tunnelitest.
D	Läbisõit D- ja E-kategooria tunnelitest keelatud.
D/E	Läbisõit D- ja E-kategooria tunnelitest keelatud, kui vedu toimub puistveosena või paakides. Muude vedude puhul keelatud läbisõit E-kategooria tunnelitest.
E	Läbisõit E-kategooria tunnelitest keelatud.

Tunneli piirangu kood kogu koormale	Piirang
–	Läbisõit kõikidest tunnelitest lubatud (ÜRO nr 2919 ja 3331 puhul, vt ka alajagu 8.6.3.1).

Piirangud ohtliku lasti laadimisel ro-ro-laevadel

Bulk materials *(classified as dangerous goods)*	***Dangerous goods in packaged form***																
	CLASS	1.1 1.2 1.5	1.3 1.6	1.4	2.1	2.2 2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
Flammable solids	4.1	**4**	**3**	**2**	**2**	**2**	**2**	**X**	**1**	**X**	**1**	**2**	**X**	**3**	**2**	**1**	**X**
Substances liable to spontaneous combustion	4.2	**4**	**3**	**2**	**2**	**2**	**2**	**1**	**X**	**1**	**2**	**2**	**1**	**3**	**2**	**1**	**X**
Substances which in contact with water emit flammable gases	4.3	**4**	**4**	**2**	**1**	**X**	**2**	**X**	**1**	**X**	**2**	**2**	**X**	**2**	**2**	**1**	**X**
Oxidizing substances (agents)	5.1	**4**	**4**	**3**	**2**	**X**	**2**	**1**	**2**	**2**	**X**	**2**	**1**	**3**	**1**	**2**	**X**
Toxic substances	6.1	**2**	**2**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**1**	**X**	**1**	**1**	**X**	**1**	**X**	**X**	**X**
Radioactive material	7	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**1**	**2**	**X**	**3**	**X**	**2**	**X**
Corrosive substances	8	**4**	**2**	**2**	**1**	**X**	**1**	**1**	**1**	**1**	**2**	**2**	**X**	**3**	**2**	**X**	**X**
Miscellaneous dangerous substances and articles	9	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
Materials hazardous only in bulk (MHB)		**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**

LISA 1. Kõrge riskiastmega ohtlike veoste loend

Klass	Jagu	Aine või ese	Kogus		
			Paak (*l*) [c]	Puistveos (kg) [d]	Saadetis (kg)
1	1.1	Lõhkeained	a	a	0
	1.2	Lõhkeained	a	a	0
	1.3	Sobivusgrupi C lõhkeained	a	a	0
	1.4	Lõhkeained ÜRO-numbriga 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 ja 0500	a	a	0
	1.5	Lõhkeained	0	a	0
2		Tuleohtlikud gaasid (mille klassifitseerimistunnus sisaldab ainult tähte F)	3000	a	b
		Mürgised gaasid (mille klassifitseerimistunnus sisaldab tähti T, TF, TC, TO, TFC või TOC), v.a aerosoolid	0	a	0
3		I ja II pakendigrupi tuleohtlikud vedelikud	3000	a	b
		Desensibiliseeritud lõhkeained	0	a	0
4.1		Desensibiliseeritud lõhkeained	a	a	0
4.2		I pakendigrupi ained	3000	a	b
4.3		I pakendigrupi ained	3000	a	b
5.1		I pakendigrupi oksüdeerivad vedelikud	3000	a	b
		Perkloraadid, ammooniumnitraat ja ammooniumnitraatväetised ja ammooniumnitraadi emulsioonid või suspensioonid või geelid	3000	3000	b
6.1		I pakendigrupi mürgised ained	0	a	0
6.2		A-kategooria nakkusohtlikud ained (ÜRO nr 2814 ja 2900, v.a loomne materjal)	a	0	0
8		I pakendigrupi sööbivad ained	3000	a	b

[a] Ei ole asjakohane.

[b] Jao 1.10.3 sätteid ei kohaldata, sõltumata kogusest.

[c] Selles veerus esitatud väärtus on kohaldatav ainult juhul, kui paakides vedu on peatüki 3.2 tabeli A veergude 10 või 12 kohaselt lubatud. Ainete puhul, mida ei ole lubatud paakides vedada, ei ole selles veerus esitatud instruktsioon asjakohane.

[d] Selles veerus esitatud väärtus on kohaldatav ainult juhul, kui puistes vedu on peatüki 3.2 tabeli A veergude 10 või 17 kohaselt lubatud. Ainete puhul, mida ei ole lubatud puistes vedada, ei ole selles veerus esitatud instruktsioon asjakohane.

LISA 2. Väikeses koguses ohtliku aine vedu

Veo-kategooria (1)	**Ained või esemed pakendigrupp või klassifikatsioonikood/grupp või ÜRO-number (2)**	**Suurim kogus veoüksuse kohta (3)**
0	Klass 1: 1.1A/1.1L/1.2L/1.3L ja ÜRO nr 0190 Klass 3: ÜRO nr 3343 Klass 4.2: I pakendigruppi kuuluvad ained Klass 4.3: ÜRO nr 1183, 1242, 1295, 1340, 1390, 1403, 1928, 2813, 2965, 2968, 2988, 3129, 3130, 3131, 3134, 3148, 3396, 3398 ja 3399 Klass 5.1: ÜRO nr 2426 Klass 6.1: ÜRO nr 1051, 1600, 1613, 1614, 2312, 3250 ja 3294 Klass 6.2: ÜRO nr 2814 ja 2900 Klass 7: ÜRO nr 2912 kuni 2919, 2977, 2978 ja 3321 kuni 3333 Klass 8: ÜRO nr 2215 (MALEIINHAPPE ANHÜDRIID, SULAS OLEKUS) Klass 9: ÜRO nr 2315, 3151, 3152 ja 3432 ja seadmed, mis sisaldavad neid aineid või nende ainete segusid ning tühjad puhastamata pakendid, millega veeti neid aineid, v.a need, mis on klassifitseeritud ÜRO nr 2908 alla.	0
1	Ained ja esemed, mis kuuluvad I pakendigruppi ja mida ei klassifitseerita veokategooriasse 0, ning järgmiste klasside ained ja esemed: Klass 1: 1.1B kuni 1.1J [a] /1.2B kuni 1.2J/1.3C/1.3G/1.3H/1.3J/1.5D [a] Klass 2: grupid T, TC [a], TO, TF, TOC [a] ja TFC aerosoolid: grupid C, CO, FC, T, TF, TC, TO, TFC ja TOC rõhu all keemilised ained: ÜRO nr 3502, 3503, 3504 ja 3505 Klass 4.1: ÜRO nr 3221 kuni 3224 ja 3231 kuni 3240 Klass 5.2: ÜRO nr 3101 kuni 3104 ja 3111 kuni 3120	20
2	Ained ja esemed, mis kuuluvad II pakendigruppi ja mida ei klassifitseerita veokategooriate 0, 1 või 4 alla, ning järgmiste klasside ained: Klass 1: 1.4B kuni 1.4G ja 1.6N Klass 2: grupp F aerosoolid: grupp F rõhu all keemilised ained: ÜRO nr 3501 Klass 4.1: ÜRO nr 3225 kuni 3230 Klass 5.2: ÜRO nr 3105 kuni 3110 Klass 6.1: ained ja esemed, mis kuuluvad III pakendigruppi Klass 9: ÜRO nr 3245	333
3	Aineid ja esemeid, mis kuuluvad III pakendigruppi ja mida ei klassifitseerita veokategooriate 0, 2 või 4 alla, ning järgmiste klasside ained ja esemed: Klass 2: grupid A ja O aerosoolid: grupid A ja O rõhu all keemilised ained: ÜRO nr 3500 Klass 3: ÜRO nr 3473	1000

Veo-kategooria (1)	Ained või esemed pakendigrupp või klassifikatsioonikood/grupp või ÜRO-number (2)	Suurim kogus veoüksuse kohta (3)
	Klass 4.3: ÜRO nr 3476 Klass 8: ÜRO nr 2794, 2795, 2800, 3028 ja 3477 Klass 9: ÜRO nr 2990 ja 3072	
4	Klass 1: 1.4S Klass 4.1: ÜRO nr 1331, 1345, 1944, 1945, 2254 ja 2623 Klass 4.2: ÜRO nr 1361 ja 1362 pakendigrupp III Klass 7: ÜRO nr 2908 kuni 2911 Klass 9: ÜRO nr 3268, 3499 ja 3509 ning tühjad puhastamata pakendid, mis on sisaldanud ohtlikke veoseid, v.a need, mis kuuluvad veokategooriasse 0	ei ole piiranguid

[a] ÜRO numbrite 0081, 0082, 0084, 0241, 0331, 0332, 0482, 1005 ja 1017 puhul on suurim lubatud kogus veoüksuse kohta 50 kg.

Tabelis tähendab mõiste „suurim kogus veoüksuse kohta":

- esemete puhul brutomassi kilogrammides (klassi 1 kaupade puhul lõhkeaine netomassi kilogrammides; käesolevas lisas täpsustatud masinates ja seadmetes kasutatavate ohtlike ainete puhul nendes sisalduvate ohtlike ainete üldkogust kilogrammides või vajaduse korral liitrites);
- tahkete ainete, veeldatud, jahutamisega veeldatud ja lahustatud gaaside puhul netomassi kilogrammides;
- vedelike puhul sisalduvate ohtlike ainete veemahutavus liitrites;
- surugaaside, adsorbeerunud gaaside ja rõhu all olevate kemikaalide puhul anuma veemahutavus liitrites.

LISA 3. Ohu tunnusnumbrite tähendus

1. Ohu tunnusnumber klasside 2 kuni 9 jaoks koosneb kahest või kolmest arvust. Üldiselt näitavad arvud järgmisi ohte.

2 Gaasi eraldumine rõhu või keemilise reaktsiooni tulemusel.
3 Vedeliku (auru) ja gaasi või isekuumeneva vedeliku kergestisüttivus.
4 Tahke aine või isekuumeneva tahke aine kergestisüttivus.
5 Oksüdeeriv (tuld intensiivistav) toime.
6 Mürgisus või nakkusoht.
7 Radioaktiivsus.
8 Sööbivus.
9 Iseenesliku ägeda reaktsiooni oht.

Märkus: Iseenesliku ägeda reaktsiooni oht number 9 mõttes hõlmab aine omadustest tulenevat võimalust plahvatuseks, lagunemise või polümerisatsiooni reaktsiooniks, mille tulemusena vabaneb märgatavalt soojust ja/või mürgiseid gaase.

20 lämmatav gaas või kaasneva riskita gaas
22 jahutamisega veeldatud gaas, lämmatav
223 jahutamisega veeldatud gaas, tuleohtlik
225 jahutamisega veeldatud gaas, oksüdeeriv (tuld intensiivistav)
23 tuleohtlikud gaasid
238 gaas, tuleohtlik, sööbiv
239 tuleohtlik gaas, mis võib spontaanselt tekitada ägeda reaktsiooni
25 oksüdeeriv (tuld intensiivistav) gaas
26 mürgised gaasid
263 mürgine gaas, tuleohtlik
265 mürgine gaas, oksüdeeriv (tuld intensiivistav)
268 mürgine gaas, sööbiv
28 gaas, sööbiv

30 tuleohtlik vedelik (leekpunkt 23 °C kuni 60 °C, k.a) või tuleohtlik vedelik või sulas olekus tahke aine leekpunktiga üle 60 °C, kuumutatud temperatuurini, mis on kõrgem või võrdne leekpunktiga, või isekuumenev vedelik
323 tuleohtlik vedelik, mis reageerib veega ja eraldab tuleohtlikke gaase
X323 tuleohtlik vedelik, mis reageerib ohtlikult veega ja eraldab tuleohtlikke gaase[304]
33 väga tuleohtlik vedelik (leekpunkt alla 23 °C)
333 pürofoorne vedelik
X333 pürofoorne vedelik, mis reageerib ohtlikult veega[1]
336 väga kergesti süttiv vedelik, mürgine
338 väga kergesti süttiv vedelik, sööbiv
X338 väga kergesti süttiv vedelik, sööbiv, reageerib ohtlikult veega[1]
339 väga tuleohtlik vedelik, mis võib spontaanselt tekitada ägeda reaktsiooni
36 tuleohtlik vedelik (leekpunkt 23 °C kuni 60 °C, k.a), vähemürgine või isekuumenev vedelik, mürgine
362 tuleohtlik vedelik, mürgine, reageerib veega, eraldab tuleohtlikke gaase
X362 tuleohtlik vedelik, mis reageerib ohtlikult veega ja eraldab tuleohtlikke gaase[1]
368 tuleohtlikud vedelikud, mürgised, sööbivad
38 tuleohtlik vedelik (leekpunkt 23 °C kuni 60 °C, k.a), vähe sööbiv või isekuumenev vedelik, sööbiv
382 tuleohtlik vedelik, sööbiv, reageerib veega, eraldab tuleohtlikke gaase
X382 tuleohtlik vedelik, sööbiv, mis reageerib ohtlikult veega ja eraldab tuleohtlikke gaase[1]
39 tuleohtlik vedelik, mis võib spontaanselt tekitada ägeda reaktsiooni
40 tuleohtlik tahke aine või isereageeriv aine või isekuumenev aine
423 tahke aine, reageerib veega, eraldab tuleohtlikke gaase, või tuleohtlik tahke aine, mis reageerib veega, eraldades tuleohtlikke gaase, või isekuumenev tahke aine, mis reageerib veega, eraldades tuleohtlikke gaase
X423 tahke aine, mis reageerib ohtlikult veega, eraldades tuleohtlikke gaase, või tuleohtlik tahke aine, mis reageerib ohtlikult veega, eraldades tuleohtlikke gaase, või isekuumenev tahke aine, mis reageerib ohtlikult veega, eraldades tuleohtlikke gaase[1]
43 spontaanselt tuleohtlik (pürofoorne) tahke aine
X432 spontaanselt tuleohtlik (pürofoorne) tahke aine, mis reageerib ohtlikult veega, eraldades tuleohtlikke gaase[1]
44 tuleohtlik tahke aine, sulas olekus, kõrgendatud temperatuuril
446 tuleohtlik tahke aine, mürgine, sulas olekus, kõrgendatud temperatuuril
46 tuleohtlik või isekuumenev tahke aine, mürgine
462 mürgine tahke aine, reageerib veega, eraldab tuleohtlikke gaase
X462 tahke aine, reageerib ohtlikult veega, eraldab mürgiseid gaase[1]
48 tuleohtlik või isekuumenev tahke aine, sööbiv
482 sööbiv tahke aine, reageerib veega, eraldab tuleohtlikke gaase
X482 tahke aine, reageerib ohtlikult veega, eraldab mürgiseid gaase[1]
50 oksüdeeriv (tuld intensiivistav) aine
539 tuleohtlik orgaaniline peroksiid
55 väga oksüdeeriv (tuld intensiivistav) aine
556 väga oksüdeeriv (tuld intensiivistav) aine, mürgine
558 väga oksüdeeriv (tuld intensiivistav) aine, sööbiv
559 väga oksüdeeriv aine, mis võib spontaanselt tekitada ägeda reaktsiooni
56 oksüdeeriv (tuld intensiivistav) aine, mürgine
568 oksüdeeriv (tuld intensiivistav) aine, mürgine, sööbiv
58 oksüdeeriv (tuld intensiivistav) aine, sööbiv
59 oksüdeeriv (tuld intensiivistav) aine, mis võib spontaanselt tekitada ägeda reaktsiooni

[304] Vee kasutamine lubatud ainult eksperdi loal.

60 mürgine või vähemürgine aine
606 nakkusohtlik aine
623 mürgine vedelik, reageerib veega, eraldab tuleohtlikke gaase
63 mürgine aine, tuleohtlik (leekpunkt 23 °C kuni 60 °C, k.a)
638 mürgine aine, tuleohtlik (leekpunkt 23 °C kuni 60 °C, k.a), sööbiv
639 mürgine aine, tuleohtlik (leekpunkt mitte üle 60 °C), mis võib spontaanselt tekitada ägeda reaktsiooni
64 mürgine tahke aine, tuleohtlik või isekuumenev
642 mürgine tahke aine, reageerib veega, eraldab tuleohtlikke gaase
65 mürgine tahke aine, oksüdeeriv (tuld intensiivistav)
66 väga mürgine aine
663 väga mürgine aine, tuleohtlik (leekpunkt mitte üle 60 °C)
664 väga mürgine tahke aine, tuleohtlik või isekuumenev
665 väga mürgine aine, oksüdeeriv (tuld intensiivistav)
668 väga mürgine aine, sööbiv
X668 väga mürgine aine, sööbiv, reageerib ohtlikult veega[1]
669 väga mürgine aine, mis võib spontaanselt tekitada ägeda reaktsiooni
68 mürgine aine, sööbiv
69 mürgine või vähemürgine aine, mis võib spontaanselt tekitada ägeda reaktsiooni
70 radioaktiivne materjal
78 radioaktiivne materjal, sööbiv
80 sööbiv või vähesööbiv aine
X80 sööbiv või vähesööbiv aine, reageerib ohtlikult veega[1]
823 sööbiv vedelik, reageerib veega, eraldab tuleohtlikke gaase
83 sööbiv või vähesööbiv aine, tuleohtlik (leekpunkt 23 °C kuni 60 °C, k.a)
X83 sööbiv või vähesööbiv aine, tuleohtlik (leekpunkt 23 °C kuni 60 °C, k.a), reageerib ohtlikult veega[1]
839 sööbiv või vähesööbiv aine, tuleohtlik (leekpunkt 23 °C kuni 60 °C, k.a), mis võib spontaanselt tekitada ägeda reaktsiooni
X839 sööbiv või vähesööbiv aine, tuleohtlik (leekpunkt 23 °C kuni 60 °C, k.a), mis võib spontaanselt tekitada ägeda reaktsiooni ja reageerib ohtlikult veega[1]
84 sööbiv tahke aine, tuleohtlik või isekuumenev
842 sööbiv tahke aine, reageerib veega, eraldab tuleohtlikke gaase
85 sööbiv või vähesööbiv aine, oksüdeeriv (tuld intensiivistav)
856 sööbiv või vähesööbiv aine, oksüdeeriv (tuld intensiivistav) ja mürgine
86 sööbiv või vähesööbiv aine, mürgine
88 väga sööbiv aine
X88 väga sööbiv aine, reageerib ohtlikult veega[1]
883 väga sööbiv aine, tuleohtlik (leekpunkt 23 °C kuni 60 °C, k.a)
884 väga sööbiv tahke aine, tuleohtlik või isekuumenev
885 väga sööbiv aine, oksüdeeriv (tuld intensiivistav)
886 väga sööbiv aine, mürgine
X886 väga sööbiv aine, mürgine, reageerib ohtlikult veega[1]
89 sööbiv või vähesööbiv aine, mis võib spontaanselt tekitada ägeda reaktsiooni
90 keskkonnale ohtlik aine; erinevad ohtlikud ained, kõrgendatud temperatuuril veetavad erinevad ohtlikud ained

LISA 4. Ohtude pingerea tabel

Klass ja pakendi-grupp	4.1,II	4.1, III	4.2, II	4.2, III	4.3,I	4.3, II	4.3, III	5.1,I	5.1, II	5.1, III	6.1,I NAHALE	6.1,I SEESPID	6.1, II	6.1, III	8,I	8, II	8, III	9
3,I	TAH VED 4.1 3,I	TAH VED 4.1 3,I	TAH VED 4.2 3,I	TAH VED 4.2 3,I	4.3,I	4.3,I	4.3,I	TAH VED 5.1,I 3,I	TAH VED 5.1,I 3,I	TAH VED 5.1,I 3,I	3,I	3,I	3,I	3,I	3,I	3,I	3,I	3,I
3, II	TAH VED 4.1 3,II	TAH VED 4.1 3,II	TAH VED 4.2 3,II	TAH VED 4.2 3,II	4.3,I	4.3,II	4.3,II	TAH VED 5.1,I 3,I	TAH VED 5.1,II 3,II	TAH VED 5.1,II 3,II	3,I	3,I	3,II	3,II	8,I	3,II	3,II	3,II
3, III	TAH VED 4.1 3,II	TAH VED 4.1 3,III	TAH VED 4.2 3,II	TAH VED 4.2 3,III	4.3,I	4.3,II	4.3,III	TAH VED 5.1,I 3,I	TAH VED 5.1,II 3,II	TAH VED 5.1,III3,III	6.1,I	6.1,I	6.1,II	3,III[a]	8,I	8,II	3,III	3,III
4.1, II			4.2,II	4.2, III	4.3,I	4.3,II	4.3,III	5.1,I	4.1,II	4.1,III	6.1,I	6.1,I	TAH VED 4.1,II 6.1,II	TAH VED 4.1,II 6.1,II	8,I	TAH VED 4.1,II 8,II	TAH VED 4.1, II 8,II	4.1,II
4.1, III			4.2,II	4.2, III	4.3,I	4.3,II	4.3,III	5.1,I	4.1,II	4.1,III	6.1,I	6.1,I	6.1,II	TAH VED 4.1,III 6.1,III	8,I	8,II	TAH VED 4.1, III 8,III	4.1,III
4.2, II					4.3,I	4.3,II	4.3,II	5.1,I	4.2,II	4.2,II	6.1,I	6.1,I	4.2,II	4.2,II	8,I	4.2,II	4.2,II	4.2,II
4.2, III					4.3,I	4.3,II	4.3,III	5.1,I	5.1,II	4.2, III	6.1,I	6.1,I	6.1,II	4.2, III	8,I	8,II	4.2, III	4.2, III
4.3,I								5.1,I	4.3,I	4.3,I	6.1,I	4.3,I	4.3,I	4.3,I	8,I	4.3,I	4.3,I	4.3,I
4.3, II								5.1,I	4.3,II	4.3,II	6.1,I	4.3,I	4.3,II	4.3, II	8,I	4.3,II	4.3, II	4.3,II
4.3, III								5.1,I	5.1,II	4.3, III	6.1,I	6.1,I	6.1,II	4.3,III	8,I	8,II	4.3,III	4.3,III
5.1,I											5.1,I	5.1,I	5.1,I	5.1,I	5.1,I	5.1,I	5.1,I	5.1,I
5.1, II											6.1,I	5.1,I	5.1,II	5.1,II	8,I	5.1,II	5.1,II	5.1,II
5.1, III											6.1,I	6.1,I	6.1,II	5.1,III	8,I	8,II	5.1,III	5.1,III
6.1,I NAHALE															TAH VED 6.1,I 8,I	6.1,I	6.1,I	6.1,I
6.1,I SEESPID															TAH VED 6.1,I 8,I	6.1,I	6.1,I	6.1,I
6.1, II HINGAM															TAH VED 6.1,I 8,I	6.1,II	6.1,II	6.1,II
6.1, II NAHALE															TAH VED 6.1,I 8,I	TAH VED 6.1,II 8,II	6.1,II	6.1,II
6.1, II SEESPID															8,I	TAH 6.1,II 8,II	6.1,II	6.1,II
6.1, III															8,I	8,II	8, III	6.1,III
8,I																		8,I
8, II																		8,II
8, III																		8, III

TAH – tahked ained ja segud
VED – vedelad ained, segud ja lahused
NAHALE – mürgine nahale
SEESPID – mürgine seespidiselt
HINGAM – sissehingamisel mürgine
[a] *Klass 6.1 pestitsiidide jaoks*

Tagasi sisukorda

12. Tollikorraldus

12.1. Tollikorraldus rahvusvahelises kaubanduses

Tolli rollist kirjutades on oluline valida sihtrühm, kes on lugejad ja millist teavet nad tollikorralduse kohta vajavad. Selle materjali koostaja on eesmärgiks seadnud selgitada baasteadmisi tollist tulevastele logistikasektoris või ettevõtluse ostu-müügilepingutega tegelevatele töötajatele, eeskätt aga ekspedeerijatele, kelle tööülesanded ei sisalda tolliagendi kohustusi. Seega on tekst abimaterjaliks ekspedeerijale tema nõustaja rolli täitmisel ja on otstarbekas kasutada koos Eesti Maksu- ja Tolliameti (EMTA) andmebaasiga tema kodulehel. Siin on põhirõhk pandud halduslikele toimingutele, mis mõjutavad ajakasutust ja kulusid tarneahelas, sh maksustamist. Seega leiavad käsitlemist terminoloogilised ja tolliväärtuse kindlaksmääramise ja arvutamise põhimõtted, tollikorralduse ülesehituse üldised põhimõtted ning kasutatavad tolliprotseduurid. Ettevõtete logistikutele on huvipakkuvad eriprotseduurid, mis on majandusliku mõjuga ja transpordisüsteemides töötavatele inimestele eeskätt transiidikorraldust käsitlevad abinõud.

Tollikorraldus toob kaasa ajakulu tarneahelas ja aeg on transpordiprotsessides (nii veol kui ka ladustamisel) püsikulude tekitaja. Seetõttu peab eesmärgiks olema ajakulude optimeerimine ehk täpsemalt väljendades minimeerimine, $\Delta t_{toll} \rightarrow opt(\min)$.

Ajakulude kokkuhoid on võimalik juhul, kui deklareerija suudab tollile anda kogu vajaliku informatsiooni vaadeldava ostu-müügitehingu kohta, esitades vajalikud dokumendid ja load. Teiseks võimaluseks on tolli töökorralduslikud meetmed, neist olulisim on elektroonne andmevahetus. Töökorralduslike abinõudena on rakendamist väärivad tollilogistikameetodid[305], mis põhinevad järjekordade teooria võimaluste ärakasutamisel tollipraktikas ja teiseks ajakasutamise meetodite rakendamine (*Time compression management*[306]).

Ajakulude kõrval on teine oluline aspekt, millega peame arvestama, tolliformaalsuste rakendamisega kaasnevad kulud, nagu deklareerija tööaja- ja kontorikulud (nt tolliagendi arve), lõivud ning maksud (tollimaks, aktsiis ja käibemaks), mida tollis kasseeritakse. Siinjuures on oluline, et need maksud oleksid õiged ja määratud õigete sisendite alusel ning täpses vastavuses seadustega.

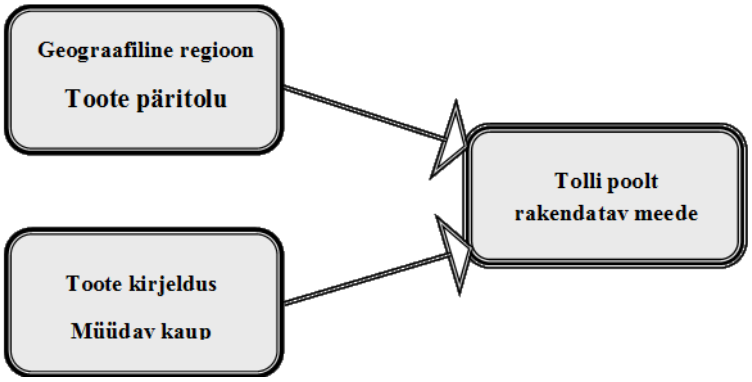
12.2. Tollikorralduse üldised põhimõtted

Tolli roll on asukohariigi halduskorralduslike meetodite rakendamisega oma riigi tootjate ärihuvide kaitsmine. Üldine põhimõte on reeglina impordi puhul jälgida, et omatootjate kaubad jääksid turul konkurentsivõimeliseks ja tagada sellega töövõimelise elanikkonna rakendatus. Ekspordi puhul aga reguleerida väljavedu selliselt, et oleks tagatud ka siseturu vajaduste katmine. Maailma riigid rakendavad erineval tasemel protektsionistlikke meetmeid. Erinevused võivad olla kaubajaotiste või kaubagruppide puhul. Näiteks praeguses Euroopa Liidus on eriliselt kaitstud põllumajandustoodete turg, kus kohati on materjali koostaja arvates tunda „üledimensioneerimist". Maailma tollialase koostöö eestvedajaks on Maailma Tolliorganisatsioon (WCO – *World Customs Organization*[307]) oma 180[308] liikmesriigiga, kes kontrollivad 98% maailma kaubavahetusest. Võrdsete konkurentsitingimuste eest seisab Maailma Kaubandusorganisatsioon (WTO – *World Trade Organization*[309]) 162 liikmesriigiga[310].

Rahvusvahelise kaubanduse reeglid kahe lepingupartneri asukohamaa vahel on nende maadevaheliste lepingute objektiks. Seega sõltub see, milliseid meetmeid rakendatakse,

[305] Д. В. Стаханов, В. Н. Стаханов. Таможенная логистика. Москва, 2000.
[306] Internetist leiab piisavalt teoreetilist ja praktilist materjali selle meetodi rakendamise kohta.
[307] WCO World Customs Organization: http://www.wcoomd.org/en/about-us.aspx
[308] Andmed seisuga detsember 2015.
[309] http://www.wto.org
[310] Andmed seisuga detsember 2015.

konkreetsest ostu-müügiobjektist ehk kaubast ja müüja asukohariigi või regiooni ja ostja asukohariigi vahelistest väliskaubanduslikest kokkulepetest, samas jäädes kahe eespool mainitud rahvusvahelise organisatsiooni kokkulepitu raamidesse.



Joonis 12.1. Tollimeetmete rakendamise kontseptsioon

Eesti ja väljaspool Euroopa Liidu tolliterritooriumi asuvate riikide ja territooriumite vahelisele kaubandusele, sellega tegeleva isiku ja tolli õigustele, kohustustele ning vastutusele kohaldati kuni 2016. aastani EÜ Nõukogu määrust nr 2913/92/EMÜ[311] (lühendina **ÜTS/EMÜ**). Lisaks EÜ Komisjoni määrusega nr 2454/93/EMÜ[312] (lühendina **RM/EMÜ**) kehtestati rakendussätted nõukogu määrusele. Need olid kuni aastani 2016 Euroopa Liidu (ühenduse) tolliterritooriumil kehtivate reeglite alusseadused. Täiendavad muudatused määruses tehti Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. aprilli 2005. a määrusega (EÜ) nr 648/2005[313] ning need muudatused lisati hiljem määrusesse (EÜ) nr 450/2008. Alates 01.05.2016 reguleerib sama **Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) nr 952/2013**[314], millega kehtestatakse uuestisõnastatuna **liidu tolliseadustik** (lühendina **LTS)**. Määruse täiendamiseks väljastas Euroopa Komisjon oma **delegeeritud määruse** (lühend **KDM** – komisjoni delegeeritud määrus, MTA kasutab lühendit DA) **(EL) 2015/2446**[315]. See üleminekumeetmete delegeeritud akt kehtestab reeglid, kuidas toimuvad tolliformaalsused perioodil, kui infosüsteemid ei toeta veel uut õiguskeskkonda, s.o 2016.–2020. a. See tähendab, et teatud uued tolliformaalsused ei rakendu kohe. Nende õigusaktidega seati eesmärgiks luua paberivaba keskkond tolli ja kaubanduse jaoks nii, et see oleks valmis ja kõigis Euroopa Liidu liikmesriikides kasutusele võetud **hiljemalt 31.12.2020**. **Komisjon oma 29.04.2014 rakendusotsusega**[316] kehtestas LTS-tööprogrammi (TP), millega nähakse ette elektrooniliste süsteemide rakendamise kava. Lisaks eespool kirjeldatule määras Euroopa Komisjon oma **rakendusmäärusega (EL) 2015/24**47[317] (lühend **KRM** – komisjoni rakendusmäärus, MTA kasutab lühendit RA) alusaktide rakendamise korra.

[311] EÜ Nõukogu määrust 2913/92/EMÜ: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1992R2913:20070101:ET:PDF
[312] Komisjoni määrus (EMÜ) nr 2454/93: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:31993R2454&rid=1
[313] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 648/2005, 13. aprill 2005, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005R0648&rid=1
[314] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:269:0001:0101:ET:PDF
[315] Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2015/2446, 28. juuli 2015, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 952/2013 seoses liidu tolliseadustiku teatavaid sätteid täpsustavate üksikasjalike eeskirjadega: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2015_343_R_0001&from=ET
[316] Komisjoni rakendusotsus , 29. aprill 2014, millega kehtestatakse liidu tolliseadustikku käsitlev tööprogramm (2014/255/EL). Euroopa Liidu Teataja 29.12.2015: http://eur-lex.europa.eu/legal content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014D0255&rid=1
[317] Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2015/2447, 24. november 2015, millega nähakse ette Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013, (millega kehtestatakse liidu tolliseadustik) teatavate sätete üksikasjalikud rakenduseeskirjad: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2015_343_R_0002&from=ET

Nende õigusaktidega tutvumisel tuleb arvestada asjaoluga, et neid tuleb käsitleda ühtse seadusandliku keskkonnana ja ka käsitleda koos. Lähtuda tuleb seadusandja järgmistest soovitustest:

- üldpõhimõtted on reguleeritud LTSiga;
- kõikide õigusaktide jaotumine alajaotusteks on sarnase struktuuriga (jaotis – peatükk – jagu);
- üldpõhimõtteid täiendavad sätted on reguleeritud delegeeritud aktiga (nt tollideklaratsiooni andmenõuded, lahtrite selgitused);
- protseduurilised eeskirjad on reguleeritud rakendusaktiga (nt tollideklaratsiooni esitamise menetluseeskirjad);
- kõiki tolliprotseduure puudutavad horisontaalsed teemad on üldjuhul reguleeritud õigusaktide üldosas (nt lubade väljastamist puudutav, tagatised, tollivõlg);
- üleminekuperioodil kehtivad sätted on fikseeritud LTSi KDMis, LTSi KRMis ja täiendavas üleminekumeetmeid puudutavas DPs.

Olulisemad muudatused võrreldes eelnevate määrustega on:

- kõikide tollitoimingute ümbersuunamine elektroonilisse keskkonda ja ühtsete andmenõuete kehtestamine tollidokumentidele;
- üleeuroopalise tolliotsuste süsteemi loomine (ühtsed nõuded lubadele, taotlustele ja nende üleeuroopaline kasutus);
- tollitoimingute ühtlustamine kogu Euroopa Liidu territooriumil (nt tagatised, tolliprotseduurid, sh eriprotseduurid, lihtsustused jne), eesmärgiga tagada ettevõtjate võrdne kohtlemise kõikides liikmesriikides;
- tollitoimingute lihtsustamine lähtuvalt Kyoto konventsiooniga[318] ELi võetud kohustustest[319] (keskne tollivormistus, enesehindamine, arvestuskanne, transiidilihtsustused jne).

12.3. Tollinduse terminid

Terminid ehk mõisted kirjeldatakse loendina autori valikul. Terminid, mille selgitamine nõuab pikemat teksti, on esitatud eraldi alapunktidena.

Liidu isik:

- füüsilise isiku puhul isik, kelle alaline ja peamine elukoht on Euroopa Liidus;
- juriidilise isiku või isikute ühenduse puhul isik, kelle registrijärgne asukoht, peakontor või püsiv tegevuskoht asub Euroopa Liidus.

Deklarant – isik, kes esitab tollideklaratsiooni enda nimel, või isik, kelle nimel tollideklaratsioon esitatakse.

Tollideklaratsioon – toiming, millega isik avaldab ettenähtud vormis ja korras soovi suunata kaup teatavale tolliprotseduurile.

Tolliprotseduuri pidaja – isik, kelle eest tollideklaratsioon esitati, või isik, kellele on antud üle eespool mainitud isiku õigused ja kohustused seoses tolliprotseduuriga.

Liidu kaup:

- täielikult liidu tolliterritooriumil saadud või toodetud kaup, mis ei sisalda imporditud kaupa riikidest või territooriumidelt, mis ei moodusta liidu tolliterritooriumi osa. Sellisest kaubast, millele on kohaldatud peatamismenetlust, nt seestöötlemise tulemusel saadud kaubal, ei ole liidu kauba staatust;

[318] *International Convention on the simplification and harmonization of customs procedures.* Rahvusvaheline tolliprotseduuride lihtsustamise ja kooskõlastamise konventsioon.
[319] *PROTOCOL OF AMENDMENT TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON THE SIMPLIFICATION AND HARMONIZATION OF CUSTOMS PROCEDURES OF 18 MAY 1973* (Brussels, 26 June 1999): http://www.ifrc.org/Docs/idrl/I273EN.pdf

- vabasse ringlusse lubatud kaup, mis on imporditud riikidest või territooriumitelt, mis ei moodusta liidu tolliterritooriumi osa.

Liiduväline kaup – eespool kirjeldatus nimetamata kaup:

- kaubad kaotavad oma liidu tollistaatuse, kui need liidu tolliterritooriumilt tegelikult välja viiakse.

12.3.1. Tolliväärtus

Tolliväärtuse määramise reeglistik lähtub Maailma Kaubandusorganisatsiooni (WTO) liikmete vahel sõlmitud tolli- ja kaubanduskokkuleppele (*General Agreement on Tariffs and Trade*[320] – GATT[321]) ja selle rakenduslepingus (*Agreement in Implementation of Article VII of the General Agreement of Tariffs and Trade*[322]) esitatud tolliväärtuse määramise põhimõtetele. Eesti ratifitseeris viimase lepingu 1999. a[323]. Praegu lähtume Euroopa Liidu seadusandlikest aktidest, mis Eesti on üle võtnud (harmoniseerinud). Euroopa Liidu tolliseadustik (LTS) määrab tolliväärtuse määramise reeglid määruse artiklites 69–76[324].

Tolliväärtus on imporditava kauba väärtus, mille alusel määratakse deklareeritavale kaubale **väärtuse järgi arvestatavad maksud**. **Kauba esmane tolliväärtus on tehinguväärtus, st ekspordiks** liidu tolliterritooriumile müüdud **kauba eest tegelikult makstud või makstav hind**, mida ostja maksis või maksab müüjale. Tegelikult makstud või makstavale hinnale lisatakse kauba importimisel ostja kulutused, mis kuuluvad tolliväärtusesse. Näiteks kauba väärtusele lisatakse välised ekspedeerimiskulud, samuti vaheladustamise ja veokulud sihtkohta ning tegelikud veosekindlustuse kulud[325]. Vedu arvutatakse tolliväärtuse hulka kuni sinnani, kui saadetis saabub esimest korda liidu territooriumile. Müüja ja ostja vahel kokkulepitud ja kaubaarvel märgitud **tarneklauslist sõltub, kas veokulud sihtkohta sisalduvad müügihinnas** või tuleb need hinnale lisada. Vaata tabelit 12.1 – tolliväärtuse arvutamise põhimõtted lähtuvalt kommertslepingu tarneklausli(te)st. Kui kauba veokulud ei sisaldu kauba hinnas, kuuluvad need tolliväärtusesse, sõltumata sellest, kas need kulutused kannab ostja või kolmas isik. Seega **importkauba tolliväärtusena on kasutusel CIP- või CIF-väärtus**. Tolliväärtuse deklareerib deklarant, st kauba omanik või tema volitatud isik. Samuti peab olema võimalik veodokumendi esitamine, kus tõendatakse ELi esimene saabumiskoht.

Veokulude osaks on lisaks otsestele veokuludele veel:

- vedaja arvestatavad ja transpordiarvel märgitud hinnalisandid, nagu kütuse lisatasud, saastetasud; kanalite läbimise, valuutariskide, ülekaalu ja muud lisatasud;
- transiitveo ja transiitveoga seotud kulutused, nagu dokumentide vormistamine jne;
- tasud transpordikonteinerite ja vagunite kasutamise eest, tasud terminalides ja konteinerdepoodes ladustamise eest jne;
- multimodaalse veo või mitme veovahendi kasutamisel kaupade peale- ja mahalaadimise kulud.

Tabel 12.1. Incoterms 2010 – klauslite järgi arvutatav tolliväärtus (näide)

Jrk	Tarneklausel	Hind sisaldab	Tuleb lisada (+) või vähendada (–)
1.	EXV Tarnitud tehasest, laost	Tavalise pakendamise kulud vedamiseks (juhul, kui veoliik ja viis teada).	+ eksportpakend + laadimine + ekspordi tollivormistamise kulud

[320] http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gatt.pdf
[321] http://www.wto.org/english/tratop_e/gatt_e/gatt_e.htm
[322] https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/analytic_index_e/cusval_e.htm
[323] GATT 1994, VII artikli rakendamise leping RT II 1999, 22, 123: https://www.riigiteataja.ee/akt/79292
[324] EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 952/2013, 9. oktoober 2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:269:0001:0101:ET:PDF
[325] http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tollivaartus

Jrk	Tarneklausel	Hind sisaldab	Tuleb lisada (+) või vähendada (–)
			+ ekspordilõivud ja -maksud + vedu ELi + veosekindlustus
2.	FCA *Free Carrier* Franko vedaja	• pakendamine • tarnimine vedajaga kokkulepitud kohta või üleandmine vedajale (laadimine) • ekspordi tollimine • ekspordilõivud ja -maksud	+ võimalik vaheladustamine + vedu impordiriiki (EL) + kindlustus
3.	FAS *Free Alongshide Ship* Franko laeva kõrval	• pakendamine • ekspordi tollimine • ekspordilõivud ja -maksud • tarne laeva kõrvale lastimissadamas	+ laadimine + vedu impordisadamasse + kindlustus
4.	FOB *Free On Board* Franko laeva pardal	• pakendamine • pealelaadimine laeva ehk ekspordi tollimine • ekspordilõivud ja maksud	+ vedu impordisadamasse + kindlustus
5.	CFR *Cost and Freight* Hind ja prahiraha	• pakendamine • pealelaadimine • ekspordi tollimine • ekspordilõivud ja -maksud • vedu impordipunkti • impordikohal mahalaadimine juhul, kui see sisaldub veokuludes[326]	+ veose kindlustus
6.	CIF *Cost, Insurance and Freight* Hind, kindlustus ja prahiraha	• pakendamine • pealelaadimine • ekspordi tollimine • ekspordilõivud ja -maksud • vedu impordikohta • mahalaadimine impordikohal juhul, kui see sisaldub veokuludes • miinimumkindlustus (klausel C)	
7.	CPT *Carriage Paid To* Vedu makstud kuni	• pakendamine • pealelaadimine transpordivahendisse • ekspordi tollivormistamine • ekspordilõivud ja -maksud • vedu impordiriiki	+ veosekindlustus

[326] Tavaliselt maismaatranspordi puhul mahalaadimise kulud ei kuulu hinna sisse. Käsitlemise korral saab neid hinda lülitada mere- ja õhuvedude korral, samuti multimodaalsete transpordiahelate korral. Nimetatu kehtib ka järgnevate tarneklauslite korral. Mahalaadimise kulud lülitatakse hinda juhul, kui on tegemist veoga kuni sihtriigi terminalini või LCL-saadetiste korral.

Jrk	Tarneklausel	Hind sisaldab	Tuleb lisada (+) või vähendada (–)
		• mahalaadimine impordikohal juhul, kui see sisaldub veokuludes	
8.	CIP *Carriage Paid To* Vedu ja kindlustus tasutud kuni	• pakendamine • pealelaadimine transpordivahendisse • ekspordi tollivormistamine • ekspordilõivud ja -maksud • vedu impordiriiki • mahalaadimine impordikohal juhul, kui see sisaldub veokuludes • miinimumkindlustus (klausel C)	
9.	DAT *Delivered at Terminal* Toodud terminali	• pakendamine • laadimine transpordivahendisse • vaheladustamise ja vahelaadimiste kulud • ekspordi tollimine • ekspordilõivud ja -maksud • vedu sihtkoha terminali	–/–võimalusel kodumaine vedu ja terminali kulud + veosekindlustus
10.	DAP *Delivered at Place* Toodud kohale	• pakendamine • laadimine transpordivahendisse • vaheladustamise ja vahelaadimiste kulud • ekspordi tollimine • ekspordilõivud ja -maksud • vedu sihtkohta	–/–võimalusel kodumaine jaotusvedu ja terminali kulud + veosekindlustus
11.	DDP *Delivered Duty Paid* Tarnitud toll tasutud	• pakendamine • laadimine transpordivahendisse • vaheladustamise ja vahelaadimiste kulud • ekspordi tollimine • ekspordilõivud ja -maksud • vedu sihtkohta • impordi tollimine • kõik sisseveoga liituvad maksud	–/– võimalik kodumaine vedu –/– impordi tollimise kulud –/– sisseveoga liituvad maksud + veosekindlustus

Kauba importimisel tehtud kulutusi tolli- ja käibemaksu näol või muid riiklikke lõive ei lisata makstavale hinnale, kuna nad ei kuulu tolliväärtusesse. Juhul, kui tolliväärtust ei ole võimalik määrata tehinguväärtuse meetodil, määratakse see lähtuvalt tolliseadustikule. Eespool kirjeldatud viisil arvutatud tolliväärtus on õiguspärane Euroopa Parlamendi ja Nõukogu Määruse (EL) nr 952/2013 artiklite 70 ja 71 kohaselt juhul, kui:

1) ostjal ei ole kauba käsutamisel või kasutamisel muid piiranguid peale nende piirangute, mis:

- on liidu piires ette nähtud õigusaktidega või millest kinnipidamist nõuab riigiasutus;
- piiritlevad geograafilist ala, kus kaupa võib edasi müüa;
- ei mõjuta oluliselt kauba väärtust;

2) kauba müük ega hind ei sõltu mis tahes tingimusest ega lepingutasust, mille suurust kauba väärtuse määramisel ei ole võimalik määrata;
3) ostja poolt kauba hilisemast edasimüügist, käsutamisest või kasutamisest saadud tulud ei laeku osaliseltki otseselt või kaudselt müüjale, v.a juhul, kui hinda on võimalik sobivalt korrigeerida;
4) **ostja ja müüja ei ole teineteisega seotud** või kui ostja ja müüja on seotud, siis on tehinguväärtus tolliväärtusena aktsepteeritav eritingimustel:
   - eeltoodu kohaldamisel tehinguväärtuse aktsepteeritavust kindlaks määrates ei ole asjaolu, et ostja ja müüja on teineteisega seotud, iseenesest piisav põhjus tehinguväärtuse aktsepteerimata jätmiseks;
   - vajadusel uuritakse müügiga seotud asjaolusid ja tehinguväärtus aktsepteeritakse, **kui ostja ja müüja seotus ei ole mõjutanud hinda**;
   - kui tollil on deklarandi antud või mõnel muul viisil saadud teabe põhjal alust arvata, et ostja ja müüja seotus on avaldanud mõju kauba hinnale, peab toll esitama oma väited deklarandile, kellele antakse vastuväidete esitamiseks piisav võimalus;
5) seotud isikute vahelise müügitehingu korral aktsepteeritakse tehinguväärtus ja kauba väärtus määratakse vastavalt eeltoodule, kui deklarant tõendab, et see väärtus on väga lähedane ühele samal ajal või ligikaudu samal ajal määratud järgmistest väärtustest:
   - tehinguväärtusele ühendusse eksporditud identsete või sarnaste kaupade müügil ostja ja müüja vahel, kes ei ole ühelgi juhul seotud;
6) juhul, kui tehinguväärtust ei ole võimalik tolliväärtuse määramisel aluseks võtta, siis määratakse see:
   - **identse kauba tehinguväärtus**, mis on ühendusse eksportimiseks müüdud ja eksporditud samal ajal või ligikaudu samal ajal kui see kaup, mille väärtust määratakse;
   - **sarnase kauba tehinguväärtus**, mis on ühendusse eksportimiseks müüdud ja eksporditud samal ajal või ligikaudu samal ajal, kui see kaup, mille väärtust määratakse;
   - **väärtus, mis põhineb ühikuhinnal**, millega imporditud kaupa või identset või sarnast imporditud kaupa on müüdud liidu piires kõige suuremas üldkoguses isikule, kes ei ole müüjaga seotud;
   - **arvutatud väärtus**, mis koosneb järgmistest elementidest:
     - imporditud kauba tootmisel kasutatud materjalide ning kauba tootmise ja muu töötlemise kulud või väärtus;
     - kasum ja üldkulud summa ulatuses, mis tavaliselt kujuneb ekspordiriigi tootjate poolt ühendusse eksportimiseks toodetud ning hinnatava kaubaga samasse klassi või liiki kuuluva kauba müügil.

Nüansside ja eritingimuste osas on Euroopa Komisjon andnud välja dokumentide kogumi TAXUD/800/2002-ET Ajakohastatud versioon Brüssel, jaanuar 2007 Tolliväärtust käsitlevate tekstide kogumik. Euroopa Komisjon. Maksunduse ja Tolliliidu Peadirektoraat. Tollipoliitika. Tollialased õigusaktid[327] 121 leheküljel, kust peaks saama vastused kõigis tolliväärtust käsitlevates küsimustes.

Juhul, kui tegemist on eespool punktis 4 kirjeldatud asjaoluga või kui kauba vabasse ringlusse deklareerimisel on kaubanimetuse väärtus tollideklaratsioonil 20 000 eurot ja rohkem (kuni 01.05.2016 10 000 eurot), on deklarandil kohustus täita tolliväärtuse deklaratsioon. Sama kehtib juhtudel, kui toll nõuab tolliväärtuse deklaratsiooni täitmist deklareeritava kaubaga seotud tehingu asjaolude täpsustamiseks. Tolliväärtuse deklaratsiooni võib koostada reeglina ainult liidus asuv isik ehk edaspidi deklarant, kelle käsutuses on deklaratsiooni täitmiseks vajalik teave ja kes vastutab:

[327] http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_duties/declared_goods/european/compendium_2007_et.pdf

- tolliväärtuse deklaratsioonis esitatud andmete õigsuse ja täpsuse eest;
- kõnealuste andmete kinnituseks olevate lisadokumentide autentsuse eest;
- kauba tolliväärtuse määramiseks vajaliku täiendava teabe või dokumendi esitamise eest.

Tolliväärtuse deklaratsioon[328] esitatakse vormil D.V.1[329, 330].

Valuutade konverteerimiskursina tolliväärtuse kindlaksmääramisel kasutab tolliamet igal kuul avaldatavat ja tollimaksu määramisel kasutatavat valuutade vahetuskurssidele vastavat konverteerimiskurssi.

Tolliväärtus on väga oluline termin ja selle sisu tundmine on oluline tolliga suhtlemisel. Tolliväärtus määrab üldjuhul ära väliskaubandustehingute õnnestumise ja kasumlikkuse. Suure osa (et mitte öelda valdava osa) kaupade korral on tolliväärtus aluseks tollimaksustamisel. Seetõttu on käesolevas õpikus sellele ka suuremat tähelepanu pööratud.

12.3.2. Tollijärelevalve ja tollikontroll

Tollijärelevalve on tolli rakendatavad meetmed, mille eesmärk on tagada tollieeskirjade ja vajadusel tollijärelevalve all oleva kauba suhtes kohaldatavate normide jälgimine.

Tollikontrolli all mõistetakse tolli tegevusi, nagu:
- kauba läbivaatamine;
- dokumentide olemasolu ja autentsuse kontroll;
- ettevõtjate raamatupidamis- ja muude dokumentide läbivaatamine;
- transpordivahendite läbivaatamine;
- pagasi ja muu isikuga kaasas liikuva või tema juures oleva kauba läbivaatamine;
- ametlikud järelepärimised ja muud samalaadsed toimingud, mille eesmärk on tagada tollieeskirjade täitmine;
- tollijärelevalve all oleva kauba suhtes kohaldatavate muude normide täitmine.

Praktikas on levinum dokumentide olemasolu ja autentsuse kontroll. Kaupade füüsiline läbivaatamine on pisteline ning lähtutakse eksportööride ja importööride seaduskuulekusest, samas peab valikulisus tagama piisava kontrolli väliskaubanduslike tehingute üle.

12.3.3. Tolliagentuur ja tolliagent

Määruse nr 952/2013, 2. peatüki 2. jagu „**Esindamine tolliga suhtlemisel**" artikli 18 kohaselt võib iga isik määrata tolliga suhtlemiseks oma esindaja, kes teeb tollieeskirjades ettenähtud toiminguid ja täidab tollieeskirjades ettenähtud formaalsusi.

Selline esindamine võib olla:
- otsene – esindaja tegutseb teise isiku nimel ja tema eest;
- kaudne – esindaja tegutseb enda nimel, aga teise isiku eest.

Iga liikmesriik võib piiritleda õiguse esitada tollideklaratsioone:
- otsese esindamisena või
- kaudse esindamisena selliselt, et esindaja peab olema tolliagent, kes tegutseb selle riigi territooriumil.

12.3.3.1. Otsene esindamine

Otsese esinduse[331] korral vastutab tollideklaratsioonis esitatud andmete ja maksusumma tasumise eest ainult deklarant ehk kauba saaja. Tolliagent on üksnes abijõud deklareerimisel tolliprotseduurile. Otsese esindamise korral peab kauba saaja andma tagatise võimaliku tollivõla (vt

[328] http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tollivaartus
[329] http://www.emta.ee/sites/default/files/ariklient/toll-kaubavahetus/tollivormid/tollivaartus/d.v.1.pdf
[330] http://www.emta.ee/sites/default/files/ariklient/toll-kaubavahetus/tollivormid/tollivaartus/lisaleht_d.v.1_bis.pdf
[331] Otsene ja kaudne esindamine: http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tolliagentuurid

järgnev punkt 12.3.4) ulatuses ehk tavaliselt peab tollivõlga kattev summa olema ettemaksukontol. Erandina võib toll lubada otsese esindamise korral kasutada makseviisi „esindaja maksab", kuid ka sellisel juhul peab vajalik summa olema ettemaksukontol.

12.3.3.2. Kaudne esindamine

Kaudse esindamise korral deklareeritakse nii kaubasaaja kui ka deklarandi andmed ja seetõttu on kauba impordil tekkinud tollivõla korral võlgnikuks nii deklarant kui ka isik, kelle eest tollideklaratsioon esitatakse. Viimasel juhul on tolli seisukohalt kaasnev finantsrisk kõrgem ja seetõttu on kaudse esindamisega seotu rangelt reguleeritud järgmiselt.

- Kaudse esindamise õigus on ainult Maksu- ja Tolliameti tegevusloaga tolliagentuuril.
- Tolliagentuuril peab olema piisav ja kehtiv tagatis tollivõlast tuleneva maksusumma tasumiseks.
- Tolliagentuur peab omama tolliagendi tunnistusega töötajaid, et ta saaks oma nimel teiste isikute eest tollideklaratsioone esitada. E-maksuametis/-tollis peab tolliagentuuri seaduslik esindaja (esindusõigusega juhatuse liige) taotlema oma töötajale (tolliagendile) tollideklaratsioonide esitamisõiguse ehk volitab töötajat vormistama tollideklaratsioone e-maksuametis/-tollis tolliagentuuri nimel. Tolliagentuuris töötav tolliagent peab omama piisava kvalifikatsiooni ja läbima vastava koolituse, kus nõutavad kompetentsid on kirjeldatud tolli poolt (Eestis Maksu- ja Tolliameti poolt). Kaudse esindamise korral on tollideklaratsiooni vormistaja reeglina parimate tollialaste teadmistega.

12.3.4. Tollivõlg

Tollivõlg on isiku (deklarandi) kohustus tasuda imporditollimaksu (tollivõlg impordil) või eksporditollimaksu (tollivõlg ekspordil) summa, mis kehtivate ELi õigusaktide alusel tuleb konkreetsetelt kaupadelt tasuda.

Tollivõlg tekib tollideklaratsiooni aktsepteerimise tulemusel, selle kohest tasumist ei rakendata üksnes ajutise impordi protseduuri ja teatavate eriprotseduuride ehk majanduslike mõjudega tolliprotseduuride korral (peatamismenetlus).

12.3.5. Tollimaks

Eristatakse impordi- ja eksporditollimakse.

Imporditollimaks on tollimaks ja samamõjuline maks, mis tuleb tasuda seoses kauba impordiga; impordimaks, mis on kehtestatud ühise põllumajanduspoliitika raames või teatavate põllumajandustoodete töötlemisel saadud kauba suhtes kohaldatava erikorra alusel.

Eksporditollimaks on tollimaks ja samamõjuline maks, mis tuleb tasuda seoses kauba ekspordiga; ekspordimaks, mis on kehtestatud ühise põllumajanduspoliitika raames või teatavate põllumajandustoodete töötlemisel saadud kauba suhtes kohaldatava erikorra alusel.

12.3.6. Luba

Eriprotseduuride pidajad ja tollikontrolli all olevate kaupadega eriprotseduure planeerivad isikud peavad taotlema tollilt loa nendeks tegevusteks. 1993. a Ühenduse Tolliseadustiku (**ÜTS**) kohaselt väljastati taotluse alusel 32 loatüüpi. 2016. a kehtima hakkava LTSi kohaselt väheneb eritüübiliste lubade arv eeldatavalt 25ni.

12.3.7. Tagatis

Eriprotseduuride loa taotlemisel on vaja tollile anda tagatis. Tagatise suurus sõltub eriprotseduuri pidaja valduses oleva liiduvälisele kaubale (tollikontrolli all olevale kaubale) rakendatavatest tolli- ja muudest maksudest juhul, kui nad lähevad vabasse ringlusesse seaduses mitteaktsepteeritud viisil. Tagatis saab olla kas täielik ehk 100% või vähendatud määras 50% või 30% tekkida võivast tollivõlast. Teatud kaubagruppidele võidakse anda ka täielik vabastus. Tagatise suuruse arvutamise näide on alapunktis **ühistransiidi printsipaal** ja tabelis 12.3. Tavaliselt antakse tagatis panga garantiikirjaga.

12.3.7.1. Üldtagatis

Tagatis, mis annab võimaluse tegutseda kõigi tolliprotseduuridega, sh ka eriprotseduuridega. Ka üldtagatise korral on võimalik vähendatud määral tagatist taotleda. Kui tegemist on suurenenud pettuseohuga, võib toll üldtagatise kohaldamisest ajutiselt keelduda.

12.3.8. Keskne tollivormistus

Alates 01.05.2016 on uue LTSi artikli 179 alusel võimalik keskse tollivormistuse luba taotleda tollialaseid lihtsustusi kasutaval **volitatud ettevõtjal** (AEO). Keskse tollivormistuse luba on vajalik siis, kui soovitakse esitada tollideklaratsioon oma registreeritud asukoha eest vastutavale tolliasutusele selle **kauba kohta, mis esitatakse teises liikmesriigis asuvale tolliasutusele**. Luba ei saa taotleda tollideklaratsiooniga. Taotluse menetlemine ja teiste liikmesriikide tolliasutustega konsulteerimine võib võtta aega kuni 90 päeva, mida vajadusel võib pikendada 30 päeva võrra. KDMi artiklid 149 ja 150 sätestavad keskse tollivormistuse loa andmise tingimused. Keskse tollivormistuse taotlused peavad olema seotud ühega järgmistest tolliprotseduuridest:

- vabasse ringlusse lubamine;
- tolliladustamine;
- ajutine import;
- lõppkasutus;
- seestöötlemine;
- välistöötlemine;
- eksport;
- re-eksport.

12.4. Euroopa Liidu tollitariifistik TARIC

TARICu ülesandeks on moodustada liidu tariifistikust ja kaubanduslikest õigusaktidest kodeeritud kogum. Seda rakendatakse keskse andmebaasi abil, mida haldab maksukorralduse ja tolliliidu peadirektoraat. TARICu õiguslikuks aluseks on Nõukogu määrus (EMÜ) nr 2658/87, 23. juuli 1987, tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta, mida on pidevalt muudetud ja ajakohastatud. Olulisim muutus viidi sisse Nõukogu määrusega (EÜ) nr 254/2000 31. jaanuar 2000[332].

TARICu andmebaasi korrastavad TARICu haldajad iga päev. Nad analüüsivad avaldatud või peatselt avaldatavaid õigusakte ja teisendavad need TARICu tähistustesse, et andmehõiveteenistus saaks andmed TARICu andmebaasi sisestada. Seda transleerimisprotsessi nimetatakse TARICusse integreerimiseks. Õigusaktid tuleb integreerida hiljemalt siis, kui nad on Euroopa Liidu Teatajas avaldatud. Neid võib integreerida enne avaldamist, siis kui nad on alles eelnõud.

Ajakohased muudatused saadetakse seejärel iga päev riikide tolliadministratsioonidele.

TARICu haldajad vastutavad TARICu andmebaasi ajakohastamise ja hooldamise eest. Kui riikide tolliadministratsioonidele saadetakse vigased TARICu andmed, palutakse liikmesriikidel teatada veast komisjonile, nii saab selle ära parandada. Riikide tolliadministratsioonid ei peaks ise neile tulnud viga parandama, kuna see võib tekitada vastuolu teiste riikide tolliadministratsioonide rakendustega.

TARICu sisu tehakse kättesaadavaks üldsusele, eraettevõtjale, kaubandusföderatsioonidele ja liitudele**;** kolmandate riikide administratsioonidele ja kõigile asjast huvitatuile, kas:

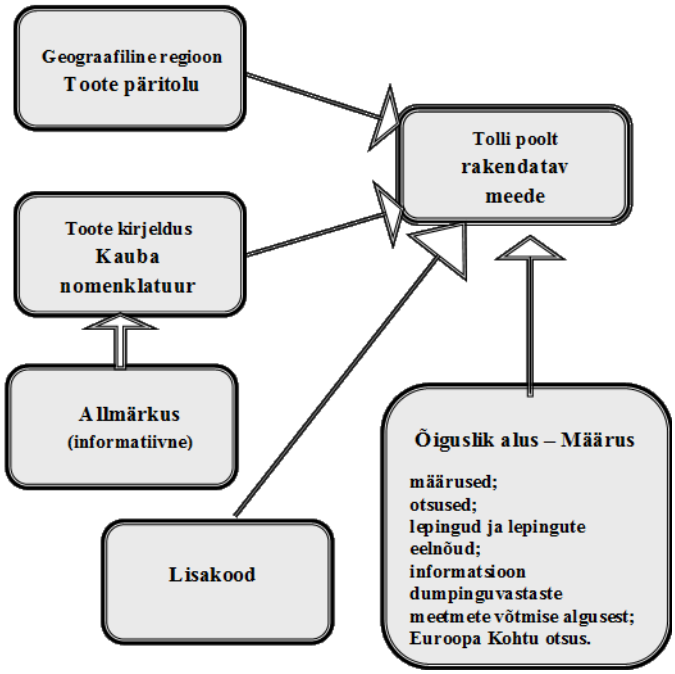
- igaaastase avaldamisega Euroopa Liidu Teataja C-seerias või
- igapäevaselt TARICu ajakohastamise tulemused elektroonselt.[333]

[332] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1987R2658:20000101:ET:PDF
[333] http://europa.eu/legislation_summaries/customs/l11003_et.htm

TARIC on üles ehitatud samadel põhimõtetel, millel põhineb maailmas üldlevinud printsiip tollikorralduse rakendamisel. Need põhimõtted on kaupade kirjeldamine kaupade kodeerimise abil kaubanomenklatuuri koodi abil. Vajadusel täpsustatakse kodeerimist eraldiseisva lisakoodide nomenklatuuri kaudu. Nomenklatuuri paremaks kasutamiseks lisatakse vajadusel allmärkus.

- Allmärkused on info teatavakstegemiseks kasutatav selgitus, mis on vajalik ettevõtjale või importijale lugemiseks, mitte aga kasutamiseks arvutitöötluses.
- Neid võib kasutada visualiseerimiseks mittesobivate andmete alternatiivse esitusviisina või lisainfo andmiseks, mida mujalt ei saa.
- Allmärkused võivad olla seotud kaupade nomenklatuuri, eksporditoetuste nomenklatuuri, lisakoodide, meetmete ja meursingu tabelitega[334].

Teine komponent on geograafiline mõõde. Nende baasil koostatakse õigusakt, mis määrab konkreetsele kaubanomenklatuurile vaadeldavalt territooriumilt (territooriumile) rakendatavad meetmed. Nüüd vaatame täpsemalt üksikuid komponente.



Joonis 12.2. TARICu väljaarendamise kontseptsioon ja komponendid

12.4.1. Kaupade kodeerimine

Euroopa Liit on kehtestanud oma väliskaubanduslike tehingute jaoks koondnomenklatuuri, mis hõlmab:

- harmoniseeritud süsteemi nomenklatuuri;
- sellesse nomenklatuuri lisatud liidu alajaotisi, mida nimetatakse „koondnomenklatuuri alamrubriikideks" juhul, kui on kindlaks määratud vastav tollimaksumäär;
- eelsätteid, jaotuste ja rühmade täiendavaid märkusi ning joonealuseid märkusi, mis on seotud koondnomenklatuuri alamrubriikidega.

Igal koondnomenklatuuri alamrubriigil on kaheksakohaline numbriline kood:

- esimesed kuus numbrit on harmoniseeritud süsteemi nomenklatuuri rubriikide ja alamrubriikidega seotud numbrilised koodid;
- seitsmes ja kaheksas number tähistavad koondnomenklatuuri alamrubriike.

Kui harmoniseeritud süsteemi rubriigile või alamrubriigile ei ole lisatud liidu alajaotisi, on seitsmendaks ja kaheksandaks numbriks „00".

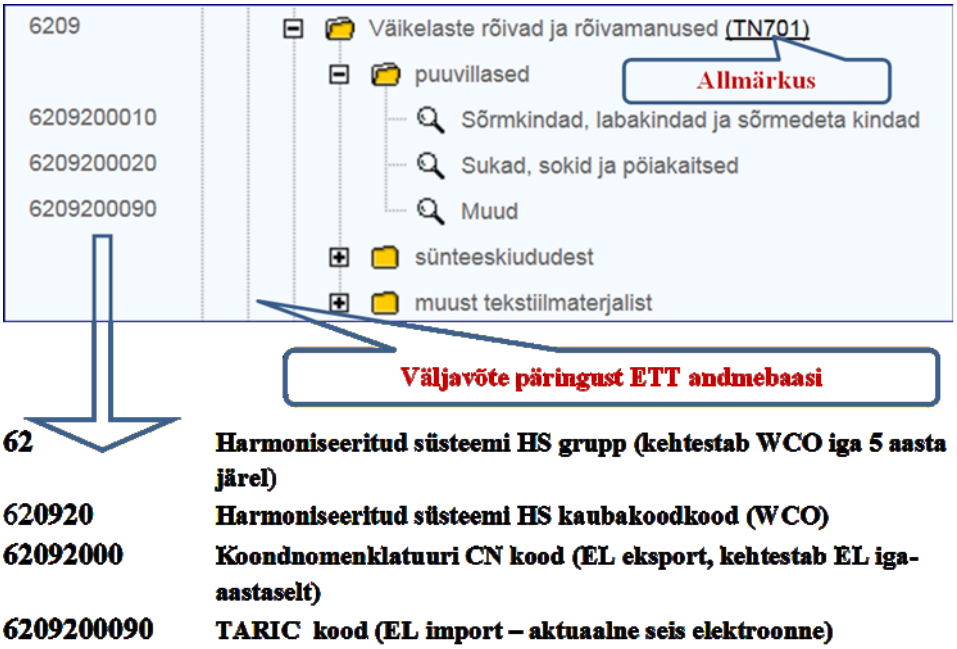
[334] Piimarasva, piimavalgu ja saharoosi/glükoosi seosetabel: http://www.emta.ee/index.php?op=&query=Meursing

TARICu alamrubriike tähistatakse üheksanda ja kümnenda numbriga, mis koos koondnomenklatuuri numbriliste koodidega moodustavad TARICu numbrilised koodid. Liidu alajaotise puudumisel on üheksandaks ja kümnendaks numbriks „00”.

Erandlikult võib kasutada neljakohalist TARICu lisakoodi nende liidu erimeetmete rakendamiseks, millele ei ole kas üldse või täies ulatuses antud üheksa- või kümnekohalist koodi.

TARICu koode ja lisakoode kohaldatakse vastavate alamrubriikidega hõlmatud kaupade impordi ja vajadusel ka ekspordi suhtes.

Näiteks
Kauba kirjeldus (jaanuar 2016): Väikelaste rõivad ja rõivamanused.



Joonis 12.3. Kaupade kodeerimine

12.4.1.1. Lisakoodid

- TARIC-koode saab täpsemaks muuta lisakoodidega. Lisakoodid ei ole kaubakoodide osa, vaid täiendavad neid.
- Lisakoodid moodustavad eraldi nomenklatuuri, nad eksisteerivad omaette ja neil on eraldi kirjeldus.
- Lisakoode kasutatakse peamiselt siis, kui kaupade nomenklatuuri on vaja täpsemaks muuta, kuid kaubakoodide liigendamine on ebapraktiline. Seetõttu täiendatakse kaupade nomenklatuuri koode veel lisakoodi(de)ga.
- Lisakoodi pikkuseks on neli numbrit ja/või täht. Esimene number või täht näitab koodi laadi (nt „A” on dumpinguvastane).
- Ühele kaubakoodile võib lisada kuni kolm lisakoodi (neist üks rahvuslike meetmete lisakood).

12.4.2. Geograafiline piirkond

Selle mõiste all käsitletakse tavaliselt kauba päritoluriiki, mõnikord ka lähte- või sihtriiki ehk täpsemalt järgmist.

1. Geograafiliseks piirkonnaks võib olla riik, riikide rühm või regioon, näiteks Hiina RV, Hongkong jne.
2. Riiki või regiooni kasutatakse impordi puhul päritoluriigi (lähteriigi) või ekspordi puhul sihtriigi tähistamiseks.
3. Riikide rühma kasutatakse riikide või regioonide rühmitamiseks ühesuguse tariifse või kaubanduslike meetmete rakendamise järgi.

Näiteks

- **EFTA** – Euroopa Vabamajanduspiirkond (*European Free Trade Association*) EFTA liikmed on Norra, Šveits, Island ja Liechtenstein. Kolme EFTA riigiga – Norra, Liechtensteini ja Islandiga on majandussuhted reguleeritud Euroopa Majanduspiirkonna raames, Šveitsiga on reguleeritud eraldi ELi ja Šveitsi kahepoolsete lepingute kaudu.
- **GSP** – *Generalised Scheme of Preferences* on üldiste soodustuste süsteemiga hõlmatud riikide rühm. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusega (EL) nr 978/2012[335, 336] kehtestati uus soodustuste kava, mis kehtib kuni aasta 2023 lõpuni. Määruses sätestati järgmised kavakohased tariifsed soodustused (kolm põhimõtet), nagu (1) **üldine kord**, (2) **säästvat arengut ja head valitsemistava stimuleeriv erikord (GSP+)** ning (3) **vähim arenenud riikide suhtes kohaldatav erikord** (viimane ei laiene relvakaubandusele). Nende põhimõtete alusel antavad soodustused jõustuvad 2014. a alguses. Uue kavaga antakse soodustust nendele riikidele, mis vajavad seda kõige enam – vähemarenenud riigid ja teised vaese majandusega riigid, millel puuduvad muud sooduskanalid Euroopa Liidu turule pääsemiseks. Kui seni kehtinud määrusega oli GSP-soodustustega hõlmatud 176 riiki ja ülemereterritooriumi, siis uue kavaga jääb neid alles 89:
  - 49 vähemarenenud riiki;
  - 40 „madala sissetulekuga" ja „madalama keskmise sissetulekuga" riiki (määratlenud Maailmapank).
- **Riigid, mida GSP-soodustuste kava enam ei hõlma, on jaotatud nelja rühma**.
  1) **33 ülemereriiki ja -territooriumi**, millel on juba olemas eri turulepääsu kord Euroopa Liidus või kuuluvad need juba arenenud riikide hulka: Anguilla, Hollandi Antillid, Antarktika, Ameerika Samoa, Aruba, Bermuda, Bouvet' saar, Kookose Saared, Jõulusaar, Falklandi saared, Gibraltar, Gröönimaa, Lõuna Georgia ja Lõuna Sandwichi saared, Guam, Heard ja McDonald, Briti India Ookeani ala, Kaimanisaared, Põhja-Mariana Saared, Montserrat, Uus-Kaledoonia, Norfolki Saared, Prantsuse Polüneesia, Saint-Pierre ja Miquelon, Pitcairn, Saint Helena, Turks ja Caicos saared, Prantsuse lõunaalad, Tokelau, Ühendriikide Hajasaared, Briti Neitsisaared, USA Neitsisaared, Wallis ja Futuna, Mayotte.
  2) **34 riiki**, mille suhtes kehtib muu sooduskord:
     - Vahemeremaad (6 riiki): Alžeeria, Egiptus, Jordaania, Liibanon, Maroko, Tuneesia;
     - Cariforum (14 riiki): Belize, St. Kitts ja Nevis, Bahama, Dominikaani Vabariik, Antigua ja Barbuda, Dominica, Jamaica, Saint Lucia, Saint Vincent ja Grenadiinid, Barbados, Trinidad ja Tobago, Grenada, Guajaana, Surinami;
     - majanduspartnerlusleping ja turulepääsu määrus (8 riiki): Cote d'Ivoire, Ghana, Kamerun, Keenia, Namiibia, Botswana, Svaasimaa, Fidži;
     - Ida- ja Lõuna-Aafrika (3 riiki): Seišellid, Mauritius, Zimbabwe;
     - Vaikne ookean (1 riik): Paapua Uus-Guinea;
     - muud (2 riiki): Mehhiko, Lõuna-Aafrika.
  3) **8 kõrge sissetulekuga riiki** (vastavalt Maailmapanga määratlusele): Saudi Araabia, Kuveit, Bahrein, Katar, Araabia Ühendemiraadid, Omaan, Brunei Darussalami Riik, Macao.
  4) **12 üle keskmise sissetulekuga riiki**: Argentiina, Brasiilia, Kuuba, Uruguai, Venezuela, Valgevene, Venemaa, Kasahstan, Gabon, Liibüa, Malaisia, Palau.
- Arenevad vabakaubanduse piirkonnad määravad tänapäeval väliskaubanduslikke suhteid ja võivad seda enam hakata mõjutama tulevikuarengutes kaubanduspoliitilisi otsuseid, sellised regionaalsed riikide koostööorganid on järgmised.

---

[335] EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 978/2012, 25. oktoober 2012, üldiste tariifsete soodustuste kava kohaldamise ja nõukogu määruse (EÜ) nr 978/2008 kehtetuks tunnistamise kohta: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:303:0001:0082:ET:PDF

[336] REGULATION (EU) No 978/2012 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 25 October 2012 applying a scheme of generalised tariff preferences and repealing Council Regulation (EC) No 732/2008: http://ec.europa.eu/trade/wider-agenda/development/generalised-system-of-preferences/

- **ASEAN** (Kagu-Aasia Maade Assotsiatsioon), liikmeteks on Kagu-Aasia kümme riiki: Tai, Indoneesia, Singapur, Filipiinid, Malaisia, Brunei, Vietnam, Laos, Myanmar/Birma ja Kambodža. On seadnud eesmärgiks luua ASEANi regiooni vabakaubandustsooni (AFTA – *ASEAN Free Trade Area*).
- **NAFTA** (Põhja-Ameerika Vabakaubanduse Assotsiatsioon, aga ka Põhja-Ameerika Vabakaubandusleping, *North American Free Trade Agreement*) on Ameerika Ühendriikide, Kanada ja Mehhiko vahel 1. jaanuaril 1994. a jõustunud vabakaubandusleping. See on üks maailma suuremaid kaubandusühendusi. Organisatsiooni eesmärk on kaotada aja jooksul liikmesriikide vahelised tollimaksud ja mitmesugused kvoodid.
- **MERCOSUR (*Mercado Común del Sur*)** on 1991. a Brasiilia, Argentiina, Paraguay ja Uruguay moodustatud majanduslik ja poliitiline liit, kes kõik on organisatsiooni täisliikmed. MERCOSURi eesmärgiks on vabakaubanduse edendamine ja kaupade, inimeste ning valuuta sujuva liikumise võimaldamine. Lisaks on eesmärgiks ühtne tariifipoliitika kolmandate riikide suhtes ja kaubandusalane koostöö liikmesriikide vahel, 2001. aastast osaline tolliliit. MERCOSURi partnerriikideks on Boliivia, Tšiili, Kolumbia, Ecuador, Peruu ja Venezuela.
- **Euraasia majandusühendus** jne.

Riigid ja regioonid identifitseeritakse nende ISO-riigitähistega. Kõikides ametlikes keeltes on TARICu integreeritud süsteemis geograafilised piirkonnad seotud ajaliste kirjeldamisperioodidega (nagu näites eespool). Riikide rühmi tähistatakse neljakohalise numbrikoodiga.

12.4.2.1. Päritolureeglid

Euroopa Liidus rakendatavaid päritolureegleid võib jagada mittesooduspäritolureegliteks ja soodustuspäritolureegliteks.

12.4.2.1.1. Mittesooduspäritolureeglid[337]

(Vahel nimetatakse neid ka üldisteks päritolureegliteks) rakendatakse alati siis, kui kaupadele peab määrama päritolumaa ja probleemiks ei ole soodustuste saamine, vaid mõni muu põhjus. Näiteks saadava informatsiooni kasutuskontekst, nagu tollistatistika vajadusteks, dumpinguvastaste tollimaksude tasumiseks, impordi- ja ekspordipiirangud, päritolu märkimine faktuurarvele jne. Mittesooduspäritolureeglite korral vajalikke mittesooduspäritolutunnistusi (üldsertifikaadi vorm) väljastab Eestis Kaubandus-Tööstuskoda vastavalt Vabariigi Valitsuse määrusele „Kauba mittesooduspäritolu tõendava päritolusertifikaadi taotlemise ja väljastamise kord".[338] Päritolusertifikaat koosneb originaalist, koopiast ja taotlusest, mis jaotatakse järgmiselt: originaal – importivale riigile, koopia – eksportöörile (või taotluse esitanud isikule) ja taotlus – Eesti Kaubandus-Tööstuskojale. Teatud tingimustel võib kasutada ka tarnija deklaratsioone sooduspäritolustaatuseta toodete kohta[339] (juhul, kui ekspordiahel seda võimaldab).

12.4.2.1.2. Sooduspäritolureeglid

Need on päritolureeglid, millega määratakse kaupade algupäratingimused, mis on kasutatavad päritolu väljaselgitamisel ja lepinguliste riikide tolliorganite vahelises koostöös vabakaubanduse tingimuste järgimisel ja kontrollis. Sooduspäritolureeglite põhimõtted on lepingutes ühesugused, üksnes detailides võib leiduda erinevusi.

Vabakaubandus- ja muude tollimaksusoodustuslepingutega on seotud üldiselt omad spetsiifilised päritolureeglid. Näiteks eespool kirjeldatud ELi ühepoolselt kehtestatud sooduspäritolu (GSP-süsteemiga liituvad) päritolureeglid. Vabakaubandusega seonduva päritoluselgituse andmise eeldused:

- sihtkoha maaga on sõlmitud vabakaubanduse leping;
- kaubad kuuluvad lepinguga hõlmatud toodete hulka;

[337] Mittesooduspäritolu: http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/paritolu/mittesooduspäritolu
[338] https://www.riigiteataja.ee/akt/745152
[339] http://www.emta.ee/et/toll-kaubavahetus/paritolu/paritolutoenditest/tarnija-deklaratsioon

- kaubad vastavad lepingu päritolureeglitele.

Impordi puhul on vabakaubanduse kohtlemise eelduseks lisaks veel see, et:
- tollisoodustust taotletakse tollideklaratsiooni vormistamisel;
- esitatakse vormiliselt õige päritolutunnistus;
- kauba lähetamise reegleid on järgitud.

Päritolu algupära kriteeriumid on, et tootmine toimus täielikult päritolumaal või toimus küllaldane valmistamine päritolumaal.

12.4.2.1.3. Küllaldane (piisav) valmistamine ehk töötlemine päritolumaal

Tähendab seda, et juhul, kui toote valmistamisel kasutatakse lepinguga mittehõlmatud ja sellest väljapoole jäävate piirkondade tooret ja komplekteeritavaid, peab neid esmalt piisavalt töötlema. Alles pärast seda tekib neist lepingukohane päritolutoode. Küllaldase töötlemise tingimuseks võib olla mingi toote jaoks ühe või mitme tingimusliku reegli täitmine:
- nomenklatuuri muutuse reegel ehk toorme töötlemise käigus muutus kauba nomenklatuuri kood;
- protsendireegel ehk töötlemistoimingute tulemusel peab toote/kauba väärtus suurenema rohkem kui ... x% (kompetentse organi määratav %);
- valmistamise tehnoloogiast ja komplekteerimisest tulenevad reeglid ja nõuded.

12.4.2.1.4. Ebapiisav töötlemine või valmistamine

On olukord, kus töötlemine piirdus ümberpakendamisega; segamise, sorteerimise, jahvatamise, sõelumise või tükeldamisega; samuti detailide lihtsa omavahelise kinnitamisega; pesemise, värvimise, lihvimise või muu pinnatöötlemisega; märkide, etikettide või muu vastava kinnitamise ja muude vähese tähtsusega viimistlustöödega. Loetelus kirjeldatud töötlemistoimingud on alati ebapiisavad, sõltumata sellest, kas on täidetud nomenklatuuri muutuse või protsendi reegel.

12.4.2.1.5. Kumulatsioon

Kumulatsiooni all mõistetakse päritolukõlblikkuse kogunemist (kumuleerumist) lepinguliste riikide päritolutoodetest või nende riikide territooriumil toimuvas töötlemises ehk valmistamises. Kumulatsiooni esineb lepingutes erinevas ulatuses ja iseloomuga: bilateraalne, multilateraalne või täielik kumulatsioon. Põhireegliks on, et lepinguliste riikide päritolutooteid võib valmistamisel vabalt kasutada, teiste riikide tooteid peab eelnevalt piisavalt töötlema.

12.4.2.1.6. Tollitagastuse keeld

Tollitagastuse keelu all mõistetakse seda, et päritolutoodete valmistamiseks kasutatud kolmandate riikide toormest makstud **tollimakse ekspordi puhul ei tagastata** või kui on rakendatud peatamismenetlust, kuulub tasumata tollimaks tasumisele. Euroopa Liidus puudutab see keeld „seestöötlemise protseduuri[340]" käigus valmistatud tooteid. Seestöötlemise protseduuri käsitleme eraldi alapunktis. Tuleb tähele panna, et kui valmis toodetele ei anta päritolutõendit, mis oleks aluseks enamsoodustusele, ei ole keeldu vaja rakendada.

Kauba päritolu tollisoodustuste saamiseks tõendatakse **päritolutõenditega**. Päritolutõendid leidsid kajastamist käsiraamatu peatükis 3.4.6. Informatsiooni, milliseid päritolutõendeid lepingute korral kasutatakse, saab Eesti Maksu- ja Tolliameti andmebaasist[341].

12.4.2.1.7. Siduv päritoluinformatsioon

Siduvat päritoluinformatsiooni võib taotleda nii kauba importija, eksportija kui ka muu isik, kellel on selleks mõjuv põhjus. Toll väljastab siduvat päritoluinformatsiooni (ingl k *Binding Origin Information*, BOI) isiku kirjaliku taotluse alusel. Siduvat päritoluinformatsiooni omav eksportöör või importöör saab mõningal määral lihtsustada oma tolliga suhtlemist senikaua, kui toote kirjeldus

[340] Vaata järgnev peatükk 5.5.6.1.
[341] Päritolutõenditest: http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/paritolu/paritolutoenditest

ja maksustamine TARICu süsteemis ei muutu. Siduv päritoluinformatsioon ei asenda päritolutõendit, mis on ikkagi vajalik tollimaksusoodustuse kohaldamiseks.

12.4.2.1.8. Kauba lähetamise reegel

Eeldatakse, et päritolutooted veetakse välja või tuuakse sisse otse ühest lepinguriigist teise. Kui kaupa veetakse või vaheladustatakse lepinguvälise riigi territooriumi kaudu, peavad nad olema tollijärelevalve all (transiidiprotseduur). Impordimaa toll võib nõuda tõendeid eespool mainitud tingimuste täitmise kohta.

12.4.3. Meetmed

Meede on teatud ajavahemiku jooksul liidu tariifistiku ja kaubanduslike õigusaktide kohaldamine teatud päritoluga sisseveetavale (nn pärinevale) kaubale või teatud sihtriiki väljaveetavale kaubale. Meetmed rühmitatakse liikideks vastavalt nende laadile. Meetme liikideks on soodustused, kvoodid, mittesoodustusmeetmed, dumpinguvastased meetmed, seire, impordi- või ekspordipiirangud, keelud jne. Teisalt jaotatakse meetmed järgmiselt.

- **Tariifsed meetmed**: soodustused, tariifikvoodid, dumpinguvastased meetmed ja tasakaalustustollimaksud, mittesoodustusmeetmed.
- **Mittetariifsed meetmed**: mittetariifikvoodid, seire (*prior surveillance*), impordi- või ekspordipiirangud, keelud.

12.4.3.1. Tariifikvoodid

Tariifikvoot on selline kauba kogus, mida lubatakse importida ELi tolliterritooriumile täielikult või osaliselt tollimaksust vabastatuna.

Tariifikvootide kehtestamise eesmärgiks on tagada impordil sellistele kaupadele tollimaksusoodustused:

- mis on toorainena või pooltootena vajalik kasutamiseks ELi liikmesriikide ettevõtluses, kuid mida ei toodeta või ei valmistata ELi turul piisavalt (ühepoolsed tariifikvoodid);
- suurendada nende riikide toodete konkurentsivõimet ELi turul, mis kuuluvad ELi soodussüsteemi alla (sooduskvoodid).

Tollisoodustuste kohaldamine lõpetatakse kohe, kui ettenähtud impordikogus on saavutatud ja edaspidi kuulub tasumisele kas kolmandate riikide tollimaksumäär või asjaomasele riigile kohaldatav soodussüsteemi tollimaksumäär. Tariifikvoot jõustub Euroopa Nõukogu või Komisjoni määrusega. Tariifikvoodid on ühesugused kõikidele liikmesriikidele ning kvoote haldab ja eraldab põhimõttel „kes ees, see mees" Euroopa Komisjoni maksunduse ja tolliliidu peadirektoraat (DG TAXUD). Eestis on välja töötatud vastav kvoodisüsteem, millega koondatakse tariifikvooditaotlused tollideklaratsiooni töötlemise süsteemist Complex ning mille kaudu edastatakse Eestis esitatud taotlused DG TAXUDile ja võetakse vastu DG TAXUDi eraldatud kvoote.

12.4.3.2. Dumpinguvastased meetmed

WTO lepingu järgi liidu kõige tähtsamad kaubanduspoliitika meetmed ebaõiglase kaubanduspraktika vastu. Dumpinguvastase menetluse alustamiseks esitab liidu tööstuse konkreetse toote esindaja kaebuse väites, et teatav toode on imporditud ELi dumpinguhinnaga ja see importkaup on tekitanud ELi samasuguste toodete tootjatele kahju. Dumpinguvastase menetluse läbiviimine koosneb tervest reast protseduuridest, nagu menetluse alustamine, uurimine, esialgne tuvastamine, lõplik tuvastamine, läbivaatamine (*Review*), piiratud kehtivusaja läbivaatamine (*Sunset review*), uute eksportijate (ettevõtjate) läbivaatamine (*Newcomer review*), sulandumine (*Absorption*) jne. Menetluse tulemusena kehtestatakse **dumpinguvastased ja tasakaalustustollimaksud**.

12.4.3.3. Mittetariifsed kvoodid

EÜ limiteerib konkreetsetest riikidest pärinevate konkreetsete toodete vabasse ringlusse lubamist teatava kogusega. Kui see kogus on saavutatud, siis seda kaupa vabasse ringlusse ei lubata. See tähendab, et importijad taotlevad tollivõimudele esitamiseks impordilitsentsi, mis nähakse ette toote kindlale kogusele. Väljastatud impordilitsentsid katavad kvoodi koguse. See tähendab, et kui importija ei esita impordilitsentsi, siis tema kaupa vabasse ringlusse ei lubata. Kohaldatakse peamiselt sisseveetavatele tekstiili- ja terasetoodetele.

*12.4.3.4. Eelseire (***Prior surveillances***)*

Eelseiremeetmete rakendamine tähendab sisseveoks vajaliku loa (litsentsi) taotlemist. Kuna tariifimeetmetes on vahe tariifikvootide ja soodustuste vahel, ei ole sisseveodokumentide väljastamine Euroopa Liidu impordilitsentsi või järelevalvedokumendi taotluse alusel Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt seotud teatava kogusega, nagu see on kvootide puhul. Eelseire on impordi piiramine ja seda ei tasu segi ajada statistilise seirega, mis on kontrolliv ja aruandev mehhanism.

12.4.3.5. Piirangud

Seda meedet kasutatakse sagedamini nende toodete ELi territooriumile sisseveo piiramiseks, mis võivad ohustada looduskeskkonda ja raskendada looduskaitset, kahjustada elanikkonna tervist või tekitada häireid sotsiaalse keskkonna toimimises.

12.4.3.6. Keelud

Keelustada võib teatavaid tooteid või lähte- või sihtriike. See tähendab, et import või eksport on **keelatud**. Sellistel juhtudel integreeritakse keelustav meede TARICusse.

12.4.3.7. Statistiline seire

Teatavate tundlike toodete impordimahu jälgimiseks on komisjon koostöös liikmesriikidega rakendanud statistilise seire süsteemi. See süsteem põhineb andmete vahetamisel. Komisjon varustab liikmesriike kõigi vajalike võrdlusandmetega, võimaldamaks neil automaatselt koguda nõutavaid statistilisi andmeid enne nende saatmist tariifikvootide ja seire (TQS) andmebaasi. Kuna perioodilisus ja statistiliste aruannete muud elemendid võivad olla erinevad, on vaja luua mitmed meetmeliigid. Need statistilise seire meetmed on seotud järjekorranumbriga, nt tariifikvoodid ja -laed.

12.5. Eesti tollitariifistik ETT

TARICu rakendamiseks Eestis on välja töötatud Eesti Tollitariifistik[342] (ETT), mis sisaldab lisaks liidu meetmetele ka Eesti riiklikke meetmeid. ETT on mõeldud kasutamiseks kõigile, kes tegelevad väliskaubanduslike tehingutega ja on kättesaadav internetis kõigil nädalapäevadel ja ööpäevaringselt ning kajastab ajakohastatud andmeid Euroopa Liidu integreeritud tollitariifistiku (TARIC) ja Eesti riiklike meetmete kohta.

ETT abil on võimalik sisestada kauba tolliprotseduurile suunamisel rakenduvaid riiklikke meetmeid, teha veebipõhiseid päringuid kaubakoodide, lisakoodide, sertifikaatide, valuutakursside, tariifikvootide, tariifsete ja mittetariifsete meetmete kohta ning arvutada impordimakse. ETT kasutamiseks on eelnevalt mõistlik tutvuda kasutusjuhendiga[343].

12.5.1. Rahvuslikud meetmed

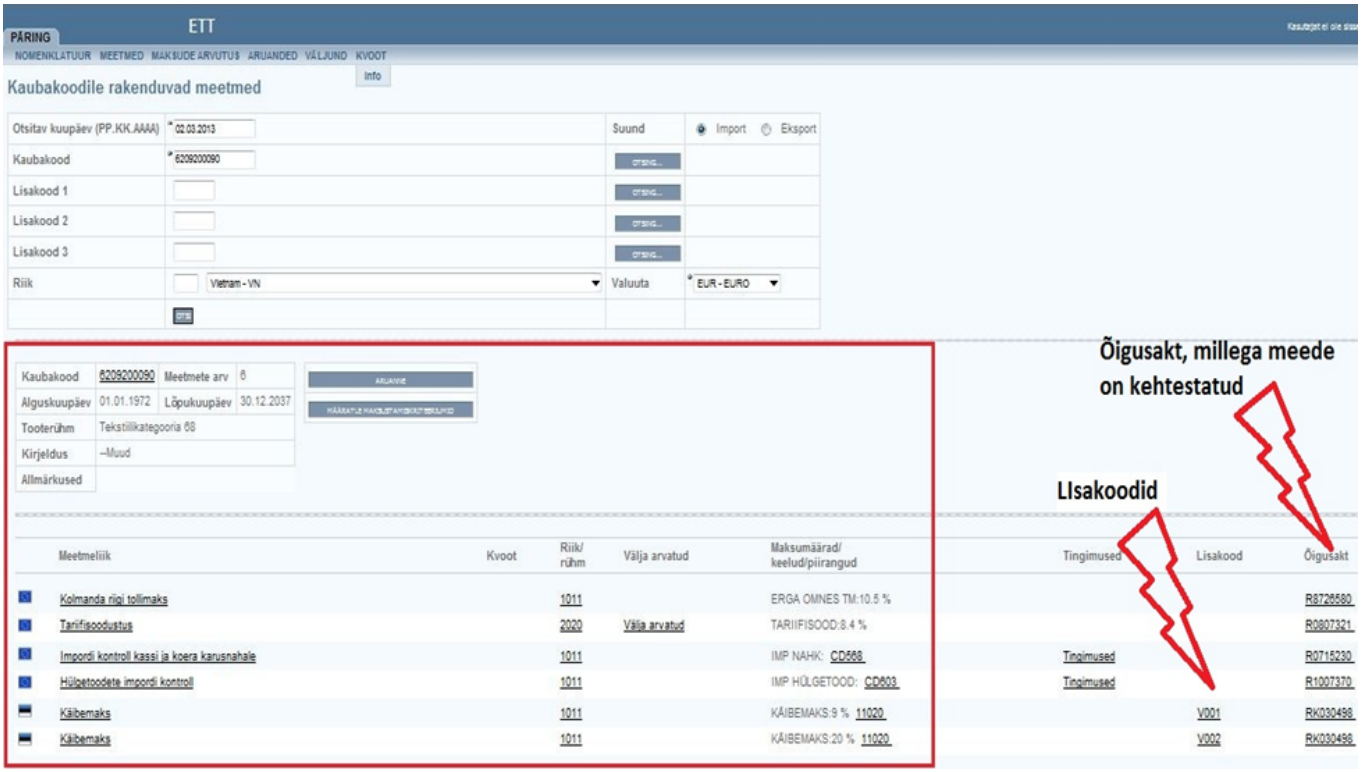
Liikmesriigid võivad lisada siseriiklikke alajaotisi või lisakoode. Riiklike meetmetena lisatakse ETTsse Eesti õigusaktidega kehtestatud kauba impordil kohaldatavad maksud (aktsiisid,

[342] https://vaarikas.emta.ee/emts/index.jsp
[343] Eesti Tollitariifistiku (ETT) kasutusjuhend: http://www.emta.ee/sites/default/files/ariklient/toll-kaubavahetus/tollisusteemide-kasutajatele/ett/eesti_tollitariifistiku_ett_kasutusjuhend_ver_6.0.pdf

käibemaks), impordi/ekspordi piirangud ning samuti liidu õigusaktidega kehtestatud liikmesriikidele täitmiseks ette nähtud piirangud, mida pole TARICusse integreeritud.

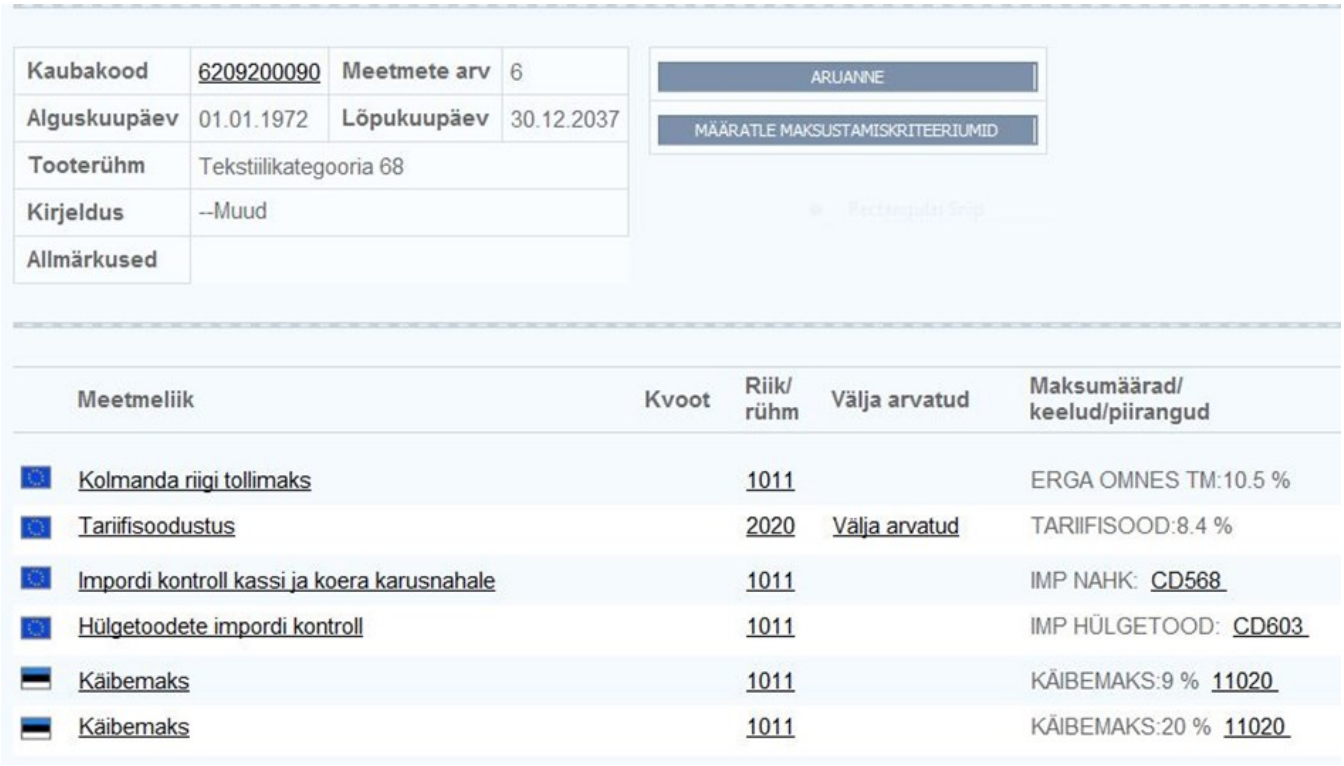
Näide

Võttes aluseks joonisel 12.3 esitatud näite, kus ettevõttel on plaanis importida puuvillaseid väikelaste rõivaid, siis esmane otsing oli kauba TARICu nomenklatuuri valjaselgitamine. Meie kaubakirjeldusele vastas nomenklatuuri kood 6209200090. Klikkides seejärel luubi kujundil saame töölaual järgneva pildi. Valides nüüd rippmenüüst eksportiva riigi, meie näitel Vietnam, saame teada, et sellele kaubale on kehtestatud kuus meedet, sh kaks rahvuslikku meedet. Viimased on kirjeldatavad lisakoodidega.



Joonis 12.4. ETT töölaud

Näide meetmete väljaselgitamiseks lasterõivaste impordil Vietnamist Eesti Tollitariifistiku (ETT) abil.



Joonis 12.5. Väljavõte töölaua joonisest 12.4. Meetmed

12.6. Tollikäitus ja tolliprotseduurid

12.6.1. Ülddeklaratsioon

Liidu tolliterritooriumile toodud kauba kohta peab esitama ülddeklaratsiooni vastavalt määruse (LTS) 952/2013[344] artiklile 127. Artiklite 128–132 kohaselt on määratud ülddeklaratsiooni käitamise nõuded. Ülddeklaratsioon võimaldab riskianalüüsi läbiviimist enne saadetise jõudmist ELi tolliterritooriumile. Ülddeklaratsioon esitatakse enne kauba liidu tolliterritooriumile toomist. Esitamise tähtajad enne piirilejõudmist sõltuvad veoliigist ja on määratud Euroopa Komisjoni delegeeritud määrusega 2015/2446[345], artiklid 105–110. Ülddeklaratsioon esitatakse sisenemistolliasutuses. Sisenemise ülddeklaratsiooni kohta kehtestatud nõuete rakendamine on reguleeritud komisjoni rakendusmäärusega 2015/2447[346], artiklitega 182–188. Sisenemise ülddeklaratsioon esitatakse elektrooniliselt, ainult erandkorras on võimalik kasutada paberkandjal dokumente. Sisenemise ülddeklaratsiooni **esitab kauba vedaja** või LTSi artiklis 127 lõikes 4 kirjeldatud isik, nt ekspediitor.

Sisenemise ülddeklaratsioon peab sisaldama julgeoleku ja turvalisuse eesmärgil riskianalüüsi tegemiseks vajalikke andmeid. Toll aktsepteerib dokumente, mis sisaldavad piisavalt andmeid kauba ja transpordivahendi identifitseerimiseks, millega kaup ELi toimetatakse. Tavapäraselt on need andmed samad, mis on kirjeldatud kaubaveo saatedokumentides, nagu:

- mereveo korral lasti manifestis ja/või konossemendis;
- õhuveo korral lasti manifestis ja veokirjas AWB;
- raudteeveo korral vagunite koosseisu üleande kaalulehes ja kaubaveo saatedokumentides (SMGS- või CIM-veokiri/saateleht).

Lisaks ülddeklaratsioonile võib kauba korral, mis toimetatakse Eestisse sise- või välistransiidiprotseduuriga, TIR- või ATA-märkmiku alusel, kasutada ülddeklaratsioonina:

[344] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:269:0001:0101:ET:PDF
[345] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2015_343_R_0001&from=ET
[346] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2015_343_R_0002&from=ET

- transiidi saatedokumenti (TAD) või erandina transiidi tollideklaratsiooni (SAD) neljanda eksemplari koopiat;
- TIR-märkmiku kviitungi nr 2 koopiat;
- ATA-märkmiku transiidilehe koopiat.

12.6.1.1. Kauba vedu sisenemisdeklaratsiooniga

Maanteetranspordivahendiga Eestisse toimetatava liiduvälise staatusega kauba veo jätkamiseks sihtkohta rakendatakse kauba suhtes transiidi tolliprotseduuri või veetakse kaupa sisenemisdeklaratsiooni alusel. Sisenemisdeklaratsiooniga võib kaupa vedada ajutise ladustamise kohta tingimusel, et tekkida võiv tollivõlg on tagatud.

Ülddeklaratsiooni esitamise järgselt jäävad sissetoodud kaubad tollijärelevalve alla. Euroopa Liitu, Eestisse toimetatud liiduväline kaup **tuleb kohe suunata tollikäitlusele (protseduurile) või rakendada sellele ajutist ladustamist**[347]. Ajutisel ladustamisel olevat kaupa võib hoida tolli aktsepteeritud tolliterminalis või hoiukohas. Kaup ladustatakse ülddeklaratsiooni ja ladustamisteate alusel, mille esitab isik, kellele luba[348] on väljastatud. Ajutiselt ladustatud kaubaga võib teha ainult selliseid toiminguid, mis on vajalikud kauba muutumatul kujul säilitamiseks, muutmata selle välimust või tehnilisi näitajaid. **Terminalis** osutatakse laoteenust ja seal võivad kaupa hoida kõik kaupa Euroopa Liidu (Eesti) territooriumile toimetavad isikud. **Hoiukohas** ladustatakse kaupa, mille saajaks on hoiukoha pidaja. Hoiukohas ei ole lubatud hoida ravimeid, narkootilisi ja psühhotroopseid aineid, tubakat, tubakatooteid, alkoholi, mootorikütust ning mootori- ja kütteõli. Tolliga kooskõlastatult on hoiukohas lubatud hoida vabas ringluses olevat kaupa.

Väljumisel esitatav ülddeklaratsioon[349]. Juhul, kui kauba väljaviimisel liidu tolliterritooriumilt ei nõuta tollideklaratsiooni (väljaviimisel vabatsoonist või vabalaost), tuleb esitada väljumistolliasutuses väljumise ülddeklaratsioon.

12.6.2. Tollikäitlus

Kauba tollikäitlusega määratakse üks järgmistest tegevustest:
a) **kauba kohene suunamine tolliprotseduurile**;
b) **kauba ajutine ladustamine**, kauba ajutine ladustamine peaks üldjuhul toimuma vastavalt pädevas tolliasutuses ja ajutise ladustamise rajatises, mida tohib pidada ainult tolliasutuse poolt välja antud loa omanik;
c) **kauba re-eksport liidu tolliterritooriumilt**, LTSi artikkel 270;
d) kauba hävitamine, LTSi artikkel 197: „Toll võib nõuda tollile esitatud kauba hävitamist, kui tal on selleks mõjuv põhjus", millistel juhtudel seda meedet kasutatakse, on kirjeldatud artiklis 198;
e) kauba loovutamine riigile, LTSi artikkel 199.

Kui kauba kohta on esitatud ülddeklaratsioon, tuleb kaubale tollikäitluse määramiseks vajalikud formaalsused täita 90 päeva jooksul (alates 2017. aastast). Seniajani kehtivad nõuded eelnevate lubade kohaselt:
- meritsi veetava kauba puhul 45 päeva jooksul alates deklaratsiooni esitamise kuupäevast;
- muul viisil kui meritsi veetava kauba puhul 20 päeva jooksul alates deklaratsiooni esitamise kuupäevast.

12.6.3. Tolliprotseduuridest ja vormistamisest üldiselt

Tolliprotseduure on Euroopa Liidu reeglite kohaselt mitmeid. Neist kahte saab lugeda puhasteks tolliprotseduurideks ja need on:

---

[347] Ajutist ladustamist käsitlevad LTSi artiklid 144–152 „Kauba ajutine ladustamine".
[348] Hoiukoha luba, LTS 144–152.
[349] Väljumisel esitatav ülddeklaratsioon: http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/valjumisformaalsused ja http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/valjumisformaalsused/julgeolekuandmete-esitamine-kauba-valjaveol#6.2

- vabasse ringlusesse lubamine (import);
- eksport ja re-eksport.

Eriprotseduurid. Neid nimetati eelnevates reeglites ka kui majandusliku mõjuga tolliprotseduurid ja need on LTSi uues redaktsioonis:
a) transiit, mille alla kuulub välis- ja sisetransiit;
b) ladustamine, mille alla kuulub tolliladustamine ja vabatsoonid;
c) erikasutus, mille alla kuulub ajutine import ja lõppkasutus;
d) töötlemine, mille alla kuulub sees- ja välistöötlemine.

Tolliprotseduurile suunamine toimub tollideklaratsiooni esitamisega. Tollideklaratsioone saab esitada kas täielikult või lihtsustatud[350] korras. Millised andmed tolliprotseduuride korral on vaja deklareerida, määravad tolliseaduse rakendussätted. Deklareeritavad andmed jagunevad üldisteks ja rahvuslikeks. Euroopa Liidu tollialased õigusaktid näevad selle protseduuri korral põhiliselt ette kaks viisi:

- tollideklaratsiooni esitamine paberkandjal kasutades ühtse haldusdokumendi vormi[351] (SAD – *Single Administrative Document*). Tegemist on ELis ajutise lahendusega kuni aastani 2020, Eestis on kasutusel üksnes elektroonne, paberkandjal lubatakse vastavalt KRMile kasutada üksnes erandjuhtudel;
- digitaalne/elektroonne deklaratsiooni esitamine Complex-süsteemis. Tegemist on SAD-dokumendi elektroonse edastamisega.

Esimene neist baseerub Komisjoni määrusel (EÜ) nr 2286/2003, 18. detsember 2003, millega muudeti määrust (EMÜ) nr 2454/93 ja millega kehtestati rakendussätted nõukogu määrusele (EMÜ) nr 2913/92. Sellega kehtestati ühenduse tolliseadustik (EMPs kohaldatav tekst) (nn Uus SAD) ja Eesti seadustest tulenevalt vastavalt Rahandusministeeriumi määrusele: täiendavad juhised tollideklaratsiooni ja lihtsustatud tollideklaratsiooni täitmiseks, esitamiseks ja aktsepteerimiseks[352].

SAD–*bis* on blankett, mida kasutatakse ühtse haldusdokumendi eksemplaride täienduseks, kui deklareeritakse rohkem kui üks kaubanimetus.

Digitaalne tollivormistus on üks osa e-tolli võimalustest. E-tolliteenuse valik, mida saab iga füüsiline või juriidiline isik kasutada, sõltub tolli poolt temale antud õigustest. Järgnevalt loetelu võimalustest, neist viimane (ETT) on kättesaadav piiranguteta.

- ***COMPLEX*** – tollideklaratsioonide esitamine.
- ***SIMP*** – lihtsustatud tollideklaratsioonide esitamine.
- ***Load*** – lubade taotlemine ja info lubade kehtivuse kohta.
- **Tagatised** – tagatise saldo, esitatud tagatisnõuete ja tagatissummade laekumiste, vabastamise ning tagastamise informatsioon.
- **Aruandlus** – lubadest, registreeringust või deklaratsioonist tulenevate aruannete ja lisadokumentide esitamine.
- **E-transiit** – transiidideklaratsiooni toimingud, sõnumite saamine ja saabumisteadete edastamine transiitvedude kohta.
- **TIR** – TIR-märkmike andmete vaatamine ja esitamine.
- ***E-Quota*** – liidu tariifikvootide päring.
- **ETT** – Eesti tollitariifistiku päring.

Digitaalne tollivormistus põhineb tollideklaratsioonide töötlemise süsteemil *Complex*. *Complex* on tasuta kättesaadav veebipõhine tollideklaratsioonide töötlemise süsteem, mille loomisel on lähtutud Euroopa Komisjoni e-tolli visioonist ja mitmeaastasest strateegilisest plaanist MASP, mille üks

[350] Lihtsustatud kord: http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tolliprotseduurile-suunamine/lihtsustatud-kord
[351] Dokumendivormi näidis: http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tollivormid/tollideklaratsioonid
[352] Täiendavad juhised tollideklaratsiooni ja lihtsustatud tollideklaratsiooni täitmiseks, esitamiseks ja aktsepteerimiseks, [RTL 2010, 21, 379 – jõust. 01.05.2010]: https://www.riigiteataja.ee/akt/129122010141?leiaKehtiv

nõue on üleminek paberivabale tollivormistusele. Oma ülesehituselt jaguneb süsteem kaheks töölauaks: ametniku ja kliendi töölaud. Klient leiab temale kuuluvad deklaratsioonid leheküljelt „Deklaratsioonid", menüüst punkti „Töötluses deklaratsioonid" alt. *Complex*i kasutusjuhendid leiab Eesti Maksu- ja Tolliameti kodulehelt.[353] Veebipõhise süsteemi eeliseks on võimalus selle kasutamiseks igast internetiühendusega arvutist. Maksu- ja Tolliamet ajakohastab ning hooldab süsteemi jooksvalt. *Complex*iga on liidestatud suur hulk teda toetavaid ja abistavaid süsteeme, nt Eesti Tollitariifistik, ettevõtjate registreerimise ja identifitseerimise süsteem (EORI), ekspordi kontrollisüsteem (ECS), lubade töötlemise ja tagatiste süsteem. Samuti võimaldab mitterahaliste kohustuste süsteem edastada Maksu- ja Tolliametile elektroonselt aruandeid.

Andmetöötlussüsteemi *Complex* vahendusel on võimalik tollile esitada:

- lõplikke ehk täielikult täidetud tollideklaratsioone;
- lihtsustatud tollideklaratsioone ja lisadeklaratsioone;
- mittetäielikke tollideklaratsioone ja puuduvaid lisadokumente;
- reisija deklaratsioone;
- CAP-eelteateid ja CAP-[354]ekspordi tollideklaratsioone;
- esitatud tollideklaratsioonide muutmis- ja kustutamistaotlusi enne kauba vabastamist;
- varude teateid.

Süsteem kuvab kõik kliendile kuuluvad eri staatustes olevad deklaratsioonid. Nimekirjas kuvatakse esimesel leheküljel korraga 20 rida. Nimekirja on võimalik sorteerida ja filtreerida. Sorteerimist ja filtreerimist saab teostada kõikide kuvatavate väljade järgi.

SIMP on veebipõhine lihtsustatud tollivormistuse ja eelteadete haldamise süsteem, mille peaeesmärgiks on suurendada automaatse ehk süsteemi tehtavate otsuste osakaalu tollideklaratsioonide töötlemise protsessis.

12.6.4. Tolliprotseduur: vabasse ringlusesse lubamine

Vabasse ringlusse lubamine on kolmandatest riikidest liidu territooriumile toodud kaubale liidu kauba staatuse andmine. Protseduur koosneb kauba tollideklaratsiooni esitamisest tollile, meetmete rakendamisest (vt alapunkt 12.4.3. „Meetmed") ja tekkinud tollivõla tasumisest. Informatsioon vabasse ringlusse lubamise tolliprotseduuri rakendamisest[355] on saadaval EMTA kodulehel.

Näide
Jätkame peatükis 5.4 esitatud näite baasil meetmete rakendamist ja tollivõla väljaselgitamist.

[353] http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tollisusteemide-kasutajatele/tollideklaratsioonide-tootlemise-susteem. Juhendid: Tollideklaratsiooni täitmise juhend *Complex*is (aktuaalne); *Complex*i kasutusjuhend kliendile (aktuaalne); juhised tolliväärtuse deklaratsiooni (D.V.1) täitmise kohta; SAD XML jne.
[354] Ühine põllumajanduspoliitika (ÜPP) (ingl k *Common Agricultural Policy,* CAP), millega kaasnevad teatavate toodete eksporditoetused: http://www.emta.ee/et/tollisusteemide-kasutajatele/complex/protseduuride-passid/eksport-ja-cap ja http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/eksport/eksporditoetusega-pollumajandustooted-cap-kaup
[355] Vabasse ringlusesse lubamine: http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/vabasse-ringlusse-lubamine

Joonis 12.6. Maksude arvutamine (kasutades ETT töölauda)

Seejärel saame määrata rakendatavate kontrollmeetmete täitmiseks vajalikud dokumendid (sertifikaadid). Viimasena määrame tekkiva tollivõla suuruse, mis koosneb tolli- ja käibemaksust.

Joonis 12.7. Tollivõla väljaselgitamine

Vabasse ringlusesse deklareerimisel on LTS näinud ette neli võimalust.

1. Vabasse ringlusse lubamine tavapärase tollideklaratsiooni alusel tasumise edasilükkamiseta.
2. Vabasse ringlusse lubamine tavapärase tollideklaratsiooni alusel tasumise edasilükkamisega.
3. Vabasse ringlusse lubamine lihtsustatud tollideklaratsiooni alusel (vastavalt LTSi artiklile 166).
4. Vabasse ringlusse lubamine tollideklaratsiooni, sh lihtsustatud deklaratsiooni alusel, mis on esitatud deklarandi arvestuskande vormis (vastavalt LTSi artiklile 182).

Vabasse ringlusse lubamise tollideklaratsioonile peavad olema lisatud dokumendid, mis kajastavad tehingut, mille alusel kaup vabasse ringlusse lubatakse.

- Müügitehingu korral tuleb esitada faktuurarve (*invoice*) (võidakse nõuda kahes eksemplaris), teiste tehinguliikide korral kaubaväärtust tõendav dokument (*pro forma invoice*).
- Tolliväärtuse deklaratsioon seadustest tuleneval juhul.

- Dokumendid, mis on vajalikud tariifse sooduskohtlemise või muude meetmete kohaldamiseks, millega tehakse erandeid kohaldatavatest eeskirjadest, nagu päritolutõendid, luba tollivormistuseks kohapeal või luba lihtsustatud tollideklaratsiooni esitamiseks.
- Erinevate kaupade korral vajalikud litsentsid või kvooditõendid[356].
- Muud asjassepuutuvad dokumendid, nagu veodokumendid või vajadusel eelmise tolliprotseduuri dokumendid ja pakkeleht juhul, kui kaup on kahes või enamas pakkeüksuses.

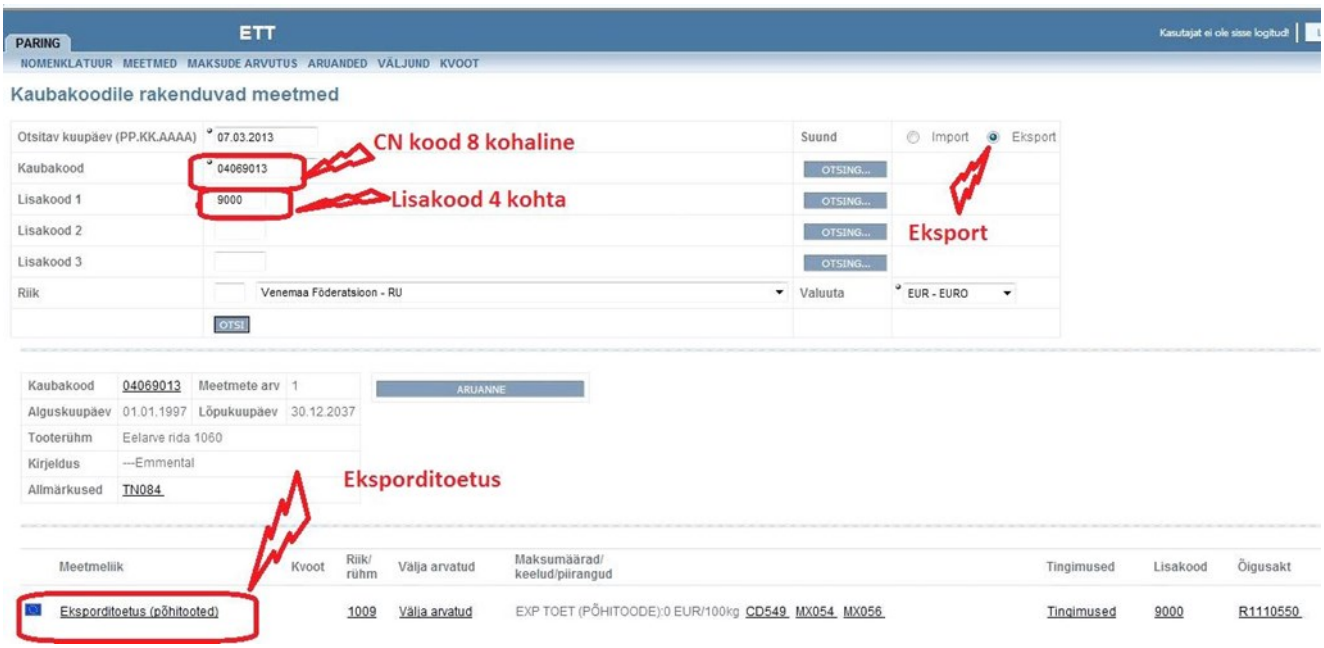
ELi liikmesriigis vabasse ringlusesse loovutatavad kaubad võivad olla imporditud kolmandatest riikidest otse liikmesriiki või neid võib tuua teiste liikmesriikide kaudu. Kaupa võib deklareerida vabasse ringlusse vahetult pärast nende saabumist liikmesriiki või nad võivad enne vabasse ringlusse loovutamist olla liikmesriigis tollikontrolli all mõnes muus tollimenetluses, nt vabatsoonis või tollilaos.

12.6.5. Tolliprotseduur: eksport

Ekspordiprotseduuri seadusandlikuks aluseks on Euroopa Komisjoni koostatud kauba ekspordi ja väljumise suunised[357], mis kirjeldavad ekspordi tollideklaratsiooni ja väljumise ülddeklaratsiooni esitamisega seonduvaid kohustusi ja toiminguid, vabastusi deklaratsioonide esitamisest, deklaratsioonide esitamise tähtaegu, andmekoosseise jne.

Esmalt tuleb üle kontrollida ekspordipiirangud, eksporti puudutavad keelud ja muud seadusandlikud nõuded. Samuti peab teadma sihtkoha riigis kauba suhtes kehtivaid nõudeid. Seda saab teha kasutades Eesti Maksu- ja Tolliameti kodulehel ETT võimalusi.

Näiteks selguvad üksnes Euroopa Liidu reeglid loomse päritoluga toodete ekspordile, aga ei selgu sihtriigi nõuded. Antud juhul on vaja konkreetse tootja sanitaartunnistust piimatoodete väljaveoks.



Joonis 12.8. Kaubakoodile rakendatavad meetmed juustu ekspordil

Koostatakse faktuurarve lähtuvalt eeltoodud kontrollist, lisatakse pakendite loetelu ja vajadusel päritolutõend. Koostatakse ekspordi tollideklaratsioon, kus deklareeritakse eksporditavate kaupade väärtus, mis on ekspordil nn FOB-väärtus ehk kauba väärtus, millele on liidetud veokulud kuni sihtkoha riigi piiritollipunktini. Ekspordideklaratsioonina kasutatakse ühtse haldusdokumendi (SAD) lehekülgi 1, 2 ja 3, mis täidetakse eksportkaupade arvetel esitatud andmete alusel, aga reeglina edastatakse andmed *Complex*i elektroonse andmeedastussüsteemi abil.

[356] Vajalikud nõuded saab ETTst.
[357] http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/eksport

Eksport loetakse teostunuks, kui eksportkaupade tollideklaratsioon on tollis vastu võetud ja aktsepteeritud. Ekspordi tollipunkt on koht, kus eksportkaupade tollimise protseduur läbi viiakse. Tolli väljumispunktiks loetakse kohta, kus eksportpartii on ELi piiri ületanud. Soodustustega ekspordil peab tolli väljumispunktilt saama kinnituse piiri ületamise kohta, see on teatud eksporditoetuste[358] saamise üheks eelduseks.

Ekspordi tolliprotseduuride puhul veetakse liidu kaup välja ELi tolliterritooriumilt ja seega kaotab kaup liidu kauba staatuse.

Kaupade väljavedu Eestist mõnda teise Euroopa Liidu liikmesriiki ei ole eksport, vaid see kuulub sisekaubanduse raamesse.

12.6.5.1. Eksportija

Eksportijaks peetakse isikut, kes on kauba valdaja ehk esitab oma nimel tollideklaratsiooni või kelle nimel deklaratsioon esitatakse ja kes on kauba omanik või selle eest samal moel vastutav siis, kui deklaratsioon on tollis vastu võetud. Deklarant peab olema ELi liikmesriigist. Eksportijaks peetakse ELi eksisteerivat osapoolt ka sel juhul, kui kaupade omandiõigus on juba ekspordi aluseks oleva lepingu järgselt läinud väljaspool ELi seisvale ostjale. EXW – tarnetingimuste alusel hangitud kauba vedajana ja kauba eest vastutavana on tehingu ELi-poolne osapool ja mitte välismaine ostja, kuigi kauba omandiõigus ongi ostjal juba siis, kui kaup antakse üle tolliprotseduuriks. Eksportija ise peab vastutama eksporti puudutavate dokumentide säilitamise eest ja vajadusel ka tõendite hankimise eest, kui neid vajatakse soodustuste saamise tõendamiseks. Ka väljaveo tollipunkt võib paluda eksportijalt tõendeid ekspordi kohta väljapoole ELi tolliterritooriumi.

12.6.5.2. Ekspordi tollipunkt

Ekspordi tollideklaratsioon tuleb esitada eksportija asukoha tollipunktile või sellele tollipunktile, kus kaupu pakendatakse või laaditakse ekspordi jaoks. Ekspordi protseduuriks deklareeritud kaubad on tollijärelevalve all alates sellest hetkest, kui neid puudutav deklaratsioon on vastu võetud, kuni selle hetkeni, kui kaubad viiakse ELi tolliterritooriumilt välja. Sellistel juhtudel võib eksporti realiseerida tollitransiidi reeglite alusel (liidu välistransiidi protseduur T1 ja elektroonne transiidi protseduur NCTS koos TAD-dokumendiga jne). Vastavalt rakendusotsusele on tollitransiidi protseduur kohustuslik siis, kui eksporditakse kaupu, millega kaasnevad ühise põllumajanduspoliitika alusel makstavad eksporditoetused või mille ekspordimaks tagastatakse. Tollitransiidi protseduuri peab kasutama ka teiste eksportijale rahalisi soodustusi kaasatoovate eksporditoimingute puhul, kui ekspordile on kohaldatud keelde või piiranguid või kui kaubale on kohaldatud seestöötlemise protseduuri. Tollitransiidi protseduuri soovitatakse kasutada ka muul ekspordil, kuna see on eksportijale kindlaimaks viisiks saada eksporti tõendavat dokumenti otse tollilt. Kauba eksport saab toimida üksnes veovahendiga, mis vastab TIR-konventsiooni seatud tehnilistele nõuetele ja on tolli poolt aktsepteeritud.

Juhul, kui kaubad veetakse välja raudteel, postisaadetisena, õhu- või meretranspordiga, siis mõeldakse väljaveo tollipunkti all kohta, kus nimetatud vedajad võtavad kauba enda valdusesse, et neid ühe transpordilepingu alusel vedada ELi tolliterritooriumilt välja. Maanteevedude korral on väljaveo tollipunktiks Euroopa Liidu tolliterritooriumi viimane piiritollipunkt.

12.6.6. Re-eksport

Re-ekspordi protseduuri rakendatakse liiduvälise kauba liidu tolliterritooriumilt väljaviimisel. Tegemist on tavaliselt eriprotseduuridele (nt seestöötlemine, ajutine import, lõppkasutus) järgneva tolliprotseduuriga. Väljaveetava kauba kohta tuleb esitada pädevale tolliasutusele re-ekspordi deklaratsioon.

[358] Eksport ühtse põllumajanduspoliitika raames CAP.

12.6.7. Eriprotseduuridest üldiselt

Eriprotseduurid on Euroopa Liidu majanduspoliitika realiseerimise üks meetmeid väliskaubanduse valdkonnas. Need protseduurid on suunatud ettevõtetele, andmaks neile võimaluse tõhustada majandustegevust läbi käibevarade (eeskätt rahaliste vahendite) optimeerimise kaudu ja võimaldab seejuures tolliga suhtlemise seadusega kehtestatud erireeglite (mis kajastuvad väljastatud loas) alusel. Kõik eriprotseduurid nõuavad tolli aktsepti ehk luba ja vastava tagatise andmist tekkida võiva tollivõla katteks. Tagatise suuruse määramisel lähtutakse samadest kriteeriumitest kõigi eriprotseduuride rakendamisel ja need on analoogsed transiidil kasutatavate tagatistega (vt tabel 12.3) Kaupa võib suunata järgmistele eriprotseduuridele:

a) **transiit**, mille alla kuulub:
   - **välis-** ja
   - **sisetransiit**;
b) **ladustamine**, mille alla kuulub:
   - **tolliladustamine** ja
   - **vabatsoonid**;
c) **erikasutus**, mille alla kuulub:
   - **ajutine import** ja
   - **lõppkasutus**;
d) **töötlemine**, mille alla kuulub:
   - **seestöötlemine** (peatamis- või tagasimaksesüsteemi kohaselt ning tollikontrolli all töötlemine) ja
   - **välistöötlemine**.

Eriprotseduurid tänu majanduslikule mõjule võimaldavad:

- tõsta majandamise efektiivsust majandusvaldkondades, nagu tootmine, väliskaubandus, transiidi korraldamine jne;
- anda võimalused tööhõive suurendamiseks vaadeldaval tolliterritooriumil;
- hoogustada rahvusvahelist koostööd.

Majandusliku mõjuga tolliprotseduuride korral peab protseduuri pidaja:

- taotlema tolliorganitelt loa protseduuri läbiviimiseks vastavalt seadustega kehtestatud korrale[359] (luba taotletakse igale majandusliku mõjuga tolliprotseduurile eraldi);
- loa saamiseks andma nõuetekohase tagatise[360] võimaliku tollivõla katteks, kusjuures tagatis võib olla kas aktsepteeritud panga või kindlustusseltsi käendus, deposiidina maksuhalduri pangakontole makstud tagatissumma või riigi kasuks seatud registerpant või hüpoteek;
- tagama kontrollimiseks raamatupidamise ja laoarvestuse läbipaistvuse;
- looma kõik võimalused tollile tollikontrolli läbiviimiseks.

12.6.8. Tolliprotseduur: tolliladustamine

12.6.8.1. Tolliladustamise eesmärk

Enam kasutust leidnud positiivsed küljed kaupade tolliladustamisel on esitatud järgnevas loetelus. Tolliladustamise protseduuri on kasulik rakendada, kui:

- soovitakse edasi lükata kauba importimisel maksude tasumist (tollimaks, käibemaks, aktsiisimaks), eesmärgiga optimeerida käibevarade suurust ettevõtte igapäevategevuses;
- ei soovita kogu imporditud kaubale rakendada vaba ringluse tolliprotseduuri (nt suurte kaubapartiide korral jaotusturunduses; hooajakaubad, mida on odavam sisse tuua hooajaväliselt jne);

[359] Vaata erinevate majanduslike mõjudega tolliprotseduuride alt – loa taotlemine: http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tolliload
[360] Tagatise esitamine kindla vormi kohaselt: http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tagatised

- soovitakse edasi lükata järgneva tollikäitlusviisi rakendamist (kaupadele tolliladustamise rakendamine ei ole tähtajaliselt piiratud, v.a ühtse põllumajanduspoliitika alla kuuluv kaup);
- soovitakse re-eksportida liiduväliseid kaupu [nt tegutsemise korral vahelaona transiidil, tarnete jaoks kontrollpunktide loomisel keerukates tarneahelates (nn *break point*) jne];
- juhul, kui ei suudeta kohe täita impordinõudeid (litsentsid, kvoodid jne);
- soovitakse lõpetada eelnevat tollikäitlusviisi (nt seestöötlemine).

Loetelu võib olla pikem, aga olulist majanduslikku mõju annavad neist loetelus esimesed.

Tolliladustamise protseduuri võib rakendada kolmandatest riikidest ELi territooriumile toimetatud kaupadele ja teatud tingimustel ka liidu kaupadele, mis kuuluvad ühtse põllumajanduspoliitika (edaspidi ÜPP) alla ja mida kavatsetakse eksportida. Ekspordi ootel olevatele kaupadele tolliladustamise rakendamine on reguleeritud õigusaktidega.

Tollilaos on keelatud kaupade jaemüük. Tollilao territooriumil on lubatud hoida ka, (kuid mitte tolliladustamise protseduuril):

- arestitud (kinnipeetud) kaupa;
- kaupa, millele on rakendatud seestöötlemise või tollikontrolli all töötlemise tolliprotseduuri (juhul, kui tollilao territoorium või ruum on ühtlasi töötlemise kohaks);
- majandusliku vajaduse korral võib tolli loal tollilaos ladustada ka muud liidu kaupa juhul, kui on tagatud tollikontrolli teostamine (luba tuleb taotleda tolliasutuselt).

Tolliladu võib olla avalik või eratolliladu. Avaliku tollilao eelduseks on, et laopidaja on kohustatud teenust pakkuma kõigile soovijaile, kusjuures kauba ladustajaks võib olla iga asjaomane liidu isik, kes esitab või kelle esindaja esitab tollile kauba ja vastava tollideklaratsiooni.

Eratollilao puhul on kauba ladustajaks alati tollilao pidaja ise, kusjuures tollilao pidajal jääb õigus valida, kellele ta ladustamise teenust osutab.

12.6.8.2. Kauba ajutine ladustamine

Kauba ajutine ladustamine peab üldjuhul toimuma kas **tolliterminalis** või **ajutise ladustamise rajatises ehk hoiukohas**, mida tohib pidada ainult tolli välja antud loa omanik. **Hoiukohas** saab hoiustada liiduvälist kaupa üksnes loa omanik (kauba omanik). Ladustamise aeg on seadusega piiratud. Ajutist ladustamist ei tohi rakendada ravimite ja aktsiisikaupade korral. Ajutisel ladustamisel ei tohi kaubaga teha mingeid muid toiminguid peale säilitamise.

Tolliterminalis võivad kaupa ajutiselt ladustada kõik isikud, kes kaupa maale toovad. Vastutab tolliterminali pidaja, kellel on tolli antud luba ja kes on andnud piisava tagatise.

12.6.8.3. Tollilaod

12.6.8.3.1. Tollilao definitsioon

Tolliladu on tollilao pidaja kasutuses olev tolli poolt tollilaona aktsepteeritud hoone, ruum või tolli aktsepteeritud viisil selgelt märgistatud ruumi osa, taraga piiratud või tolli aktsepteeritud viisil selgelt märgistatud valvatav territoorium või vedelike ladustamiseks ettenähtud statsionaarne mahuti. Tollilaos ladustatakse üldjuhul kaupa, millele on rakendatud tolliladustamise tolliprotseduuri.

Tolliladude tüübid. ELi seadusandlus lubas kasutada kuut tüüpi tolliladu, kusjuures tüübid klassifitseeriti tähtedena A-st F-ini. A- ja B-tüüpi laod olid avalikud tollilaod; C-, D- ja E-eratollilaod ning F-tüüpi tolliladu oli avalik tolliladu, kus tollilao pidajaks on toll. Uue LTSi kohaselt jaotuvad tollilaod:

- I tüüpi avalik tolliladu;
- II tüüpi tolliladu;
- eratolliladu.

12.6.8.3.2. I tüüpi tolliladu

Tegemist on avaliku tollilaoga, kus LTSi artikli 242 lõikes 1 osutatud kohustuste eest vastutavad loa omanik ja protseduuri pidaja. Vanas **ÜTS/EMÜ**s oli analoog A-tüüpi tolliladu. See tähendab, et vastutus tolliladustamisel olevate kaupade eest A-tüüpi tollilao korral lasub laopidajal, kes esitab tollile tagatise ning kaupu ladustavate isikute ring ei ole piiratud. Laotüübi omapäraks on see, et teatud toiminguid kaupadega võib teostada ainult loa omanik ehk laopidaja ja teatud toimingute teostamiseks peab taotluse esitama kauba ladustaja. Laopidaja kohustuste hulka kuulub ka tolli rahuldava laoarvestuse pidamine. Probleemseks kohaks on laoarvestus, mida peab pidama laopidaja, kuid deklaratsiooni esitab kauba ladustaja. Tolli jaoks on sel juhul esmaseks vastutajaks tollilaopidaja. Võimalus teostada kaupade üleandmist antakse vaid laopidajale. Üleandmise kasutamine võimaldab hoida kokku kulusid tollivormistuselt [laost lattu üleandmisel ei pea tegema tollivormistust, võimaldab lihtsustada asjaajamist veofirmadega (transiidi korraldamisel) jne].

12.6.8.3.3. II tüüpi tolliladu

Tegemist on **II tüüpi avaliku tollilaoga** – avalik tolliladu, kus tolliseadustiku artikli 242 lõikes 2 osutatud kohustuste eest vastutab protseduuri pidaja. See tähendab, et B-tüüpi tolliladu on olemuselt avalik tolliladu, mis tähendab, et piiranguid seal kaupu ladustavate isikute osas ei ole. Erisus teistest tolliladudest seisneb tagatise esitamises. Nimelt on tollivõla tekkimise eest vastutavaks isikuks kauba ladustaja ehk deklaratsioonis kajastatud isik. B-tüüpi lao korral ei ole võimalik kaupade üleandmine protseduuri raames. Laoarvestust peab järelevalve tolliasutus protseduurile suunamise deklaratsioonide näol, mis eeldab väga tihedat suhtlemist tolliasutusega.

12.6.8.3.4. Eratolliladu

Eratollilaos võib kaupa tolliladustamise protseduurile paigutada ainult isik, kellele on väljastatud tollilaopidamise luba. Ka eratollilao pidaja on kohustatud esitama tollile tagatise ja pidama laoarvestust. Vanas ÜTS/EMÜs oli tegemist kolme võimalusega.

- C-tüüpi ladu omab tolli seisukohalt kindlaid eeliseid A-tüüpi lao ees. Nimelt on tollilao pidajale eratollilao tüüp kindlasti lihtsam, kuna ta on ise nii kauba ladustaja kui ka laopidaja rollis. Oluline on märkida, et ladustaja ei pea olema samaaegselt kauba omanik.
- D-tüüpi ladu töötab eratollilao põhimõttel ehk tollilao pidaja vastutab kauba säilimise eest ja peab olema kauba ladustaja. Tollilaost kauba vabasse ringlusse lubamine nõuab kohapeal toimuva tollivormistuse loa olemasolu. Kauba vabasse ringlusesse deklareerimisel on deklareerimise aluseks kauba laad, tolliväärtus ja kogus, mida tuleb arvesse võtta kauba tolliladustamise protseduurile suunamise ajal.

- E-tüüpi tolliladu on eratollilao põhimõttel töötav tolliladu, kus tohib kaupa ladustada ainult isik, kellele on väljastatud tollilao luba, kuid ta ei pea olema samaaegselt kauba omanik. Selle tollilao tüübi puhul ei pruugi tolliladustamise protseduuril olev kaup füüsiliselt tollilaos asuda, mistõttu eeldab see laotüüp laoarvestuse täpsust, kuna esmatähtis pole mitte kaupade füüsiline asukoht, vaid nende registreerimine laoarvestuses. Tollil peab olema võimalus jälgida kauba liikumist laoarvestusega tutvudes. E-tüüpi lao puhul võivad kaubad paikneda erinevates tolli aktsepteeritud asukohtades, mis ei pea kuuluma lao omanikule ning need võivad olla ka A-, C- või D-tüüpi tollilaod.

12.6.8.3.5. Vabatsoon

Kauba paigutamine vabatsooni võimaldab:
- lükata edasi impordimaksude tasumist;
- lükata edasi kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist (nt impordilitsentsid), kuni kauba vabasse ringlusse lubamiseni või mõnele muule tolliprotseduurile suunamiseni;
- ladustada Eestit transiidina läbivaid Euroopa Liidu väliseid kaupu (vältides maksude tasumist ja kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist);
- rakendada eksporditoetuste alla kuuluva Euroopa Liidu kauba suhtes selle vabatsooni toimetamisest, tulenevalt kauba ekspordi tolliprotseduuriga kaasnevaist meetmeist (nt eksporditoetuste väljamaksmine).

Vabatsoonid on Euroopa Liidu tolliterritooriumi osad või tolliterritooriumil **asetsevad rajatised, mis on ülejäänud tolliterritooriumist eraldatud ja kus**:
- Euroopa Liidu välist kaupa loetakse imporditollimaksude ja kaubanduspoliitiliste impordimeetmete kohaldamisel väljaspool liidu tolliterritooriumi olevaks, kui see kaup ei ole lubatud vabasse ringlusse, suunatud mõnele muule tolliprotseduurile;
- Euroopa Liidu kauba suhtes võib selle vabatsooni või -lattu paigutamise tõttu rakendada meetmeid, mida tavaliselt rakendatakse kauba ekspordil reeglitega ettenähtud juhtudel.

Vabatsoon
- Vabatsoon on rajatis, mille aluseks on püsiva piirde olemasolu, mis peab vastama tollieeskirjades kehtestatud nõuetele.
- Üldjuhul ei pea vabatsooni toimetatud kauba kohta tollideklaratsiooni esitama, vaid kaup kantakse üksnes laoarvestusse.
- Vabatsoonist kauba väljatoimetamisel mujale Euroopa Liidu territooriumile tuleb iga kord tollile tõendada, kas kaubal on liidu staatus või tuleb teostada mitteliidu kaubale ettenähtud tolliformaalsused.
- Vabatsoonis tegutsevatelt isikutelt üldjuhul tagatist ei nõuta.
- Toll teeb tollikontrolli vabatsooni piiril, sisse- ja väljapääsudel ning ka vabatsooni sees. Toll on ööpäevaringselt kohal.
- Vabatsoon ei saa olla tolli mõistes regulaarsete laevaliinide lähte- ja sihtpunktiks.

Kuni LTSi kehtimahakkamiseni kehtinud II kontrollitüüpi vabatsoonid muudetakse tolliladudeks.

Vabatsoonis tegutsemiseks peab isikul olema luba. Kauba hoidmine vabatsoonides või -ladudes ei ole üldjuhul ajaliselt piiratud (erandiks on ühtse põllumajanduspoliitika alla kuuluvad kaubad). Euroopa Liidu ja liiduvälise kauba võõrandamisest vabatsoonis tekib nullmääraga maksustatav käive.

12.6.9. Tolliprotseduur: seestöötlemine

Kaupade seestöötlemise tolliprotseduuri sätetega julgustatakse ja kergendatakse Euroopa Liidus tegutsevate tööstusettevõtete eksporti. Protseduuriga on lubatud kaupade import Euroopa Liidu tolliterritooriumile kolmandatest riikidest kaubanduslike meetmete rakendamiseta ja ilma, et

tasutakse imporditollimakse. Seestöötlemist[361] saab rakendada kaubale, millele sätestatud tollimaks või sellega samajõuline maks (antidumping, tasakaalustav tollimaks jne) on suurem kui 0% või kui kaubale rakendatakse kaubanduspoliitilisi meetmeid (nt koguselised või tariifsed piirangud/kvoodid). Ainult **käibemaksu** peatamise eesmärgil seestöötlemist reeglina ei rakendata (võib rakendada üksnes seoses ühekordse remondiga).

Eesmärgiks on sisseveetavad tooted Euroopa Liidust välja vedada, kas töödeldud toodetes sisalduvana või töötlematult. Seestöötlemisega garanteeritakse see, et liidu tollimaksutariifid ei põhjusta raskusi ekspordile orienteeritud tööstusharudele. Olukordades, kus ekspordiga tegeleval tööstusettevõttel võib olla probleeme siseturult toorme hankimisega ja nad on sunnitud hankima seda kolmandatest riikidest, ei tohi talle tekitada kahju toorme impordiga seotud maksudest, kuna eksporttööstus peab oma toodangut müüma maailmaturul. Protseduuriga tagatakse ELi territooriumil tegutsevate tootjate huvide kaitse, määrates kindlaks need eeldused, mis peavad olema täidetud enne, kui protseduuri võib kasutada.

Seestöötlemisel eristatakse kolme töötlemise protseduuri:
- seestöötlemine (peatamissüsteemis);
- seestöötlemine (tagasimaksesüsteemis);
- tollikontrolli all töötlemine.

Seestöötlemise alused:
- töödeldud kaubad (kompensatsioonitooted) veetakse reeglina Euroopa Liidust välja;
- sissetoodavad kaubad on identifitseeritavad väljaveetavates kompensatsioonitoodetes;
- ei kahjusta Euroopa Liidus tegutsevate tootjate majanduslikke huve;
- kauba töötlejad peavad olema liidu isikud.

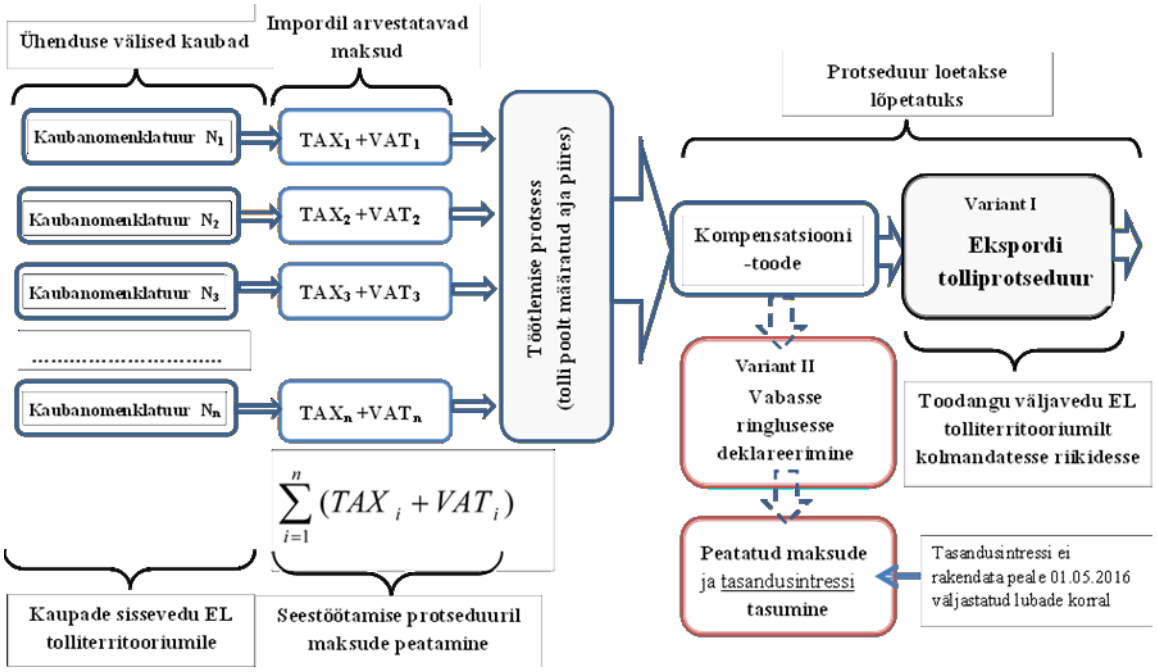
Protseduur eeldab vastava loa ja tagatise olemasolu ja luba peab taotlema enne tolliprotseduuri kohaldamist.

Seestöötlemise luba antakse kas **peatamissüsteemi** (tasumise tähtaja pikendamisega ehk suspensiooni menetlusega) või **tagasimaksesüsteemi** (tollimaksete tagastamise) kohaldamise näol. Tabelis 12.2 on esitatud kahe süsteemi vahelisi erinevusi.

12.6.9.1. Peatamissüsteem

Seestöötlemise **peatamissüsteemi rakendamisel** ei tasuta sisseveetava kauba pealt tollimakse, käibemaksu ja aktsiisimakse ega rakendata teisi kaubanduspoliitilisi meetmeid. See süsteem on mõeldud juhuks, kui sisseveetud kaubad reeglina kavatsetakse EList re-eksportida. Maksude peatamine on lubatud protseduuri rakendamise ajaks, kui aga seestöötlemise järel **soovitakse kaubad lubada vabasse ringlusse**, kuuluvad maksud tasumisele.

[361] http://www.emta.ee/index.php?id=960&highlight=Sisene,töötlemine



Joonis 12.10. Seestöötlemine peatamissüsteemi põhimõtetel

Tollivõla tekkimisel makstakse maksud üldjuhul töödeldud toote maksustamiselementide järgi. Deklarandi taotlusel või erijuhul importkauba maksustamiselementide järgi[362]. Kui peatamissüsteemi rakendatakse kaubale, millest ainult osa kavatsetakse re-eksportida ja osa lubada vabasse ringlusse, tuleb tollivõla tekkimisel lisaks peatatud maksudele (tollimaksud, käibemaks, aktsiisimaksud) maksta ka tasandusintressi (viimane nõue kaotab kehtivuse peale 01.05.2016 väljastatud lubade korral).

Ekvivalentkaup[363] on üks võimalusi seestöötlemisprotseduuri läbiviimiseks. Ekvivalentkaup on liidu kaup, mida ladustatakse, kasutatakse või töödeldakse eriprotseduurile suunatud kauba asemel. Ekvivalentkaubal on sama kaheksakohaline kombineeritud nomenklatuuri kood, sama kaubanduslik kvaliteet ja samad tehnilised omadused kui kaubal, mida see asendab, v.a juhtudel, kui reeglid sätestavad erandid.

Tingimusel, et on tagatud protseduuri, eriti tollijärelevalve nõuetekohane läbiviimine, lubab toll taotluse alusel järgmist ekvivalentkauba kasutamist töötlemisprotseduuril.

Seestöötlemise tolliprotseduure kirjeldatakse kahel viisil:

- „seestöötlemine (**EX/IM**)" – seestöötlemisprotseduuri puhul ekvivalentkaubast saadud töödeldud toote eksport enne selle kauba importi, mida see asendab, vastavalt tolliseadustiku artikli 223 lõike 2 punktile c;
- „seestöötlemine (**IM/EX**)" – seestöötlemisprotseduuri puhul liiduvälise kauba import enne töödeldud toote eksporti.

12.6.9.2. Tagasimaksesüsteem

Seestöötlemise tagasimaksesüsteemi rakendamisel tasuti impordimaksud. Kui valmistoode eksporditakse, saab loaomanik taotleda makstud tollimaksu tagastamist. Olemasolevad load kehtivad, kuid hiljemalt 01.05.2019 kaotavad kehtivuse. Luba taotleti siis, kui töödeldud kaupade väljaveoks ELi tolliterritooriumilt **oli olemas võimalus**, aga puudus kindlus selle realiseeritavuses. Seega oli süsteem mõeldud juhuks, kui töödeldava kauba eksport ei ole kindel või **kui ei ole teada, kas kõik sisseveetud kaubad eksporditakse**. Alates 01.05.2016 väljastatud lubade korral rakendub

[362] LTS art 86 lg 4.
[363] LTS art 223.

peatumismenetlus. Kaupade importimisel töötlemiseks rakendatakse LTSi seestöötlemise protseduuri reegleid, kus maksud peatatakse. Toll võib nõuda tagatise esitamist. **Tollivõla tekkimisel makstakse impordimaksud üldjuhul importkauba maksustamiselementide järgi.**

Tabel 12.2. Seestöötlemise süsteemide erisused

Võrreldavad näitajad	Peatamissüsteem	Tagasimaksesüsteem
Hõlmab kõiki kaupu	jah	ei
Peab maksma tolli- ja käibemaksu	ei	jah/ei*
Antakse tolli- ja käibemaksu maksmise tagatis	jah	ei/jah*
Tuleb esitada litsentsid, sisseveo dokumendid jne	ei	jah
Eelväljavedu on võimalik	jah	ei/jah*
Kaup vabas ringluses	ei	jah/ei*

*Alates 01.05.2016 väljastatud lubade korral.

Töötlemine tuleb läbi viia loas märgitud aja jooksul. Töötlemisoperatsioone võib teostada loas ettenähtud kohas. Töötlemistoimingute all on mõeldud:

- kaupade käitlemist, k.a paigaldus, komplekteerimine või sobitamine teiste toodete osaks;
- kaupade valmistamist;
- kaupade parandamist, k.a nende taastamine ja töökorda seadmine;
- teatud kaupade kasutamist, mis ei sisaldu töödeldud toodetes, vaid võimaldavad nende tootmist või kergendavad seda, kuigi nad kasutamise ajal kuluvad ära kas terviklikult või osaliselt.

Kompensatsioonitooted on kõik töötlemisoperatsioonide käigus saadavad tooted, sh ka töötlemisprotseduuri kõrvalsaadused. Kõik kõrvalsaadused, mis tekivad peamise kompensatsioonitoote valmistamisel, on teisesed kompensatsioonitooted ja neid ei käsitleta tootmiskaona, mida arvestatakse tulemimäära määramisel. Loa taotluses tuleb märkida nii põhilised kompensatsioonitooted kui ka teisesed kompensatsioonitooted.

Tulemimäär on kompensatsioonitoote kogus, mis on valmistatud seestöötlemisele suunatud kauba kogusest. See võib sisaldada ka töötlemistoimingus ärakasutatavaid tooteid, mis valmistootes otseselt ei sisaldu. Eeldatav tulemimäär või selle määramise meetod peab olema märgitud loa taotluses. Kui taotlus sisaldab mitut töötlemisoperatsiooni, tuleb esitada iga operatsiooni jaoks eraldi tulemimäär, võttes arvesse:

- peamise kompensatsioonitoote valmistamiseks kulunud kogust;
- kõrvaltoote kogust;
- tootmiskadusid – aurustumine, kuivamine, hävitamisele kuuluvad jäätmed jne;
- kaupade kogus, mis on vajalik tootmise juures, kuid mis ei sisaldu kompensatsioonitootes, nagu tootmise abimaterjalid.

Mõningaid viiteid tulemimäära arvestamiseks juhul, kui:

- valmistoode on sama, mis imporditud kaup, nt remondi korral on tulemimäär 1:1;
- töötlemisel kasutatakse erinevaid kaupu ühe valmistoote valmistamiseks, siis tulemimäär näitab, mitu ühikut imporditud kaupa on vaja ühe ühiku valmistoote valmistamiseks;
- tulemimäär ei ole teada taotlemise hetkel või tulemimäär on igal partiil erinev, märgitakse taotlusse, et tulemimäära kindlakstegemiseks kasutatakse tootmise lõpparuannet ja tulemimäär esitatakse koos protseduuri lõpetava deklaratsiooniga;
- taotletud tulemimäär muutub või on vale, tuleb sellest teavitada tolliasutust.

Seadustega kehtestatud põllumajandustoodetele on sätestatud standard-tulemimäärad, mille kasutamine on kohustuslik.

Seestöötlemise tolliprotseduuri lõpetamine**.** Töödeldud tooted tuleb esitada uuele tolliprotseduurile. Eksport on kõige tavalisemaks tolliprotseduuri lõpetamiseks pärast seestöötlemist. Juhul, kui tegemist on tollimaksu tagastamise süsteemiga, saab nõuda tasutud tollimaksu tagastamist. Kui

kaupadele kohaldatakse mõnda teist tolliprotseduuri või deklareerimist vabatsooni, tuleb täita kõiki uue protseduuri nõudeid.

Kui mingil põhjusel importkaupa või kompensatsioonitoodet ei veeta välja, vaid lastakse liidutolliterritooriumil vabasse ringlusesse, tuleb tasuda impordi tollimaksud ja käibemaks, mis oli senini peatatud. Lisaks impordimaksudele tuleb tasuda ka tasandusintresse. Lõpparuanne tuleb esitada 30 päeva jooksul pärast taasväljaveo tähtaja lõppemist.

Seestöötlemine on majanduslikult väga mõjus tolliprotseduur. See tähendab seda, et seestöötlemise protseduuri rakendamine eeldab nii luba kui ka sisseveetavate kaupade sisseveo deklaratsiooni. Töötlemisest saadud kaupadele peab kohaldama uue tolliprotseduuri. Protseduuri lõpus võetakse vastu otsus lõpparvlemise kohta (tollimaksu tasumise tähtaja pikendamine) või tollimaksu tagastamist puudutav taotlus (tollimaksu tagastamise süsteem). Need on üldjoontes sellised tolliformaalsused, mis puudutavad kõiki majandusliku mõjuga tolliprotseduure.

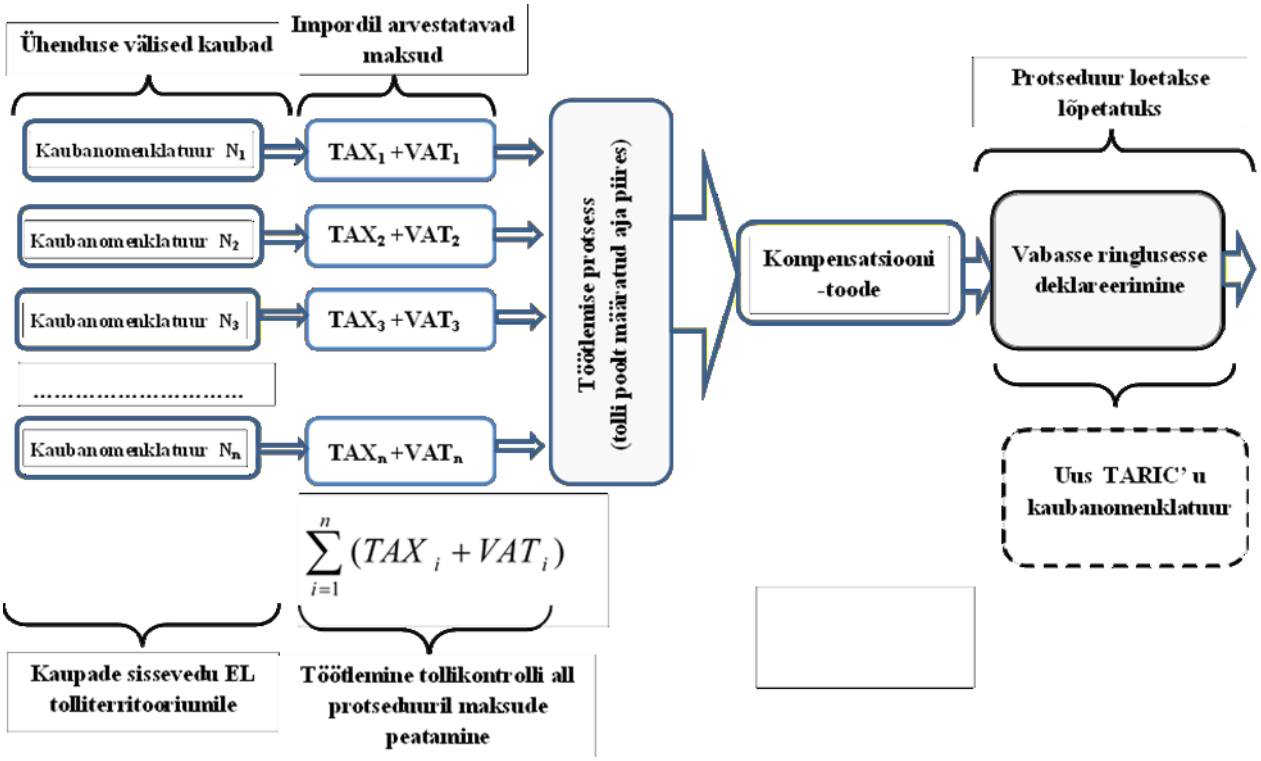
12.6.9.3. Töötlemine tollikontrolli all

Seestöötlemine tollikontrolli all[364] võimaldab kolmandate riikide kauba sissevedu töötlemiseks impordimaksude (nagu tollimaks, käibemaks ja aktsiis) tasumiseta ja kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamiseta. **Loa alusel imporditud kaupade suhtes tollivõla tekkimisel makstakse impordimaksud töödeldud toote maksustamiselementide järgi**. Seda tolliprotseduuri kasutatakse tollimaksu vähendamiseks juhul, kui valmistoote tollimaksu määr on madalam kui imporditud kaupade tollimaksumäärade summa. Võttes aluseks analoogi seestöötlemisega ja lähtudes joonisel 12.11 esitatust, võime anda seose:

$$\sum_{i=1}^{n}(TAX_i + VAT_i) \geq TAX_{kompens} + VAT_{kompens}$$

Protseduuri saab rakendada kaubale, millele on sätestatud tollimaks või sellega samajõuline maks (antidumping, tasakaalustav tollimaks jne) suurem kui 0%. Ainult aktsiisi vähendamise eesmärgil protseduuri ei rakendata.

[364] http://www.emta.ee/index.php?id=1341&highlight=majandusliku,mõjuga,tolliprotseduurid → töötlemine tollikontrolli all.



Joonis 12.11. Töötlemine tollikontrolli all

Analoogselt seestöötlemisele on vaja protseduuri läbiviimiseks luba, millega kehtestatakse töötlemise läbiviimise aeg, tulemimäär ja kompensatsioonitoode. Võrreldes teiste seestöötlemise protseduuridega on eesmärgistatud sihtturg reeglina (kuigi alati ei pruugi olla) erinev: seestöötlemise korral eksport kolmandatesse riikidesse, töötlemisel tollikontrolli all aga Euroopa Liidu siseturg.

12.6.10. Tolliprotseduur: välistöötlemine

Välistöötlemine[365] on ajutine väljavedu töötlemiseks taassisseveo kohustusega. Seadusandlikult on see kehtestatud LTSi ja KDMiga. Välistöötlemine annab osalise või täieliku tollimaksuvabastuse väljapoole Euroopa Liitu töötlemiseks väljaveetud kauba re-impordil. Re-impordil rakendatakse valmistootele muid kaubanduspoliitilisi meetmeid, nagu koguselised piirangud jne (v.a juhul, kui tegemist on parandamisega või kui vastavalt päritolureeglitele on kaup säilitanud liidu päritolu).

Välistöötlemist saab rakendada kaubale, millest valmistatavale tootele sätestatud tollimaks või sellega samajõuline maks (antidumping, tasakaalustav tollimaks jne) on suurem kui 0%. Osalise maksuvabastuse korral **makstakse impordimaksud üldjuhul töötlemistoimingu kulude alusel**. Erandid sätestatakse KDMis[366]. Tollimaksude vahe meetodit alates 01.05.2016 enam ei rakendata. Ainult käibemaksu osalise või täieliku vabastamise eesmärgil välistöötlemist ei rakendata (erandiks on juhud, kus on tegemist ühekordse remondiga). Välistöötlemise tolliprotseduuri kohaldamine eeldab loa olemasolu ehk enne protseduuri alustamist tuleb luba taotleda.

[365] http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/valistootlemine
[366] KDMi artikkel 175.

Protseduuril eristatakse kahte võimalust:

- välistöötlemine (**IM/EX**)" – välistöötlemisprotseduuri puhul ekvivalentkaubast saadud töödeldud toote import enne selle kauba eksporti, mida see asendab (vastavalt LTSi artikli 223 lõike 2 punktile d);
- välistöötlemine (**EX/IM**)" – välistöötlemisprotseduuri puhul liidu kauba eksport enne töödeldud toote importi.

Töötlemiseks on kaupade käitlemine, valmistamine ja parandamine. Välistöötlemist ei või kohaldada ELi kaupade osas:

- mille ekspordi alusel impordimaks tagastatakse või maksu sissenõue tühistatakse;
- mida on enne väljavedu lastud vabasse ringlusesse impordimaksuta nende teatud kasutusotstarbe alusel;
- mille eksport annab õiguse ekspordimaksu tagastamiseks või millele ekspordi alusel antakse ühise põllumajanduspoliitika raames muud rahalist soodustust kui ekspordimaksu tagastamine.

12.6.11. Tolliprotseduur: ajutine import

Ajutine import[367] võimaldab liidu tolliterritooriumil ajutiselt kasutada re-ekspordiks mõeldud liiduvälist kaupa tingimusel, et kaup säilib muutumatul kujul. Võimaldatud on üksnes kauba kasutamisest tingitud tavaline amortisatsioon, tolliprotseduuril oleva kauba parandus ja hooldus, sh ülevaatus ja kohandamine ning meetmed kauba säilitamiseks või tehniliste nõuete täitmise tagamiseks. Ajutiselt imporditud kaup vabastatakse kas täielikult või osaliselt imporditollimaksudest. Protseduuri kohaldamiseks on vaja luba.

Ajutiselt imporditud kaubale määratakse tähtaeg, mille jooksul tuleb kaup re-eksportida või määrata uus tollikäitlus. Tähtaja pikkus on reeglina maksimaalselt kaks aastat, mida saab erandkorras pikendada. Erandlik olukord on see, kui kaupa tuleb kasutada pikema aja jooksul, et täita ajutise imporditoimingu eesmärk.

12.6.11.1. Ajutine import tollideklaratsiooni esitamisega

LTSi kohaselt on ajutise impordi ja lõppkasutusprotseduuri korral tegemist eriprotseduuridega ehk täpsemalt – erikasutusega. LTSi artiklid 210–225, KDMi artiklid 161–183 ja KRMi artiklid 258–271 sätestavad eriprotseduuride üldised sätted: eriprotseduuri kasutamiseks peab taotlema loa, esitama tagatise, pidama arvestust protseduurile suunatud kauba üle; vajadusel on võimalik kasutada ekvivalentkaupa, esitama protseduuri lõpetamise kokkuvõtte.

Ajutine import on reguleeritud LTSi artiklitega 250–253, KDMi artiklitega 204–238 ja KRMi artiklitega 322–323. KDMi artiklites sätestatud täieliku ja osalise imporditollimaksu vabastamise tingimused on samad, mida on rakendatud kuni 01.05.2016. aastani. Sõnastus **on viidud vastavusse ajutise impordi (Istanbuli) konventsiooniga**. Ajutise impordi korral võib ekvivalentkaupa kasutada üksnes juhul, kui ajutise impordi luba koos täieliku imporditollimaksuvabastusega antakse kooskõlas KDMi artiklitega 208–211 (kaubaalused, konteinerid ja nende varuosad, tarvikud ja seadmed). Ajutise impordi kohta arvestuse pidamine on kohustuslik siis, kui toll seda nõuab.

Ajutise impordi rakendamiseks esitatakse tollile tollideklaratsioon ja vajalikud dokumendid, nagu kauba väärtust tõendav dokument (*pro forma* arve), ajutise impordi luba, kaubaveo saatedokument, tagatis ja teised tolli nõudmisel asjasse puutuvad dokumendid. Tollideklaratsiooni elektroonsel esitamisel tuleb lisadokumendid hoida tollile kättesaadavad ja esitada tolli nõudmisel.

Alternatiiviks ajutise impordi ühtse loa taotlemisele on mõnede kaupade puhul ATA-märkmiku[368] kasutamine. Seda kasutatakse messi- ja näitusekaupade, kaubanäidiste ja teiste analoogsete kaupade korral. Ajutise sisseveo konventsiooni ja ATA-märkmiku kasutamist käsitleme edaspidi transiidi peatüki raames.

---

[367] http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/ajutine-import

[368] Ajutise sisseveo konventsioon: https://www.riigiteataja.ee/akt/12914432

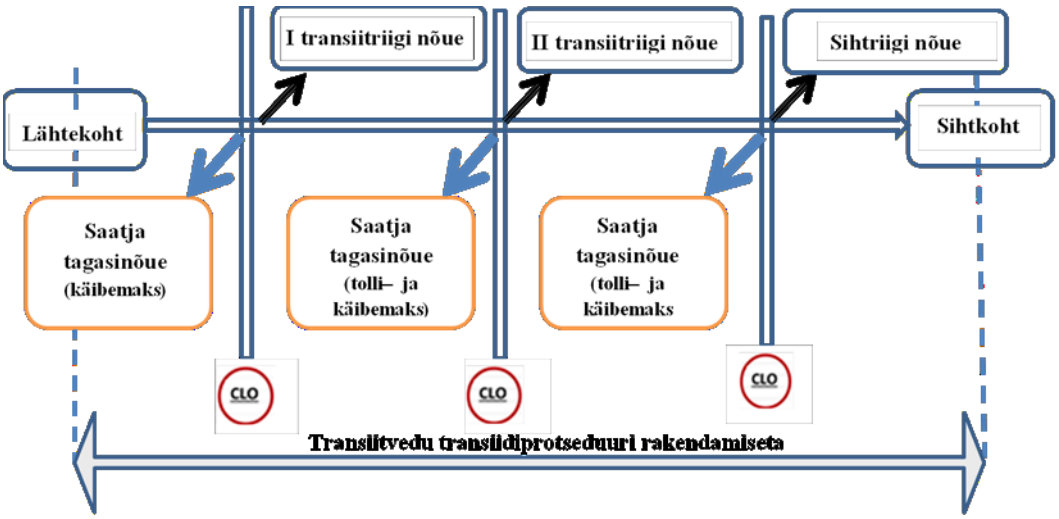
12.6.12. Tolliprotseduuri lõppkasutus

Lõppkasutusprotseduur on kauba vabasse ringlusse lubamine tollimaksuvabastuse või vähendatud tollimaksumääraga kauba erikasutuse tõttu. Lõppkasutus on reguleeritud LTSi artikliga 254 ja KDMi artikliga 239. Eriprotseduuride üldised sätted reguleerivad lõppkasutuse loa taotlemist, menetlemist, arvestuse pidamist, ekvivalentkauba kasutamist ja protseduuri lõpetamise kokkuvõtte andmestikku.

Toll võib määrata loas kindlaks tingimused, mille korral kaup loetakse kasutatuks maksuvabastuse või vähendatud tollimaksumäära kohaldamiseks sätestatud eesmärgil. Eeldus sellele on, et kaup on sellises tootmisetapis, millal ainult ettenähtud lõppkasutus võib anda majanduslikult otstarbekohase tulemuse.

12.6.13. Tolliprotseduur: transiit

Kui kaup tuuakse riigi territooriumile, nõuab toll imporditollimaksude ja muude maksude tasumist ning kohaldab vajadusel kaubanduspoliitilisi meetmeid. Neid võidakse kauba suhtes kohaldada isegi sel juhul, kui kaup peab teel teise riiki üksnes transiidina läbima selle riigi territooriumi. Kui kaup viiakse riigi territooriumilt välja, võidakse tasutud maksud teatavatel tingimustel tagasi maksta. Järgmise riigi territooriumil tuleb seda menetlust korrata. On võimalik, et kaup peab enne lõppsihtkohta jõudmist läbima piiriületustel hulgaliselt selliseid haldusmenetlusi.



Joonis 12.12. Transiidiprotseduurita veokorraldus

Transiit on tolli aktsepteeritav hõlbustus, mida ettevõtjad saavad kasutada, et viia kaupa üle piiri või läbi territooriumide selliseid makse maksmata, mis põhimõtteliselt tuleks tasuda kauba territooriumile toomisel (või sealt väljaviimisel) ning täita selle asemel ainult üks (lõplik) tolliformaalsus. Võrreldes joonisel 12.12 kujutatud olukorraga, võimaldab see halduslikult lihtsat ja kulutõhusat menetlust kauba vedamiseks läbi tolliterritooriumite. Transiit on eriti asjakohane Euroopa Liidus, kus ühtne tolliterritoorium kombineerub paljude maksuterritooriumitega: kaup võib liikuda transiidina liidu tollipiiri ületamise kohast tollivormistuse kohani, kus pärast transiitveo lõppemist täidetakse tolli- ja kohalikud maksukohustused ja kaup läheb vabasse ringlusse või deklareeritakse mõnele muule majandusliku mõjuga tolliprotseduurile, kus rakendatakse peatamismenetlust. Peatamismenetlus võidakse lõpetada, suunates transiidiprotseduuril oleva liiduvälise kauba liidu tolliterritooriumilt re-eksporti.

Transiidiprotseduuridele hakati tähelepanu pöörama peale teist maailmasõda. Euroopas sõlmiti 1949. a esimene TIR-kokkulepe, millele järgnes TIR-konventsiooni sõlmimine 1959. a. 1975. a TIR-konventsiooni muudeti ja see on täiendustega toimiv ka tänapäeval. Tegemist on keeruka kollektiivse tagatiste kokkuleppega.

Euroopa Ühenduse arenedes tekkis vajadus oma transiidisüsteemi järele, seda eriti peale 1968. a, kui võeti kasutusele ühine tollitariifistik. Ühenduse transiidisüsteem võeti kasutusele 1968. a. See hõlbustas nii ühenduse kui ka ühendusevälise kauba liikumist Euroopa Ühenduses. Ühendusevälise kauba puhul hakati kasutama tähist T1 ja ühenduse kauba puhul tähist T2. Tegemist on individuaalse tagamise põhimõttega ehk printsipaalil põhineva transiidi kontseptsiooniga. Sellel põhimõttel jõuti kahe konventsiooni väljatöötamise ja kasutuselevõtmiseni. Need konventsioonid hõlbustasid kauba importi, eksporti ja liikumist Euroopa Ühenduse ja EFTA-riikide vahel, neisse riikidesse ja neist riikidest, kuid ka üksikute EFTA-riikide vahel. Ühe konventsiooniga kehtestati **ühistransiidiprotseduur**, teisega aga nähti ette impordi-, ekspordi- ja transiidiformaalsuste lihtsustamine **ühtse haldusdokumendi** (SAD) kasutuselevõtmine. Konventsioone tuntakse vastavalt kui „Ühistransiidi konventsiooni" ja „SAD-konventsiooni". Põhjaliku ülevaate Euroopa Liidu transiidipoliitikast saab „**Transiidi käsiraamatust**" (TAXUD/801/2004) kokku 489 leheküljel.[369]

Uues LTSis reguleerivad transiiti artiklid 226–236, **KDMi** artiklid 188–200 täiendavad tolliseadustikku. **KRMi 2. peatüki** „**Transiit**" artiklid 272–321 määravad detailselt kahe eelnenud määruse rakendamise korra. Kajastatud on kõik transiidi võimalused, olenevalt rakendatavast seadusest (konventsioonist).

12.6.13.1. Ühistransiidiprotseduuri konventsioon

Ühistransiidiprotseduuri õiguslik alus on 20. mai 1987. a ühistransiidiprotseduuri konventsioon,[370] mille osalisteks on praegu Euroopa Liidu liikmesriigid ja EFTA (Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni) kolme riigi: Šveitsi, Norra ja Islandi ning Liechtensteini vürstiriigi suhtes, sest Liechtensteinil on tolliliit Šveitsiga. See leping on laienenud Türgi (2012) ja Makedoonia (2015) suhtes ja on avatud uutele osalejatele. Ühistransiidiprotseduuriga nähakse ette kauba suhtes kohaldatavate tolli- ja aktsiisimaksude, käibe- ja muude maksude peatamine ajaks, kuni toimub kauba transiitvedu lähtetolliasutusest sihttolliasutusse. Ettevõtjad saavad seda protseduuri kasutada, et hõlbustada kauba liikumist ühest konventsiooni osalisriigist teise. Selle kasutamine ei ole kohustuslik. Ühistransiidiprotseduuri haldavad osalisriikide tolliadministratsioonid tolliasutuste võrgustiku kaudu.

Ühistransiidiprotseduur algab lähtetolliasutuses ja lõpeb siis, kui kaup ja transiidideklaratsioon esitatakse sihttolliasutusele transiiti reguleerivate sätete kohaselt. Toll tagastab transiidideklaratsiooni ühe ametliku eksemplari lähtetolliasutusele. Selline kord kehtib, kui ei kasutata elektroonset transiidiprotseduuri NCTS. Selle eksemplari kättesaamisel lõpetab lähteriigi toll tolliprotseduuri ja vabastab printsipaali vastutusest, kui ei ole täheldatud eeskirjade eiramist.

12.6.13.1.1. Ühistransiidi printsipaal

Lähtetolliasutuses transiidideklaratsiooni koostades taotleb printsipaal kauba suhtes transiidiprotseduuri kohaldamist. **Tegemist on transiidiprotseduuri pidajaga LTSi** artikkel 233 mõistes[371].

Transiidiprotseduuri haldajana vastutab printsipaal pärast kauba transiiti lubamist selle eest, et kaup esitatakse ettenähtud aja jooksul sihttolliasutuses puutumatul kujul (reeglina koos puutumata tollitõkendiga) ja koos transiidideklaratsiooniga. Kauba esitamise eest sihttolliasutuses vastutavad

[369] Transiidi käsiraamat. Euroopa Komisjoni maksunduse ja tolliliit (*European Commission Taxation and Customs Union*): http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_et.pdf

[370] Ühistransiidiprotseduuri konventsioon 13.08.1987, Euroopa Liidu teataja 21987A081(01): http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:274:0001:0117:ET:PDF ja http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/uhis-uhenduse-transiidiprotseduur

[371] Artikkel 233. Liidu transiidiprotseduuri pidaja ning liidu transiidiprotseduuri alusel liikuva kauba vedaja ja saaja kohustused.

ka muud isikud. Printsipaal vastutab mis tahes tolli- ja muude maksude maksmise eest, kui on toimunud eeskirjade eiramine. Printsipaal vastutab ka sellise tagatise andmise eest, mis kataks kauba liikumise ajal peatatud maksude summa. See tagatis võib olla sularahasissemakse või käendajana tegutseva finantsasutuse võetud maksekohustus.

Tagatissumma. Üldtagatise **tollivõla limiit** võrdub maksimumsummaga käendaja kohustustest, mille ta esitab tagatistolliasutusele aktsepteerimiseks.

Tollivõla limiidi arvutamine. Aluseks võetakse vähemalt ühenädalane periood tollivõla limiidi väljaarvutamiseks. See peab olema tüüpiline printsipaali transiiditegevust kajastav periood. Kõikide võimalike juhtumite hõlmamiseks tuleb seejuures arvestada ka kaubavedu tippaegadel ning selliste kaupade vedu, mida printsipaal harilikult transiidiks ei deklareeri.

Printsipaali kohustused. Printsipaalil on kohustus mitte ületada määratud tollivõla limiiti.

Vähendamise kriteeriumid. Üldtagatise kasutamist ja tagatise esitamisest vabastamist lubatakse tollivõla limiidi piires. Rakendatavad kriteeriumid sõltuvad sellest, kas kõnealused kaubad on või ei ole loetletud konventsiooni lisas ehk kas on tegemist kõrgendatud pettuseohuga[372] (nn sensitiivsete) kaupadega või mitte. Vaata tabelit 12.3.

Tabel 12.3. Printsipaali tagatiste määramise kriteeriumid[373]

Tagatissumma % / Kriteeriumid	**Tavalised kaubad**				**„Sensitiivsed" kaubad**			
	100%	50%	30%	Vabastus	100%	50%	30%	Vabastus
Usaldusväärne finantsolukord	**Lisatingimusi ei ole**	+	+	+	+	+	**0**	**Vabastust ei anta**
Piisav kogemus (aastates)		+ **(1)***	+ **(2)***	+ **(3)***	+ **(1)***	+ **(2)***	+ **(3)***	
Väga tihe koostöö tolliga		-	+	+	+ **või**	+	+	
Veondusalane pädevus		-	-	+	+	+	+	
Piisavad rahalised vahendid kohustuste täitmiseks		-	-	+	-	-	+	

*Neid tähtaegu lühendatakse ühe aasta võrra selliste taotlejate puhul, kes kasutavad transiidideklaratsioonide esitamiseks elektroonset andmetöötlussüsteemi.

Transiidideklaratsiooni jaoks kasutatakse kolme SADi eksemplari: 1, 4 ja 5:

- eksemplar 1 jääb pärast deklaratsiooni registreerimist lähtetolliasutusse;
- eksemplar 4 liigub koos kaubaga sihttolliasutusse ja jääb sinna;
- eksemplar 5 liigub koos kaubaga sihttolliasutusse ja saadetakse pärast transiidiprotseduuri lõpetamist tagasi lähteriiki.

SADi võib vajadusel täiendada SAD-*bis* vormidega.

Praegu kasutatakse SADi vormistamisel elektroonset varianti NCTS-süsteemi kaudu. 2020. aastaks peab elektroonne transiidi vormistamine olema kohustuslik kogu ELi piires. Paberkandjal saab dokumenti kasutada üksnes KRMi lubatud erandjuhtudel.

[372] Kõrgendatud pettuseohuga ehk riskikaubad. Loetelu kaupadest, mille esinemine deklaratsioonil suurema kogusega kui vastav loetelus esitatud miinimumkogus võib tuua kaasa lisameetmete rakendamise. (Tollikoodeksi rakendussätete EMÜ 2454/93 lisa 44c). Nõutud 6-kohaline HS-kood.

[373] Andmed. Transiidi käsiraamat, lk 134 (TAXUD/801/2004): http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_et.pdf

Tähtaeg

- Lähtetolliasutus määrab tähtaja, mille jooksul kaup tuleb sihttolliasutuses esitada.
- Lähtetolliasutuse ettenähtud tähtaeg on transiitveo ajal läbitavate riikide pädevatele asutustele siduv ja nad ei või seda muuta.
- Tähtaja ületamine. Kui tähtaeg ületatakse asjaolude tõttu, mis ei olene veoettevõtjast ega printsipaalist ja mida on sihttolliasutusele nõuetekohaselt selgitatud, loetakse ettenähtud tähtaeg mitteületatuks. Sellised olukorrad on Eesti idapiiril sagedased.

Ühistransiidiprotseduur jaguneb kauba staatusest sõltuvalt kahte liiki protseduuriks: välistransiidiprotseduur T1 ja sisetransiidiprotseduur T2. Liidu transiit on tolliprotseduur, mis võimaldab kaubal liikuda ühest liidu punktist teise.

12.6.13.2. Liidu välistransiidi protseduur

Liidu välistransiidiprotseduuri (T1) kohaldatakse peamiselt liiduvälise kauba liikumise suhtes. Sellega peatatakse tolli- ja muude maksude tasumine ajani, mil kaup jõuab oma sihtkohta ELis.

Liidu kauba ekspordil lepingualusesse riiki või kauba veol läbi ühe või mitme riigi territooriumi ühistransiidiprotseduuri alusel, rakendatakse selle suhtes liidu välistransiidiprotseduuri (T1) reeglites kirjeldatud tingimusi:

- kaup on läbinud ekspordiga seotud tolliformaalsused **eksporditoetuste saamiseks** selle kolmandatesse riikidesse eksportimisel ühise põllumajanduspoliitika (ÜPP) raames;
- kaup vastab **imporditollimaksu tagasimaksmise** või selle vähendamise nõuetele tingimusel, et see eksporditakse liidu tolliterritooriumilt välja;
- kaup on läbinud kolmandatesse riikidesse toimuva ekspordiga seotud tolliformaalsused **kompensatsioonitoodetena** või muutmata kujul kaubana, et lõpetada **seestöötlemise tolliprotseduur** (tagasimaksesüsteem) tollimaksu tagasimaksmiseks või selle vähendamiseks.

12.6.13.3. Liidu sisetransiidiprotseduur ja liidu kauba staatuse tõendamine

Liidu sisetransiidiprotseduuri (T2) kohaldatakse liidu kauba suhtes, mis saadetakse liidu tolliterritooriumi ühest punktist teise ühe või enama riigi territooriumi kaudu. Selle protseduuri kohaldamine mere- või lennuvedudele on kirjeldatud KRMi artiklis 320[374].

Liidu sisetransiidiprotseduuri T2F kohaldatakse sellise liidu kauba liikumise suhtes, mis saadetakse liidu tolliterritooriumi eri maksukorraldusega piirkondadesse, neist piirkondadest või nende piirkondade vahel. Liidu tolliterritooriumi eri maksukorraldusega piirkonnad on sellised piirkonnad, kus ei kohaldata liidu käibemaksudirektiivi[375] sätteid. Nende piirkondade loetelu on esitatud direktiivi artiklis 5[376]. Näiteks Kanaari saared, Ahvenamaa, Kanalisaared jne.

12.6.13.3.1. Liidu kauba staatuse tõendamine

Olukordades, kus kaubad liiguvad liidu tolliterritooriumilt ajutiselt välja või liiguvad läbi vabatsoonide või liidu tollireeglite kohaselt mitteregulaarliinidega, tuleb liidu kauba staatust tõestada. Selleks kasutatakse dokumenti T2L, milleks on ühtse haldusdokumendi (SAD) eksemplar 4 või sama dokumendi eksemplar 4 märkega T2LF kauba jaoks (või nende elektroonne vorm), mida veetakse eri maksukorraldusega piirkondadesse, neist piirkondadest või nende piirkondade vahel. SAD-dokument võidakse asendada nõuetekohase arve või veodokumendiga, mis hõlmab üksnes liidu kaupa ja millele on märgitud vastavalt kood „T2L" või „T2LF".

[374] KRMi artikkel 320. Formaalsused, mis on seotud elektroonilise veodokumendi kasutamisega transiidideklaratsioonina õhu- ja meretranspordi korral vastavalt LTSi artikli 233 lõike 4 punktile e.
[375] Direktiiv 77/388/EMÜ.
[376] NÕUKOGU DIREKTIIV 2008/118/EÜ, 16. detsember 2008, mis käsitleb aktsiisi üldist korda ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 92/12/EMÜ artikkel 5.

12.6.13.4. Elektroonne transiidijuhtimise süsteem NCTS

NCTS (*New Computerised Transit System*) on liidu automatiseeritud transiidisüsteem transiidideklaratsioonide ja TIR-märkmike töötlemiseks ja andmete vahetamiseks. NCTS on transiidisüsteemi juhtimise ja kontrolli vahend. NCTS põhineb kõrgtasemel arvutisüsteemide ja elektroonilise andmetöötluse kasutamisel ja tagab seetõttu paberipõhisest süsteemist tõhusama ja tänapäevasema juhtimise. NCTSi põhieesmärgid on järgmised:

- suurendada transiidiprotseduuride tõhusust ja mõjusust;
- parandada nii pettuse ennetamist kui ka avastamist;
- kiirendada transiidiprotseduuri kohaselt teostatavaid tehinguid ja tagada nende turvalisus.

Üldreeglina kasutatakse NCTSi[377] nii liidu välis- kui ka sisetransiidiks, samuti ühistransiidiks neil juhtudel, kui protseduuri viiakse läbi ühtse haldusdokumendi (SAD) vormi T1 või T2 alusel.

Peamised NCTSis kasutatavad andmed või teated

- Transiidideklaratsioon, mis esitatakse paberil või elektroonilisel kujul.
- Liikumise viitenumber (**MRN** – *Movement Reference Number*), mis on liikumise identifitseerimiseks süsteemi poolt deklaratsioonile antud ainuomane registreerimisnumber.
- Transiidi/julgeoleku saatedokument (**TSAD –** *Transit Accompanying Document*), mis liigub koos kaubaga lähtekohast sihtkohani.
- Eeldatava saabumise teade (**AAR –** *Anticipated arrival record*), mille lähtetolliasutus saadab deklaratsioonis nimetatud sihttolliasutusele.
- Eeldatava transiidi teade (**ATR –** *Anticipated transit record*), mille lähtetolliasutus saadab deklaratsioonis nimetatud vahetolliasutus(t)ele, et teatada kaubasaadetise eeldatavast piiriületusest.
- Piiriületusteade (**NCF**), mille tegelikult kasutatud tolliasutus saadab pärast kaubasaadetise kontrollimist.
- Saabumisteade, mille tegelik sihttolliasutus saadab lähtetolliasutusele kauba saabumisel.
- Kontrolli tulemuste teade, mille tegelik sihttolliasutus saadab lähtetolliasutusele (vajadusel pärast kauba kontrollimist).
- Süsteem hõlmab kõiki tavaliste ja lihtsustatud protseduuride kombinatsioone nii kauba lähte- (volitatud kaubasaatja) kui ka sihtkohas (volitatud kaubasaaja).

12.6.13.5. Transiidi/julgeoleku saatedokument[378] (TSAD – Transit/Security Accompanying Document*)*

Lähtetolliasutusel on oluline roll transiidiprotsessi ettevalmistamisel ja edukal kulgemisel. Transiidideklaratsioon esitatakse lähtetolliasutuses kas paberil või elektroonilises vormis. Elektroonilisi deklaratsioone võib teha kas lähtetolliasutuses või ettevõtja enda valdustes. Olenemata esitamisvormist peab deklaratsioon sisaldama kõiki nõutud andmeid ja vastama süsteemi nõuetele, sest süsteem kodeerib ja kontrollib andmeid automaatselt. Kui andmetes on vastuolu, näitab süsteem selle ära.

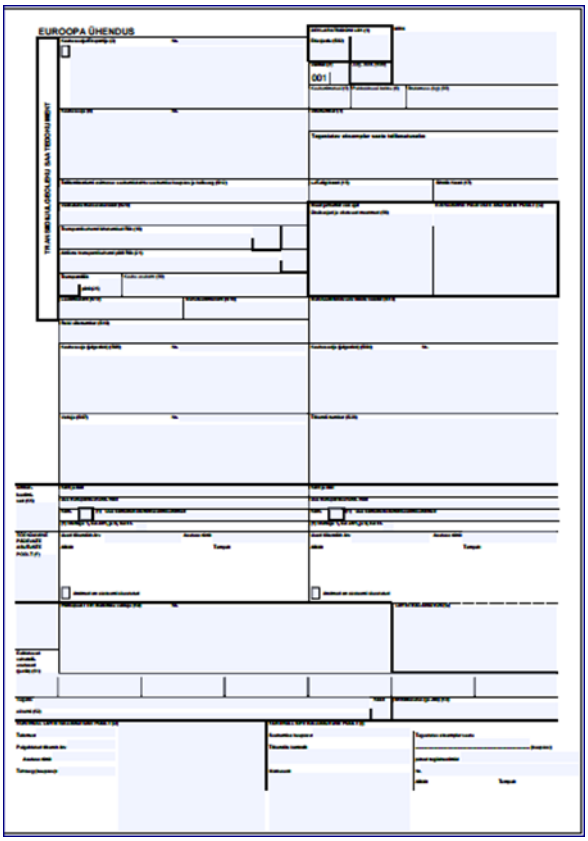
Ettevõtjat teavitatakse, et ta saaks teha vajalikud parandused enne deklaratsiooni lõplikku aktsepteerimist. Peale paranduste sisestamist on deklaratsioon aktsepteeritud, seejärel annab süsteem deklaratsioonile ainuomase registreerimisnumbri **(MRN)** ehk liikumise viitenumbri. Pärast

[377] NCTSi transiidi kasutusjuhend kliendile: http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tollisusteemide-kasutajatele/ncts

[378] Dokumendi vorm: http://www.emta.ee/sites/default/files/ariklient/toll-kaubavahetus/tollivormid/tollideklaratsioonid/tsad_ee_taidetav1.pdf

vajalikku kontrolli lähtetolliasutuses või volitatud kaubasaatja valdustes ja kui tagatised on aktsepteeritud, lubatakse kaup transiiti.

TSAD on kaubaga kaasas, kui transiidideklaratsioon on lähtetolliasutuses tehtud arvutipõhise transiidisüsteemi abil. TSADi[379] eksemplarid A ja B asendavad SADi eksemplare 4 ja 5. Viited SADi eksemplaridele 4 ja 5 kehtivad *mutatis mutandis*[380] viidetena TSADi eksemplaridele A ja B.



Joonis 12.13. Transiidi saatedokument TSAD

Süsteem **trükib välja transiidi saatedokumendi (TSAD)** ja vajadusel kaubanimekirja. **Saatedokument ja kaubanimekiri** peavad liikuma koos kaubaga ning need tuleb esitada kõikides vahe- ja sihttolliasutuses. Transiidi **saatedokumendi ja kaubanimekirja väljatrükkimisega samaaegselt saadab lähtetolliasutus deklareeritud sihttolliasutusele eeldatava saabumise teate (AAR)**. See teade sisaldab peamiselt deklaratsioonilt võetud andmeid, võimaldades sihttolliasutusel kaubasaadetist selle saabumisel kontrollida. Sihttolliasutusel peab olema juurdepääs parimale võimalikule transiitvedu käsitlevale teabele, et teha õige ja usaldusväärne otsus kauba saabumisel võetavate meetmete kohta. Kui veo käigus läbitakse vahetolliasutust, saadab lähtetolliasutus sellele eeldatava transiidi teate **(ATR)**, et igal vahetolliasutusel oleks teave asjaomase kaubasaadetise kohta ning et ta võiks selle vedu kontrollida.

Sihttolliasutus. Kaup tuleb **saabumisel esitada sihttolliasutusele** või volitatud kaubasaajale koos transiidi saatedokumendiga ja vajadusel kaubanimekirjaga. Tolliasutusel, kes on saanud eeldatava saabumise teate, on kõik veo üksikasjad teada ja seetõttu on tal olnud võimalik eelnevalt otsustada, **milline kontroll on vajalik**[381]. Kui toll sisestab süsteemi liikumise viitenumbri (MRN), leiab see automaatselt vastava eeldatava saabumise teate, mida kasutatakse mis tahes meetme või kontrolli alusena ja saadab lähtetolliasutusele saabumisteate. **Pärast** asjakohast **kontrolli teavitab sihttolliasutus lähtetolliasutust** kontrolli tulemustest, kasutades kontrolli tulemuste teadet, milles

[379] TSAD vastab konventsiooni III liite lisades D3 ja D4 ning ühenduse tolliseadustiku rakendusmääruse lisas esitatud näidisele ja selgitustele.
[380] Ld k *vajalike muudatustega*.
[381] Vaata peatükki „Tollijärelvalve ja tollikontroll".

märgitakse vajadusel avastatud eiramised. Kontrolli **tulemuste teade on vajalik transiidiprotseduuri lõpetamiseks lähtetolliasutuses** ja veo katteks kasutatud tagatiste vabastamiseks.

Vahetolliasutus. Kui kaup läbib vahetolliasutuse, tuleb tollile esitada transiidi saatedokument **(TAD)** ja vajadusel kaubanimekiri. Süsteemis juba olemasolev eeldatava transiidi teade leitakse liikumise viitenumbri sisestamisel automaatselt ja seejärel võib veo jätkamise aktsepteerida. Piiriületusteade **(NCF)** saadetakse lähtetolliasutusele.

Lihtsustatud protseduurid. Volitatud kaubasaatja ja volitatud kaubasaaja. Kummagi lihtsustatud protseduuri kasutamine kujutab endast NCTSi vahendite optimaalset kasutust. Võimalus teostada kõiki protseduure ettevõtja valdustes ja vahetada tolliga teavet elektrooniliselt on selgelt kõige kiirem, mugavam, turvalisem ja kokkuhoidlikum teabevahetuse viis. Lisaks sellele, et SADi alusel toimuva transiidiprotseduuri kohaldamiseks peavad ettevõtjad vastama volitatud kaubasaatjaks või volitatud kaubasaajaks saamise tingimustele[382], peab ettevõtjatel olema asjakohane elektrooniline andmetöötlussüsteem teabevahetuseks tolliasutustega.

Kriteeriumid täitnud volitatud kaubasaatjal võimaldab NCTSi teha järgmist:
- koostada transiidideklaratsioon oma arvutisüsteemis;
- saata vastav deklaratsioon elektrooniliselt lähtetolliasutusele, seal kaupa esitamata;
- saata ja vastu võtta elektroonilisel teel edaspidiseid teateid, k.a taotlused deklaratsiooni parandamiseks ning teated deklaratsiooni aktsepteerimise ja kauba vabastamise kohta.

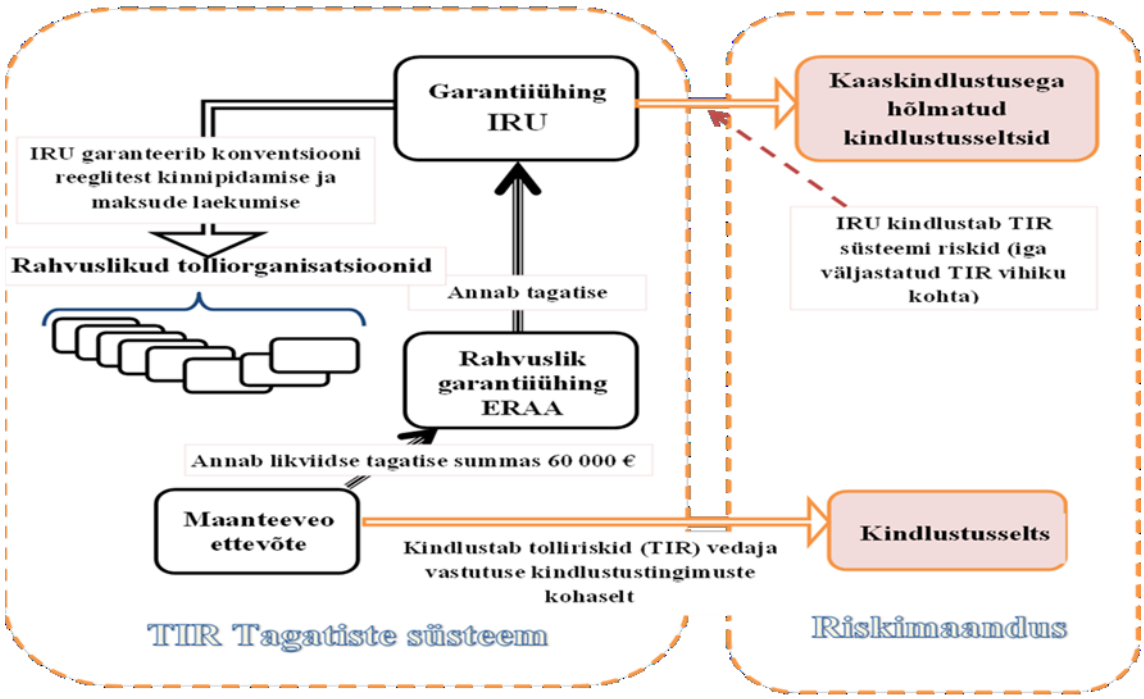
12.6.13.6. TIR-konventsioon[383]

TIR-süsteem on üles ehitatud **viiele põhisambale**.

1. Kaupa **veetakse heakskiidetud veokites või konteinerites, mis on suletud tollitõkendiga**.
2. **Kogu TIR-veo ajaks peatatakse kaubalt tasumisele kuuluvad tolli- ja muud maksud**, kusjuures **nende tasumise tagab rahvusvaheline garantiikett**. Vt joonist 12.14.
   - Iga riigi garantiiühing tagab selliste tolli- ja muude maksude tasumise, mida võidakse nõuda selles riigis TIR-veo käigus ilmneva eeskirjade eiramise tõttu.
   - Iga riik sätestab tagatise piirmäära, kuid soovitatav maksimumsumma, mille riigi garantiiühing eeskirjade eiramise korral kohustub tasuma, on 50 000 USA dollarit, **Euroopa Liidus 60 000 eurot** või vastav summa liikmesriigi vääringus.
3. Kaubaga on kaasas **rahvusvaheliselt tunnustatud dokument**, **TIR-märkmik**, mis tõendab tagatise olemasolu ja täidab tollikontrollidokumendi ülesannet lähte-, transiidi- ja sihtriikides.
   - TIR-märkmikud väljastab riiklikele garantiiühingutele Rahvusvahelise Maanteetranspordi Liit.
   - TIR-märkmik kehtib üksnes ühe TIR-veo puhul. See võetakse kasutusele lähteriigis ja see toimib tollikontrollidokumendina lähte-, transiidi- ja sihtriigis.
4. **Lähteriigis võetavad tollikontrollimeetmed kiidetakse heaks transiidi- ja sihtriikide poolt**. Seetõttu tollitõkendiga veokites või konteinerites TIR-protseduuri alusel veetavat kaupa vahetolliasutustes üldiselt läbi ei vaadata.
5. TIR-protseduurile **juurdepääsu kontrollimiseks** peavad TIR-märkmikke väljastada soovivad riiklikud garantiiühingud ning märkmikke kasutada soovivad isikud **vastama miinimumnõuetele** ja **olema volitatud pädevate asutuste** (tavaliselt tolli) poolt.

[382] Käsitleme edaspidi peatükis 5.6. Julgeolek ja turvalisus.

[383] TIR-MÄRKMIKE ALUSEL TOIMUVA RAHVUSVAHELISE KAUBAVEO KONVENTSIOON (TIR-KONVENTSIOON, 1975) terviktekst nii eesti kui ka liikmesriikide keeltes on kättesaadav Eesti Maksu- ja Tolliameti kodulehel: http://www.emta.ee/sites/default/files/ariklient/toll-kaubavahetus/tir/tir-kon_01.01.12.pdf



Joonis 12.14. TIR-tagatiste garantiikett

TIR-konventsiooni tekst koosneb 7 peatükist ja 10 lisast. Konventsiooni põhisisu ehk tuum on kirjeldatud II ja III peatükis, pealkirjadega „**TIR märkmiku väljaandmine. Garantiiühingu vastutus**" ja „**Kaubavedu TIR-märkmiku alusel**".

- Lisas 1 on TIR-märkmiku näidised, variandid 1 ja 2.

Tehnilised nõuded veovahendile on loetletud lisades 2–5 ja 7.

- Lisa 2. Eeskiri tehniliste tingimuste kohta, mida kohaldatakse maanteesõidukite suhtes nende heakskiitmisel rahvusvaheliseks tollitõkendiga veoks.
- Lisa 3. Lisas 2 kirjeldatud tehnilistele tingimustele vastavate maanteesõidukite heakskiitmise kord.
- Lisa 4. Maanteesõiduki TIR-tunnistuse näidis.
- Lisa 5. TIR-tahvlid.
- Lisa 7. Konteinerite heakskiitmisega seotud lisa, mis omakorda jaguneb:
  - eeskiri tehniliste tingimuste kohta, mida kohaldatakse konteinerite suhtes nende heakskiitmisel rahvusvaheliseks tollitõkendiga veoks;
  - tehnilistele tingimustele vastavate konteinerite heakskiitmise kord.

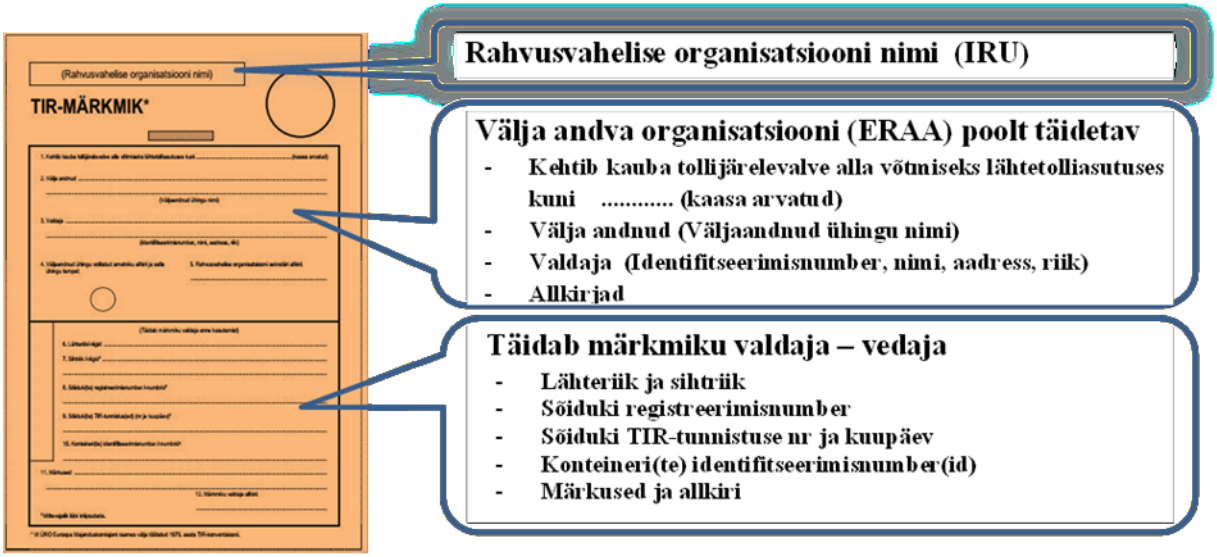
12.6.13.6.1. TIR-märkmiku täitmine

TIR-märkmik kujutab endast komplekti, mis koosneb TIR-märkmiku **kaantest**, veoste **manifestist ja nende vahele jäävatest kahest komplektist** (valge ja roheline kviitung) **koosnevatest kviitungitest ja lõigendite seeriast ning aktist**.

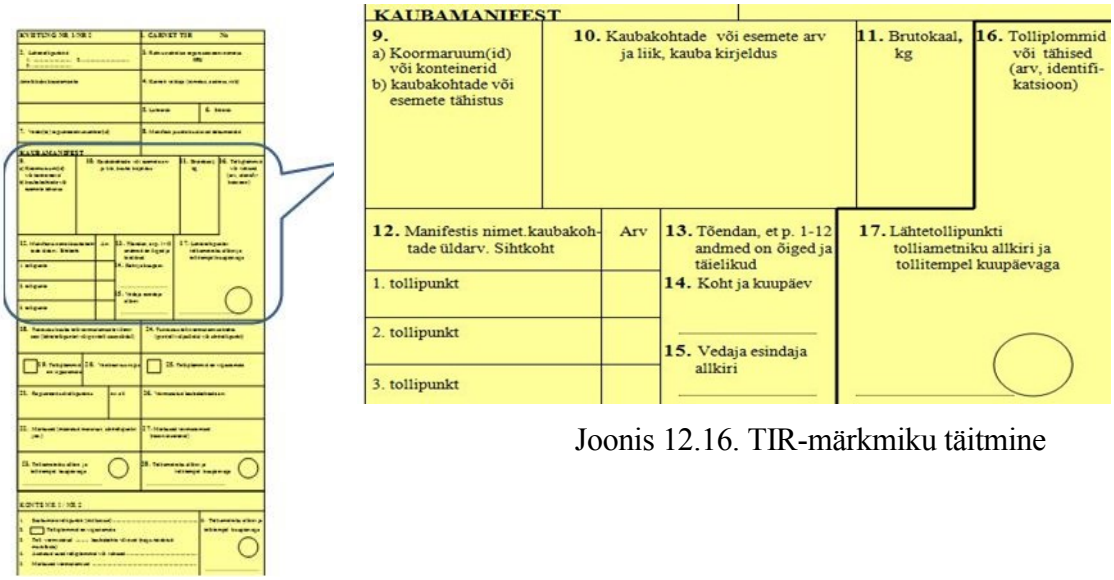
TIR-märkmiku täitmisel tuleb lähtuda täitmise ajal kehtivast TIR-märkmiku tollivormistuse juhendist.[384] TIR-märkmikus tehtud kandeid ei tohi kustutada või üle kirjutada. Parandused tehakse, kriipsutades läbi ebaõiged andmed ja lisades vajalikud andmed. Iga paranduse puhul lisab paranduse teinud isik oma allkirja ja toll kinnitab selle. Ühelgi juhul ei tohi parandada – TIR-märkmiku kehtivusaega, valdaja rekvisiite, TIR-märkmikku välja andva garantiiühingu andmeid.

Teistel asutustel peale tolli ei ole õigust panna templeid ja allkirjastada kviitungeid, lõigendeid ja esikaant.

[384] http://www.emta.ee/public/toll/TIR-markmiku_tollivormistus_04.11.2011.pdf



Joonis 12.15. TIR-märkmiku tiitelleht



Joonis 12.16. TIR-märkmiku täitmine

TIR-märkmiku kollase kviitungi ehk manifesti vormistamine. TIR-märkmiku valdaja või tema esindaja peab enne TIR-veo alustamist täitma loetavalt kviitungite lahtreid 2–12 ning võttes teadmiseks lahtri 13, allkirjastama ja kuupäevaga varustama lahtrid 14 ja 15 kõikidel kviitungitel, sh kollasel kviitungil (vt joonist 12.16).

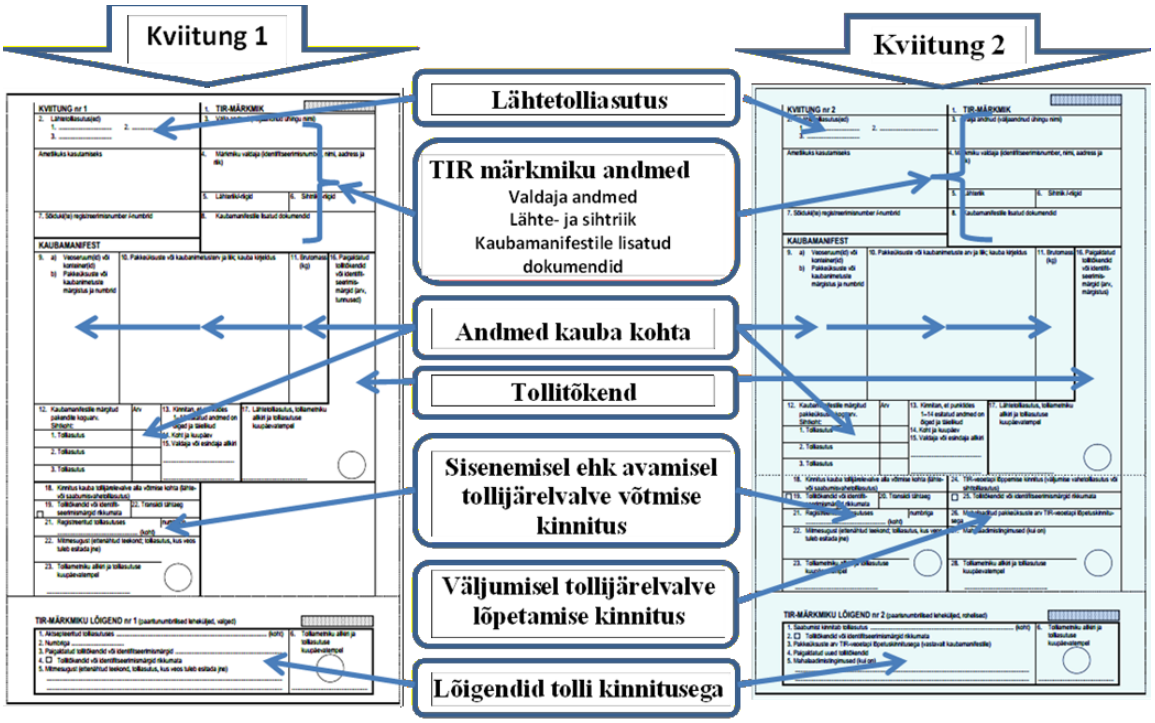
Kollast TIR-märkmiku kviitungit ei vormista toll. Kollane kviitung jääb märkmikusse TIR-veo lõpuni. TIR-veo lõppedes valdaja tagastab märkmiku rahvuslikule garantiiühingule koos märkmiku kaante vahele jääva kollase kviitungi ja aktilehega ning tolli vormistatud lõigenditega. **Tollitempleid ja tolliametniku allkirju kollasele kviitungile ei lisata**, st kollast kviitungit ei vormista ega kinnita toll tollitemplitega. Erandina kinnitab toll TIR-märkmiku valdaja palvel valdaja tehtud parandused ja muudatused kollasel kviitungil.

TIR-märkmiku täitmisel tuleb tähelepanu pöörata asjaolule, et kaupa ja nende kogust tõendavad kanded oleks identsed kõigis kaasasolevates dokumentides: faktuurarve, CMR-veokiri, pakkeleht ja tõendid. See nõue kehtib ka NCTS-süsteemis edastatavate teadete kohta[385].

Euroopa Liidus vastu võetud otsuse kohaselt **märgitakse TIR-märkmiku kollasele kviitungile lisaks kaubakirjeldusele kuuekohaline HS-kood** kaubamanifesti lahtris 10. TIR-märkmiku avamise lähtetolliasutuse ametnikel on nõue kontrollida kaubamanifestil näidatud HS-koodi vastavust ekspordideklaratsiooni ning muudel saate- ja veodokumentidel märgitud HS-koodiga.

Samas **HS-koodi puudumine** (või HS-koodi olemasolu ka teistel kviitungitel) **TIR-märkmikus ei tohi tekitada viivitusi TIR-veol ega olla takistuseks TIR-märkmiku aktsepteerimisel**. HS-koodi puudumist ei käsitleta konventsiooni rikkumisena ja see ei tohi põhjustada TIR-märkmiku valdaja vastutuselevõtmist.

TIR-märkmiku kollasele kviitungile kantud andmed peavad vastama ülejäänud kviitungitele kantud andmetele. Erandiks on soovituslik HS-kood, mille märgib TIR-märkmiku valdaja ainult kollasele kviitungile, kuigi liidus aktsepteeritakse HS-koodi märkimist ka ülejäänud kviitungitel.



Joonis 12.17. TIR-märkmiku kviitungid

12.6.13.6.2. TIR-vedu

[385] TIR-märkmiku valdajal on kohustus edastada Euroopa Ühenduse lähte- või sisenemistolliasutusele elektroonseid TIR-märkmiku andmeid, sh ka HS-kaubakood selle olemasolul TIR-märkmiku kollasel kviitungil (soovituslik).

TIR-veo läbiviimisel

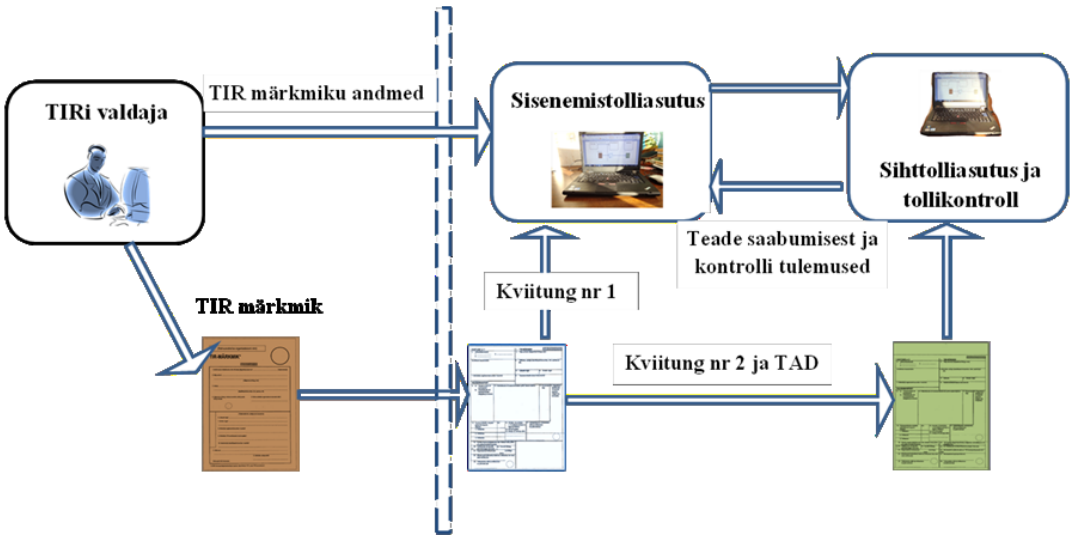
- Iga TIR-veoetapi kohta **kasutatakse kahest kviitungist** (valge kviitung nr 1 ja roheline kviitung nr 2) ning **kahest lõigendist koosnevat komplekti** (joonis 9).
- Ühe lähte- ja **ühe sihttolliasutuse puhul peab TIR-märkmikus olema vähemalt kaks kviitungit lähteriigi ja kaks sihtriigi ning kaks kviitungit iga transiitriigi jaoks**. Iga lisanduva lähte- või sihttolliasutuse jaoks peab olema veel kaks kviitungit lisaks.
- Igas konventsiooniosalises riigis algab TIR-vedu lähtetolliasutuses või riiki sisenemise vahetolliasutuses ja lõpeb sihttolliasutuses või riigist väljumise vahetolliasutuses.
- Lähtetolliasutus või riiki sisenemise vahetolliasutus rebib TIR-märkmikust välja valge kviitungi nr 1. Sihtriik või riigist väljumise vahetolliasutus rebib välja rohelise kviitungi nr 2 ja saadab selle tagasi lähtetolliasutusele või riigi keskasutuse kaudu (või keskasutusele), kus kontrollitakse selle vastavust valge kviitungiga nr 1, võimaldades nii lõpetada kõnealust TIR-veoetappi, st vabastada järelevalve alt.
- Kogu TIR-veo kestel järgitakse sarnast protseduuri igas konventsiooniosalises riigis.
- Lähtetolliasutus või riiki sisenemise vahetolliasutus rebib TIR-märkmikust välja valge kviitungi nr 1. Sihtriik või riigist väljumise vahetolliasutus rebib välja rohelise kviitungi nr 2 ja saadab selle tagasi lähtetolliasutusele või riigi keskasutuse kaudu (või keskasutusele), kus kontrollitakse selle vastavust valge kviitungiga nr 1, võimaldades nii lõpetada kõnealust TIR-veoetappi, st vabastada järelevalve alt.
- Kogu TIR-veo kestel järgitakse sarnast protseduuri igas konventsioonisalises riigis.

Tuleb arvestada järgmist.

- Kogu TIR-vedu võib hõlmata mitut lähte- ja sihttolliasutust, kuid **nende koguarv ei tohi ületada nelja**.
- Iga **TIR-märkmik kehtib üheks veoks**.
- TIR-märkmik jääb kehtivaks TIR-veo lõpetamiseni viimases sihttolliasutuses eeldades, et märkmik võeti kasutusele lähtetolliasutuses väljaandva ühingu poolt **ettenähtud ajal** (ERAA määrab kehtivusaja, tavaliselt 45 päeva).
- TIR-veole lubatud sõidukile või konteinerile antakse välja üks TIR-märkmik.

Autorongi (ühendatud sõidukid) või ühele sõidukile või autorongile laaditud mitme konteineri puhul on vajalik ainult üks TIR-märkmik.

Transiidi TIR-protseduur sisenemisel Euroopa Liidu tolliterritooriumile on esitatud joonisel 12.18.[386]



[386] Vaata ka TIR-vedu Euroopa ühenduses: http://www.emta.ee/sites/default/files/ariklient/toll-kaubavahetus/tir/tir_vedu_elis_01122010.pdf

Joonis 12.18. TIR-eelteadete süsteem sisenemisel Euroopa Liidu tolliterritooriumile

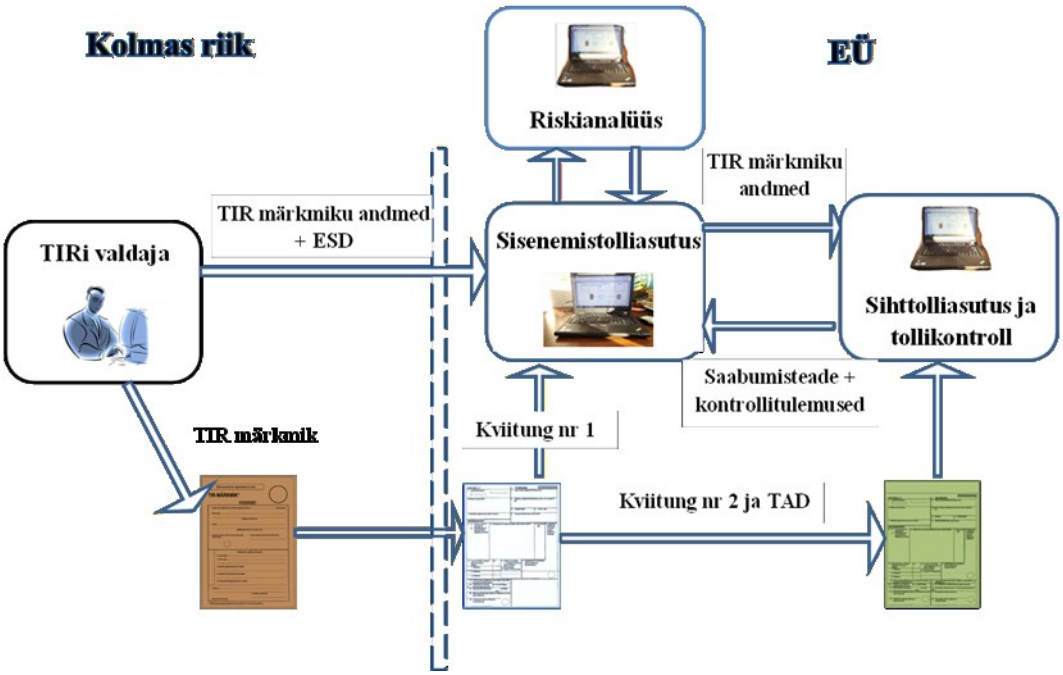
Transiidiprotseduuri lõpetamine

- Kasutatud TIR-märkmikud tagastab valdaja garantiiühingule, kus pärast TIR-märkmiku korrektse täitmise kontrollimist tagastatakse see IRU-le.
- IRUs kontrollitakse TIR-märkmikus (paberkandjal) oleva informatsiooni ja tolli poolt IRU-le elektroonselt edastatud informatsiooni, TIR-veoetappide lõpetamise kohta kauba osalise või täieliku mahalaadimisega, vastavust.
- Erinevuste korral teeb IRU järelepäringu TIR-veoetapi järelevalvet teostavale lähtetolliasutusele (saates MRF-vormi Eesti puhul Transiidi keskasutusele).

Alates 2008. a soovitatakse TIR-märkmikus (manifestis) kajastada kauba HS-koodi ja anda sellega võimalus tolliprotseduuride kiirendamiseks vahetolliasutustes. Tegemist ei ole siiski kohustusega. TIR-märkmiku täitmisel tuleb tähelepanu pöörata asjaolule, et kaupa ja nende kogust tõendavad kanded oleks kõigis kaasasolevates dokumentides (faktuurarve, CMR-veokiri, pakkeleht ja tõendid) identsed. See nõue kehtib ka NCTS-süsteemis edastatavate teadete kohta.

Alates 1. juulist 2009 võeti ELi sisenevate või sealt väljuvate kaupade impordi ja ekspordiga seotud riskide vähendamiseks kasutusele **turvalisuse ja julgeoleku riskianalüüs**, st rakendusid turvalisuse ja julgeoleku meetmed üle tollipiiri toimetatava kauba suhtes ning uued tolli infosüsteemid. Selleks, et tagada ühiskonna kaitse võrdväärne tase ELis asjakohaste riskipõhiste kontrollmeetmete kaudu, tuli Euroopa Liidus rakendada impordi kontrollisüsteem (ICS) ning täiendada ekspordi kontrollisüsteemi (ECS) ja transiidi andmevahetuse süsteemi (NCTS).

Alates 1. jaanuarist 2011 on ettevõtjal kohustus Euroopa Liidu tollile turvalisuse ja julgeolekuandmetega ülddeklaratsiooni esitamine sisenemisel ja ülddeklaratsiooni esitamine väljumisel, kui eelnevalt ei ole esitatud ekspordideklaratsiooni.



Joonis 12.19. TIR-transiidiprotseduur Euroopa ühendusse sisenemisel julgeoleku riskianalüüsiga

Kauba toimetamisel liidu tolliterritooriumile või kauba lähetamisel liidu tolliterritooriumilt transiidiprotseduuriga, kas TIR-märkmiku katte all või liidu transiidiprotseduuriga, on deklaratsiooni esitajal võimalik valida, kas ta esitab transiidideklaratsiooni ülddeklaratsiooni tähenduses (st turvalisuse ja julgeolekuandmetega) süsteemis NCTS või lisaks transiidideklaratsioonile eraldiseisva sisenemise või väljumise ülddeklaratsiooni.

Maanteetranspordil esitatakse sisenemise ülddeklaratsioon sisenemise tolliasutusele vähemalt 1 tund enne liidu tolliterritooriumil asuvasse sisenemistolliasutusse saabumist või vähemalt 1 tund enne väljumistolliasutusest lahkumist.

EORI-number ja TIR-veod. Alates 1. juulist 2009 on väliskaubandusega tegeleval ettevõtjal kohustus registreerida end ettevõtjate registreerimise ja identifitseerimise süsteemi **EORI** (*Economic Operators Registration and Identification System*). Süsteem loodi turvameetmete rakendamiseks. Turvameetmed on tõhusamad, kui isikuid saab identifitseerida ühtse numbri järgi, mis on iga isiku puhul kordumatu ja kehtib kogu ELis. Euroopa Liidu tolliterritooriumil asuva ettevõtja EORI-numbri väljastab tema asukoha liikmesriigi tolliasutus või selleks määratud ametiasutus. Eestis väljastab EORI-numbri Maksu- ja Tolliamet.

Transiitvedudel on **EORI-number kohustuslik** ja edastatakse tollile elektroonselt infosüsteemi NCTS-vahendusel.

12.6.13.7. ATA- ja Istanbuli konventsiooni põhine transiit

Selle protseduuri õiguslik alus on ATA-konventsioon ja ajutise impordi konventsioon, mida tuntakse ka Istanbuli konventsioonina. 1961. a sõlmitud ATA-konventsioon on jätkuvalt jõus ja sellel on praegu 61 osalisriiki. Lühend ATA on kombinatsioon prantsuse sõnade *admission temporaire* ja inglise sõnade *temporary admission* algustähtedest. ATA-märkmik on maailmas tuntud 1961. a „Kaupade ajutise sisseveo ATA-märkmiku tollikonventsiooniga" (ATA-konventsioon). ATA-konventsioon on asendatud Istanbuli konventsiooni lisaga A.

Istanbuli konventsioon „**Ajutise sisseveo konventsioon**[387]", mis esialgu oli mõeldud asendama ATA-konventsiooni, sõlmiti 26. juunil 1990 Istanbulis Tollikoostöö Nõukogu (praegu Maailma Tolliorganisatsioon – WCO) egiidi all. Seda juhib halduskomitee ja sellel on praegu 34 osalisriiki. Eesti ühines konventsiooniga 1995. a[388].

12.6.13.7.1. ATA-märkmik

ATA-märkmik[389] on rahvusvaheline tollidokument, mida nii liidus kui ka väljaspool liitu kasutatakse eriotstarbelise kauba, nagu näitustel ja messidel kasutatavate eksponaatide ja professionaalsete töövahendite ning näidiste ajutiseks impordiks. Seega kasutatakse kaupade, v.a transpordivahendite ajutisel sisseveol. Mõiste „transpordivahendid" tähendab neid transpordivahendeid, mis saabudes ajutise sisseveo territooriumile on kaasatud veoprotsessi. Registreerimata sõidukid, mida veetakse teisel transpordivahendil, nt võidusõiduautod veoauto kastis, võidakse ajutiselt sisse vedada ATA-märkmikuga.

ATA-märkmikke väljastavad osalisriikide garantiiühingud, kes on tavaliselt riigi kaubanduskojad, nagu Eesti Kaubandus-Tööstuskoda[390], kes teevad koostööd Rahvusvahelise Kaubanduskoja juhitava garantiiketi raames. Iga märkmik on kaetud tagatisega, mis katab imporditolli- ja muude maksude tasumise juhul, kui kõnealust kaupa ei re-ekspordita.

Garantiikett koosneb osapoolte garantiiühingutest, mis on liitunud juhtiva rahvusvahelise garantiiorganisatsiooniga. Garantiiühingud kohustuvad tasuma oma asukoha tollivõimudele kõik impordimaksud, -lõivud ja muud summad, mis kuuluvad maksmisele seoses kaupade ja transpordivahendite sisseveoga ajutise sisseveo dokumentide alusel, mis on välja andnud teise osapoole territooriumil asuv korrespondeeriv garantiiühing. **ATA**-märkmikele on rahvusvaheline

---

[387] Konventsiooni tekst: Ajutise sisseveo konventsioon. Vastu võetud 28.06.1990: https://www.riigiteataja.ee/akt/12914432 ja koos kommentaaridega: http://www.emta.ee/sites/default/files/ariklient/toll-kaubavahetus/ajutine-import/istanbuli_konventsiooni_k_siraamat.pdf

[388] Ajutise sisseveo konventsiooniga ühinemise seadus. Vastu võetud 26.09.1995. RT II 1995, 37, 160 jõustumine 27.10.1995: https://www.riigiteataja.ee/akt/22339

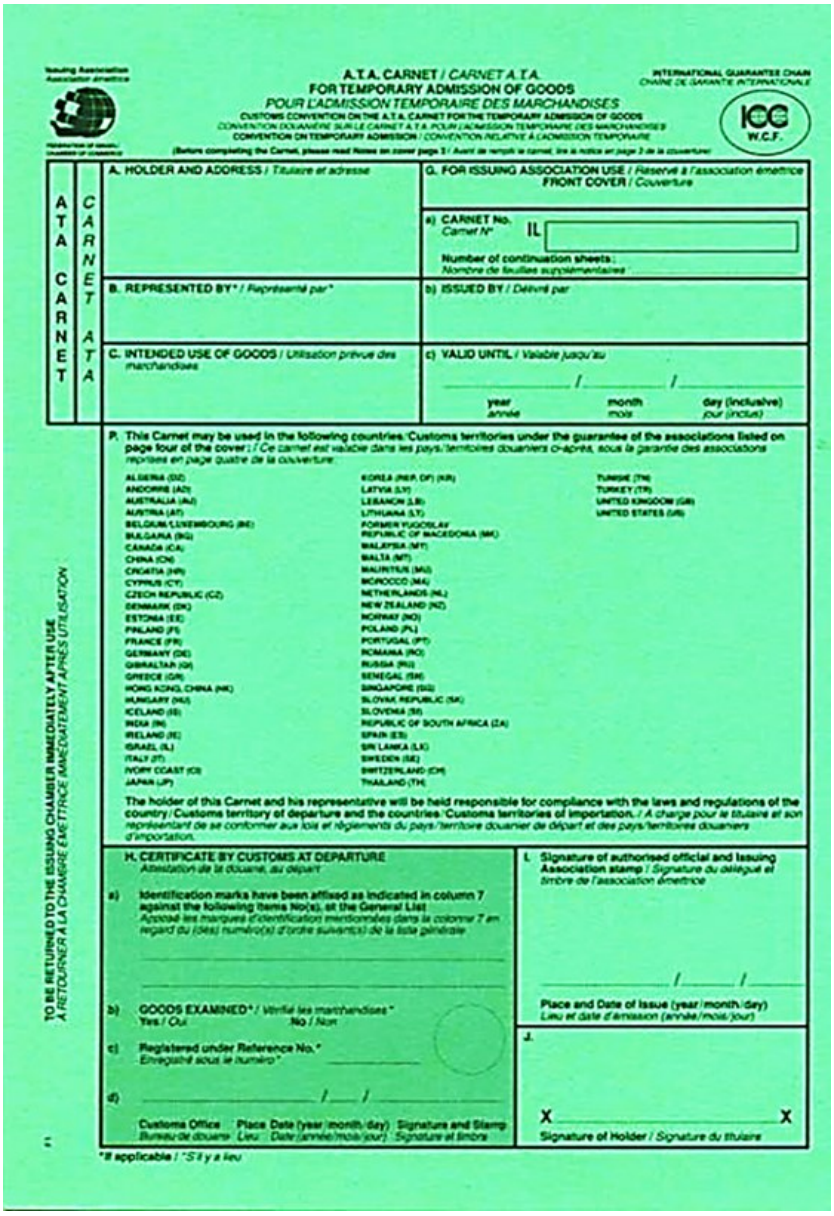
[389] Ettekujutuse ATA-märkmiku koosseisust ja sinna kuuluvast dokumentide paketist annab ATA-märkmiku eestikeelne mudel: http://www.emta.ee/sites/default/files/ariklient/toll-kaubavahetus/ajutine-import/ata_est2.pdf

[390] http://www.koda.ee/index.php?id=10568

garantiiorganisatsioon, Pariisis asuv Rahvusvaheline Kommertskodade Büroo (*International Bureau of Chambers of Commerce* – IBCC).

ATA-märkmik koosneb kaantest ja vahelehtedest. Vahelehed omakorda jagatakse kontsudeks (*counterfoil*) ja kviitungiteks (*voucher*). Peale tolliformaalsuste täitmist piiritollipunktides jäävad täidetud kontsud märkmikusse alles, täidetud kviitungid rebivad tolliametnikud välja. Kasutatud ATA-märkmik tagastatakse märkmiku väljastanud kaubanduskojale. Kasutusel on ka elektroonne vorm **e-ATA**.

Peale liiduvälise kauba ajutise impordi liidu tolliterritooriumile (ATA-märkmiku valged lehed) või liidu kauba ajutise impordi kolmandasse riiki (ATA-märkmiku kollased lehed), võib ATA-märkmikku kasutada transiididokumendina kauba liikumisel liidu tolliterritooriumil või läbi selle ning ajutise impordiprotseduuri raames. ATA-märkmiku kasutamisel transiididokumendina kasutatakse märkmiku siniseid lehti. ATA-märkmik katab protseduuri lähtekohast sihtriiki ja sealt tagasi lähteriiki ehk terve ringi.


A.T.A. CARNET / CARNET A.T.A.
FOR TEMPORARY ADMISSION OF GOODS
POUR L'ADMISSION TEMPORAIRE DES MARCHANDISES
INTERNATIONAL GUARANTEE CHAIN
CHAINE DE GARANTIE INTERNATIONALE
ICC W.C.F.
ATA CARNET
CARNET ATA
A. HOLDER AND ADDRESS / Titulaire et adresse
G. FOR ISSUING ASSOCIATION USE / Réservé à l'association émettrice
FRONT COVER / Couverture
a) CARNET No. Carnet N° IL
Number of continuation sheets: Nombre de feuilles supplémentaires
B. REPRESENTED BY* / Représenté par*
b) ISSUED BY / Délivré par
C. INTENDED USE OF GOODS / Utilisation prévue des marchandises
c) VALID UNTIL / Valable jusqu'au
year / année
month / mois
day (inclusive) / jour (inclus)
P. This Carnet may be used in the following countries/customs territories under the guarantee of the associations listed on page four of the cover / Ce carnet est valable dans les pays/territoires douaniers ci-après, sous la garantie des associations reprises en page quatre de la couverture:
ALGERIA (DZ)
ANDORRE (AD)
AUSTRALIA (AU)
AUSTRIA (AT)
BELGIUM/LUXEMBOURG (BE)
BULGARIA (BG)
CANADA (CA)
CHINA (CN)
CROATIA (HR)
CYPRUS (CY)
CZECH REPUBLIC (CZ)
DENMARK (DK)
ESTONIA (EE)
FINLAND (FI)
FRANCE (FR)
GERMANY (DE)
GIBRALTAR (GI)
GREECE (GR)
HONG KONG, CHINA (HK)
HUNGARY (HU)
ICELAND (IS)
INDIA (IN)
IRELAND (IE)
ISRAEL (IL)
ITALY (IT)
IVORY COAST (CI)
JAPAN (JP)
KOREA (REP. OF) (KR)
LATVIA (LV)
LEBANON (LB)
LITHUANIA (LT)
FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA (MK)
MALAYSIA (MY)
MALTA (MT)
MAURITIUS (MU)
MOROCCO (MA)
NETHERLANDS (NL)
NEW ZEALAND (NZ)
NORWAY (NO)
POLAND (PL)
PORTUGAL (PT)
ROMANIA (RO)
RUSSIA (RU)
SENEGAL (SN)
SINGAPORE (SG)
SLOVAK REPUBLIC (SK)
SLOVENIA (SI)
REPUBLIC OF SOUTH AFRICA (ZA)
SPAIN (ES)
SRI LANKA (LK)
SWEDEN (SE)
SWITZERLAND (CH)
THAILAND (TH)
TUNISIE (TN)
TURKEY (TR)
UNITED KINGDOM (GB)
UNITED STATES (US)
The holder of this Carnet and his representative will be held responsible for compliance with the laws and regulations of the country / Customs territory of departure and the countries / Customs territories of importation. / A charge pour le titulaire et son représentant de se conformer aux lois et règlements du pays/territoire douanier de départ et des pays/territoires douaniers d'importation.
H. CERTIFICATE BY CUSTOMS AT DEPARTURE
Attestation de la douane, au départ
a) Identification marks have been affixed as indicated in column 7 against the following items No(s). of the General List
Apposé les marques d'identification mentionnées dans la colonne 7 en regard du (des) numéro(s) d'ordre suivant(s) de la liste générale
b) GOODS EXAMINED* / Visité les marchandises*
Yes / Oui
No / Non
c) Registered under Reference No.* Enregistré sous le numéro*
d) Customs Office / Bureau de douane
Place
Date (year/month/day) / Date (année/mois/jour)
Signature and Stamp / Signature et timbre
I. Signature of authorised official and issuing Association stamp / Signature du délégué et timbre de l'association émettrice
Place and Date of Issue (year/month/day) / Lieu et date d'émission (année/mois/jour)
J.
X
X
Signature of Holder / Signature du titulaire
TO BE RETURNED TO THE ISSUING CHAMBER IMMEDIATELY AFTER USE
A RETOURNER A LA CHAMBRE EMETTRICE IMMEDIATEMENT APRES UTILISATION
*If applicable / *S'il y a lieu

Joonis 12.20. ATA-märkmiku tiitelleht

2.6.13.7.2. CPD-märkmik

Lühend CPD koosneb prantsuse sõnade *carnet de passages en douane* esitähtedest. Sellised märkmikud on kasutusel seoses 1954. a „Eramootorsõidukite ajutise sisseveo tollikonventsiooniga" ja 1956. a „Kommertssõidukite ajutise sisseveo konventsiooniga". Need kaks konventsiooni on asendatud Istanbuli konventsiooni lisaga C. CPD-märkmikke kasutatakse maanteemootorsõidukite ja haagiste ajutisel sisseveol.

CPD-märkmikele, mis tagavad mootorsõidukite ja haagiste ajutise sisseveo, on **kaks** rahvusvahelist **garantiiorganisatsiooni** – Rahvusvaheline Autofõderatsioon (*Federation Internationale de I'Automobile* – FIA, Pariis) ja Rahvusvaheline Turismiliit (*Alliance Internationale de Tourisme* – AIT, Genf).

ATA- ja CPD-märkmike kasutamine pakub märgatavaid eeliseid nii kasutajale kui ka tollile. Need märkmikud moodustavad samaaegselt tollidokumendi kaupade (sh transpordivahendid) identifitseerimiseks ning tagatise impordimaksude ja -lõivude maksmiseks.

Tagatis on kindlustatud rahvusvahelise garantiiketiga, mille moodustavad leppeosalistes riikides tegutsevad lülid. Need lülid riikides garanteerivad impordimaksude ja -lõivude tasumise, mis on potentsiaalselt rakendatavad ATA- ja CPD-märkmiku kattega ajutiselt imporditud kaupadele (sh transpordivahendid).

12.6.13.8. Muud transiidikokkulepped

12.6.13.8.1. Reini manifest

Selle protseduuri õiguslik alus on 17. oktoobri 1868. a Mannheimi konventsioon ja 22. novembril 1963 Reini navigatsiooni keskkomisjoni vastuvõetud protokoll. Reini manifesti kasutamine liidu transiididokumendina on sätestatud tolliseadustikus. Reini manifesti protseduuriga lubatakse Reinil ja selle lisajõgedel toimuval liiklusel riigipiire ületada Reini manifesti alusel. Mannheimi konventsioon hõlmab järgmisi Reiniga piirnevaid riike: Madalmaad, Belgia, Saksamaa, Prantsusmaa ja Šveits, mida konventsiooni kohaldamisel käsitatakse ühtse territooriumina. Konventsioonis deklareeritakse, et kui alus sõidab Reinil nimetatud riikide territooriumil lastimata või lossimata, ei tule teha tollikontrolli. Reini manifesti protseduur kehtestati selleks, et hõlbustada kauba liikumist Reinil ja selle lisajõgedel. Seda manifesti võib vajadusel kasutada liidu transiididokumendina.

12.6.13.8.2. Ülemaailmse Postiliidu õigusaktidega määratletud transiit

Kasutatakse postisaadetiste korral lähtuvalt Ülemaailmse Postiliidu[391] (*Universal Postal Union* – UPU) õigusaktidest, kui kaupa toimetavad edasi nimetatud õigusaktide kohaste õiguste ja kohustuste valdajad või neid toimetatakse edasi nende huvides. Aluseks on Ülemaailmse Postiliidu põhikiri ja Ülemaailmne postikonventsioon. Viimane koosneb kirisaadetise eeskirjast ja postipakieeskirjast, mis sisaldavad kogu rahvusvahelises postiteeninduses kohaldatavaid reegleid ning kirisaadetise- ja postipakiteenuseid käsitlevaid sätteid. Konventsiooni artikkel 4 ja tema lõikes 5kirjeldatakse transiidivabaduse mõistet ja selle rakendamise kohustust. Need aktid on kõikidele liikmesriikidele siduvad. Liikmesriigid tagavad, et nende määratud ettevõtjad täidavad konventsioonist ja selle eeskirjadest tulenevad kohustused.

12.6.13.8.3. NATO-veod

NATO relvajõududele ettenähtud kauba importi, eksporti ja transiiti käsitlevad eeskirjad sisalduvad Põhja-Atlandi Lepingu Organisatsiooni liikmesriikide vahelises NATO relvajõudude staatust käsitlevas lepingus, mis kirjutati alla Londonis 19. juunil 1957. Sellise kauba veoks kasutatakse NATO-vormi 302. NATO-vormi 302 kasutamine liidu transiididokumendina sätestatakse tolliseadustikus.

[391] http://www.upu.int/en/the-upu/the-upu.html

12.7. Tolliagentuuri (-agendi) lepingud

Mõiste tolliagent ja agentuur on sõnastatud esmalt Euroopa Ühenduse Nõukogu määruses 2913/92 (EMÜ) ja Eesti Tolliseaduses[392] ja leidnud oma koha ka LTSis[393] mõiste **tolliesindaja** all. Tolliagentuur on ettevõtja (juriidiline isik), kes seoses kauba liiduvälisest riigist Eestisse (ELi) või vastupidi EList liiduvälisesse riiki toimetamisega suhtleb tolliga, **teostades tolliformaalsusi teise isiku eest temaga kokkuleppel**.

Selliste lepingute puhul tuleb lähtuda asukohariigi seadustest. Eesti puhul on tegemist Euroopa Liidu seadustega harmoniseeritud aktidega ja need on **tolliseadus** ja selle rakendusseadused ning võlaõigusseaduse **käsunduslepingut** (peatükk 35) ja **agendilepingut** (peatükk 38) käsitlevad osad. Käsunduslepingu mõiste on laiem agendilepingu mõistest.

Võlaõigusseadus defineerib käsunduslepingut ja agendilepingut järgmiselt: § 619. Käsunduslepingu mõiste[394]. Käsunduslepinguga kohustub üks **isik (käsundisaaja)** vastavalt lepingule osutama teisele isikule **(käsundiandja)** teenuseid **(täitma käsundi)**, käsundiandja aga maksma talle selle eest tasu, kui selles on kokku lepitud.

Käsunduslepingu põhimõtted seavad käsundisaajale teatamise ja saladuste hoidmise kohustuse ehk **käsundisaaja** peab teatama käsundiandjale kõigist käsundi täitmisega seotud olulistest asjaoludest, eelkõige nendest, mis võivad ajendada käsundiandjat juhist muutma, samuti andma käsundiandja nõudmisel talle teavet käsundi täitmise kohta ja käsundi täitmisel esitama käsundiandjale ülevaate käsundi täitmisega seotud kuludest ja tuludest koos selle aluseks olevate tõenditega.

Teisalt peab käsundisaaja käsundi täitmise ajal hoidma saladuses talle seoses käsundiga teatavaks saanud asjaolusid, mille saladuses hoidmiseks on käsundiandjal õigustatud huvi, eelkõige hoidma käsundiandja tootmis- või ärisaladust. Saladuse hoidmise kohustust ei ole, kui käsundisaajal on asjaolude avalikustamiseks käsundiandja luba või kui ta on avalikustamiseks kohustatud seadusest tulenevalt.

VÕS § 670. Agendilepingu mõiste [395] on defineeritud:
agendilepinguga kohustub üks isik (agent) teise isiku (käsundiandja) jaoks ja tema huvides iseseisvalt ja püsivalt lepinguid vahendama või neid käsundiandja nimel ja arvel sõlmima. Käsundiandja kohustub maksma talle selle eest tasu. Agendilepingule kohaldatakse käsunduslepingu kohta sätestatut, kui käesolevas peatükis sätestatust ei tulene teisiti.

Agent võib olla põhi- või kõrvaltegevusena, nt ekspedeerimisel on põhitegevuseks vedude korraldamine ja sellega kaasnevaks tegevuseks agent (tolliagent, kindlustusagent jne). Agendina tegutsemist põhi- või kõrvaltegevusena kirjeldab võlaõigusseadus VÕS § 671: *Agendina tegutsemist loetakse kõrvaltegevuseks, kui isik ei ole agendina põhiliselt tegev või ei saa sellest enamikku oma sissetulekust.*

Agendilepingu sisu väljendavaks dokumendiks võib olla kummagi lepingupoole nõutav **agendileping** (VÕS § 672). Samuti selle muudatuste ja täiendavate kokkulepete kirjeldamine teise lepingupoole allkirjastatud dokumendis.

Agendi **kaitsetingimuseks** on **pandiõigus** (VÕS § 685):
Agendilepingust tulenevate sissenõutavaks muutunud nõuete tagamiseks on agendil pandiõigus käsundiandja vallasasjadele ja väärtpaberitele, mida ta agendilepingu alusel valdab, samuti tema poolt vastuvõetud kolmandate isikute maksetele, kui tal on õigus selliseid makseid vastu võtta.

Tagasi sisukorda

[392] Tolliseadus. Vastu võetud 13. aprillil 2004.
[393] TLSi 2. jagu. Esindamine tolliga suhtlemisel. Artikkel 18. Tolliesindaja.
[394] Võlaõigusseadus. Peatükk 35.
[395] Võlaõigusseadus. Peatükk 38.

13. Julgeoleku ja turvalisuse tagamine

Jüri Suursoo

Rahvusvaheline koostöö riskide esinemise vältimiseks ja nende mõju vähendamiseks on olnud pikaajaline ja selle tulemusena kehtib ka hulgaliselt rahvusvahelisi kokkuleppeid. Rahvusvahelise koostöö arenemise ja maailma avardumisega on aga lisandunud uusi riske. Eriliselt on nendele tähelepanu hakatud pöörama peale USAs New Yorgis kaksiktornidele toimunud terroriakti 11. septembril 2001. a. See terroriakt sai ka tervikliku julgeoleku ja turvalisuse (ingl k *Security & Safety*) kontseptsiooni väljatöötamise tõukejõuks. Oluline on, et rahvusvahelist kaubandust ei kasutata ära terrorismi vahendina ega muudel riigi sotsiaalset turvalisust mõjutavatel viisidel.

Eesmärgiks on tagada järgmist.
- Veose (kauba) turvalisus.
- Protsessi turvalisus:
  - seadusandlike regulatsioonide vastavus tänapäeva nõuetele;
  - veopolügooni hindamine (nt piraatluse võimaluse seisukohalt jne) ja turvalisuse tagamine.
- Riigi turvalisus ehk julgeolek:
  - majanduslik turvalisus (vältida salakaubavedu jne);
  - sotsiaalne turvalisus (ennetada terroriohtu, välistada narkokaubandus jne).

Tegemist on väga kiiresti muutuva ja areneva valdkonnaga. Seetõttu tuleb edaspidi kirjeldatusse suhtuda kui näitesse ja mitte klammerduda viidatud seadusandlikesse regulatsioonidesse. Võimalik, et see on juba leidnud kaasajastamist. Kontseptsioon tervikuna aga kehtib ka tulevikus või vähemalt senikaua, kui maailmas püsivad nii ideoloogilised erimeelsused kui ka majanduslikud erisused ning lõhed vaeste ja rikaste ühiskondade vahel.

13.1. Kontseptsioon

Julgeoleku ja turvalisuse kontseptsiooni kohaselt jaotatakse rahvusvahelises kaubanduses avalduvad riskid, mille põhjuseks on:
- **inimlik viga, tehniline rike, looduskeskkonnast tulenev oht jne** (aga alati mittetahtlik) (ingl k *safety*);
- **inimeste tahtlik tegevus**, nt salakaubavedu ja maksupettused (piiri- ja tollijärelevalve probleemistik), vargused ja röövimised (sensitiivsete kaupade puhul), terrorism jne (ingl k *security*).

Nende riskide maandamiseks on nii erinevaid kui ka ühiseid lahendusi.

1. **Õnnetusjuhtumite** korral saame olukorda tunduvalt parandada:
   - reeglitega, nt ohtlike ainete vedude rahvusvahelised konventsioonid, pakendamise ja veoste kinnitamise reeglid, nagu IMO-/ILO-/UNECE-reeglid veoste kinnitamiseks, Rahvusvaheline Ohututе Konteinerite Konventsioon (*International convention for safe containers* – C.S.C.) jne;
   - standarditega;
   - kvaliteedijuhtimise programmidega;
   - personali koolitusega;
   - tööohutusprogrammide kaudu jne.

Osa neist saab kehtestada õigusaktidega. Seda valdkonda täiustatakse pidevalt.

2. **Inimeste tahtliku tegevuse** tagajärgi on kavandatud ennetada järgmiste abinõudega.

- Informatsiooni liikumise kiirendamise ja eelinformatsiooniga kaupade liikumisest. Eeskätt on tegemist rahvuslike tolliorganisatsioonide koostöö korraldamisega Maailma Tolliorganisatsiooni (WCO – *World Customs Organisation*) raames. Tegemist on nn **SAFE** (*Framework of Standards*

to Secure and Facilitate Global trade) raamistikuga, kus **WCO** (tolliesindajad 180 riigist[396]) töötas välja ühised standardid turva- ja kaitsemeetmete ning tolliprotseduuride lihtsustamise kohta.

- Eelnevast tulenevalt võtsid Euroopa Liidu seadusandjad Euroopa Parlament ja Nõukogu vastu määruse nr **648/2005**[397] (TS), mille eesmärgiks oli tagada tollikontrolli võrdväärne tase ning liikmesriikide kontrolli ühtlustatud kohaldamine. Selle all mõistetakse ühist riskijuhtimise raamistikku, lihtsustuste võimaldamise ühiseid aluseid, määrati volitatud ettevõtjate (AEO) võrgustiku loomise põhimõtted ning kaupade saabumis- või väljumiseelse info edastamise reeglid. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusega 952/2013[398] (LTS) viidi need muudatused sisse uude Euroopa Liidu Tolliseadustikku.
- Volitatud ettevõtja – AEO (*Authorised Economic Operators*) staatust tunnustavad kõigi liikmesriikide tolliasutused. Volitatud ettevõtja kriteeriumid:
  - asjakohased andmed tollieeskirjade täitmise kohta;
  - rahuldav äri- ja vajadusel transpordiandmete haldamise süsteem, mis võimaldab asjakohast tollikontrolli;
  - tõestatud maksevõime;
  - vajadusel asjakohased turvalisuse ja julgeolekustandardid.
- ISO/PAS 28000 – tarneahelate julgeoleku juhtimise süsteemi standard. Pidevalt täienev dokument. Arvestades Eesti ettevõtlust võiks meile kõige rohkem huvi pakkuda väikestele ja keskmistele ettevõtetele suunatud standardi teine[399] ja kolmas osa[400].
- USA initsiatiivid:
  - eelteadete süsteem AMS (*Automated Manifest System*)[401];
  - konteinerite turvalisuse initsiatiiv CSI (*Container Security Initiative*);
  - tolli kaubanduspartnerlus terrorismi ennetamiseks C-TPAT (*Customs Trade Partnership Against Terrorism*),[402] tegemist on analoogse abinõude kompleksiga kui EÜ-määrusega nr 648 kehtestatu ehk tegemist on volitatud ettevõtja ja tolli vahelise koostöö reeglistikuga;
  - USA bioterrorismivastane seadus BTA (*Bioterrorism Act*)[403] jne.

Kirjeldatud põhimõtted tähendavad kokkuvõtlikult seda, et seatakse **eesmärgiks luua volitatud ettevõtjate võrgustik**, kes tagavad **eelinformatsiooni kaupade liikumisel üle tollipiiride** ja võtavad suure osa rahvusvahelisest kaubandusest oma kontrolli alla, andes sellega tolliorganisatsioonidele võimaluse kontrollida võrgustikuväliseid väliskaubanduslikke tehinguid senisest efektiivsemalt. Eelinformatsioon annab võimaluse eelnevaks turvalisuse kontrolliks ja riskide maandamiseks.

Julgeoleku ja turvalisuse valdkonda (*security and safety*) iseloomustab joonis 13.1.

---

[396] Andmed 2015. a detsember: http://www.wcoomd.org/en/about-us/wco-members.aspx

[397] EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 648/2005, 13. aprill 2005, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik. Euroopa Liidu Teataja L 117/13 4.5.2005: http://www.emta.ee/index.php?id=1226

[398] EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 952/2013, 9. oktoober 2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:269:0001:0101:ET:PDF

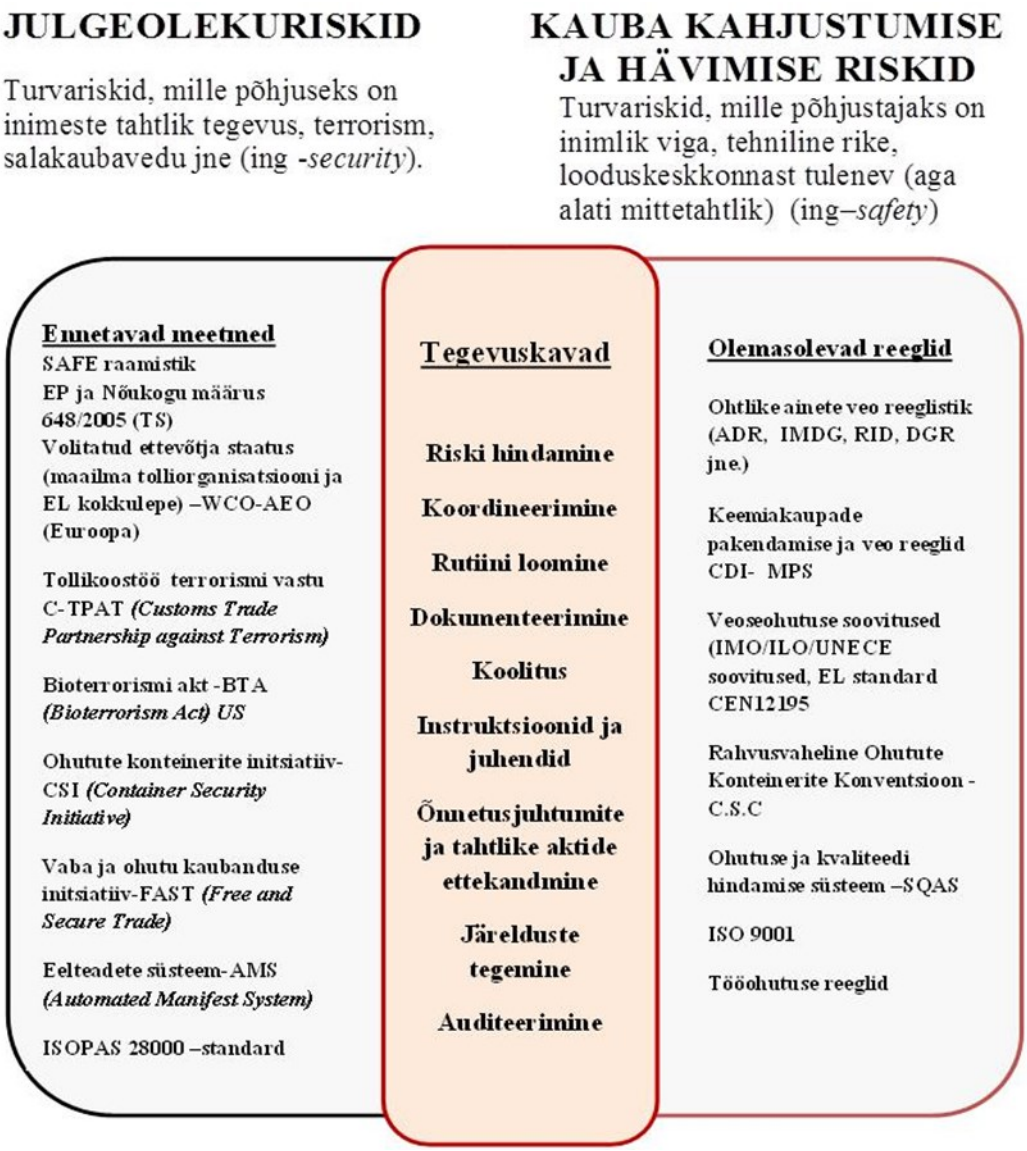
[399] ISO/PAS 28004-2:2012 Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 2: Guidelines for adopting ISO 28000 for use in medium and small seaport operations.

[400] ISO/PAS 28004-3:2012. Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 3: Additional specific guidance for adopting ISO 28000 for use by medium and small businesses (other than marine ports): http://www.iso.org/iso

[401] http://www.cbp.gov/xp/cgov/import/operations_support/automated_systems/ams/

[402] http://www.cbp.gov/xp/cgov/import/commercial_enforcement/ctpat/

[403] http://www.fda.gov/oc/bioterrorism/bioact.html



Joonis 13.1. Julgeoleku ja turvalisuse kontseptsiooniga haaratud valdkonnad ja abinõude kompleks

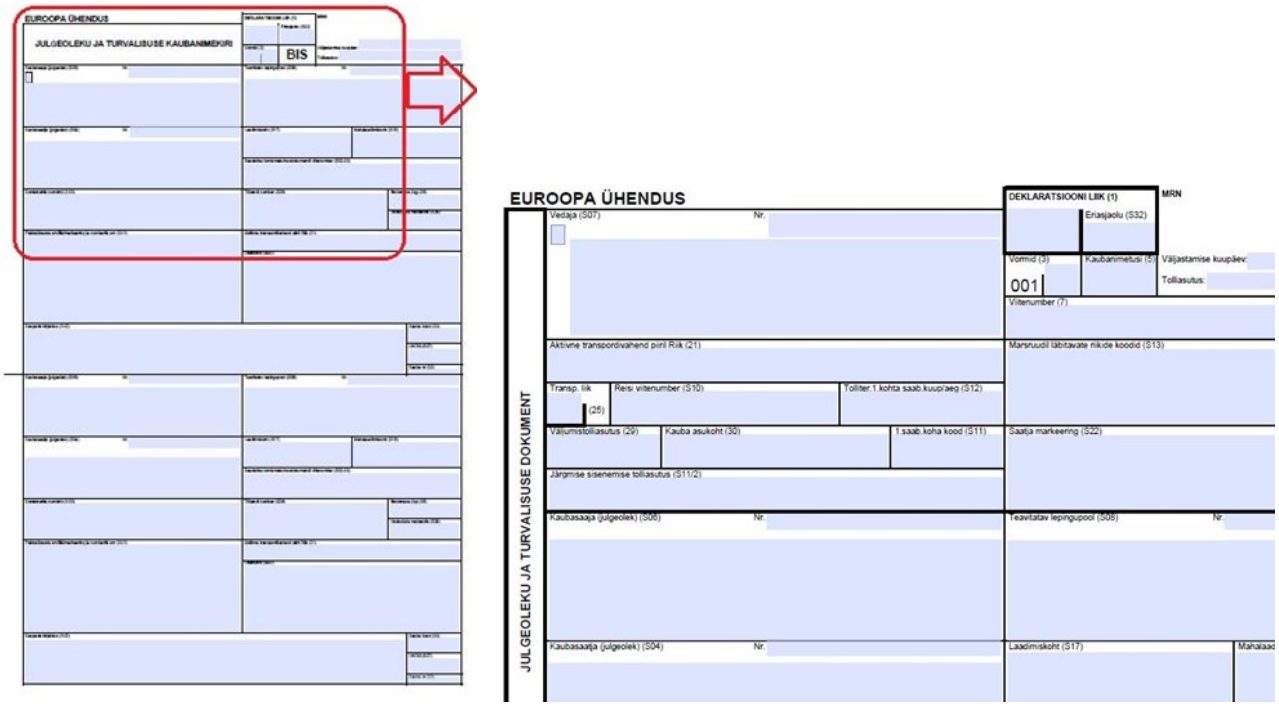
Oluline roll julgeolekumeetmete väljatöötamisel ja juurutamisel on USA-l, kui vaadata juba neid initsiatiive, mis eespool loetletud. Kuigi on mõningaid erinevusi, põhineb ka USAs vastu võetud meetmete kompleks samadel põhimõtetel kui Euroopas. Euroopa abinõud on kehtestatud tavaliselt hiljem kui Põhja-Ameerikas, aga harmoniseerivad oma olemuselt.

Väga oluline osa julgeoleku ja turvalisuse tagamisel langeb volitatud ettevõtja kanda, seetõttu on ka staatuse puhul tema tegevuse sertifikaadid jaotatud kolme kategooriasse. Kõikehõlmav on AEOF-sertifikaat, mis hõlmab nii tollialased lihtsustused kui ka turvalisuse ja julgeoleku alased lihtsustused. Õigusaktidega on kehtestatud vastavad dokumendivormid[404], mille täitmisega peavad olema tagatud tarneahelate turvalisus ja julgeolek.

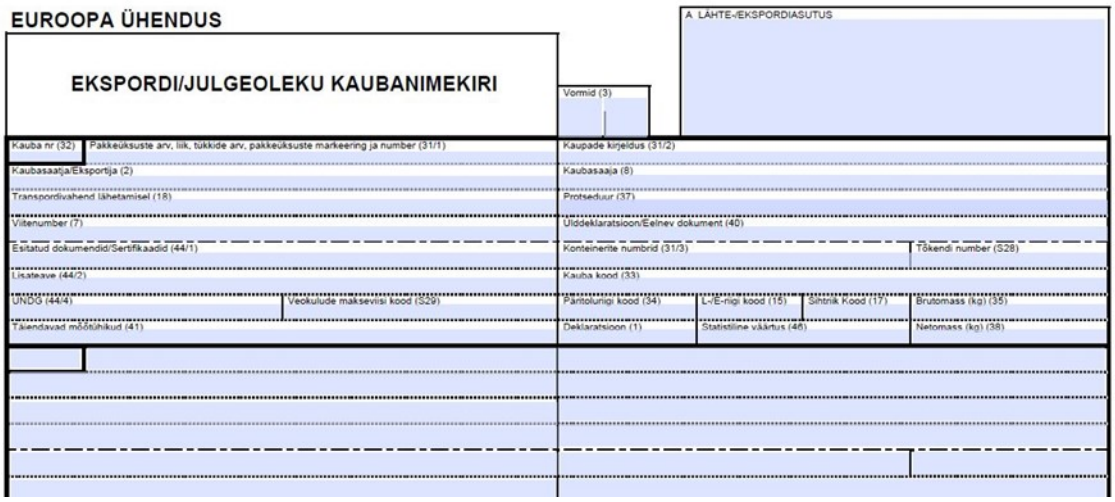
1. ESS – ekspordi julgeoleku ühtne haldusdokument, millele võib lisanduda kaubanimekiri ESS-LoI.
2. TSAD – transiidi julgeoleku saatedokument (vajadusel + TSAD-LoI).
3. SSD – julgeoleku ja turvalisuse dokument (vajadusel + SSD-LoI).

Näiteks mõned väljavõtted eespool loetletud dokumentidest.

[404] Dokumendivormid saadaval EMTA avalikust andmebaasist, SAD vormid: http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tollivormid/julgeolek-ja-turvalisus



Joonis 13.2. Julgeoleku ja turvalisuse dokument SSD



Joonis 13.3. Ekspordi julgeoleku ühtse haldusdokumendi kaubanimekiri ESS-LoI (väljavõte)

13.2. Volitatud ettevõtja staatus

Rahvusvaheline tarneahel. Kogu rahvusvaheline tarneahel kujutab tolli seisukohast protsessi, mis algab ekspordiks ettenähtud kaupade tootmisest ja lõpeb nende toimetamisega ostjale teisele tolliterritooriumile, milleks võib olla EÜ või muu tolliterritoorium. Rahvusvaheline tarneahel moodustub reast konkreetse sihitusega lülidest ehk majandusstruktuuridest. Majandustegevuse seisukohast lähtuvalt oleks õigem kasutada mõiste „tarneahel" asemel mõistet „tarneahelad", mis tähendab, et iga ettevõtja võib olla seotud mitte ainult ühe teoreetilise, vaid mitme reaalse tarneahelaga. Praktikas võib paljudel ettevõtjatel olla konkreetses tarneahelas rohkem kui üks roll ja nad võivad nende rollidega seoses täita rohkem kui ühte ülesannet. Volitatud ettevõtja staatusetaotleja peab tagama, et tema taotlus hõlmab tollialast tegevust seoses kõigi ülesannetega, mida ta rahvusvahelises tarneahelas täidab. Tabelis 13.1 on näidatud tarneahela osaliste rollid ja vastutus volitatud ettevõtja staatuses olles.

Tabel 13.1. Tarneahela lülide roll ja vastutus tarneahelas tolli ja julgeoleku aspektidest lähtuvalt

Tarneahela lüli	Roll tarneahelates	Vastutus tarneahelates turvalisuse ja julgeoleku valdkonnas
Tootja	Rahvusvahelise tarneahela kontekstis on tootja ettevõtja, kes oma äritegevuse käigus valmistab ekspordiks ettenähtud kaupu.	• Tagab oma toodete ohutu ja turvalise tootmisprotsessi. • Tagab toodete ohutu ja turvalise tarne oma klientidele. • Tagab tollieeskirjade nõuetekohase kohaldamise seoses kaupade päritoluga.
Eksportija	Tolliseadustiku rakendussätete kohaselt on eksportija isik, kelle nimel koostatakse ekspordideklaratsioon ja kes on kaupade omanik või kellel on deklaratsiooni aktsepteerimise ajal omanikuga võrdne õigus kaupu käsutada.	• Vastutab ekspordideklaratsiooni õigsuse ja õigeaegse esitamise eest. • Vastutab sellise ekspordideklaratsiooni esitamise eest, mis sisaldab nõudmise korral väljumise ülddeklaratsiooni andmeelemente. • Täidab vastavalt tollieeskirjadele õiguspärased ekspordi tolliformaalsused. • Tagab kaupade turvalise ja ohutu tarne vedajale, ekspediitorile või tollimaaklerile.
Ekspediitor	Ekspediitor korraldab kaubaveo rahvusvahelises kaubanduses. Mõnel juhul tegutseb ekspediitor vedajana ja väljastab oma veodokumendi. Ekspediitori tegevus sisaldab ka tollieeskirjade täitmiseks vajalike dokumentide (hankimist), kontrollimist ja koostamist.	• Kohaldab kaubaveo formaalsuseid käsitlevaid eeskirju. • Tagab vajadusel turvalise ja ohutu kaubaveo. • Kohaldab vajadusel ülddeklaratsioone käsitlevaid eeskirju kooskõlas õigusnormidega.
Laopidajad	Vastavalt liidu tolliseadustikule on laopidaja isik, kellel on luba tolliladu pidada, või isik, kes peab ajutise ladustamise rajatist, või vabatsooni rajatisi.	• Tagab, et tollilaos olevaid või ajutiselt ladustatavaid kaupu ei viidaks tollijärelevalve alt ära ja täidab tolliladustamise protseduurist või ajutise ladustamise eeskirjadest tulenevaid kohustusi kaupade ladustamisel. • Peab kinni tollilaole või ajutise ladustamise rajatisele loas sätestatud eritingimustes. • Tagab ladustamisala piisava kaitse. • Tagab piisava kaitse loata juurdepääsu eest kaupadele ning kaupade asendamise ja rikkumise eest.
Tolliagent	Tolliagent on liidu tolliseadustiku kohaselt isik, kes tegutseb tolliga seotud äritegevusega tegeleva isiku, importija või eksportija nimel. Tolliagent võib tegutseda kas otsese esindamisega või enda nimel kaudse esindamisena.	• Kohaldab vastavalt esinduse tüübi kohastele tollieeskirjadele vajalikke sätteid kaupade tolliprotseduurile suunamiseks. • Kaudse esindamise korral vastutab tolli- või ülddeklaratsiooni õigsuse ja õigeaegse esitamise eest.

Tarneahela lüli	Roll tarneahelates	Vastutus tarneahelates turvalisuse ja julgeoleku valdkonnas
Vedaja	Vedaja on isik, kes kaupu tegelikult veab või kes on sõlminud lepingu tegelikuks kaubaveoks ja andnud välja veodokumendi.	• Tagab vedaja valduses oleva kauba turvalise ja ohutu veo, eelkõige vältides loata juurdepääsu transpordivahendile ja veetavatele kaupadele. • Esitab õigeaegselt nõutavad veodokumendid. • Täidab vajalikud formaalsused kooskõlas tollialaste õigusnormidega. • Kohaldab vajadusel ülddeklaratsioone käsitlevaid eeskirju kooskõlas õigusnormidega.
Importija	Importija on ettevõtja, kes koostab impordideklaratsiooni või kelle nimel selline deklaratsioon koostatakse.	• Tolliasutustega suhtlemisel vastutab tollile esitatud kaupadele tollikäitlusviisi määramise eest. • Vastutab deklaratsiooni õigsuse ja õigeaegse esitamise eest. • Ülddeklaratsiooni esitava isikuna vastutab ülddeklaratsioone käsitlevate eeskirjade nõuetekohase kohaldamise eest. • Täidab vajalikud formaalsused kooskõlas kaupade impordi suhtes kohaldatavate tollieeskirjadega. • Tagab kaupade turvalise ja ohutu kättesaamise, eelkõige vältides loata juurdepääsu kaupadele ja nende rikkumist.
Võimalikud muud lülid	Näiteks terminalipidajad ja kaubakäitlejad, pakendajad, stividorid, eksperdid jne.	• Vastutus vastavalt rollile tarneahelas.

Riiklike institutsioonide (eeskätt tolliasutused) seisukohalt on otstarbekas, et **kõik tarneahela lülid oleksid võrdse staatusega** ehk volitatud ettevõtja staatusega. See tagaks ühtsed nõuded ja ühtse vastutuse kõigi tarneahela osaliste poolt.

Volitatud ettevõtjat võib määratleda tolliseadustiku rakendussätetega kirjeldatud ettevõtjana, keda **peetakse usaldusväärseks tema tolliga seotud toimingutes** ja kellel on seega õigus kasutada soodustusi kogu Euroopa Liidus. Vastavalt liidu tolliseadustikule **(LTS)** võib volitatud ettevõtja staatuse anda igale ettevõtjale, kes vastab järgmistele ühistele kriteeriumitele:

- ettevõtja on tõendanud tollieeskirjadele vastavust;
- tal on asjakohast tollikontrolli võimaldav rahuldav äri- ja vajadusel ka transpordiandmete haldamise süsteem;
- tal on tõestatud maksevõime;
- ta järgib vajadusel asjakohaseid julgeoleku ja turvalisuse standardeid.

Volitatud ettevõtja staatus antakse sertifikaadi väljastamisega. Ühe liikmesriigi antud volitatud ettevõtja staatust tunnustavad kõigi liikmesriikide tolliasutused.

Sertifikaadi liigid. Volitatud ettevõtja sertifikaate on kahte tüüpi (kuni 01.05.2016 oli kasutusel kolm tüüpi).

1. Volitatud ettevõtja (AEO) sertifikaat (tollialased lihtustused). Mõeldud ettevõtetele, kes taotlevad tollieeskirjadega ette nähtud lihtsustusi. (AEOC volitatud ettevõtja sertifikaat – tollialased lihtsustused).

2. Volitatud ettevõtja (AEO) sertifikaat (turvalisus ja julgeolek). Mõeldud ettevõtetele, kes taotlevad turvalisuse ja julgeolekualaseid tollikontrolli hõlbustusi kauba sisenemisel liidu tolliterritooriumile või kauba lahkumisel liidu tolliterritooriumilt (AEOSi volitatud ettevõtja sertifikaat – turvalisus ja julgeolek).
3. Volitatud ettevõtja (AEO) sertifikaat (tollialased lihtsustused/turvalisus ja julgeolek AEOF), peale 01.05.2016 enam ei väljastata. Samas võib ettevõte omada kahte eespool nimetatut üheaegselt. Väljastatud sertifikaatide omanikud sertifikaadi tüübi muutmist taotlema ei pea.

13.2.1. Sertifikaadi taotlemine

Volitatud ettevõtja sertifikaadi saamiseks esitab ettevõte asukohajärgse maksu- ja tollikeskuse tollikorralduse osakonnale vormikohase taotluse[405] ja täidetud enesehindamise küsimustiku[406] digitaalselt. Enesehindamise küsimustik on mõeldud riskide hindamise meetodina. Ettevõte täidab küsimustikus järgmised andmed:

- ettevõtte andmed (organisatsiooni iseloomustus, struktuur, äritegevuse maht, tollistatistika);
- raamatupidamis- ja logistikasüsteem;
- finantsiline maksujõulisus;
- ohutus- ja turvanõuded (füüsiline turvalisus, sissepääs territooriumile) jne.

Selles küsimustikus on umbes 140 küsimust, valdav osa küsimusi nõuab detailset protsessikirjeldust. Enesehindamise küsimustikus pööratakse erilist tähelepanu logistikasüsteemide efektiivsusele ning ohutusele ja firma maksevõime tagamise põhimõtetele. Küsimused hõlmavad suure osa ettevõtte tegevusest ja käsitlemist leiavad peaaegu kõik ettevõtte tegevusvaldkonnad. See nõuab suuremahulist uurimistööd ja pühendumist. Nimetatud asjaolu ei ole tihti võimetekohane väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele.

Uue liidu tolliseadustiku (LTS) täiendav kriteerium, millele peavad vastama nii uued AEOC-sertifikaadi taotlejad kui ka enne 01.05.2016 väljastatud AEOC- ja AEOF-sertifikaatide omanikud sõltumata nende rollist tarneahelas. Uue kriteeriumi hindamisel tuleb Maksu- ja Tolliametil kontrollida ettevõtte vastavust pädevusstandardile või vajaliku kutsekvalifikatsiooni olemasolu. **Kõik enne 01.05.2016 väljastatud sertifikaadid hindab Maksu- ja Tolliamet ümber üleminekuperioodi jooksul hiljemalt 01.05.2019.**

Taotlust ei rahuldata seadustes esitatud juhtudel (kriminaalmenetluse algatamisel ettevõtja vastu, pankrotimenetluse korral jne). Alates taotluse aktsepteerimisest algab taotluse menetlemise periood. Tähtaeg hakkab kehtima kuupäevast, mil tolliasutus on saanud kõik avalduse vastuvõtmiseks vajalikud andmed.

AEOC-sertifikaadi olemasolu hõlbustab juurdepääsu paljudele teistele tollialastele lihtsustustele ja lubadele. Uus liidu tolliseadustik sätestab juhud, kus AEOC-sertifikaat annab selle omanikule olulised eelised.

13.2.1.1. AEOC-sertifikaadi kohustuslikkus

AEOC-sertifikaat muutub kohustuslikuks järgmiste tollilubade ja -lihtsustuste saamiseks:

- õigus kasutada vähendatud summaga üldtagatist[407] tollivõlgade ja muude tekkinud maksude korral;
- luba kesksek tollivormistuseks[408];
- vabastus kaupade esitamise kohustusest arvestuskandega deklareerimisel[409];

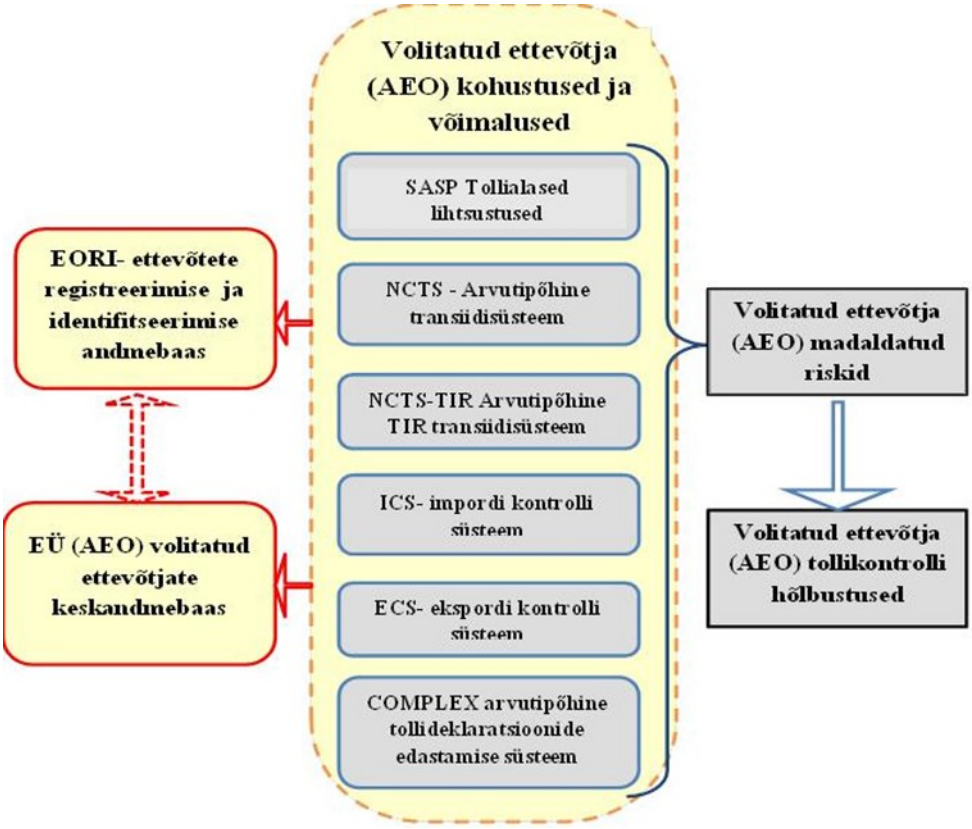
[405] Taotluse vorm: http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/volitatud-ettevotja-aeo/volitatud-ettevotja-sertifikaadi-taotlemine → Volitatud ettevõtja sertifikaadi taotlus.
[406] Küsimustiku tekst: samalt aadressilt → Suuniste lisa 1 – Enesehindamise küsimustik (19.72 KB, ODS) ja selgitavad märkused (252.61 KB, PDF) küsimustiku täitmiseks.
[407] LTS art 95 lõige 3.
[408] LTS art 179 lõige 2.
[409] LST art 182 lõige 3.

- enesehindamise luba ehk õigus iseseisvateks tollitoiminguteks (sh kontrolli läbiviimine)[410].

13.2.1.2. Lihtsustuste saamise eeldus

Mõne lihtsustuse/loa saamiseks peab ettevõtja vastama teatavatele AEOC-kriteeriumitele.

- Tolliesindaja õigus osutada teenuseid muus liikmesriigis[411] kui selles liikmesriigis, kus ta on asutatud.
- Luba kasutada vähendatud summaga üldtagatist tollivõlgade ja muude tekkida võivate maksude eest või saada tagatisest vabastuse[412].
- Luba ajutiselt keelatud üldtagatise kasutamiseks[413]
- Regulaarlaevaliini luba[414].
- Tollistaatuse tõendi väljastamise luba[415].
- Banaanide kaalumissertifikaatide koostamise luba[416].
- Lihtsustatud tollideklaratsiooni esitamise luba[417].
- Luba esitada tollideklaratsioon deklarandi arvestuskande vormis[418].
- Volitatud kaubasaaja (TIR)[419].
- Transiidi tollilihtsustused[420] (LTS da art 191).



Joonis 13.4. Volitatud ettevõtja kohustused ja võimalused rahvusvahelistes tarneahelates

[410] LTS art 185 ja LTS komisjoni delegeeritud määrus (DA) art 151.
[411] LTS art 18 lõige 3.
[412] LTS art 95 lõiked 1 ja 2 ning LTS DA art 84.
[413] LTS art 96 lõige 2.
[414] LTS DA art 120.
[415] LTS DA art 128.
[416] LTS DA art 155.
[417] LTS DA art 145.
[418] LTS DA art 150.
[419] LTS DA art 187.
[420] LTS DA art 191.

Teatud juhtudel loetakse tollialase lihtsustuse/loa väljastamise tingimused (osaliselt) täidetuks, kui ettevõte on AEOC-sertifikaadi omanik:

- ajutise ladustamise koha pidamise luba[421];
- eriprotseduuride load[422].

Suunised volitatud ettevõtja staatusele on kirjeldanud Euroopa Komisjoni Maksunduse ja Tolliliidu Peadirektoraat.[423]

Tagasi sisukorda

[421] LTS art 148 lõige 2 (b) ja lõige 4.
[422] LTS art 211 lõige 3 (b), art 214 lõige 2 ja art 223 lõige 2.
[423] EUROOPA KOMISJON MAKSUNDUSE JA TOLLILIIDU PEADIREKTORAAT. Julgeolek ja ohutus, kaubanduse lihtsustamine ja rahvusvaheline kooskõlastamine. Riskiohjamine ja turvalisus Brüssel, 17. aprill . 2012 TAXUD/B2/047/2011 – Rev.3 VOLITATUD ETTEVÕTJAD SUUNISED. Heaks kiitnud tolliseadustiku komitee tolli üldeeskirjade sektsioon (volitatud ettevõtja allsektsioon) 17. aprillil 2012 (80 leheküljel).

14. Elektroonne andmevahetus (EDI) logistikas

Hele Hammer

Teemad

- Mis on elektrooniline andmevahetus ehk EDI?
- EDI ajalugu – sünd transpordisektoris
- EDI-standardid
- Miks on EDI kasulik?
- EDI-projekti elluviimine

14.1. Mis on elektrooniline andmevahetus ehk EDI?

Ladusalt toimiva logistika üheks eelduseks on efektiivne infovahetus kogu tarneahela ulatuses. Siinkohal tuleb appi elektrooniline andmevahetus ehk EDI. Tänapäeval on EDI kasutamine logistikas maailmas pigem normiks kui erandiks.

EDI-mõistet kasutatakse kahes tähenduses: 1) andmevahetus kindlas formaadis (*EDIFACT*-formaadis) ja 2) üldise terminina.

EDI-elektrooniline andmevahetus
(Electronic Data Interchange)-on kindlas formaadis äridokumentide edastamine äripartnerite infosüsteemide vahel.

Collins English Dictionary (2012) seletab EDI lahti nii: "interaktiivne elektrooniline süsteem, mis võimaldab kliendil ja tarnijal kergesti suhelda".

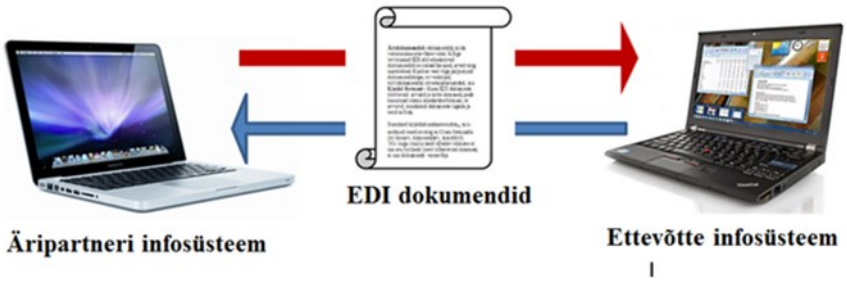
14.2. EDI-ajalugu – sünd transpordisektoris

EDI arenes välja 1960ndatel logistika- ja transpordivaldkonna dokumentide liikumise kiirendamiseks. Transpordidokumentidele lisandusid edaspidi ka elektroonilised ostutellimused, vastuvõtukinnitused ja arved, mida kasutatakse üleilmsetes hankeprotsessides.

1940ndate keskel teenis Edward Guilbert USA sõjaväe logistikaohvitserina. Sel ajal oli Vene blokaadi tõttu ainus võimalus osadesse Berliini piirkondadesse kaupa toimetada läbi õhu. Kindralmajor Tunner andis major Guilbertile ülesande Berliini Airlifti ajaks välja arendada standardmanifestid. Seda oli saadetiste suure arvu tõttu hädasti vaja – kokku tehti sel ajal koguni 280 000 lendu. Hiljem, kui Guilbert töötas juba DuPont'i heaks, arendas ta välja esimesed standardiseeritud elektroonilised sõnumid, mis vahetati DuPont'i ja Chemical Leaman Tank Lines'i ettevõtete vahel. Transpordivaldkond oma tohutu paberimajandusega vajas seda automatiseerimist ehk rohkem kui keegi teine.

1965. a alustas Hollandi–Ameerika aurulaevaliin esimeste EDI-sõnumite saatmist. Neid ei nimetatud küll veel EDI-ks, kuid neist arenes välja tehnoloogia, mida praegu tuntakse EDI-na. 1968. a kasutasid väga paljud transpordiettevõtted (raudteest autovedajateni) elektroonilisi sõnumeid. Probleeme tekitas aga vormingute erisus partnerite vahel ja sekkuma pidi *Transportation Data Coordinating Committee* (TDCC). Hr Guilbert oli selle komitee eesotsas, mis töötas välja standardid, mis said eellasteks tänapäeval levinud Ansi X12 ja *EDIFACT*-standarditele.

Kuidas EDI töötab?



Joonis 14.1. EDI töö põhimõte

Eespool kirjeldatud EDI definitsioonis on kõik definitsiooni osad olulised – äridokumentide liikumine kindlas formaadis äripartnerite vahel. Vaatame neist igaühte lähemalt.

Äridokumendid – dokumendid, mida vahetatakse ettevõtete vahel. Kõige levinumad EDI abil edastatavad dokumendid on ostutellimused, arved ja saatelehed. Kuid on veel väga palju muid dokumenditüüpe, nt veokirjad, tollidokumendid, inventuuriaruanded, maksekorraldused.

Kindel formaat. Kuna EDI-dokumente töötlevad arvutid ja mitte inimesed, peab kasutusel olema standardne formaat, et arvutid suudaksid dokumente lugeda ja neid mõista. Standard kirjeldab andmete kohta, mis andmed need on ja millises formaadis (nt täisarv, kümnendarv, mmddyy). Nii nagu itaalia keelt kõnelev inimene ei saa aru hollandi keelt kõnelevast inimesest, ei saa dokumendi vastuvõtja arvutisüsteem aru saatja dokumendist, kui see on teises formaadis. ***American National Standards Institute* (ANSI X12)** Ameerikas ja ***United Nations (EDI for Administration, Commerce and Trade*, EDIFACT)** on maailma levinumad standardite hoidjad. Maailmas on ka üle tuhande EDI-operaatori, kelle põhiteenuseks ongi formaatide tõlgendamine.

Äripartnerid – EDI-dokumentide vahetus on tavaliselt kahe ettevõtte vahel, keda nimetatakse äripartneriteks või kaubanduspartneriteks.

14.3. EDI-standardid

Elektrooniline dokumendivahetus (EDI) võib olla kokkuleppeline: dokumente vahetavad pooled lepivad omavahel formaadis kokku. Reeglina on EDI aga standardne, baseerudes nt ANSI X12 (Ameerikas) või UN/EDIFACT (Lääne-Euroopas) standardil. Suurbritannias on valdav enamik dokumentidest Tradacoms'i formaadis. Lisaks on mitmed tööstusharud loonud oma standardeid (RosettaNet elektroonikavaldkonnas, Odette autotööstuses jne). UBL (*Universal Business Language*) on Skandinaavia taustaga uus XML-dokumentide kogumik, mis on Norras ja Taanis kohustuslik. UBLi eesmärk on äriprotsesside standardiseerimine, mis aga paljude meelest on utoopiline.

EDI standardid määravad dokumentide vormingu, märgistiku ning andmeelemendid, mida võib äridokumentidel ja -vormidel kasutada.

Päris *EDIFACT*i standardi kasutamine on olnud kulukas, mistõttu selle levik on piirdunud peamiselt maailma suurettevõtetega. Tänapäeval baseeruvad peaaegu kõik elektroonilise sõnumivahetuse

standardid XML-märgistuskeelel (ingl k *Extensible Markup Language*). Elektroonilise dokumendivahetuse laiem levik sai võimalikuks tänu internetile.

Standardite paljusus on tekitanud klientides segadust ning raskendanud saatjate ja saajate ühendamist. Siin tulevad appi EDI-operaatorid, kelle väärtuspakkumiseks ongi EDI-dokumendivahetuse korraldamine. Ettevõtted pääsevad suurtest kuludest erinevate standardite kasutuselevõtmiseks, kuna EDI-operaatorid „tõlgivad" standardeid ja formaate.

14.3.1. EDI-sõnumid transpordivaldkonnas

EDI on transporditööstuses saamas üha populaarsemaks ja üha rohkemad transpordiettevõtted ning ekspedeerijad kohandavad oma süsteeme EDI-dokumendivahetuse jaoks.

Transporditööstuse ettevõtete jaoks on eeliseks see, et rutiinsed suuremahulised suhtlused saab automatiseerida. Nii vabastatakse dispetšerite ja arvelduspetsialistide aeg muude kasumlikemate tegevuste jaoks, nt parema klienditeeninduse pakkumiseks. Üks EDI peamistest eelistest on see, et dispetšer ei pea enam käsitsi sisestama infot tegevus- ja arveldussüsteemi. See tähendab aja ja raha kokkuhoidu ning vähendab kulukaid andmesisestuse vigu. Teine eelis EDI-t kasutavatel transpordiettevõtetel on see, et nad saavad suhelda probleemideta kõigi tarneahela protsessi lülidega.

Joonis 14.2. EDI-dokumentide levinumad tüübid

Järgmiseks kirjeldame levinumaid EDI-dokumenditüüpe lähemalt.

14.3.2. Tellimus

Tellimus (*order*) on sõnum ostjalt müüjale, mis kirjeldab kaupade või teenuste detaile, mida tellitakse kokkulepitud tingimustel. Ostja jaoks on dokumendi tüübiks ostutellimus, müüja jaoks müügitellimus. Põhimõtted on järgmised.

- Ostja võib tellida ühe või mitu kaupa või teenust.
- Ostutellimuses võidakse soovida ühte või mitut tarneaega.
- Ülepiiriline ostutellimus võib sisaldada lisainformatsiooni tolli või statistika jaoks.
- Ostutellimus võib sisaldada infot nii transpordi, sihtkoha kui ka tarnegraafiku kohta.

14.3.3. Tellimuse kinnitus

Tellimuse kinnitus (*Order Response*) on sõnum müüjalt ostjale, vastuseks ostutellimusele. Põhimõtted on järgmised.

- Vastata võidakse ühele või mitmele kaubale või teenusele.
- Vastus võib olla saadetud nii ostutellimusele kui ka ostutellimuse muutmispalvele: see võib olla kinnitus, et andmed on kätte saadud ja mõistetavad; kinnitus aktsepteerimisest, muudatuste ettepanek või teatamine osalisest või täielikust tellimuse mitteaktsepteerimisest.
- Ostutellimuse kinnitus võib viidata kaupadele või teenustele, millel on üks või mitu tarneaega.
- Ostutellimuse kinnitus ülepiirilistele tellimustele võib sisaldada lisainfot tolli või statistika jaoks.

- Ostutellimuse kinnitus võib sisaldada transpordiinfot ja tarnegraafikut.
- Ostutellimusele võib tulla üks või mitu ostutellimuse kinnitust.

14.3.4. Saateleht

Saateleht (*Despatch Advice*) on sõnum, mis kirjeldab lähetatavate kaupade infot. Põhimõtted on järgmised.
- Sõnumi mõte on teavitada saadetise detailsest sisust.
- Sõnum on seotud ühe müüja ja ühe ostjaga (või vastavalt nende esindajatega).
- Saateleht viitab ühele lähtekohale ja ühele või rohkemale tarne sihtkohale.
- Saatelehel võib olla mitmeid kaupu ja pakendeid.

Saateleht võimaldab saajal:
1) teada, millal kaubad teele pandi või pannakse;
2) alustada tollimistegevustega;
3) võrrelda lähetatud kaupu neile järgneva arvega.

14.3.5. Vastuvõtukinnitus

Vastuvõtukinnitus (*Receiving Advice*). See sõnum lahendab kaupade vastuvõtuga seonduvaid ärilisi vajadusi ja on mõeldud partnerile kaupade füüsilisest vastuvõtmisest teatamiseks. Vastuvõtukinnituse abil teatatakse erisustest kaupades, kogustes, tingimustes, pakendites jne. Sõnum võib ka sisaldada vaid infot, et vastuvõetud saadetis vastas täielikult saadetise saatelehele.

Vastuvõtukinnitus võib sisaldada infot erisuste kohta:
- saadetise ja saatelehe andmete vahel;
- saadud kaupade ja tellitud kaupade ehk ostutellimuse andmete vahel.

Selle sõnumi saatjaks on osapool, kes võtab kaubad vastu. Sõnum võib viidata nii ühele kui ka mitmele vastuvõtu asukohale ja selles võib sisalduda mitmeid kaupu või pakendeid.

14.3.6. Tarnekorraldus

Tarnekorraldus (*Despatch Order, Shipping Order, Instruction to Despatch*) on sõnum, mida osapool (kas ostja või müüja) kasutab kolmanda osapoole (nt logistikateenuse pakkuja), kel on kaupade üle kontroll, informeerimiseks, et vaja on saata või ära tuua saadetis vastavalt sõnumis kirjeldatud tingimustele. Sõnumit võib kasutada, määramaks tootja infot, tarne sihtkohti, tarne kuupäevi, kaupade kirjeldusi ja koguseid, arvelduse osapooli, tarneviisi jne. Kuna kolmanda osapoole teenusepakkuja on väljaspool tavapärast ostja-müüja tellimusprotsessi, võidakse seda dokumenti kasutada teenusepakkuja informeerimiseks tellimuse tingimustest, nt transpordivajadusest, tarnetingimustest jne, et teenusepakkuja saaks müüja asemel väljastada korrektse saatelehe. Tavaliselt luuakse tarnekorralduse dokument müügitellimuse info alusel.

14.3.7. Arve

Arve (*Invoice*) on sõnum, mis sätestab tasumise kohustuse kaupade või teenuste eest, mis tarniti vastavalt omavahelisele kokkuleppele. Põhimõtted on järgmised.
- Müüja võib arveldada ühe või mitme tehingu eest.
- Arve võib viidata kaupadele ja teenustele ühes või mitmes tellimuses või tarnekorraldusel.
- Arvel on tavaliselt kirjas maksetingimused.
- Ülepiirilised arved võivad sisaldada lisainformatsiooni tolli ja statistika jaoks.
- Arvel võib olla kirjeldatud transpordiinfo.

Lisaks võib üles loetleda veel mitmed transpordivaldkonna levinumad EDI-sõnumid[424].
- **204 – veopakkumine (*Motor Carrier Load Tender*)**: saatja või 3PL saadab selle sõnumi vedajale saadetise pealevõtmise pakkumiseks.

[424] Numbrid dokumenditüüpide juures näitavad nende koodi ANSI X12 standardi süsteemis.

- **990 – veopakkumise kinnitus (*Response to the Load Tender*)**: kasutavad vedajad veopakkumise (204) aktsepteerimiseks.
- **211 – lastikiri (*Bill of Lading*)**: saatja või 3PL saadab selle sõnumi vedajale saadetise detailse info edastamiseks.
- **212 – treileri manifest (*Delivery Trailer Manifest*)**: vedaja saadab selle sõnumi saajale või teistele huvipooltele, loetledes treileri sisu (mis võib koosneda mitmetest saadetistest).
- **214 – saadetise staatus (*Shipment Status Message*)**: vedaja saadab selle sõnumi saatjale ja/või saajale uusima infoga saadetise staatuse kohta. Andmed sisaldavad kuupäevi, kellaaegu, asukohti, marsruute ja viitenumbreid.
- **210 – saadetise arveldus (*Freight Details and Invoice*)**: vedaja saadab selle sõnumi kliendile või kolmandale osapoolele arvena, mille alusel tasutaks osutatud teenuste eest. Dokument sisaldab detailset tasude koosseisu.
- **820 – maksekorraldus (*Remittance Advice*)**: maksja (saatja või kolmas osapool) saadab selle sõnumi vedajale, näitamaks vedaja tasu maksmist.
- **997 – kviitung (*Functional Acknowledgement*)**: seda sõnumit kasutatakse vajadusel äriliste sõnumite kättesaamise kinnitamiseks. See on osapoolte teavitus andmete kättesaamisest.

14.4. Miks on EDI kasulik?

Logistikafirmade ja vedajate jaoks, kes töötlevad palju tehinguid, tähendab EDI kasutuselevõtt olulist kulude säästu. Dokumentide elektrooniline vahetus kiirendab tehingute kulgu, parandab nende nähtavust ja vähendab ajakulu, mis kulub käsitööle.

Kulude kokkuhoid
- Kõik paberiga seotud kulud: paberi ost, printimine, kopeerimine, postikulud ja arhiveerimine vähenevad EDI-le üleminekul. Lisaks paberikulule kaovad varem paberite töötlusega seotud personalikulud. Kokkuvõttes vähenevad tehingukulud uuringute kohaselt vähemalt 35%.
- **Mitmete uuringute kohaselt on leitud, et ühe keskmise pabertellimuse töötlemise kulu on ligi 40 eurot, kuid EDI-tellimuse saab töödeldud alla 1-eurose kuluga.**

Peamised kasud on kiirus ja täpsus.
- EDI võib äritsüklit kiirendada isegi rohkem kui 60%. Tehinguid äripartneritega saab teha nüüd minutites, mitte enam päevades või nädalates.
- Andmekvaliteedi paranemine. Kaovad vead, mis on põhjustatud halvastiloetavatest faksidest, valestimõistetud telefonitellimustest või vigaselt sisestatud andmetest. Ettevõtte personal ei pea enam kulutama aega vaidlustele teiste vedajate või tellijatega.

Peamine eelis tuleb äri efektiivsuse kasvust.
- Seni paberil põhinevate tööde automatiseerimine võimaldab keskenduda rohkem väärtustloovatele tehingutele ja tõstab seeläbi tootlikkust. Paberite või meili sorteerimise asemel saab keskenduda põhitööle – saadetiste toimetamisele sihtkohta.
- Täpsete äridokumentide kiire töötlemine vähendab tellimuste ümbertegemise vajadust ja aitab kaasa tarneaukude vältimisele.
- Kogu tarneahela ulatuses andmevahetuse automatiseerimine võimaldab andmete nähtavuse reaalajas. Otsuseid saab teha kiiremini ja paraneb ettevõtete paindlikkus ning turumuutustele kohanemise võime.
- Tellimuste töötluste ja täitmise aja lühenemine tähendab, et kogu tarneahelas saab vähendada laovarusid, vähendades nendega seotud kulusid.

Info hulk, mis saab nähtavaks tänu EDI kasutamisele oma hankijate, vedajate ning klientidega, on suureks varaks igale ettevõttele. Tellimusi saab jälgida nende sünnist kuni täitmiseni. Igal ajahetkel saab jälgida tellimuste asukohta ja staatust. Kui kasutusel on ka nt saatelehed ja vastuvõtukinnitused, saab kergemini mõõta vedajate efektiivsust. Välja tulevad võimalikud probleemkohad, mida tulevikus ennetada saab.

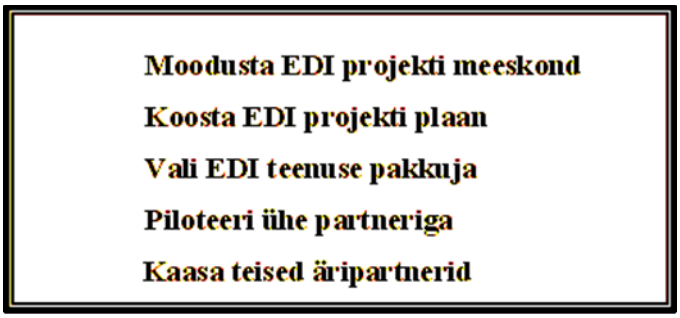
Kõigele lisaks aitab EDI ettevõtetel sotsiaalse vastutuse taset tõsta, asendades paberil baseeruvad protsessid elektrooniliste alternatiividega. See hoiab kokku nii raha kui ka CO2-emissiooni.

14.5. EDI-projekti elluviimine

EDI juurutamine on oluline projekt. Elektroonilise andmevahetuseta pole tänapäeval logistikasektoris konkureerida enam võimalik.

Ettevõtte positsioon tarneahelas mõjutab seda, kuidas EDI-projekti ellu viia. Ettevõte võib ise olla EDI-projekti algataja ja sel juhul on paljud varased otsused projekti faasis ettevõtte teha. Võibolla on ettevõttel aga mõjukas partner, kes tarnelepingu sõlmimisel EDI-t nõudma on hakanud. Sel juhul on paljud otsused juba ära tehtud. Igal juhul on mõtet EDI kasutust laiendada ülesvoolu ka oma teiste partneritega suhtlemisel.

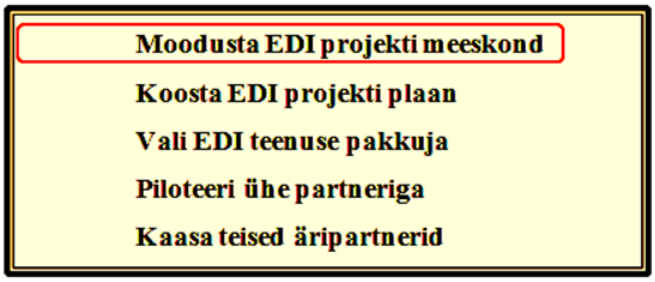
Tarneahela ülesehitus võib samuti erineda – ettevõttel võivad olla üks-ühele, üks-mitmele või mitu-mitmele kaubandussuhted. Olenemata konkreetsest olukorrast on alljärgnev EDI-projektide metodoloogia siiski kasutatav. EDI-projekti eesmärk on alati sama – muuta kogu tarneahel nii kiireks, paindlikuks, efektiivseks ja tõhusaks kui võimalik.



Joonis. 14.3. EDI kasutuselevõtu projekti sammud

Järgnevalt vaatleme kõiki EDI-projekti samme üksikasjalikumalt.

14.5.1. Pane kokku EDI-projekti meeskond



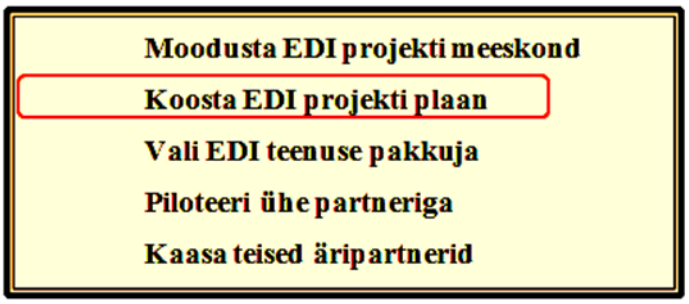
Joonis 14.4 EDI-projekti meeskond

EDI on oluline projekt ja õige meeskonna loomine kohe alguses tagab projektile suuremad eduvõimalused. EDI-projekti edukaks läbiviimiseks on vaja kindlustada alljärgnev.

- **EDI-projekti juht**: ekspert, kel on soovituslikult kogemusi EDI juurutamisega. Võib olla maja seest (IT-juht, arendusjuht, kvaliteedijuht vms) või palgatud väljast, olenevalt ettevõtte EDI-küpsustasemest.
- **EDI-projekti juhtrühm**: rühma juhiks on EDI-projekti juht, komitee koosneb tavaliselt projektiga seotud osakondade (ostuosakond, müügiosakond, logistikaosakond, finantsosakond jne) juhtidest, IT-juhist ja juristist.
- **Sponsor tippjuhtkonnast**: nagu igale suuremale projektile kohane, peab ka EDI-juurutusel olema tippjuhtkonna toetus, et projekt võimalikuks saaks.
- **Pühendunud EDI-meeskond**: vastutab EDI rakendamise eest ettevõttes.

EDI-projekti juht peab suhtlema kõigi ettevõtte osakondadega, mida EDI-projekt mõjutab ja kindlustama nende toetuse. Kõige mõistlikum on keskenduda sellele, kuidas EDI nende osakonna protsesse mõjutab ja kuidas EDI neile kasu toob.

14.5.2. Koosta EDI-projekti plaan



Joonis 14.5. EDI-projekti plaan

Mis on sinu ärilised eesmärgid seoses EDI-projektiga? Analüüsi oma ärivajadusi, et tuvastada valdkonnad, kus EDI loob kõige rohkem väärtust. Vaja on otsustada, kas ja kuidas EDI-t ettevõttes juurutada. Eesmärk pole mitte lihtsalt automatiseerida üksikuid protsesse, vaid parandada kogu äritsüklit. Kas EDI aitab:

- üleliigseid samme vältida;
- topelt andmesisestust vältida;
- vähendada käsitööd;
- vähendada varude suurust;
- parandada klienditeenindust, kiirendades kaupade saatmist/vastuvõtmist;
- kergendada olulisi äristrateegiaid, nt *Just-in-Time* tootmist;
- parandada suhteid äripartneritega.

Millistes valdkondades alustada?

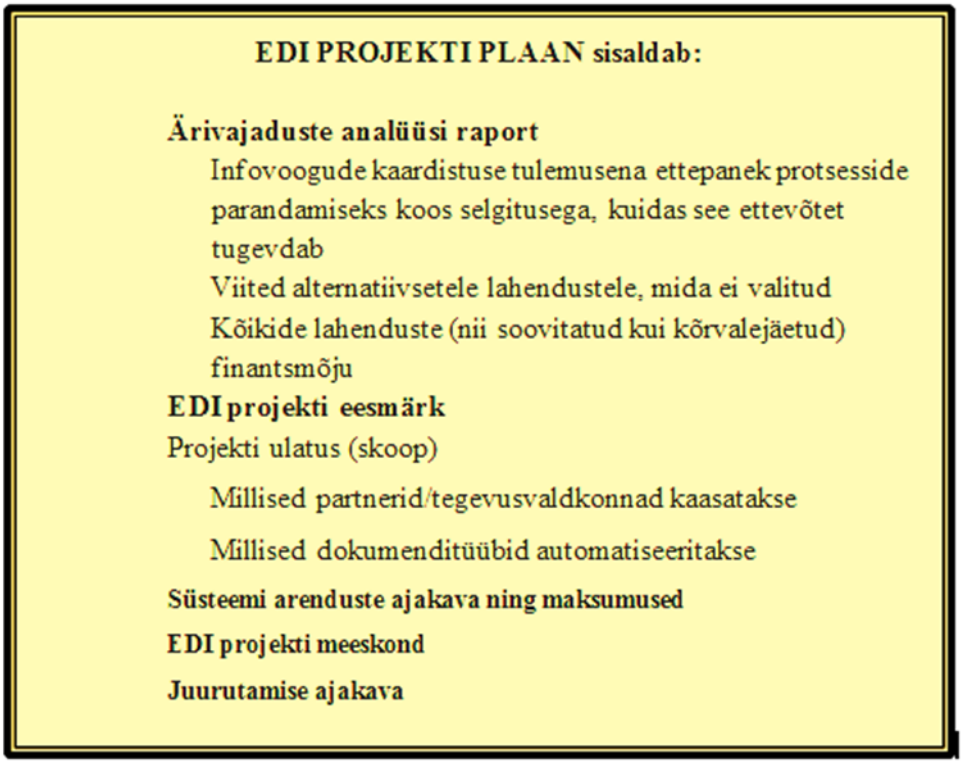
- Milline osa ettevõttest on EDI-ks kõige enam valmis?
- Millise protsessi (müük, ost, logistika) EDI-le viimine on kõige vähem kulukas?
- Millise protsessi (müük, ost, logistika) EDI-le viimine toob suurima kasu kulude säästu või kasumlikkuse paranemise näol?

Kaardista oma ettevõtte protsesside olukord praegu. Seejärel maali endale tulevikupilt, millised need tulevikus võiksid olla, kui andmeid ei pea enam topelt sisestama ja saab kasutada automaatseid kontrolle. Leia kohad, kus tekib enim aja kokkuhoidu ning vähenevad vead ja riskid. Selle analüüsi tagajärjel tekib ka EDI-projekti eesmärk ja eeldatav tasuvus, mille vastu hiljem tegelikke tulemusi võrrelda.

Millistest partneritest alustada? Tee endale selgeks partnerite olulisus, vastates järgmistele küsimustele.

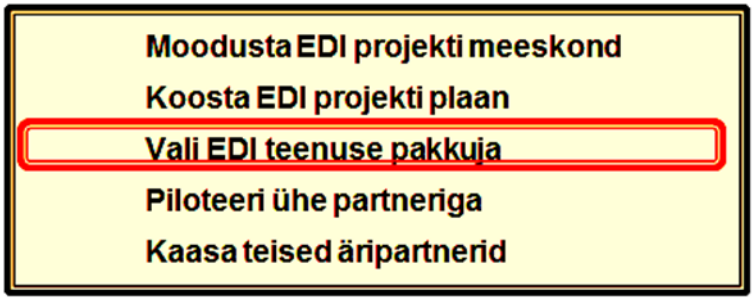
- Milliste äripartneritega teete kõige rohkem tehinguid (vahetate kõige rohkem dokumente)?
- Milliste äripartneritega tahate teha koostööd pikaajaliselt?
- Millised teie äripartnerid juba kasutavad EDI-t? Millist EDI-lahendust/-operaatorit nad kasutavad?
- Kas Sinu äripartnerite võimekus EDI jaoks on piisav?
- Kui Sinu äripartnerid on välisriikides, kas tehniline suhtlus nendega on võimalik?

Pärast ärivajaduste ja partnerite kaardistamist oled valmis kokku panema EDI-projekti plaani (vt joonist).



Joonis 14.6. EDI-projekti analüüsi raport

14.5.3. Vali EDI-teenuse pakkuja



Joonis 14.7. EDI-teenuse pakkuja

Enne EDI-teenusepakkuja valimist tuleb koostada ka tehniline lähteülesanne. Selles on analüüsitud järgmised teemad.

- Andmete terviklikkus ja korrastatus (nt tootekoodid) ettevõtte-siseselt.
- Ettevõtte IT-allsüsteemide võimekus importida või eksportida andmeid.
- Oodatav EDI-liikluse maht ja selleks vajalik IT-infrastruktuur.
- Äripartneritega dokumendivahetuseks vajalikud võrguühendused.
- Äripartnerite andmevahetuse nõuetele ja standarditele vastamiseks vajalike arendustööde ulatus.

Iga EDI-süsteemi olulisteks osadeks on EDI-translaator ja EDI-ühenduse mudel. **EDI-translaator** on tarkvara, mis tõlgendab saatjalt tuleva äriinfo saajale arusaadavasse formaati. Tavaliselt on EDI-translaatoril veel lisafunktsioonid, nagu EDI-sõnumite ümbrikute käsitlemine (adresseerimine), dokumendihaldus, auditi jäljed, vastavuskontrollid ja tehnilised kinnitused. EDI-translaatori saab endale ise välja arendada, tarkvarana osta või teenusena kasutada. Tänapäeval on valdavalt levinud viimane variant.

Teine otsustest, mis on vaja teha, on **EDI-ühenduse mudel** oma äripartneritega. On kolm põhilist varianti.

1. **Otseühendus** – see töötab hästi, kui ettevõttel on vähe äripartnereid. Otseühenduse puhul korraldab ettevõte ise andmete kaardistamise, tõlkimise, tehnilise toe ja aruandluse. Kuniks kõik on nõus sama ühendusprotokolliga (nt AS2[425]) ja ühe dokumendiformaadiga (nt ANSI X12) ning kogukond on väike, toimib selline lähenemine hästi. Nii töötas EDI oma algusaegadel. Kuid kui ettevõtte äripartnerite arv kasvab, võtab otseühenduste haldamine väga palju aega ja raha.
2. **EDI-operaatori kasutamine** – EDI-operaator vahendab EDI-dokumente sarnaselt tavalise „nõudmiseni postkasti" teenusele. Saatja ühendub EDI-operaatori võrguga ja jätab sõnumid vastuvõtja „postkasti" (mitte ajada segi meilipostkastiga). Seejärel ühendub EDI-võrguga vastuvõtja ja kontrollib, kas tema „postkasti" on jäetud sõnumeid. Selline lähenemine vabastab kõik võrgu liikmed ise suhtlustehnoloogiaga tegelemisest, kindlustab andmete turvalisuse ja pakub logi, aruandluse, andmete varundamise ning vajadusel taastamise. Vaja on vaid ühekordselt liidestuda operaatori võrguga, erinevate partnerite formaatide ning kanalite „tõlkimisega" tegeleb EDI-operaator.
3. **Hübriidlahendus –** otseühendus suurpartneri(te) jaoks ja EDI-operaator kõigi teiste jaoks. Selline lahendus võimaldab säästa tehingukulusid (tasud EDI-operaatorile) kõige suuremate dokumendimahtudega partnerite puhul, toetudes EDI-operaatorile kõigi ülejäänud väiksemamahuliste tehingupartnerite teenindamisel.

EDI-teenusepakkuja valikul tasub küsida endalt neli küsimust.
1. Mida ootad oma teenusepakkujalt?
2. Milline on tema võrgustik?
3. Kas teenusepakkuja on jätkusuutlik?
4. Kas tema praegused kliendid soovitavad teda?

1. Mida on sul vaja, et EDI teenusepakkuja teeks?
Kas sul on vaja lihtsat ja odavat EDI-teenust või tahaksid järele proovida tipptasemel lisaväärtusteenuseid? Kas sul on vaja, et teenusepakkuja konsulteeriks ja koolitaks sind ja sinu äripartnereid? Kas teenusepakkuja saab sind aidata äripartnerite kaasamisprogrammiga? Kas tahad tõkestada vigaste dokumentide jõudmist oma süsteemi (vajad dokumentide valideerimist)? Kas sinu teenusepakkuja peaks võimaldama sinu esmatasandi inimestel iseseisvalt jälgida dokumendiliikluse logisid ja aruandeid, kontrollimaks info liikumist tarneahelas? Tihti on nende ja muude lisaväärtusteenuste olemasolu tähtsam faktor kui pelgalt kulunumber.

2. Milline on teenusepakkuja võrgustik?
Kui paljud sinu äripartneritest juba kasutavad sama operaatorit? Kas teenusepakkujal on sinu tööstusharus korralik kliendivõrgustik? Kas teenusepakkujal on rändluslepingud teiste riikide operaatoritega? Kas kohalikus keeles kliendituge pakutakse neis riikides, kus sinu ettevõte tegutseb? Kas teenusepakkuja on tegev olulistes erialaliitudes? Teeb ta koostööd ülikoolidega? Kohalike või üleilmsete standardikomiteedega?

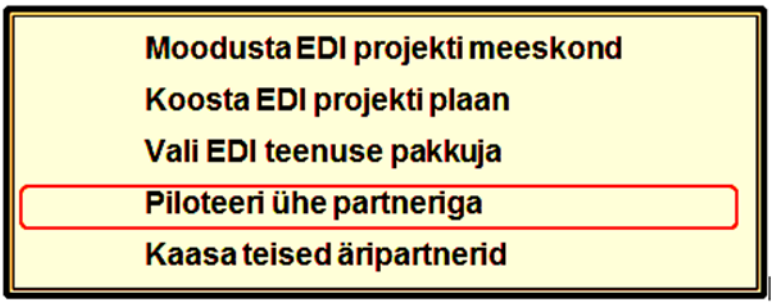
3. Kas teenusepakkuja on sinu jaoks olemas ka järgmisel aastal?
Kas EDI-operaatoril on usaldusväärne minevik ja on tõenäoline, et ta tegutseb ka tulevikus? Üleilmse haardega, laia teenusevalikuga ja kohalike klienditoeorganisatsioonidega ettevõtted on need, kes on kõige jätkusuutlikumad. Vaata teenusepakkuja aastaaruandeid ja loe tema uudiskirju – kui palju investeerib ta oma süsteemide pidevasse parandusse ja uute teenuste arendusse? Millised on tema SLA-näitajad ja kui kõrge on turvalisustase?

4. Kas tema praegused kliendid soovitavad teda?
Kõige parem on teenusepakkuja referentsi küsida oma tööstusharu ettevõtetelt. Veelgi parem sellistelt, kel on sama majandustarkvara, mis sinu ettevõttel. Kuidas läks EDI juurutamine? Milline

[425] Applicability Standard 2 (AS2) on tehniline spetsifikatsioon, mida tarnijate rakendused järgivad veebi kaudu HTTP teel äriandmete EDIFACT- või XML-vormingus edastamisel. AS2 puhul tagavad sõnumite turvalisust, autentsust, terviklikkust ja privaatsust krüptimine ning digiallkirjade kasutamine.

on igapäevane töö? Kas klienditugi lahendab probleeme kiirelt ja asjatundlikult? Milliseid lisaväärtusteenuseid peab kolleeg kasulikuks ning millisteta ta üldse hakkama ei saaks?

14.5.4. Piloteeri ühe partneriga



Joonis 14.8. Partner

Pilootprojekt on väga mõistlik algus EDI-projektile. See võimaldab ettevõttel täiustada oma süsteemi, näitab et kasud on saavutatavad ja kindlustab, et integratsioon äripartneritega on võimalik. Hoolikalt valitud partneriga, piiratud skoobi ja realistlike eesmärkidega pilootprojekti on kerge juurutada. Piloodi edu sõltub seatud eesmärkidest ja nende saavutamisest. Detailide lihvimiseks võib pilootprojekti pikendada või ka teisi piloote lisada.

Heal pilootprojektil on järgmised omadused.

- **Piiratud skoop**. Pilootprojekti valitakse vaid üks või paar partnerit. Projekt ei tohiks äriprotsessidele liiga suurt mõju avaldada ja peab olema piisavalt väike, et selle saaks kiiresti ellu viia.
- **Piiratud risk**. Esimene EDI-projekt on õppimiseks ja kogemuste omandamiseks. Parim pilootprojekt on selline, kus vead ei oma suurt mõju ärile.
- **Nähtavad kasud**. Kui kulusääst või efektiivsuse suurenemine on kergesti demonstreeritav, aitab see projekti pidevale laienemisele kaasa. Kui ärivajaduste analüüsi faasis seati realistlikud, mõõdetavad eesmärgid, siis pilootprojekti käigus peaksid need ka kõik realiseeruma.

Parimad partnerid on ettevõtted, kel juba on pikaaegne EDI-kogemus. Pilootprojektis võiks käivitada korraga vaid ühe dokumenditüübi, nt ostutellimused. Kui ettevõte on suur, tasub esimene nädal või paar piloteerida ühes osakonnas, et: 1) vajadusel valutult kõrvaldada piloteerimisel ilmnenud pisivead; 2) saada kasutajakogemus ühes osakonnas, kes hiljem aitab juhendada ka teiste osakondade inimesi.

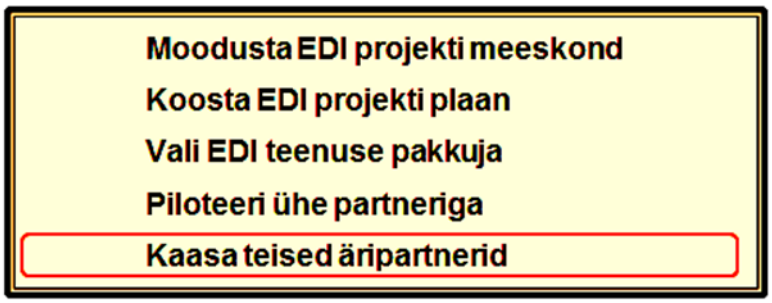
Parima praktika kohaselt on kasulik kõik EDI-ga seonduv sätestada kirjalikult hankelepingute lisades. Kokku tuleb leppida muu hulgas vahetatavad EDI-dokumendi tüübid (tellimus, arve, tarnekorraldus jne); dokumentide transpordi ja töötlemise regulaarsus ning probleemide lahendamise meetod. Kui valite otseühenduse partneriga, peate igaühega eraldi kokku leppima ka dokumendiformaadi standardi ja selle detailid, samuti tehnilise kanali üksikasjad. EDI-operaatori teenuse kasutamisel jäävad need detailid teenusepakkuja mureks.

Testimisel alusta EDI-dokumentide saatmisega partneritele, kes saavad kinnitada, et dokumente on võimalik korrektselt töödelda. Seejärel saadavad partnerid dokumente teile testimiseks. Kui mõlemapoolsed kinnitused on olemas, saab alustada tegelike dokumentidega. Sellega saab järele proovida süsteemi võimet igapäevase dokumendivooga hakkama saada. Pabertehinguid ei elimineerita enne, kui mõlemad äripartnerid on täielikult veendunud, et EDI-süsteem toimib hästi.

Pilootprojekti tulemusi tasub analüüsida sisemise perspektiivi mõistmiseks.

- Kas EDI-süsteem töötab?
- Kas süsteem pakub kasusid, mida eelanalüüsis eeldati?
- Kas süsteem saab hakkama ennustatava EDI-dokumendiliikluse mahuga?
- Kas kasutajad on tulemustega rahul?

14.5.5. Kaasa EDI-projekti teised äripartnerid



Joonis 14.9. Äripartnerite kaasamine

Kui ettevõte on ise EDI-projekti algataja (nt tahate oma tarnijatele saata tellimusi EDI teel ja vastu saada EDI-arveid), on vaja pädevaid inimesi, kes arendavad, juhivad ning viivad ellu EDI-programmi tarnijate hulgas.

EDI-kaasamisprogramm tarnijatele:
- oma hankijate kogukonna analüüs, et mõista oma tarnijate EDI valmidustaset;
- kommunikatsiooniplaani koostamine ja elluviimine, mis väljendaks sinu programmi eesmärke ja töötaks ka koolitusena;
- erinevate EDI-variantide pakkumine, nt veebiportaali kasutus neile tarnijatele, kelle majandustarkvarad pole veel EDI võimelised;
- iga tarnija toetamine aktiveerimisfaasis.

Ka pärast EDI juurutamise lõppu on vaja juhtida ja hoida tarnijate EDI-programm käigus. Tasub investeerida kogemustega personali, kes suudaks:
- monitoorida ja vigu parandada, et kindlustada dokumentide voog;
- probleemide korral vastata partnerite päringutele 24/7;
- kokku panna aruandlus partnerite aktiivsuse ja süsteemikasutuse kohta;
- uuendada EDI-formattereid ja/või kommunikatsiooniprotokolle, kui sina või sinu partner lisab dokumendivahetusse uusi dokumenditüüpe, muudab olemasolevaid või uuendab majandustarkvara.

Äripartnerite EDI-projekti kaasamise kampaania
Ei ole juhus, et erialakirjanduses kasutatakse terminit „kampaania" äripartnerite EDI-projekti kaasamiseks. Pole vahet, kas kandideerid riigikokku või tood turule uut toodet, edukal kampaanial on kaks tähtsat koostisosa.
1. Mõjuv sõnum.
2. Sõnumi edastamine sihtrühmale võimalikult tõhusalt ja tulemuslikult.

Massiturunduse ajastu sai läbi koos 20. sajandiga. Nüüd on turundajate arvates eduka kampaania võtmeks klientide segmenteerimine. Nii ei ole ka EDI-partnerite kaasamisel ühte kõige õigemat moodust – enne kampaania algust tuleb see hästi läbi mõelda ja koostada erinevad sõnumid erinevatele partnerisegmentidele.

Kampaania eelanalüüs peaks vastama järgmistele küsimustele.
- Milliseid kommunikatsioonikanaleid kasutada erinevate partneriteni jõudmiseks?
- Millised on kampaania sammud ja kuidas neid ajastada?
- Kas hõlmata kõiki partnereid või ainult osa?
- Milliseid eeliseid rõhutada teatud segmentidele?
- Kommunikatsiooni tihedus ja sõnumi toon?

Esiteks peab kommunikatsioon selgelt edasi andma sõnumit, et EDI on sinu ettevõtte jaoks eelistatud andmeedastusviis, mis kiirendab omavahelist suhtlust ja arveldamist. Sõnumite kaalukust tõstab kindlasti tipp- või finantsjuhi allkiri.

Teiseks on vajalik selgitada partnerile, milliseid eeliseid toob EDI kasutuselevõtmine temale. See loob palju soodsama pinnase EDI kiirele kasutuselevõtmisele, kui partner aru saab, milles seisnevad EDI eelised. Uute partnerite puhul on mõistlik nõuda EDI kasutamist koostöö algusest peale. Näiteks tasub uute tarnijate hankekutsetesse ja -lepingutesse selgelt lisada, et EDI-arvete kasutamine tagab kiiremad maksed.

Kokkuvõtteks: mida rohkem partnereid EDI-suhtlusesse kaasata, seda efektiivsemaks läheb ettevõtte ja ka kogu tarneahela töö. Logistika eesmärk on selge – viia õige kaup õigel ajal õigele kliendile, EDI on aga selle eesmärgi saavutamisel elementaarne tööriist.

Soovitatavad kirjandus ja allikad

1. Carver, A. Planning your supply chain EDI project. http://www.datexcorp.com/planning-your-supply-chain-edi-project.
2. Hammer, H. EDI dokumendid logistikas, Äripäeva Logistika Käsiraamat.
3. Osnin, N. EDI in transportation, Maritime Institute of Malaysia.
4. EDI for Administration, Commerce and Transport. http://www.unece.org/cefact/edifact/welcome.html.
5. EDI Basics. OpenText GXS publication. http://www.edibasics.com/edi-resources/edi-basics/.
6. Planning for EDI. ECR Europe publication. http://ecr-all.org/wp-content/uploads/Efficient-replenishment-EDI-Planning-for-EDI.pdf.

Tagasi sisukorda

15. E-kaubandus

Tiina Kalda

Teemad

- Õiguslikud probleemid
- E-kaubanduse eelised ja tunnusjooned
- E-kaubanduse peamised tüübid
- Tagastuslogistika

15.1. Üldist

Tänapäeva üha kaasaegsemas ning tehnikast ja internetist sõltuvas infoühiskonnas on traditsioonilist kliendi ja müüja vahetut kauplemist troonilt tõukamas e-kaubandus ehk e-kommerts.

E-kaubandus on interneti, mobiilsidevahendite ja nende rakenduste vahendusel äritegevusega tegelemine, kas siis ettevõtete või ettevõtete ja eraisiku vahel. E-kaubandus tähendab kaupade ja teenuste pakkumist elektrooniliste kanalite vahendusel ning neist kõige populaarsem on internetikaubandus.

Selles peatükis kajastatavat kaubandusvaldkonda nagu e-kaubandus 1994. a veel ei eksisteerinud. Aastal 2014, 20 aastat hiljem, kulutas rohkem kui miljard internetikasutajat üle maailma 1,2 triljonit dollarit ja äriettevõtted rohkem kui 12,4 triljonit dollarit, ostes tooteid ja teenuseid just e-kaubandusest ehk interneti või mobiiliseadme vahendusel.

Elektroonilise kommertsi ehk e-kaubanduse sünniaeg ulatub 20. sajandi 70. aastatesse. Selle aja rakendused tegelesid enamasti ettevõtete vaheliste (ingl k *Business-to-Business* ehk B2B) tellimustega ehk piletite broneerimise, börsiülekannete ja pangandusega. Lisaks vähemal määral ka jaekaubandusega, milles kasutati modemeid, automaatvastajaid ja tekstitelevisiooni.

Kuigi e-kaubandus on eksisteerinud alles suhteliselt lühikest aega, on sellel võrdlemisi rahutu ajalugu, koos tõusude ja mõõnadega. E-kaubanduse ajaloo saab üldistatult jagada kolmeks:

- 1995.–2000. a (leiutamise periood);
- 2001.–2006. a (konsolideerimise periood);
- 2007. a–tänapäev (taasleiutamise ning sotsiaal- ja mobiilivõrgustikega sidumise periood).

Aastal 1994 avati esimene veebipõhine pangateenus ja esimene veebilehekülg, mille vahendusel sai endale pitsat koju tellida. Tänapäevase e-kaubanduse mõiste sai alguse aastal 1995, kui turule tuli hetkel ülemaailmselt tuntuim internetikaubamaja Amazon ja aasta hiljem ka internetipõhine oksjonikeskkond eBay.

E-kaubanduse esimestel aastatel, eelmise sajandi 90ndate lõpul oli e-kaubanduses inspiratsiooni kogumise, visiooni kujunemise ja eksperimenteerimise periood. Peagi selgus aga tõsiasi, et sellises kontseptsioonis ja nendel põhimõtetel on edukat ärimudelit väga keeruline rajada. Selle tulemusena toimus valdkonnas väärtuste ümberhindamine ja järgnesid eelarvete kärpimised. See omakorda vallandas aga 2000. a börsikrahhi, mis viis e-kaubanduse, telekommunikatsiooni ja teiste tehnoloogiliste ettevõtete aktsiate väärtuse languseni. Paljud ettevõtted ja interneti tavakasutajad arvasid tol hetkel, et e-kaubandus on mööduv nähtus ning lakkab peagi eksisteerimast. Nii see paraku ei läinud. Ellujäänud e-kaubanduse ettevõtted lõid oma äridele uued ja funktsioneerivad ärimudelid, mis juhtisid need kasumlikkusele.

Üheks tolle aja e-kaubanduse languse põhjuseks võis kindlasti olla ka asjaolu, et 15 aastat tagasi ei olnud interneti kasutamine inimeste seas veel nii laialdaselt levinud. See tähendas aga seda, et e-kaubanduse valdkonnas polnud lihtsalt piisavalt kliente ehk tarbijaid, kes oleksid ettevõtetele piisavat kasumit tootnud. Sajandivahetusega olukord paranes ja internetikasutajate hulk kasvas kiires tempos. Tänapäeval on üle maailma internetikasutajaid üle kolme miljardi.

Vahemikus 2002–2008 kasvas e-kaubanduse jaemüük 25% aastas. 2000. a aset leidnud börsikrahh oli veebikaubanduse edasist arengut silmas pidades kõige soodsam aeg. Interneti kiire levik sealt alates on loonud stabiilse progressi e-kaubanduses, seda nii kasutajate rohkust, ressurssi kui ka valikuvõimalusi silmas pidades. Ka viimasel majanduslanguse perioodil läks kõige kergemini just veebikaubanduse sektoris tegutsevatel ettevõtetel.

Praegu oleme silmitsi järgmise muutusega e-kaubanduses. Üha enam mängivad veebikaubanduses rolli sotsiaalvõrgustikud ja mobiilirakendused. Sotsiaalvõrgustikud, nagu Facebook, Instagram, YouTube ja Twitter on sellel maastikul tugevasti esile tõusnud. Plahvatuslik sülearvutite, nutitelefonide ja tahvelarvutite kasutamine on kaasa toonud uue suuna e-kaubanduses, mida saab nimetada sotsiaalseks e-kaubanduseks.

15.2. Õiguslikud probleemid

Selles alapunktis on kasutatud materjali: Peter Jones, FIATA Legal Handbook on Forwarding (fourth edition), 12. peatükk.

ÜRO initsiatiivil on välja töötatud kolm regulatsiooni.

1) ÜRO elektroonilise kaubanduse mudelseadus.

UNCITRAL on avaldanud ÜRO elektroonilise kaubanduse mudelseaduse[426] andmesõnumite kasutuse kohta. Paljud riigid on kasutanud mudelseaduse artikleid riiklike seaduste põhjana, mõnikord minimaalse varieeruvusega tekstis. Osapooled võivad täiendada mudelseaduse põhimõtteid oma kaubanduspartneri nõusolekul. Kajastamist leidsid siin järgmised valdkonnad.

- Elektrooniline arvutiside tõendusmaterjalina.
- Fikseerimine ja dokumendid.
- Elektrooniline arvutiside õigustoimingutena.
- Originaalid.
- Allkiri.
- Toimikute hoidmine elektroonilises vormis.

2) ÜRO elektroonse allkirja mudelseadus[427].

Mudelseaduse eesmärgiks on lahendada eelmises mudelseaduses tekkinud allkirja probleem.

3) ÜRO konventsioon elektroonilise side kasutamise kohta rahvusvahelistes lepingutes[428].

Eesti ei ole mitte ühegagi neist ühinenud. Ekspediitor, kelle riik ei ole mudelseadust vastu võtnud, võib uurida kaubanduspartnerite kokkulepete kasutamist. Kaubanduspartnerite kokkulepped võivad üsnagi lihtsalt lahendada ka mõnesid ülejäävaid õiguslikke küsimusi, millel ei ole koheseid tagajärgi. **Need kokkulepped on tavaliselt lihtsad lepingud, mis on suunatud andmeside ja kommunikatsiooni küsimustele**, sisaldades andmesõnumite efektiivse kasutuse eeltingimust.

Mudelseadus elektroonilise kaubanduse võimalustest transpordisektoris? Oluline on kehtestada standardsete kaubandustingimuste (STC – *Standard Transport Condition*) õiguslik staatus elektroonilises kaubanduses? Oluline sellisel juhul on nende tingimuste tutvustamine ja see on analoogne kaupade ostu-müügiga ehk **leping „kliki läbi"**. See fraas tuleb tarbijate poolt internetis tehtud lepingutest. Internetilehekülgedel pakutakse müügiks kaupa ja ühes faasis peab ostja nõustuma müügitingimustega, mida netilehekülje müüja välja on toonud. Enne edasiliikumist peab ostja klikklima nupule kirjaga „Nõustun", mida saadab sageli hüpikaken, kus need tingimused on ostja jaoks esitatud. Kohtud on „kliki läbi" lepinguid aktsepteerinud ja on reeglipärane, et neid kasutatakse ka muude ärilepingute korral.

Elektroonilisest kaubandusest tekkivad kohustused

[426] UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce (1996): http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/electcom/05-89450_Ebook.pdf

[427] UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures with Guide to Enactment 2001: http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/electcom/ml-elecsig-e.pdf

[428] United Nations Convention on the Use of Electronic Communications in International Contracts (New York, 2005): http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/electcom/06-57452_Ebook.pdf

Suurem osa infost, mida ekspediitor kliendilt saab, on kaubanduslikult tundlik. **Ekspediitori kohuseks on hoida infot konfidentsiaalsena ja seda mitte edastada kolmandatele osapooltele**. Dokumentide vormis saadud ja säilitatud info puhul on konfidentsiaalsuse säilitamise kohustuste täitmised tagatud territooriumi füüsilise turvamise, töötajate hoolika valiku ja juhendamise ning hoiatuste haldamisega. Elektroonilise kaubanduse puhul peavad ekspediitorid tegelema uute väliste riskidega.

Konfidentsiaalse info kaitsmisel ei tohiks osapooled panna oma tegevustele peale liigset koormat, nõustudes konfidentsiaalsuse range tagamisega. Konfidentsiaalsuse tagamine võib piirata info vajalikku ringlemist. Kui just pole vaja, ei tohiks sammud, mida võetakse ette andmete konfidentsiaalsuse tagamiseks, olla seotud suuremate kohustustega, kui seda on rakendatud osapoole enda andmetele.

15.3. E-kaubanduse eelised ja tunnusjooned

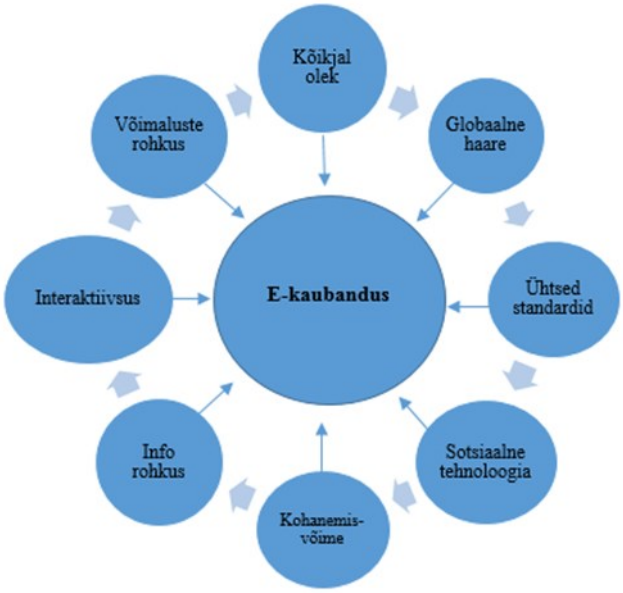
E-kaubandus põhineb elektroonse andmevahetuse standarditel (EDI) toimival informatsiooni edastamisel. E-kaubandusel on traditsioonilise kaubandusega võrreldes mitmeid eeliseid. Neist vast kõige suuremad on asukoha tähtsuse puudumine ja piiramatu müügipinna olemasolu. Kuna internet levib tänapäeval kõikjal, siis on internetipoed kõigile ühtemoodi ligipääsetavad ja samal kaugusel. Kui traditsioonilise kaupluse korral on tarvis eelkõige soodsat asukohta, siis veebikauplusel ei oma see tähtsust. E-kaupluse suur eelis on ka lai tootevalik. See tuleneb sellest, et internetis on müügipind piiramatu. Kui tavakaubanduse korral on eelis sellel kaupmehel, kellel on rohkem müügipindala, siis veebikaupmehed on selles aspektis võrdsed.

Samuti on veebikaupluse kulud madalamad. Füüsilise poe pidamisega kaasnevad suured püsikulud, nagu müügipinna rent, küte, elekter ja muud jooksvad kulud. E-kaupluse puhul neid ei eksisteeri. Kaasneb vaid esialgne investeering ja jooksvad veebilehe hoolduskulud.

Lisaks saab eelistena välja tuua kiirust ja personaalsust. Veebipoe külastamine on kõigest paari kliki kaugusel. Väga lühikese aja jooksul saab külastada erinevaid e-kaupluseid ja endale sobiv toode vähese vaevaga leida. Veebikaubandus on väga personaalne. Tellimine ja arvete tasumine on automaatne ja konfidentsiaalne. Kui traditsioonilises kaupluses tuleb teenindajaga füüsiliselt kohtuda ja postimüügikataloogi korral täita blankett, mis töötaja hiljem üle vaatab, siis e-kaubanduses on kõik konfidentsiaalne. Samuti jätavad osad veebikauplused kliendi eelistused mällu ja pakuvad kliendile sarnaseid tooteid, mida varem juba tellitud.

E-kaubandust saab iseloomustada kaheksa tunnusjoonega, mida illustreerib joonis 15.1.

- Kõikjalolek – e-kaubandus on saadaval igal pool ja igal ajal. Tänu tehnika arengule on tarbijal võimalik ost sooritada sidevahendi abil kõikjalt. Kodust, töölt või isegi autost, kasutades mobiilset e-kaubandust.
- Globaalne haare – tänu internetile pääseb kaupmees klientideni, sõltumata rassist, riigist, rahvusest või kultuurist.
- Universaalsed standardid – e-kaubanduses kehtivad kõigile kauplejatele ühised reeglid ja standardid. Need on kasutusel kõikides riikides.
- Sotsiaalne tehnoloogia – laialt levinud sotsiaalvõrgustikud levitavad infot ja reklaami kiiremini kui kunagi varem.
- Kohanemisvõime – e-kaubandus on väga personaalse ja individuaalse lähenemisega ning suudab kiiresti kohanduda kliendi vajadustega.
- Informatsiooni rohkus – kõikidele e-kaubanduse osapooltele on info hõlpsasti kättesaadav.
- Interaktiivsus – e-kaubanduses on tänu internetile võimalik kahepoolne kommunikatsioon. Kaupmehe ja kaupleja vaheline infovahetus on vahetu ja personaalne.
- Võimaluste rohkus – e-kaubanduses saab kliendile pakkuda nii tooteid, teenuseid kui ka muid hüvesid korraga.



Joonis. 15.1. E-kaubanduse tunnusjooned

15.4. E-kaubanduse peamised tüübid

E-kaubandusel on mitmeid tüüpe ja palju viise nende iseloomustamiseks. Enamasti saab liigitada e-kaubandust turundussuhteid iseloomustades. Lihtsamalt väljendades, tuleb vaadelda, kes kellele müüb. Järgnevas alapeatükis on käsitletud peamiseid e-kaubanduse tüüpe.

Ettevõttelt erakliendile (ingl k *Business-to-Consumer* ehk B2C) e-kaubanduse valdkonnas moodustavad osapooled veebikaupmehed, kes soovivad müüa tooteid ja teenuseid eraklientidele. B2C hõlmab nii tooteid, teenuseid kui ka järelteenindust jm. 2013. a oli B2C tehingute summa 1,2 triljonit dollarit. See on kõige esimene e-kaubanduse valdkond, mis sai alguse juba 1995. a.

Ettevõtete vaheline e-kaubandus (ingl k *Business-to-Business* ehk B2B) tähendab müümist ettevõttelt ettevõttele. 2013. a tehti B2B kaubanduses 12,4 triljoni dollari väärtuses tehinguid üle maailma.

Erakliendilt erakliendile veebikaubandus (ingl k *Consumer-to-Consumer* ehk C2C) tähendab seda, kui erakliendid kauplevad omavahel mõnes internetikaubamajas või oksjoni veebilehel. C2C-kaubanduse tehingute käive 2013. a oli 90 miljardit dollarit.

Sotsiaalne e-kaubandus on hetkel väga kiiresti arenev ja suurt kasumit tootev kaubandusvaldkond. See on peamiselt seotud suurte sotsiaalvõrgustikega nagu Facebook. Siia alla käivad ka kõiksugu tarbijamängud, mida sotsiaalvõrgustikes nende kasutajad üksteisega jagavad.

Mobiilne e-kaubandus ehk m-kaubandus tähendab nutiseadmete kasutamist äritehingute sooritamiseks veebikeskkonnas. Nutitelefoni või tahvelarvuti vahendusel saab osta tooteid ja teenuseid, võrrelda hindasid veebikaupmeeste lõikes, broneerida reise jne. Sarnaselt sotsiaalse e-kaubandusega on ka m-kaubandus väga kiiresti arenev kaubandusvaldkond.

Eelnevalt käsitletud e-kaubanduse peamised liigid on illustreerivalt koos näidetega esitatud tabelis 15.1.

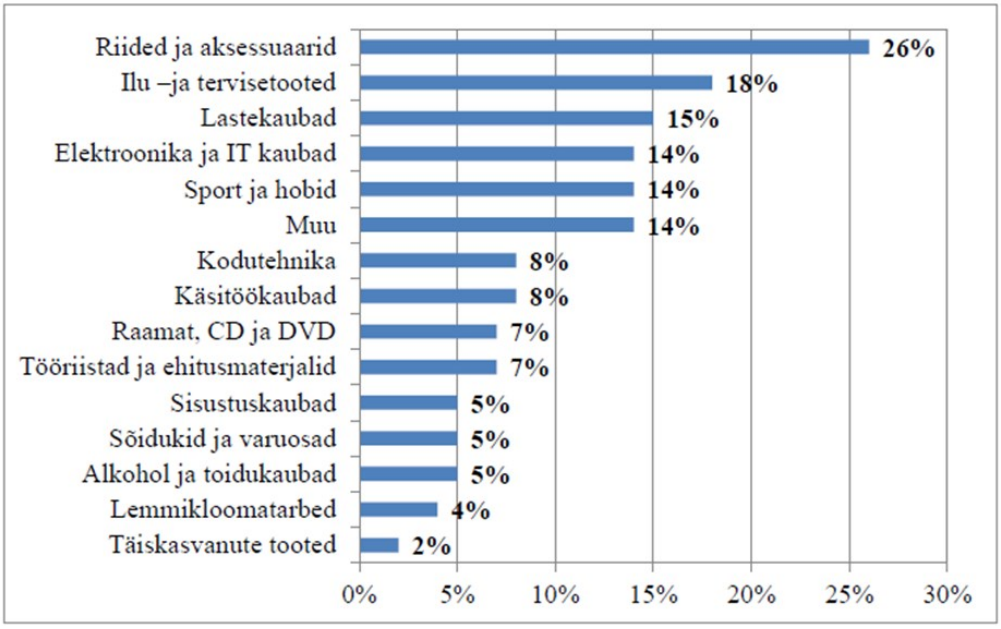
Tabel 15.1. E-kaubanduse peamised liigid

E-kaubanduse liik	Näide
B2C	Halens.ee on Eesti üks suurematest internetikaubamajadest, kes müüb tooteid eraklientidele.
B2B	Elion.ee müüb äriklientidele sidelahendusi.
C2C	eBay.ee, osta.ee. Internetikaubamajad, kus eraklient müüb erakliendile.
Sotsiaalne e-kaubandus	Suurim sotsiaalvõrgustik Facebook.
Mobiilne e-kaubandus	Mobiilirakendused vahendamaks kaubandustehinguid.

15.4.1. Peamised kaubaartiklid e-kaubanduses

Kõige rohkem on äriklientide seas veebikaupmehi, kes müüvad riideid ja aksessuaare. Siinkohal võib silmas pidada Skandinaavia suurimaid postimüügikatalooge ja internetikaubamaju.

Populaarsemateks kaubagruppideks äriklientide lõikes osutusid veel ilu- ja tervisetooted, elektroonika ning lastekaubad.



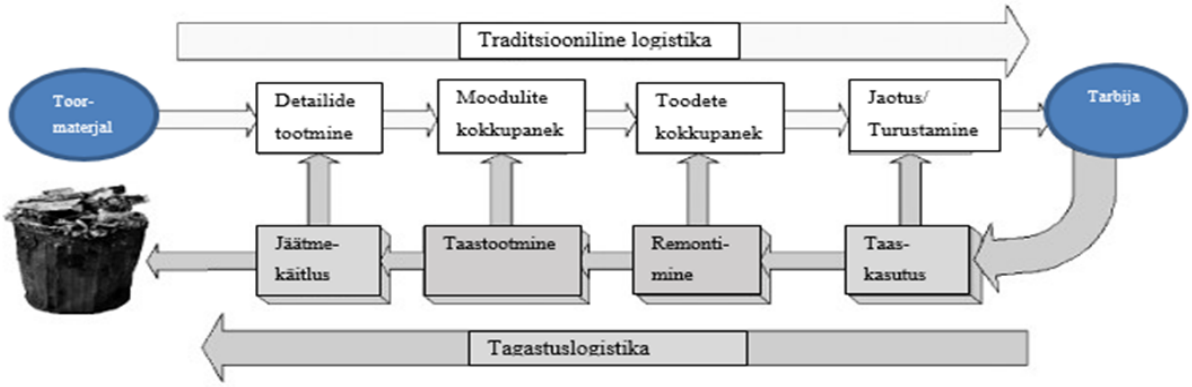
Joonis 15.2. Äriklientide e-poodides müüdavad kaubagrupid

15.5. Tagastuslogistika

15.5.1. Mõiste

Tagastuslogistika on tõhusa ja kuluefektiivse materjali- ja infovoo vastassuunalise liikumise, planeerimise, juhtimise, realiseerimise ja kontrolli protsess tarbimispunktist lähtepunkti, mille eesmärk on kauba väärtuse maksimaalne taastamine, uue väärtuse loomine või jäätmete lõplik kõrvaldamine.

Definitsiooni lahtimõtestamiseks oleks vaja kõigepealt välja tuua, mis on edaspidise ja reversiivse ehk tagastuslogistika erinevus: „*Forward logistics is generally the movement of product from one origin to many destinations, the reverse movement of a product is the opposite, from many origins to one destination*" Lühidalt tõlgituna tähendab see kauba liikumist tavaolukorras ühest punktist mitmele edasimüüjale ja tagasisuunaliselt aga erinevatest asukohtadest ühte keskusesse. Keskuses otsustatakse, kas toode läheb odavmüüki, inglise keelest meile tuttavam termin on *outlet*, ümbertöötlemisele või siis hävitamisele.



Joonis 15.3. Tagastuslogistika põhimõte

Tagastuslogistika saab jagada kaheks haruks.

- Vastupidine: kaubavood, mis liiguvad kas vale tarne või siis tagastamisõigusega tootjale.
- Taaskasutus: kasutatud materjalid tagasi tootjale, kes need ümber töötleb, et oma kulusid kokku hoida ja keskkonna säästmise eesmärgil uuesti ringlusesse saadab.

Järgnevalt on esitatud tabel, mis toob välja erinevused erinevate suundadega logistika vahel.

Tabel 15.2. Võrdlustabel

Tootjalt tarbijale	Tarbijalt tootjale (reversiivne)
Prognoosida lihtne	Prognoosimine keeruline
Üks auto mitmele edasimüüjale	Mitu autot tagasisuunal
Müügipakend defektideta	Müügipakend defektidega
Transpordiring optimaalne	Transpordiring kaootiline
Fikseeritud kauba hind	Kauba hind teadmata
Tarnekiirus oluline	Tarnekiirus ebaoluline
Raamatupidamine lihtne	Raamatupidamine keeruline
Inventari nõuded selged	Erinevad nõudmised inventarile
Arvatav toote eluiga	Toote eluiga keerulisem määratleda
Turundusmeetodid paigas	Turundusmeetoditele kulub lisaressurssi
Toote asukoha lihtsam jälgimine	Toote jälgimine ebaselgem

15.5.2. Tagastuslogistika ajalugu ja määratlus

Tagastuslogistika (reversiivne logistika, tulenevalt ingl k *Reverse Logistics*) on niivõrd lai haru, et seda on raske üheselt kirjeldada. Strateegiliselt on eesmärk taastada tagasisuunas liikuva kauba maksimaalne väärtus. Tagastuslogistika kui omaette kontseptsioon tekkis 1970ndatel Ameerika Ühendriikides, kui võeti kasutusele mõisted „vastupidine kanal" ja „korjevoog". Nende all mõeldi kaupade liikumist mööda tarneahelat vastassuunas peamiselt selleks, et materjale taaskasutada. Toodete tagasivõtmine ja uuesti rakendamine ei ole iseenesest midagi uut, seda on tehtud vastavalt tehnoloogilisele võimekusele ammustest aegadest, kuna seda motiveerib ressursside piiratus, mis kehtib alati ja igas olukorras.

Tehnoloogiline areng lisas sellele 20. sajandil ka teise külje. Suhteliselt odavad materjalid ja masstootmine viisid Lääne ühiskonna masstarbimisse, mis omakorda tõi kaasa jäätmete hüppelise kasvu.

1970ndatel hakkasid kõlapinda leidma väited, et selline eluviis ei ole jätkusuutlik ja inimkond on ennast aeglaselt hävitamas. Koos sellega tähtsustusid teaduslikus kõnepruugis mõisted „kordus- ja taaskasutus", „ressursikasutuse vähendamine", „roheline eluviis" ja „tootmise vastutus keskkonna ees". Aegamööda on jõudnud need põhimõtted ka seadusandlusesse, et suunata inimesi ja ettevõtteid säästlikumale majandamisele. Lisaks on tänapäeval keskkonnateadlikkus saavutanud

olulise positsiooni vähemalt osade inimeste teadvuses. Paljud firmad on avastanud, et ressursisäästlik ehk n-ö roheline tegutsemine saab olla ka mainekujunduse element ja kliendipüüdja.

15.5.3. Kaupade tagastamise põhjused

Tabel 15.3. Toodete tagastamise ja uuesti ringlusesse suunamise levinumad aspektid

Allikas	Põhjus
Klient	1. Toode ei vastanud kliendi nõuetele. 2. Klient ei saanud aru, kuidas toodet kasutada. 3. Toode oli defektne. 4. Klient kasutab 14-päevast tagastamise õigust.
Jaemüüja	1. Pakendi väljanägemine. 2. Hooajatooted. 3. Toote uus versioon. 4. Tootmine peatunud. 5. Jaemüüja laoruumi puudus. 6. Jaemüüja pankrott.

Miks firmad on sunnitud tegelema reversiivse logistikaga? Esimesel küsimusel on sama asja kaks poolt:

- ühelt poolt ettevõtte huvi;
- teiselt poolt kauba tagastaja huvi.

Ettevõtte huvid jagunevad kolme kategooriasse.

1. Majanduslikud põhjused.
2. Inimeste teadlikkuse suurenemine keskkonnakaitse suhtes.
3. Seadusandlik raamistik.

Majanduslik huvi paneb firma tegelema kõigi tegevustega, et saada maksimaalset kasumit. Näiteks kasutatud tooteid soovib firma kasutada ressursiallikana, kui ressurss on kallis või saadaval piiratud koguses või kui ettevõte saab nii lihtsalt varuosi, mida saab kergesti tootmisprotsessis uuesti rakendada. See tähendab, et kaubast tuleb taastada maksimaalselt tema väärtust ja ainult siis, kui ei ole võimalik enam midagi taastada, tuleb see kaup viia prügilasse.

Seadusandlus nõuab firmadelt teatud määral kohustust kasutada ressursse uues tsüklis ja samuti võib anda tarbijatele õiguse tagastada kaupu. Siia kuluvad sellised seadused, nagu jäätmeseadus ja selle alamaktid, pakendiseadus jne. Firmad võivad reversiivset logistikat juurutada proaktiivselt, et olla valmis seadusemuudatusteks tulevikus.

Tagastusi saab jagada kolme kategooriasse:

1) tootmises,
2) jaotuses,
3) lõppkliendi tagastused.

Tootmises võivad tagastusvajadust põhjustada mitmed tegurid. Esiteks võib tekkida ülejääk nii tootmissisendis kui ka valmistoodangus (juhtub siis, kui ei suudeta õigesti prognoosida müüki), kolmandaks võib tootmisprotsessis midagi viltu minna või mõnel muul põhjusel ei läbi toode kvaliteedikontrolli.

Jaotuse tagastuste alla liigitatakse kõik tagastused, mis võivad aset leida peale tootmist ja enne lõpptarbimist.

- Üks võimalus selleks on toodete n-ö tagasikutsumised, mis tähendab, et tooted eemaldatakse müügilt kas turvalisuse või terviseriskide tõttu ja tavaliselt algatab selle tootja.
  Heaks eeskujuks teistele on selles vallas Toyota autokontsern, kes suhteliselt tihti kutsub tagasi oma autosid, kui avastatakse mingisugunegi pisidetail, mis võib autoomanikku natukenegi kahjustada. See näitab firma väga head suhtumist oma klientidesse.

- Teiseks on kommertstagastused, kus ostjal on lepingujärgne õigus kaupa tagastada. Selle põhjuseks võib olla nii valed või kahjustatud tarned kui ka müümata jäänud kaubad (mõned kaubad kaotavad lihtsalt tarbijate huvi, teised on piiratud eluaega, nt ravimid või toit).
- Kolmandaks on n-ö laovarude kohandamised, kus jagatakse varusid ümber ladude või müügikohtade vahel.
- Lõpuks kuuluvad siia alla ka funktsionaalsed tagastused, ideaalne näide on tagastatavad kaubaalused.

Lõpptarbija tagastusi võib jagada järgmiselt:
- ostuga koos antud tagastusõigus;
- garantiipõhised hüvitused;
- hooldus- ja parandustööd (garantiita);
- kasutusaja lõpp – siia alla kuuluvad olukorrad, kus kliendil on tagastusõigus teatud toote eluea faasis, kusjuures kaup iseenesest on veel tarbitav (siia kuuluvad nii kõikvõimalikud liisingud kui ka näiteks tagastatav taara või siis hoopiski kaupade edastamine läbi tarneahela sekundaarsele turule; sellised tooted ei ole enam uued, kuid on siiski kasutatavad);
- toote elutsükli lõpp – nt võib tootjal olla seaduslik kohustus võtta tooted peale tarbimist tagasi või siis kogutakse tooted tagasi materjali taaskasutamise eesmärgil.

Tagastuslogistika peamisteks tegevusteks võib pidada järgmist.
- Edasimüük/edasikasutamine/edasijaotamine (kauba väärtus ja maksumus on maksimaalne).
- Remont, hooldus ja parandustööd.
- Restaureerimine.
- Ümbertöötlemine.
- Ringlussevõtt.
- Hävitamine/põletamine/bioloogiline lagundamine (kauba väärtus ja maksumus on minimaalne).

Selle nimekirja alla liikumisel kauba väärtus langeb, kauba põletamisel (hävitamisel) ei ole võimalik juba kaubast väärtust taastada. Kui kaup müüakse edasi, jaotatakse ümber teisele turule „nii, nagu ta on", siis kauba väärtus peaaegu ei muutu, mõnikord on isegi võimalik kaupu edasi müüa rohkema tuluga, kui see oli.

15.5.4. Toodete omadused

Järgnevalt vaatleks toodete omadusi, mis mõjutavad toote tagasivõtmist. Neid on liigitatud kolme kategooriasse:
- toote ehitus ja koostis;
- kasutusmuster;
- vananemise omapära.

Toote ehitus ja koostis jagunevad neljaks teguriks.
- Lahtivõetavus – kas osi on võimalik eemaldada ja kui lihtne see on.
- Koostismaterjalide homogeensus – oluline materjalide taaskasutamise võimaluste kindlakstegemisel, nt plastmaterjale on suhteliselt keeruline puhtalt eraldada.
- Ohtlike ainete sisaldus.
- Transporditavus – kas toode vajab eraldi transporti või mitte.

Loetletud aspektid mõjutavad reversiivse logistika korraldamise majanduslikku efektiivsust, määrates, millised tegevused võivad ettevõttele kasumit teenida, millised mitte. Nende tegurite peale tuleks mõelda kohe alguses toote disaini faasis.

Siia juurde on väga hea kirjutada autotootjatele nõutavatest direktiividest ja nende jõupingutustest, mis peab tagama võimalikult suures mahus sõidukite taastöötlemise tagamise ning kokkuhoiumeetmed kasutatud materjalide taaskasutusest. See nõuab muidugi palju investeeringuid just reversiivse tagastuslogistika korraldamisele.

Vastavalt ELV (*End-of-Life Vehicles*) direktiivile pidi toodetud autodest 2006. aastaks olema taaskasutatav 85% ning 2015. aastaks juba 95%. Ohtlike ainete, nagu plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi kasutamine ainult kõige hädavajalikemates sõlmpunktides.

Toote kasutusmuster mõjutab kaupade kogumist ja jagatakse kaheks aspektiks.
- Kasutuskohad – mida rohkem on kasutuskohti, seda keerulisem on korraldada kogumist, seetõttu keskendutakse mõningate toodete puhul ainult suurtele tarbijatele, jättes kodumajapidamised kõrvale.
- Kasutamise intensiivsus ja kestvus – ettevõttele on lihtne, kui kasutusaeg on lühike ja omab sama väärtust erinevate klientide juures. Heaks näiteks on kaubaalused, mis on tavaliselt kliendi käes lühikest aega.

Toote vananemise eripära määrab, kas tootest jääb peale kasutamist järele mingi funktsionaalsus, et seda edasiselt otseselt kasutada. Arvestada tuleb järgnevaga.
- Parandatavus – kas kasutatud toodet saab kergesti parandada või uuendada.
- Vananemise homogeensus – kas toote osad vananevad ühtlaselt või mitte.
- Majanduslik vananemine – tekitab probleeme siis, kui toode iseenesest on funktsionaalne, ent seda funktsiooni enam ei vajata. Siia alla kuulub näiteks kiiresti vananev arvutustehnika. [8]

Saab eristada järgmised toote kategooriad.
- Tarbija kaubad (riided, mööbel jne).
- Industriaalsed kaubad (militaar- ja professionaalsed seadmed).
- Kaupade osad.
- Pakend ja jaotamise osad.
- Ühiskondlikud objektid (ehitised, sillad, teed jne).
- Kemikaalid ja õlid.
- Teised materjalid (klaas, tselluloos, jäätmed).

15.5.5. Protsessis osalejad

Siia kuuluvad:
- tagastajad – võib olla ükskõik milline isik, sh lõpptarbija;
- saajad – asetsevad tarneahela praktiliselt kõikides lülides: tarnijad, tootjad, laod, hulgi- ning jaemüüjad;
- kogujad/töötlejad – üldiselt iseseisvad n-ö vahendajad, spetsialiseerunud ümbertöötlejad, reversiivse logistika teenusepakkujad, jäätmeid koguvad/ladestavad omavalitsusasutused, riigiosalusega kordus-/taaskasutuse jms;
- samuti võib siin eraldi välja tuua heategevusorganisatsioonid, mis tegelevad annetustega.

Seejuures võivad ühed ja samad organisatsioonid täita mitmeid rolle. Näiteks mingi tootja võib olla nii tagastaja oma tarnijale kui ka kliendilt toote/materjali saaja. Kombinatsioone võib esineda palju.

Samas pakub reversiivne logistika ohtralt võimalusi konkurentsi tekkeks. Tootja võib tahta ise oma tooteid koguda ja taastada, et konkureerida toodete taastamisel spetsialiseerunud firmadega. Osapooled saavad seega täita samu reversiivse logistika rolle: tootja saab ise oma pakutavat parandada või siis eksisteerivad eraldi ettevõtted, mis teenivad samade toodete taastamisest.

Äärmiselt laialt asju käsitledes võib öelda, et tagastuslogistika moodustavad kaks osalist:
1) tagastaja – pool, kes omas toodet/materjali;
2) saaja/vastuvõtja – isik, kelle eesmärk on saadu edasi müüa, uude jaotussüsteemi suunata või taas- ehk korduskasutusse paisata või siis lihtsalt ladestada.

Tarbijale suunatud logistilistes kettides võib üldiselt eristada viit osapoolt: hankija, tootja, jaotuskeskus, jaemüüja ja lõpuks tarbija.

Reversiivse logistika ahelates eristatakse kuut n-ö liikmetüüpi:

1) omavalitsusasutuste või omavalitsuse omandis olevad organisatsioonid – teostavad peamiselt jäätmete kogumist;
2) ümbertöötlejad – lisavad taaskasutatavatele toodetele/materjalidele oma tegevusega väärtust (sorteerimine jms tegevused);
3) vahendajad – ühendavad taaskasutatud või ümbertöödeldud materjalide nõudjad ja pakkujad;
4) vahetootjad – valmistavad ümbertöödeldud ja n-ö väärtustatud materjalist toorainet tootjatele;
5) lõpptarbijad – tavaliselt tootjad, kes ostavad sekundaarset toorainet;
6) ühisettevõtted, huvitatud osapoolte omanduses ettevõtmised – nt tootjate koostöö jäätmetega ning taaskasutusega seotud küsimuste kuluefektiivsemaks lahendamiseks.

Tegelikult eksisteerib ka selle loetelu juures võimalus, et üks organisatsioon võib olla mitmes rollis. Näiteks saab reversiivse logistika ettevõte olla nii mingisuguste toodete koguja kui ka nende taastaja.

Kui lähtuda süsteemselt, võib pakkuda veel üht jaotust, n-ö tsükli sisemised ja välised osalejad.

Sisemised osalised on tarneahela tsükli liikmed, kes osalevad logistika ja reversiivse logistika protsessides, antud juhul on vaadeldud tarnimise, tootmise, jaotuse, müügi, tarbimise, kogumise, sorteerimise, ümbertöötlemise, sellega seotud jaotuse ja ladestamisega seotut. Näiteks tootjad on ühed peamised süsteemi osapooled, mille ümber on rajatud paljud protsessid.

Välised tegijad protsesse otseselt läbi ei vii, kuid nad mõjutavad süsteemi käitumist. Iga väline või sisemine tegutseja omab teistest erinevaid huvisid. Lisaks omavad kõik liikmed ka teatud määral võimu süsteemi toimimise üle. Võim saab rajaneda majanduslikel, ärilistel (paremad kontaktid, hea turundustegevus), seadusandlikel faktoritel, efektiivsemal juhtimisel ning ärisaladusel (mitteavalik info) ja teadmistel (n-ö *know-how*). Seetõttu võib ette kujutada, et võrdlemisi arvuka liikmeskonna puhul on äärmiselt keerukas tervele süsteemile ja väliskeskkonnale luua efektiivsemat toimimist garanteeriv reversiivne logistika.

Nagu tõdetud, võib reversiivse logistika juhtimine olla keerukas. Kõigil, eriti just sisemistel osalejatel, on kindlasti eri nägemused reversiivsest logistikast. Tuleb ju ikkagi kaitsta oma majanduslikke huve. Näiteks võivad konfliktid tekkida varude suuruse küsimuses. Tootjale on optimaalne, kui tarnija varustab teda *Just-in-Time*-põhimõtteid rakendades. See ei pruugi olla aga sobiv tarnijale, kuna tema varudega seotud kulud võivad kasvada. Tegemist on optimaalse olukorraga tootja, kuid mitte süsteemi jaoks. Üldistatult võib tõdeda, et mida paremini klientide nõudmistele vastu tulla, seda keerulisemaks muutub kulude haldamine.

Kuna tagastamise, kogumise ja ümbertöötlemisega seotud väljaminekud võivad tihti olla võrdlemisi suured, on tagastuslogistikas partnerlus äärmiselt oluline. Et vähendada näiteks taaskasutusega seotud kulusid, on ettevõtetel tihti kasulik luua ühiseid ettevõtmisi oma probleemide lahendamiseks. Koostöö võib realiseeruda kas paremas infovahetuses, toodete disaini standardiseerimises või näiteks ühise taastusettevõtte loomises. Samadel turgudel toimivatel ettevõtetel on reversiivse logistika osas konkureerimise asemel kindlasti mõttekam teha koostööd.

Seejuures võib tarneahelas osalejatel olla otstarbekas kasutada reversiivse logistika teenuseid osutavate organisatsioonide abi, kuna viimased pruugivad tööd teha kvaliteetsemalt, efektiivsemalt, kasutada oma mastaabisääste teenuste odavamaks pakkumiseks. Ka lihtsalt toodete ja pakendite standardiseerimine võib anda häid kulusäästlikke tulemusi. Lisaks võiks vaadelda näiteks raskusi, mis kipuvad esinema jaemüüjate ja tootjate vahelistes suhetes.

Kui jaemüüja soovib kaupa tootjale tagastada, tekib häda eri arusaamade kohta:
- tagastatava toote seisukorra;
- toote väärtuse;
- tagastatava tootega seotud probleemide lahendamise ajalise kestvuse osas.

Lisaks veel nimekiri, mis iseloomustab tagastatava kaubaga seonduvate potentsiaalsete konfliktide aluseid tagastaja ja vastuvõtja vahel:

- tagastatavad kaubad liiguvad nendega seonduvast infost kiiremini, st teave ei jõua järele;
- suurte tagastuskogustega seotud ladustamiskulud;
- korrektselt täheldamata või siis protseduurireeglite vastaselt tagastatud kaup;
- pikk ajaline kestvus;
- teadmatus tegelike tagastusega seotud kulude osas.

15.5.6. Tagastuste juhtimine

Ettevõtted on üha teadlikumad kasudest, mis on võimalik saada tagastuslogistika (ingl k *Reverse Logistics* – reversiivne logistika) juhtimisest. Reversiivne logistika on osa tarneahela strateegiast. Eesmärk on vähendada üldkulusid.

Ettevõtted otsivad pidevalt võimalusi, kuidas muuta tarneahel kiiremaks ja ladusamaks, investeerides uutesse tehnoloogiatesse, arendades paremaid tehnoloogilisi protsesse ja *outsource*ides teatud logistilisi teenuseid 3PL-, 4PL-partneritelt, et efektiivselt ja kulusäästlikult kohaneda klientide kasvavate nõudmistega.

3PL-logistika partnerid hindavad, et umbes 7% ettevõtte müügist läheb tagastusteks. 3PL-firmadel moodustab see umbes 12–15% nende ärist. Tihti võibki osutuda tagastuslogistika teenuse sisseostmine kõige targemaks valikuks. Tark logistikapartner vähendab kulusid juba ahela alguses, vältides kulusid toodete töötlemisele, mis ei ole tegelikult tootja vastutus. Nii säästetakse käitlus- ja transpordikulusid. Transpordikulude kokkuhoid saavutatakse ka saadetiste konsolideerimisel. Süsteem peaks olema lihtne ja läbipaistev kõigile osapooltele.

Loogiliselt tähendab see ahela kiirendamist varustajatelt tootjatele läbi ladude ja jaotuskeskuste kanalite jaemüüjalt lõpptarbijale. Tagastuste juhtimine tarneahelas on väga kaootiline. Toode lükatakse vastuvoolu, ajafaktor ei ole tähtis, kaubakogused on ennustamatud ja rasked kontrollida. Kaupade liikumine on raskendatud, kuna see ei ole prioriteet ja kaubad liiguvad vastupidiselt tavapärasele voole.

Edukad ettevõtted vaatavad instinktiivselt tulevikku, ennustavad muutusi nõudluses, et paremini juhtida ootusi ja planeerida laovaru, samal ajal keskendudes tegevustele, mis on kasumlikud, mitte nendele, mis on kasumitsöövad ja negatiivsed. Ettevõtted peaksid keskenduma aga siiski tervele toote elutsüklile. Kahjuks näevad paljud ettevõtted tagastustes vaid kulu, kui võrrelda peavooluga, mis toob sisse kasumit.

Viimastel aastatel on paljud firmad teinud sisemisi muudatusi, et hoida kokku kulusid. Nüüd, kus on eemaldatud kõik üleliigsed tegevused, hakatakse vaatlema varjatud kulusid – üks nendest on tagastuslogistika.

Majanduslikud piirangud, keskkonnasäästlikkus, laiem tarneahela mõiste ja lähenemine ning mõnel pool ka seadusandlus on tõstnud teadlikkust tagastuslogistika protsesside ja kogu rolli kohta, mida nad mängivad tarneahelas. Seetõttu on üha enam tähelepanu reversiivse logistika juhtimisel. Kuid paljude ekspertide arvates pole see piisav.

Kauba liikumise protsessides pannakse rõhk kiirusele ja läbipaistvusele tarneahelas ja üleliigsed varud on ainult takistuseks. Aga ülejäägid on vältimatud ja ettevõtted peavad võtma arvesse muutuvat nõudlust, et nihutada tooteid alternatiivsetesse kanalitesse ja turgudele, et maksimeerida tulu. Muude kasude seas aitab see parandada suhteid klientidega, vähendada kulusid, parandada kasumlikkust ja võimendada ettevõttesse kuulumist ja vastutust.

Tagastuste juhtimine aitab koguda andmeid, parandada tagastusprotsessi, seda efektiivselt käsitleda ja vähendada tagastuste kulusid, tuvastada defektseid tooteid ja tagastustega seotud probleemide ja põhjust uurimise kaudu saavutada suuremat efektiivsust kui lihtsalt tagastusprotsessi juhtides.

Tagastuste juhtimise elemendid:
- vältimine;

- *gatekeeping*;
- lühike positsioneerimise tsükkel;
- tagastuslogistika informatsioonisüsteemid;
- tsentraliseeritud tagastuskeskus;
- nulltagastused;
- töötlemine ja restaureerimine jne.

15.5.7. Tagastustoimingute kirjeldus ja skeem

Kui klient otsustab, et postimüügikataloogist või internetikaubamajast tellitud toode ei vasta tema ootustele, on defektne või ta soovib seda mõnel muul põhjusel müüjale tagastada, on tal õigus seda teha 14 päeva jooksul kauba kättesaamisest alates. Jaotuskanalis töötav ettevõtja pakub klientidele võimalust tagastada toode tasuta, nt pakiautomaadi teenust kasutades. Selleks peab klient kasutama seda sama personaalset pakiautomaadi uksekoodi, mis saadeti talle SMSi vahendusel, kui algselt tellitud postisaadetis jõudis kliendi valitud pakiautomaati. Sama uksekoodi kasutamine on vajalik selleks, et terminali sorteerimisliin ja kaubakäitlejad tuvastaksid, et tegemist on kliendi tagastatud pakiga. Tagastamise eelduseks on ka kauba tagastuslehe täitmine kliendi poolt kas paberkandjal või elektrooniliselt ning selle lisamine tagastatavale pakile või elektrooniliselt otse edastamine konkreetsele e-kaupmehele. Järgnevalt kogub teenusepakkuja pakiautomaate tühjendades ja sorteerimisliinil selekteerides tagastatud postipakid kokku. Seejärel sorteeritakse tagastatud pakid kaupmeeste lõikes eraldi.

Olenevalt ärikliendist ja sõlmitud kokkulepetest, transpordib teenusepakkuja regulaarselt kogutud tagastused kaupmeestele tagasi. Tagastatavad pakid saab järgneva sihtkoha alusel jagada kaheks:

- tagastused, mis saadetakse ärikliendi koostööpartnerile, tagastuslogistika teenuse pakkujale ehk kolmandale osapoolele;
- tagastused, mis saadetakse otse konkreetsele kaupmehele.

Joonis 15.4. Tagastuste liikumine

Esimese variandi puhul on tegemist logistikaettevõttega, kes pakub kaupmeestele tagastuslogistika teenust. Seal toimub tagastatud pakkide sorteerimine, visuaalne kontroll, toote edasise saatuse määramine (uuesti müüki suunamine, müük allahindlusega, remont, hävitamine jm), vajadusel taaspakendamine ja seejärel transportimine tagasi e-poe kesklattu.

Tagasi sisukorda

ELEA Ekspedeerija käsiraamatu sponsorid

Suursponsorid

Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon

Tallinna Tehnikakõrgkool

Tallinna Tehnikaülikool

Katoen Natie OÜ

Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon

Itella Logistics OÜ

Logistika Pluss OÜ

Mainori Kõrgkool

DSV Transport AS

Schenker AS

VIA3L Spedition OÜ

Sponsorid

HAVI Logistics OÜ
ACE Logistics AS
Greencarrier Eesti OÜ
Bullet Express OÜ
Transpoint International (EST) AS
Ammex VT AS
Balti Logistika AS
Alpi Eesti AS
Rhenus Logistics OÜ
Arco Transport AS
Beweship Eesti AS
Contimer OÜ
DFDS Seaways OÜ
Ecosped OÜ
Estmarine OÜ
Fastway AS
Ferroline Grupp OÜ
Forintos OÜ
Nordcarrier Eesti OÜ
NTN EST AS
ScanMarine Estonia OÜ
Silsteve AS
Silvirom OÜ
Tallinna Bekkeri Sadam OÜ
Transmares OÜ
Transportir Forwarding OÜ
UPEX LS OÜ
Ventus Logistics OÜ
Vigolin AS
Vollers Tallinn OÜ