



Logistiku ABC

Abiks algajale logistikule

Saue 2013

Sisukord

Transpordifirmad ja nende liigitus	3
Mis on ekspediitorfirma?	3
Mis eelise annab ekspediitorfirma kasutamine kliendile?.....	3
Informatsioon.....	4
Milline on vedaja ülesanne?.....	4
Miks vedajad ise ekspedeerimisega ei tegele?	4
Kes on vedajate kliendid?.....	4
Laadimisühikud maantee- ja meretranspordil.....	5
Maanteetransport	5
Kui palju kaupa on võimalik haagisesse laadida?.....	5
Kauba mahu ja kaalu omavaheline sõltuvus maanteetranspordil.....	5
Rahvusvahelistel kaubavedudel kasutatavad raskeveokid	7
Konteinerveod	7
Kui palju kaupa on võimalik konteinerisse laadida?	8
Konteinerite suurused meetermõõdustikus (meetrit) :.....	8
Mitmeliigiline transport (multimodaalne, intermodaalne, kombineeritud transport)	9
Kaupade pakendamine ja markeerimine transpordiks.....	9
Kasulikud lühendid maantee- ja meretranspordis.....	10
Rahvusvahelised transpordiorganisatsioonid	10
Tarneklauseid (Incoterms®).....	11
Incoterms® 2010 tarneklauseid.....	11
Tarneklauseid kõikide veoviiside puhul	11
Tarneklauseid veetranspordi puhul	12
Kindlustused ja garantiid	13
Ülevaade kaubaga kaasnevatest dokumentidest	13
Veoselepingud.....	14
Toll ja tollivormistus	14
Kaupade impordil vajalikud dokumendid	15
Kaupade ekspordil vajalikud dokumendid	15

Lisa: CMR näidis

Logistiku ABC on mõeldud minikäsiraamatuks või väikeseks spikriks algajale logistikule. Allpool on välja toodud teemad, mis võivad huvi pakkuda ning olla abiks inimesele, kes oma tööpostil peab esimest korda elus kokku puutuma rahvusvahelise transpordiga.

Kui Sulle on käsiraamatus midagi arusaamatuks jäänud või kui Sul on lisaküsimusi siis võta meiega julgesti ühendust müügiesakonna telefonil 6816020 või e-posti teel info@arcotransport.ee.

Transpordifirmad ja nende liigitus

Transpordifirmad võib laias laastus jagada kaheks suureks grupiks:

1. Ekspediitorfirmad
2. Vedajad.

Mis on ekspediitorfirma?

Ekspediitorfirma on transporti korraldav ettevõtte, kus reeglina töötab hulgaliselt vedudega tegelevaid inimesi e. ekspediitoreid, kusjuures firmal endal ei pruugi olla ühtegi veovahendit. Ekspediitorid suhtlevad klientidega, pakkudes neile sobivaimat transpordilahendust kauba kohaletoimetamiseks. Ekspediitorfirma edukus sõltub väga paljuski alltöövõtjatest ning nendega sõlmitud kokkulepetest. Kaupade liikumist ainult arvutiekraanil nähes võib ekspediitorfirma liigitada aastas tuhandeid tonne kaupu. Tänapäeva ekspediitoril on reeglina olemas ladustamise (terminali) võimalus kas endal või koostööpartneri näol. Loomulikult eeldab kliendi hea teenindamine ka vajadusel tolliformaalsuste lisamist ekspediitori poolt pakutavasse teeninduspaketti.

Mis eelise annab ekspediitorfirma kasutamine kliendile?

Firma logistiku ülesanne on organiseerida kauba õigeaegne ning kadudeta kohaletoimetamine. Tellitud kaup peab jõudma ettenähtud ajal õiges koguses õigesse mahalaadimiskohta. Tavaliselt ei ole klientide kaubakogused terve autokoorma suurused. Kõige lihtsam viis endale pandud ülesannet täita oleks delegerida see kellelegi teisele, kelle kasutada olevad kaubavood samast regioonist on tunduvalt suuremad. Ilmselt oleks selline "keegi teine" samal ajal tegutsev ning samast tehasest kaupu tarniv konkurent, kellega kauba toomisel koostööd teha. Samas võib selline koostöö lõpptulemusena hoopis kahjulikumaks osutuda kui algul pealtnäha paistab; seda enam, et konkurent on ikkagi konkurent. Kui eelmine variant on lõplikult ära langenud, võib ka leida vedaja firma, kellel on olemas auto antud regioonist ning piisavalt kaubaruumi haagises, et kaup ära mahuks. Sellise firma ning auto leidmine on väga töömahukas toiming, arvestades tõsiasja, et Eestis on üle 1700 rahvusvaheliste autovedude litsentsi omavat firmat (ERAA, november 2012). Siinkohal

ilmnebki ekspediitorfirma eelis: transporditellijal on palju lihtsam helistada ekspediitorfirma ekspediitorile ning tellida vedu tema käest, sest ekspediitor omab head ülevaadet autodest, mis on Sinu poolt soovitud ajal antud regioonis ning kellel on võimalus kaup ära tuua Sulle sobival ajal ja Sulle sobivasse kohta.

Informatsioon

Kauba kiire ja õigeaegse liikumise aluseks on kindlasti informatsioon, mis veotelliija käest saadakse. Tihti mõjutab info liikumine ka kauba liikumist. Ekspediitoril peab olema veoprotsessi teostamiseks kauba kohta vähemalt samapalju informatsiooni kui kauba saatjal. Tihti unustatakse veotellimuses mõni oluline kauba või pakendi iseloomu puudutav märge tegemata. Sellisest "väikesest apsakast" võib aga lõppkokkuvõttes tulla kümnetesse tuhandetesse eurodesse ulatuv nõue ja lisaks rikutud kliendisuhed.

Milline on vedaja ülesanne?

Vedajad on transpordiettevõtted kes omavad autosid ja kes konkreetset kauba punktist A punkti B toimetavad. Vedajad omavad rahvusvaheliste vedude litsentsi ning on ERAA (Eesti Autovedajate Assotsiatsioon) liikmed, kus veofirma saab rahvusvaheliseks transpordiks vajalikud paberid nagu TIR Carnet vihikud, teeload, CEMT load jne. Tänapäeval soovivad vedajad aina rohkem saada pidevat tööd ekspediitorfirmade lepingulises alltöövõtus, kuna kulude minimaliseerimine on saanud üldtuntuks edu pandiks. Kas peakski ühel endast lugupidaval vedajal olema struktuuris oma ekspediitorosakond, mis teenindaks ainult sedasama vedajat?

Miks vedajad ise ekspedeerimisega ei tegele?

Tegelikult võiks küsimuse teistmoodi sõnastada: miks ekspediitorid ei tegele vedamisega? Paljud tegelevadki, kuid siiski on need kaks ala paljuski väga erinevad: ekspediitori töövahenditeks on mobiiltelefon, arvuti ning pastakas, samas kui vedaja töövahenditeks on autorongid, mis vajavad jooksvat hooldust ning remonti. Vedajal tuleb tegeleda kaadriprobleemidega, muretseda veoks vajalikud paberid, tunnistused jne.

Kes on vedajate kliendid?

Vedajate kliendid on peamiselt ekspediitorfirmad, kes omavad laia kliendibaasi ning suuri läbiliikuvaid kaubavooge. Vedaja seisukohalt on väga tähtis, et tema autod pidevalt liiguks.

Olukord, kus auto ootab näiteks Saksamaal või Hollandis, et talle kaup peale laaditakse, on vedaja seisukohalt rahakulukas. See on ka üks põhjus, miks vedajal on lihtsam kasutada ekspediitorfirmat kui hakata ise potentsiaalsetelt klientidelt kaupa otsima. Ühe rekka seisupäeva hinnaks arvestatakse keskmiselt 150 eurot päevas. Kui auto seisab kaubata 5 päeva, on kahju juba 750 eurot.

Laadimisühikud maantee- ja meretranspordil.

Transpordis on kasutusel väga palju erinevaid kaubakoguse mõõtühikuid, alljärgnevalt on kirjeldatud enim levinud kaubamõõtühikuid maantee- ja meretranspordil.

Maanteetransport

Kui palju kaupa on võimalik haagisesse laadida?

Kaubamahutavus on paika pandud erinevate rahvusvaheliste nõuete poolt nagu maanteel lubatavad veokite gabariidid ning massid.

Enamlevinud poolhaagise sisemõõdud on:

13,6 m x 2,48 m x h 2,68 m

Maksimaalseteks kauba mõõtühikuteks maanteetranspordis on poolhaagise puhul tavaliselt järgmised parameetrid:

- 24 000 kg (olenevalt konkreetse poolhaagise kaalust, mõnel ka 25 tonni. Oleneb ka riigi seadusandlusest. Venemaal vastavalt 22...23 tonni)
- 34 EUR alust (à 1200 x 800 mm) [kuna tegelikkuses sageli neid väga täpselt laadida ei ole võimalik siis mahub rekkasse tavaliselt 33 EUR alust]
- 26 FIN alust (à 1200 x 1000 mm)
- 85 m³
- 13,6 ldm (laadimismeetrit)

Kauba mahu ja kaalu omavaheline sõltuvus maanteetranspordil

Osakoormate puhul arvestatakse veo hinda selle järgi, kui palju ruumi haagisest kaup enda alla võtab. Arvestada tuleb ka kauba kaalu. Seetõttu on kokku lepitud mahu ja kaalu omavaheline sõltuvus. Veo hind arvestatakse tavaliselt suurima mahu/ kaalu näitaja järgi.

Järgnevas tabelis on toodud erinevate kaubamõõtühikute omavaheline sõltuvus maanteetranspordil.

EUR	LDM	m ³	kg	Selgitus
1	0,4	2,5	740	<p>EUR - EUR alust (1200x800 mm)</p> <p>LDM - Laadimismeetrit (jooksvat meetrit haagise pikkusest)</p> <p>m³ (cbm) - Kuupmeetrit kaupa koos pakendiga</p> <p>Kg - Kilogrammi kaupa koos pakendiga</p> <p>Osakoormate transpordil arvestatakse transpordi hind vastavalt suurimale kauba kaalu või mahu näitajale</p>
2	0,8	5	1480	
3	1,2	7,5	2220	
4	1,6	10	2960	
5	2	12,5	3700	
6	2,4	15	4440	
7	2,8	17,5	5180	
8	3,2	20	5920	
9	3,6	22,5	6660	
10	4	25	7400	
11	4,4	27,5	8140	
12	4,8	30	8880	
13	5,2	32,5	9620	
14	5,6	35	10360	
15	6	37,5	11100	
16	6,4	40	11840	
17	6,8	42,5	12580	
18	7,2	45	13320	
19	7,6	47,5	14060	
20	8	50	14800	
21	8,4	52,5	15540	
22	8,8	55	16280	
23	9,2	57,5	17020	
24	9,6	60	17760	
25	10	62,5	18500	
26	10,4	65	19240	
27	10,8	67,5	19980	
28	11,2	70	20720	
29	11,6	72,5	21460	
30	12	75	22200	
31	12,4	77,5	22940	
32	12,8	80	23680	
33 (FTL)	13,2/ 13,6	82,5	24000*	
34 (FTL)	13,6	85	24000*	

Rahvusvahelistel kaubavedudel kasutatavad raskeveokid

Veoautodest kasutatakse rahvusvahelistel kaubavedudel tavaliselt enimlevinud veokitootjate toodangut (DAF, IVECO, MAN, MERCEDES-BENZ, RENAULT, SCANIA, VOLVO), kellel on oma müügi- ja hooldusvõrk üle Euroopa. On olemas ka teisi raskeveokite tootjaid, kes tegutsevad lokaalsel turul ja ei oma laialdast teenindusvõrku, mis omakorda teeb rahvusvahelistel vedudel tegutsemise riskantseks. Raskeveokite klassi loetakse veoautosid täismassiga üle 16 tonni. Kõik rahvusvahelised veokid peavad vastama Rohelise ja Ohutu veoki eeskirjadele.



Sadulveokid poolhaagisega on täismassiga 40 tonni ning võivad vedada haagises kuni 24 tonni kaupa. Poolhaagised on tegelikult erinevad: alumiiniumportedega tenthaagised, „curtain slider“ ilma portedeta lükandtenthaagised (küljelt laadimise võimalusega), „open top“ haagised, mida saab laadida kraanaga pealt, külmutushaagised, termohaagised, konteinerhaagised, furgoonhaagised, kallurhaagised, tsisternhaagised jne. Kõik need poolhaagised jagunevad omakorda erinevateks mudeliteks olenevalt töö iseloomule.



On ka selliseid raskeveokeid, millel on **pealeehitatud furgoon ning taga täis- või kesktelikkaagis**. See võimaldab vedada korraka rohkem kaupa: kui poolhaagisesse mahub tavaliselt 33-34 EUR alust ja 85 cbm kaupa, siis pealeehitatud furgooni ja haagisega autole mahub ca 38 EUR alust ja 112 cbm kaupa. Viimastel aastatel väideldakse aeg-ajalt selle üle, kas lubada pikemaid ja raskemaid autoronge liiklusesse, kuid siiani ei ole teedehitajad sellise idee üle kuigi rõõmsad olnud ning ettepanekud on tagasi lükatud.

Konteinerveod

Konteinerites saab kaupu vedada nii maal (maanteel ja raudteel) kui merel. Kui konteineri veoks kasutatakse vähemalt kaht transpordiviisi, nimetatakse seda kombineeritud ehk multimodaalseks transpordiks.

Meretranspordis kasutatakse tavaliselt laevafirma oma konteinereid, kuna nad tahavad olla kindlad, et need oleksid kvaliteetsed ning näiteks tõstmisel ei puruneks. Meretranspordis arvestatakse konteinerite veo hinda ja ruumi TEUdes (20ft container equivalent unit) mis märgib 20-jalase konteineri kohta laevas. 40-jalane konteiner võrdub 2 TEUga.

Kui palju kaupa on võimalik konteinerisse laadida?

See, kui palju kaupa mahub konteinerisse, oleneb konteineri suuruselt. Kõige levinumad on 20 (20' DC) ja 40 (40' DC) jala pikkused konteinerid. Et vastu tulla erinevatele nõudmistele kauba transpordil, on kasutusel ka eelnimetatuist suurema kubatuuriga konteinerid (40'HC), mille kõrgus on jala võrra kõrgem, ning ka laiemad konteinerid (40' PW; 45'HCPW) mis mahutavad kõrvuti standardsed (EUR, FIN) alused. Olenevalt konteineri tootjast võivad konteineri sisemõõdud pisut erineda.

Konteinerite suurused meetermõõdustikus (meetrit) :

Parameetrid	20' DC	40' DC	40' HC	40' PW	45' HCPW
Välismõõdud					
Pikkus	6,058	12,192	12,192	12,192	13,716
Laius	2,438	2,438	2,438	2,500	2,500
Kõrgus	2,591	2,591	2,896	2,591	2,896
Sisemõõdud					
Pikkus	5,902	12,032	12,032	12,039	13,553
Laius	2,350	2,350	2,350	2,435	2,426
Kõrgus	2,390	2,390	2,695	2,376	2,684
Ukseava suurus					
Laius	2,338	2,338	2,338	2,338	2,442
Kõrgus	2,280	2,280	2,580	2,280	2,568
Maht (m³)	33,1	67,6	76,2	69,8	88,7
Max. kaal (tonni)	21,6	26,7	26,5	26,7	29,5

Mitmeliigiline transport (multimodaalne, intermodaalne, kombineeritud transport)

Multimodaalne transport tähendab, et vedu teostatakse küll ühe lepingu alusel, kuid kasutades vähemalt kahte erinevat transpordiviisi (maanteetransport, meretransport, raudteetransport, õhustransport).

Intermodaalne e. kombineeritud transport tähendab seda, et lisaks eelnevale toimub vedu ühes veoühikus (nt konteineris või haagises).

Kauba iseloomust tulenevate riskide vältimiseks nagu kergesti purunemine (nt mööbel) või kalli kauba vargused kasutavad ekspediitorfirmad kombineeritud transporti.

Viimastel aastatel kasutatakse Euroopa siseselt üha rohkem konteinertransporti. 45'HCPW konteinerisse mahub sama palju kaupa kui standardsesse poolhaagisesse (vt. eelnev tabel). Kasutatakse nii box-tüüpi kõvade seintega konteinereid, mida on hea kasutada turvalisuse aspektist lähtudes hinnaliste kaupade puhul kui ka tent-konteinereid mida saab laadida ka küljelt.

Näiteks laaditakse kaup Prantsusmaal konteinerisse, mis omakorda veetakse autoga Belgia sadamasse, kust laev selle otse Eestisse toob ning sinne veok kliendini toimetab. Niisugune vedu on keskkonnasõbralikum kui maanteetransport, tarneaeg on samalaadne maanteeveoga, vedu on tihti soodsam ning ka turvalisem. Ka on multimodaalse transpordi kasutamise eeliseks konteinerite parem kättesaadavus Euroopa eri paikades, kuna see ei sõltu niivõrd autode kohalolust soovitava laadimiskoha piirkonnas.

Teiseks võimaluseks kombineeritud transporti kasutada on haagiste vedu laevas. Teatavasti loksub ja väriseb rekka maanteel üsna korralikult. Läbides Sinu kaubaga näiteks 3000 kilomeetrit Itaaliast Eestisse, võib transporditav kaup viga saada. Kombineeritud transpordi vahelüliks (loe: Poola teede vältimiseks) kasutab ekspediitorfirma laevanduse teenuseid. Näiteks saadetakse poolhaagis Saksamaalt laevaga otse Tallinnasse.

Kaupade pakendamine ja markeerimine transpordiks

Transpordipakendi eesmärgiks on toodete säilitamine tervetena ning muutumatutena nii hulgalt kui ka kvaliteedilt ning rikkumiseta kogu veoketi vältel. Veopakend kergendab kauba käsitlemist ja ladustamist.

Saadetise iga pakkeühik peab olema saatja poolt pakendatud transpordisõbralikku asendisse nii, et see võimaldab saadetise kinnitamist kaubaruumis ning kindlustab kauba säilimise veol. Kui kaubad on alustel (EUR, FIN, muu), peavad need olema kiletatud; kastides kauba puhul peavad kastid olema terved, piisavalt tugevad ning teibitud; muul kujul saadetava kauba puhul peab pakkeüksuste pakend olema igal juhul terve ja võimaldama kauba laadimist. Kõikidel juhtudel peab iga pakkeüksus olema eraldi markeeritud. Kauba korrektne

markeerimine mõjutab oluliselt saadetise liikumise kiirust, seda just eriti vaheladudes. Lisaks hoiab see ära kauba võimaliku kahjustumise ja kadumise.

Saadetise iga pakkeühik peab olema saatja poolt markeeritud. Veopakendil peavad olema märgitud järgmised andmed: saatja ja tema aadress, saaja ja tema aadress, erikäsitlust nõudvate kaupade puhul rahvusvaheliselt tunnustatud hoiatusmärgid ja sõnades väljendatud hoiatus, pakkeühiku kaal, number (nt. kui sul on 20 kasti, siis 1/20, 2/20 jne. kuni 20/20) ning mõõtmed. Ideaalis on kõik andmed kantud pakendile suurelt, arusaadavalt, veekindlalt ja trükitähtedega. Markeering on nii pakendi küljel kui ka peal.

Erikäsitlust nõudvate saadetiste puhul peavad hoiatused olema välja toodud nii pakendil kui kaubasaatelehel.

Kasulikud lühendid maantee- ja meretranspordis

ADR - "Ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo 30. septembri 1957. a Euroopa kokkulepe" (European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road)

IMDG – IMO (Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni) 1978.a. rahvusvaheline konventsioon laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta II lisa, mida on muudetud 1978.a. Protokolliga (MARPOL 73/78).

ATP (Agreement of Transportation Perishable) - Kiirestiriknevate toiduainete rahvusvahelise veo ja sellel veol kasutatavate eriveovahendite kokkulepe

CEMT - Euroopa Transpordiministrite Konverents

ERAA - Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon

EEA (EFFA) - Eesti Ekspedeerijate Assotsiatsioon

AL - Autoettevõtete Liit

TIR - TIR konventsioonile vastavalt väljatöötatud süsteem tolliprotseduuride kiirendamiseks

IRU - Rahvusvaheline Maanteetranspordi Liit

ARK - Autoregistrikeskus

Rahvusvahelised transpordiorganisatsioonid

FIATA - <http://www.fiata.com/>

IRU - <http://www.iru.org/>

OICA - <http://www.oica.net/>

Tarneklauslid (Incoterms®)

Järgnev teema on lisatud selleks, et anda kiire ülevaade tarneklauslite kohta. Teema puudutab kaudselt nii vedamist kui ka kliendi - tarnija suhet.

Incoterms® - need on Rahvusvahelise Kaubanduskoja (ICC) poolt kinnitatud tarneklauslid mis on müügitehingu osapooltele rahvusvahelises kaubanduses ühese tähendusega üle maailma. Tarneklauslid jagavad ära kaupade tarnega seotud kohustused, kulud ja riskid müüja ning ostja vahel. Neid tähistatakse kolme ladina tähega millele järgneb geograafiline sihtpunkt. Tarneklausleid on viimases variandis üksteist ja need sätestavad täpselt, milleks kõik osapooled (tarnija-müüja-ostja) on kohustatud.

Tarneklause ajaloole pealt tuleb mainida, et ICC avaldas oma esimese versiooni tarneklauslitest 1936. a., tänapäeval on meil võimalus kasutada versiooni aastast 2010, mis hakkas kehtima 1. jaanuarist 2011. Olgugi et uute lepingute puhul on soovitatud kasutada Incoterms® 2010 tarneklausleid, võivad lepingu osapooled valida ükskõik millise variandi. Lepingus peab olema siis selgelt täpsustatud millist versiooni nad parajasti kasutavad, kas Incoterms® 2010, Incoterms® 2000 või ükskõik millist varasemat versiooni. Rohkem infot saab veebilehelt www.iccwbo.org/incoterms.

Võib kokku leppida ka muudes tarneklauslites, kuid need ei pruugi olla üheselt mõistetavad kõikidele osapooltele.

Incoterms® 2010 tarneklauslid

Et tarneklauslitest lõplikult aru saada, tuleb vallata logistikaalast sõnavara ning ajada näpuga järge lehekülgedepikkustes selgitustes. Tõlkisime selle maakeelde nii, et põhiline öeldud saaks.

Viimases tarneklauslite variandis jaotatakse tarneklauslid kaheks: kõikide veoviiside jaoks seitse kolmetähelist klauslit ning veetranspordi jaoks ülejäänud neli.

Järgnevalt väga üldsõnaline ja lihtsustatud meie tõlgendusega tabel tarneklauslitest. Seda ei tasu lepingut sõlmides võtta 100%-lise tõena vaid ikkagi juhendada ICC detailsest lehekülgedepikkusest kirjeldusest mille inglise- ja eestikeelse allika leiate tabelialustest viidetest.

Tarneklause kõikide veoviiside puhul

EXW (tarnekoht)	<i>Ex Works</i> Tarnitud tehases	Kasutatakse riigisisese kaubanduses. Müüja hooleks on kaup vaid oma territooriumil või muus kokkulepitud kohas kättesaadavaks teha. Ka laadimise peab organiseerima ostja.
--------------------	-------------------------------------	--

FCA (tarnekoht)	<i>Free Carrier</i> Franko vedaja	Müüja mure on kaup veovahendile laadida ja vajadusel ekspordiformaalsused täita; edasi kõik ostja hool ja risk.
CPT (sihtkoht)	<i>Carriage Paid to</i> Vedu makstud kuni	Müüja kohustus on kaup vedajale üle anda. Riski üleminek ostjale ja sihtkoht, milleni müüja peab veo organiseerima, on erinevad ja tuleks lepingus täpsustada. Ekspordiformaalsused korraldab müüja
CIP (tarnekoht)	<i>Carriage and Insurance Paid to</i> Vedu ja kindlustus makstud kuni	Sarnane CPT-ga, siin maksab müüja aga ka veosekindlustuse kokkulepitud sihtpunktini.
DAT (terminal sihtkohas/ -sadamas)	<i>Delivered at Terminal</i> Tarnitud terminalis	Müüja hoolitseb kauba eest seni, kuni kaup on kokkulepitud terminali punktis maha laaditud. Ekspordiformaalsused korraldab müüja, impordiformaalsused ostja.
DAP (sihtkoht)	<i>Delivered at Place</i> Tarnitud kohale	Müüja organiseerib kauba kokkulepitud sihtkohta. Mahalaadimise organiseerib tavaliselt ostja. Ekspordiformaalsused organiseerib müüja, impordi ostja.
DDP (sihtkoht)	<i>Delivered Duty Paid</i> Tarnitud, toll tasutud	Müüja organiseerib kauba kokkulepitud sihtkohani, organiseerib tolliformaalsused ja maksab kõik tollimaksud. Mahalaadimise organiseerib tavaliselt ostja, kuigi ka see kohustus on müüjal.

Tarneklauslid veetranspordi puhul

FAS (lähtesadam)	<i>Free alongside Ship</i> Franko laeva kõrval	Müüja organiseerib transpordi laeva kõrvale ja vajadusel korraldab ka ekspordiformaalsused. Mitte konteinervedudele.
FOB (lähtesadam)	<i>Free on Board</i> Franko laeva pardal	Müüja organiseerib kauba laeva pardale; peale seda on kõik riskid ja kulud ostja kanda. Müüja korraldab ekspordiformaalsused, ostja impordi. Mitte konteinervedudele (siis kasutada FCA).
CFR (sihtsadam)	<i>Cost and Freight</i> Hind ja prahiraha	Müüja organiseerib kauba laeva pardale; Risk läheb üle ostjale, kui kaup on laeva pardal, kuid müüja maksab ka veo sihtsadamasse. Müüja korraldab ekspordiformaalsused, ostja impordi.
CIF (sihtsadam)	<i>Cost Insurance and Freight</i> Hind, kindlustus ja prahiraha	Sarnane CFR-ga, lisaks organiseerib müüja veosekindlustuse. Kui ostja soovib minimaalsest suuremat kindlustust, peab müüjaga selles kokku leppima.

* Tabeli koostamisel on abiks olnud järgmised allikad: www.iccwbo.org/incoterms/ ; Incoterms 2010 kasutajjuhise (Tammemägi, T. Tallinn 2010 EMI EWT).

Kindlasti **ei tohiks**:

- võtta tarneklauslit kui seadust, sest ICC ei oma seadusandlikku võimu ning alati tuleb tarneklausel lepingus välja kirjutada;
- kasutada tarneklauslit üksinda, vaid tuleb seostada konkreetse geograafilise kohaga;
- läbi mõtlemata ja detailidesse laskumata kasutada tarneklauslit tehingutes, kuna klauslid määravad ära ka kauba eest tasumise kohustused;
- tarneklauslit tehingu sõlmimisel üle tähtsustada, sest mõnes osas on nad siiski ebamäärased.

Seega rahvusvaheliste kaubandustehingute lihtsustamisel on tarneklauslil kindlasti oma suur osa kuid "kümme korda mõõda ja üks kord lõika" kehtib ka siin.

Kindlustused ja garantiid

Kõik transpordifirmad võtavad kliendi kaupa vedades vastutuse kaup tervelt ja kadudeta saatjalt saajale toimetada. Ükski transpordiviis ei ole siiski kunagi 100% riskivaba. Siinjuures on väga tähtis teada, et nii vedaja kui ekspedeerija vastutus on piiratud. Vastutuse piirmäär sõltub kauba kaalust ning transpordiviisist:

- **Maanteetranspordi** puhul on CMR Konventsiooni järgselt vedaja vastutuse ülemppir 8,33 SDR ühe kilogrammi kauba brutokaalu kohta.
- **Meretranspordi** puhul katab kindlustus vaid kuni 2 SDR kauba bruto kg kohta või kuni 666,67 SDR pakkeühiku (nt konteiner) kohta, olenevalt kumb on suurem. Meretranspordi kindlustus kehtib ka juhul, kui nt maanteeveok on laevas.

Vastutuse piirmäär on määratletud SDR-des (Special Drawing Rights). SDR on Rahvusvahelise Valuutafondi (IMF) arveldusühik, mille kurss euro suhtes on kõikuv ja tema kurss on ära toodud koos teiste valuutakurssidega vastavalt päevaseisule.

Vedaja kindlustus katab seega tihti vaid väikese osa potentsiaalsest kaubakahjust. Seetõttu soovitame kergete ja/ või hinnaliste kaupade puhul alati lisa veosekindlustust, mis kataks kogu kauba väärtuse. Kindlustuse hind sõltub kauba kirjeldusest ja väärtusest. Täpsemat teavet ja head nõu saad kindlasti oma ala asjatundjatelt (<http://www.cmr.ee/> ning kindlustusseltsidelt).

Ülevaade kaubaga kaasnevatest dokumentidest

Kaubavahetusel vajalikud erinevad dokumendid on järgmised:

- kauba saatja poolt väljastatavad paberid
- lähteriigi ekspordidokumendid

- importdeklaratsioon
- CMR - rahvusvaheline saateleht maanteevedudel (*international waybill*)

Kuivõrd Eesti Vabariik liitus mais 2004 Euroopa Liiduga, kadusid EL piiridelt ka tollikontrollid ning vajadus vormistada EL siseselt nii eksport- kui importdeklaratsioone. Euroopa Liidu sisesel transpordil piisab nüüd kui kaubaga on kaasas:

- **CMR** – rahvusvaheline saateleht maanteevedudel.
- Pakkeleht ja kaubaarve (ei ole kohustuslikud, kuna võib saata ka elektrooniliselt)

Teatud kaubagrupid (nt. alkohol, ohtlikud veosed jne.) nõuavad lisaks eridokumente.

Kauba saatja poolt väljastatavate paberite hulka kuulub kindlasti arve (*invoice*), mis on vaja tolliväärtuse määramiseks ja teised kauba kvaliteeti tõendavad dokumendid või eriload.

Lähteriigi eksportdokumendiks on tolli eksport-deklaratsioon, mille väljastab kauba saatja juhul, kui pole transpordifirmaga teisiti kokkulepitud. NB! Kauba saatja poolt vormistatud kauba eksportdeklaratsiooni kolmas leht tuleb kauba saatjale tagastada ning selle alusel saab ta tõendada, et kaup on riigist väljunud ja ta ei pea tasuma käibemaksu.

Import-deklaratsioon - täpsema kirjelduse tollideklaratsioonidest ja tollivormistusest leiab eraldi Tolli ja tollivormistuse osast.

CMR - on rahvusvaheline kauba saateleht mille täidab veofirma kohapeal, millest üks koopia läheb kauba saatjale, teine kauba saajale ja kolmas eksemplar jääb vedajale tõestuseks sooritatud veost. CMR jõuab Teieni koos arvega veoteenuste eest. Vaata CMR blanketti Logistiku ABC lisast.

Veoselepingud

Veoselepingud võib jagada kaheks: pikaajalised ja ühekordsed veoselepingud. Pikaajalised veoselepingud on tunduvalt mahukamad kui ühekordsed lepingud. Pikaajalised lepingud sõlmitakse peamiselt aastaks ning need panevad paika mõlema poole õigused ja kohustused antud õigussuhtes. Ühekordne veoseleping on enamalt jaolt lihtne e-kiri või faks, mis sisaldab peale- ja mahalaadimisaadressi, kontaktisikuid ja telefoninumbreid, kaubakogust, pealelaadimiskuupäeva, soovitatavat (nõutavat) mahalaadimiskuupäeva ning kokkulepitud veohinda.

Toll ja tollivormistus

Nagu juba eelpool mainitud on Euroopa Liidu liikmesriikidega kaubavahetus suhteliselt lihtne ning kaubaga kaasnevate dokumentide hulk oluliselt väiksem kui kaubavahetusel mitte-EL riikidega. Viimasel juhul tuleb aga valmis olla mõningaseks paberitööks.

Alljärgnevalt on toodud väike ülevaade vajalikest dokumentidest kauba impordil ja ekspordil. Et Sind mitte ära hirmutada kogu selle paberimajanduse hulgaga, olgu eelnevalt öeldud, et meie asjatundlikud tollimaaklerid saavad Sind dokumentide organiseerimisega lahkesti aidata.

Kaupade impordil vajalikud dokumendid

Tollimata kaubad EL-välistest riikidest jõuavad Eestisse kas:

- läbi teiste EL-riikide, läbi tollilao- või terminali transiideklaratsiooniga (T1)
- või otse kolmandatest riikidest TIR-Carnetiga ;
- võimalik on ka kauba liikumine sisemaatolliasutusse piirilt sisenemisdeklaratsiooniga (SD).

Seejärel vormistatakse importdeklaratsioon, kuid kaupa ei tohi siiski enne kasutada kui on vormistatud lõppdeklaratsioon (IM4) ja makstud tollimaksud ((käibemaks, tollimaks ja võimalikud muud maksud (nt. aktsiis, põllumajandusmaks, dumpingumaks)).

Lisaks eelpoolnimetatud tollidokumentidele on tõrgeteta tollivormistuseks vajalikud veel:

- Kaubaarve
- CMR - rahvusvaheline saateleht maanteevedudel (*international waybill*)
- Pakkeleht
- Päritolu tõendav (sageli ka maksusoodustust võimaldav) päritoludokument (EUR1, Form A, päritolu üldsertifikaat)
- Teatud tarnetingimuste (nt FCA, FOB, EXW) puhul ka arve tarnekulude kohta
- Mõningate kaupade korral (nt toiduained) nõutakse piiril fütosanitaarsertifikaati või Euroopa Liitu sisseveol märget, et antud kaubad vastavad EL normidele.

Kaupade ekspordil vajalikud dokumendid

Kauba Euroopa Liidust väljasaatmisel kasutatakse kas:

- transiideklaratsiooni (T1),
- TIR-Carnet'd või
- liigub kaup koos eksportdeklaratsiooniga EL välispiirini.

Viimasel juhul on oluline fikseerida kauba piiriületus (Euroopa Liidu tolliasutuses tehakse märged tollideklaratsioonile), mis tõestab kauba saatja ekspordi toimumist maksuametile.

Muud saatedokumendid on ekspordil sarnased impordidokumentidega (kaubaarve, CMR jne).

Lisa: CMR näidis



1 Отправитель (наименование, адрес, страна) Sender (name, address, country) Saaja (nimetus, address, riik)		Международная товарно-транспортная накладка International Consignment Note Данная перевозка несмотря ни на какие прочие договоры, осуществляется в соответствии с условиями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the International Carriage of goods by road (CMR)				
2 Получатель (наименование, адрес, страна) Consignee (name, address, country) Saaja (nimetus, address, riik)		16 Перевозчик (наименование, адрес, страна) Carrier (name, address, country) Vedaja (nimetus, address, riik) ARCO TRANSPORT AS PÄRNASALU 11, SAUE 76505 Reg. nr. 10144906 KMKR EE100448261				
3 Место разгрузки груза (место, страна) Place of delivery of the goods (place, country) Mahalaadimiskoht (koht, riik)		17 Последующий перебощик (наименование, адрес, страна) Successive carriers (name, address, country) Järgmine vedaja (nimetus, address, riik)				
4 Место и дата погрузки груза (место, страна) Place and data of taking over of the goods (place, country, date) Pealeelaadimiskoht (koht, riik)		18 Оговорки и замечания перевозчика Carrier's reservations and observations Vedaja märkused				
5 Прилагаемые документы Documents attached Lisatud dokumendid						
6 Знаки и номера Marks and Nos Markeering	7 Количество мест Number of packages Kohtade arv	8 Род упаковки Method of packing Pakkimisviis	9 Наименование груза Nature of the goods Kauba nimetus	10 Статист. № Statistical number Mõõtühik	11 Вес брутто, кг Gross weight in kg Bruttokaal kg	12 Объем, м³ Volume in m³ Maht m³
13 Указания отправителя Sender's instructions Saaja juhised		19 Подлежит оплате: To be paid by: Kuulub maksmisele:		Отправитель Senders Saaja	Валюта Currency Valuuta	Получатель Consignee Kauba saaja
14 Условия оплаты Instructions as to payment for carriage Maksetingimused <input type="checkbox"/> Франко / Carriage / Franko <input type="checkbox"/> Нефранко / Carriage forward / Nonfranko		20 Особые согласованные условия Special agreements Saaja erimärkused				
15 Данная перевозка осуществляется в соответствии КДПГ The liability of the carrier is covered by the CMR Vedu on kooskõlas CMR konventsiooniga		21 Составлена в Established in Koostatud		дата on kuupäev	200	
22 Прибытие под погрузку Time of departure Saabumine laadimisele Подпись и штамп отправителя Signature and stamp of the sender Kauba saaja allkiri ja pitsat		23 Подпись и штамп перевозчика Signature and stamp of the carrier Vedaja allkiri ja pitsat		24 Груз получен Goods received Kaup saabus Подпись и штамп получателя Signature and stamp of the consignee Kauba saaja allkiri ja pitsat		дата data kuupäev 200
25 Регистр. номер / Registr. number / Registr. number Тягач / Truck / Veduk Полуприцеп / Trailer / Poolhaagis		26 Марка / Тип / Mark Тягач / Truck / Veduk Полуприцеп / Trailer / Poolhaagis				

Пометки, выделенные рамкой заполняются перевозчиком.
The spaces framed with heavy lines must be filled in by the carrier

19 + 21 + 22

включая including
1 - 15

Занесение отправителем
To be completed on the sender's responsibility

При перевозке груза указать, кроме возможного разрешения класса, в случае необходимости, букву опасного груза.
In case of dangerous goods mention, besides the possible codification, on the last line of the column the particulars of the class, the number and the letter, if any