



8

KAUBAVEDU JA EKSPEDEERIMINE

8.1. Veoturud

Veotegevõtted osutavad vedude tellijaile kaubaveoteenuseid kokkulepitud veosuunal (marsruudil), andes klientidele hüvitise eest kasutada veovahendi lastiruumi. Kaubaveoteenuseid osutatakse klientidele maismaal maanteedel, raudteedel ja siseveekogudel, merel ja õhus. Kõige vanemad transpordiliigid on maismaa- ja meretransport. Suuri kaubakoguseid on merel purjelaevadega veetud sajandeid. Enne autode leiutamist on veetud kaupa maismaal hobuvankritega ja jõgedel väikeste jõelaevadega. Raudteevedusid on tehtud alates 19. sajandi keskpaigast, lennuvedusid aga alles eelmise sajandi teisest kümnendist.

Nõudlus vedude järele on juhitud nõudlus, sest see saab alguse vajadusest soetada materjale või valmistooteid. Ka hästi korraldatud veod ei lisa iseenesest kaupadele väärtust. Kasu saadakse kauba asukoha muutumisest ehk sellest, et turupiirkonda toimetatud kaup muutub tarbijale kättesaadavamaks. Veo käigus lisatakse kaubale väärtust selle asukoha muutmise abil. Veo tellija võib tajuda siinjuures täiendavat kasu tasemel teenindamisest ja soodsatest veohindadest (mõõdukatest veokuludest).

Maailmamajanduse rahvusvahelistumise tulemusel on muutunud tarneahelad viimastel aastakümnetel üha pikemateks. Tootjad ostavad tooraineid, materjale ja komponente tuhandete kilomeetrite kauguselt, hulgikaubandus hangib valmistooteid teistel kontinentidel paiknevatest tootjatelt. Logistika ja tarneahela juhtimine on üleilmsel areenil eduka tegutsemise tähtsamaid eeldusi. Tootjad hangivad tootmissisendeid (tööjõud, toorained, materjalid, energeetilised ressursid jne) madala kulutasemega maadest, suurem osa valmistoodetest realiseeritakse aga arenenud majandusega riikide turgudel.

Logistikateenuste osutajatelt soovitakse osta veoteenuseid üleilmses ja üleeuroopalises ulatuses. Tarnijad on üha enam huvitatud laiaulatuslike logistika- ja veondusvõrgustike loomisest. Üleilmselt tegutsevate logistikapartnerite võrku kasutades on võimalik lühendada veo- ja tarneaegu, vähendada veokulusid ja suurendada tarnekindlust. Säärase arengud on toonud kaasa veetavate kaubamahtude ja veosekäivete olulise suurenemise viimastel aastakümnetel. Üleilmse majanduslanguse tõttu tabas tõsine tagasilöökk tootmist, kaubandust ja logistikasektorit 2008. aasta lõpul ja 2009. aastal pea kõikjal maailmas. Veomahude taastumine algas 2010. aastal, kuid kriisieelset taset ei suudetud saavutada ka veel 2012. aasta lõpuks.

Klientidele on muutunud üha olulisemaks kaupade tarnimise täpsus, mis tähendab, et nad soovivad olla kindlad kauba saabumises täpselt kokkulepitul ajal. Vedajaid ja ekspedeerijaid pühendatakse klientide äriprotsessidesse ja -tehnoloogiatesse ning üheskoos töötatakse välja kliendi vajadusi arvestav veoskeem. Vedude kõrgetasemelise korraldamise eelduseks on õigeaegne adekvaatse info liikumine veo tellija ja vedaja vahel. Selle saavutamiseks liidestavad logistikafirmad oma infosüsteeme klientide arvutisüsteemidega.

Äritegevuses, logistika ja tarneahela juhtimises toimuvate arengutega kaasaskäimiseks ja konkurentsivõime säilitamiseks peavad transporditeenuste osutajad tootlikkust ja tõhusust suurendama, pakutavaid teenuseid arendama ja lisama traditsioonilistele veoteenustele klientide jaoks atraktiivseid, tarneahelas lisaväärtust andvaid teenuseid. Nii on lisandunud viimastel aastakümnetel vedamisele kui põhiteenusele erinevad terminali- ja laoteenused, tolliagenditeenused jms. Logistikafirmade pakutavate teenuste areng on suunatud teenustega seotud kulude optimeerimisele, teenindustaseme tõstmisele ja veoteenuste kvaliteedi parandamisele ning veoagade lühendamisele. Klientid peavad tavapäraseks, et koos põhiveoga pakutakse neile ka jaotus- ja kokkuvedusid. Klientidele on mugav ja kasulik osta veo- ja ladustamisteenuseid ühest ettevõttest.

Veoturu all mõeldakse veoste valdajate ja vedajate, veopakumiste ja veoste pakumiste turgu. Veoturul esitavad kliendid (veoste valdajad) veoste pakumisi ja teevad päringuid vedajatele. Vedajad esitavad omapoolseid vedude pakumisi ja saadavad veoste omanikele päringuid veoste leidmiseks. Pärast veotingimuste kokkuleppimist teostavad vedajad tellitud veod klientidelt saadavate hüvitiste (veotasu) eest.

Turu nõudmised vedajatele ja ekspedeerijatele kasvavad. Erinevate klientide kaupu vedav autojuht asetub üha enam universaalse klienditeenindaja rolli, kes töötab tihedas koostöös veokorraldajaga ning esindab kauba saaja juures tarnijat ja oma ettevõtet, tarnija juures aga oma ja klient-ettevõtet.

Eesti veoturg on osa nii Euroopa kui ka globaalsest veoturust. Euroopa Liidu liikmesriikide siseturul on Eesti vedajate ja ekspedeerijate jaoks kõige olulisemad turud. Eesti paiknemine Euroopa Liidu piirialal esitab Eesti kaubanduslikule ja logistilisele konkurentsivõimele teatud väljakutsed rahvusvaheliste vedude sooritamisel. Ühine veoturg, inimeste, kaupade, teenuste ja kapitali vaba liikumine on avanud Eesti tootjatele uusi turge, suurendanud rahvusvahelist konkurentsi ning tõhustanud logistika ja tarneahelate toimimist.

Rahvusvahelised merevedude turud on kõigile avatud turud. Vaatamata sellele pole konkurents merevedude alal juba aastakümneid toimunud võrdsetel alustel peamiselt võimaluse tõttu registreerida alus nn mugavuslipumaa laevaregistris või teatud erilises, soodustusi võimaldavas laevaregistris. Selleks, et arenenud tööstusmaad oleksid maailmameredel jätkuvalt konkurentsivõimelised, peaksid riigid toetama oma registris olevaid laevakompaniisid seaduslike soodustuste pakumisega.

Globaalne lennukaubaveoturg on olnud aastakümneid suhteliselt suletud ja kaitstud uute operaatorite eest. Peamisteks lennuvedajateks on traditsiooniliselt olnud rahvuslikud lennukompaniid, kes on jaotanud omavahel suurema osa globaalsest lennukaubavedude turust. EL-i liikmesmaade territooriumi kohal on kaubaveoliiklus õhus avatud liikmesriikide lennuveooperaatoritele. Väljaspool ühendust on kaubavedu õhus reglementeeritud ja toimub üldjuhul ainult kooskõlas riikidevaheliste lepingutega.

Seoses arengutega logistika ja tarneahela juhtimisel ning pingestuva konkurentsiga täheledatakse kaubaveoturul järgmisi ootusi, arenguid ja trende:

- tarnekindluse suurenemine
- tarne täpsuse suurenemine
- saadetiste arvu suurenemine
- saadetise kaalu ja/või ruumala vähenemine
- tarne- ja veoaja lühenemine
- ajavahemiku lühenemine veotellimuse vastuvõtmise ja veo teostamise vahel
- vedude planeerimise ja juhtimise taseme paranemine
- varude ja varudega seotud kapitali vähenemine
- ladude arvu vähenemine (ladude tsentraliseerimine)
- otsesaadetiste/otsevedude osatähtsuse kasv
- veo- ja muude logistikateenuste väljastostmise (*outsourcing*) mahtude suurenemine.

Kaubavedude arendamine ja tõhusate transpordisüsteemide väljakujundamine viimastel aastakümnetel on muutnud üleilmses mastaabis nii tootmist, kaubandust, logistikavaldkonda kui ka kogu majandust. Üleilmselt toimivad, üha kasvavate veomahtudega konteinervedude süsteemid võimaldavad korraldada tootmist kaugel, teisel kontinendil ja teevad võimalikuks kaugelt ostetud kaupade müügi vastuvõetavate hindadega. Konteinervedude kasutamine alates 1970. aastatest, efektiivsed konteinerite käitlemise tehnoloogiad ja tihe konkurents konteinervedude valdkonnas on võimaldanud vähendada logistikakulusid võrreldes konteinerlogistika eelse ajaga mitu korda.

Vedude mahtusid, veosekäivet, veoviisi ja -marsruudi valikut mõjutavad veokeskkonna geograafilised ja majandusgeograafilised tegurid, nagu paikkonna geograafiline asend, kliimaatilised tingimused, tootmise struktuur ja tootmisettevõtete paiknemine, kaubavoogude liigid ja mahud ning logistikataristu. Veondustegevust reguleerivad mitmesugused rahvusvahelised lepingud, konventsioonid, regulatsioonid ja asukohamaade õigusaktid.

8.2. Kaubaveod

Kaubaveo all mõeldakse saadetise (veose) füüsilist teisaldamist saatjalt saajale lähtepunktist sihtpunkti ühe või mitme transpordivahendiga, ühe või mitme veoviisiga kindlaksmääratud ajavahemikul ja kokkulepitud tingimustel. Kaubavedude käigus tehakse ka kaupade käitlemist, tavapäraselt peale- ja mahalaadimist, sorteerimist, konsolideerimist või ristlaadimist (*cross-docking*).

Veetava kauba omaduste ja eripära alusel jaotatakse maanteevedusid tavavedudeks, puiste-ainevedudeks, vedelike vedudeks, metsamaterjali vedudeks ehk metsavedudeks jne. Tavavedude all mõeldakse materjalide ja valmistoodete vedusid kaubaalustel või alusteta, kui vedude tegemiseks on võimalik kasutada levinumat veoinventari (pool- või täishaagis, veoki furgoon jne).

Vedudeks kasutatava territooriumi järgi jaotatakse kaubavedusid riigisisesteks vedudeks ehk kodumaavedudeks ja rahvusvahelisteks ehk riikidevahelisteks vedudeks. Rahvusvahelised veod jaotatakse omakorda eksport- ja importvedudeks ning transiitvedudeks. Kui eksportvedude all mõeldakse veoste toimetamist müügirotsessi käigus kolmandatesse riikidesse, siis importveod on veod, mille puhul transporditakse rahvusvaheliste müügitehingute käigus ostetud kaubad kolmandatest riikidest importivasse riiki. Kuna EL-i liikmesriikide puhul on tegemist tolliliiduga, kus ei rakendata riikide vahel vastastikku ekspordi- ja imporditolle, pole liikmesmaade vahel toimuvad veod eksport- ja importveod.

Transiitvedude all mõeldakse riiki läbivaid vedusid, mille käigus kasutatakse riigi logistika infrastruktuuri (maanteid, raudteid, sadamaid, terminale, ladusid jne) veoste toimetamiseks ühest välisriigist teise. Tüüpiliselt peatuvad saadetised transiitvedude käigus transiitriigi territooriumil teatud ajaks järgneva veo ootel. Transiitvedude käigus toimub sageli veoste käitlemine vahetamiseks veoviisi, samuti tehakse kaupade väärtust suurendavaid lisaväärtustoominguid. Eesti koos Soome, Läti ja Leeduga on olnud traditsiooniliselt transiitmaaks Venemaa eksportkaupadele. Seoses Muuga ja Sillamäe sadama konteinerterminalide väljaarendamise ja konteinervedude mahdade suurenemisega on Eesti omandamas transiitriigi staatust ka Vene Föderatsiooni importkauba-voogude teenindajana sadamates ja raudteel.

Euroopa Liidust väljaspool toimuvat kaubaveoliiklust reguleerivad riikidevahelised kahepoolsed lepingud (bilateraalsed lepingud) või rohkem kui kahe riigi vahel sõlmitud lepingud (multilateraalsed lepingud). Suurem osa lepingutest on kahepoolsed. Eestil on sõlmitud vastavad lepingud enamiku Euroopa riikidega.

Kaubaveod maanteedel jaotatakse omakorda litsentseeritud vedudeks ja eraviisiliselt teostatavateks vedudeks. Riigisiseseid ja rahvusvahelisi kaubavedusid veoste valdajatele võivad teha kooskõlas kehtivate seadustega ainult vastavat litsentsi (autoveoluba) omavad ettevõtted ja ettevõtjad. Põhimõtteliselt võib iga juriidiline või füüsiline isik, kes vastab teatud eeldustele ja kriteeriumidele, taotleda luba ja hakata osutama tasulisi kaubaveoteenuseid. Eraviisiliste kaubavedude all mõeldakse vedusid, mida tehakse ettevõtte enda vajaduste rahuldamiseks.

Põhi- ja jaotusveod

Kaubaveod jaotatakse peamiselt veetavate koguste ja veoteekonna pikkuse järgi kaheks: põhiveod ja jaotusveod. Põhivede tehakse tootjate ja keskladude vahel, samuti ka kesk- ja jaotusladude vahel. Veetavad kaubakogused on suured ning veoteekonnad pikad. Tavapäraselt pööratakse põhivedude korraldamisel tähelepanu lastiruumi ja/või veovahendi ja veoühiku kandejõu maksimaalsele kasutamisele ja veomarsruudi valikule. Teisisõnu püütakse minimeerida ühikukulu ehk lähtepunktist sihtpunkti toimetatava kaubaaluse, kauba kaalu- või ruumalaühiku veo kulu. See eeldab üldjuhul võimalikult suure ruumala ja/või kandejõuga veovahendite ja -ühikute kasutamist ja võimalikult kõrge täiteastme saavutamist. Kui põhivede tootjatelt ladude täitmiseks on traditsiooniliselt täiskoormaveod, siis terminalivaheliste jaotusvedude korral võib veoühiku lastiruum sisaldada paljude klientide saadetisi, mistõttu on tegemist enamasti osakoorma- ja väikesaadetiste veoga.

Jaotusveod toimuvad jaotuskeskusest (terminalidest ja ladudest) saajatele, kelleks on enamasti jaekaubandus, aga ka muud edasimüüjad ja tootmisettevõtted. Enamasti on tegemist kohalike ehk riigisiseste vedudega. Jaotusvedudena käsitletakse ka eurolliidus naaberriikide ja lähiriikide vahelisi vedusid, mille puhul paikneb jaotusladu või terminal ühes riigis, saajad aga teises. Nii on

tüüpiliselt Eestist Soome ja Lätist Leetu ning Eestisse toimuvad jaekaubandust ja edasimüüki teenindavad veod samuti jaotusveod. Põhivedudega võrreldes on jaotusvedudel veoteekonnad lühikesed, veosed väikese kaaluga (mahuga) ning maha- ja pealelaadimispunkte arvukalt.

Jaotusvedude puhul on põhiveoga võrreldes märksa suurem tähtsus logistilise teenindamise näitajatel: tarneaeg, tarnesagedus, tarne täpsus, tarne paindlikkus jne. Jaotusveo käigus toimub tavaliselt veokorraldaja, klienditeenindaja ja autojuhi otsekontakt lõppkliendi või tarbijaga, mis tähendab, et pakutav teenindustase ja teenindamise kvaliteet peegelduvad otseselt rahulolu või rahulolematuse kauba tarnija ja/või teenusepakkuja suhtes.

Kuluspektist on jaotusvedude korraldamisel võtmetähtsusega optimaalsete veomarsruutide (veoringide) väljatöötamine minimeerimaks vedude käigus läbisõidetavaid vahemaid, selle kaudu aga veokulusid.

Jaotusveod on veosüsteemi suhteliselt kulukas ja probleemiderohke osa. Ülemäära suured veokulud on tingitud sageli suhteliselt lihtsalt kõrvaldatavatest probleemidest ning välditavatest asjaoludest. Näidetena võiks tuua saadetist vastuvõtva või üleandva isiku mittekohaloleku, eelinformatsiooni puudumise kauba saabumisest, aeganõudva kauba loovutamise protseduuri, vastuvõtja laadimisestakaadi mitterahuldava seisukorra või selle puudumise jne.

Jaotusveod pakuvad võimalust osutada klientidele veo käigus või vahetult pärast selle toimumist erinevaid lisaväärtusteenuseid. Üks olulisi veoprotsessile väärtust lisav viis on nn süvajaotuse korraldamine. Süvajaotuse raames ei anta saadetist üle veoki lastiruumis või estakaadil, vaid autojuht veab kaubad ettevõtte siseruumidesse.

Samuti võib süvajaotus tähendada autojuhi sisenemist väljaspool tööaega (hilisõhtul, öösel või varahommikul) kliendi ruumidesse ja veose paigutamist territooriumil või siseruumides kokkulepitud kohta.

Süvajaotusena võib käsitleda ka olukorda, kus mööblit eraisikule koju vedanud autojuht koos abilisega kannab mööblisid korterisse, eemaldab pakendid ja viib need endaga kaasa. Samuti võidakse osutada lisaks kasutatud mööbli äravedamise ja utiliseerimise teenust. Kodumasinatarnimisel kantakse külmutuskapp või elektripliit eluruumidesse, eemaldatakse pakendid ja lülitatakse seade elektrivõrku.

Informatsiooni- ja kommunikatsioonitehnoloogia areng on aidanud märkimisväärselt kaasa jaotusvedude reaajas jälgimisele, optimaalsete veomarsruutide väljatöötamisele, veotelimuste elektroonilise edastamise ja saadetiste automaatse tuvastamise kasutuselevõtmisele võt-koodi- ja raadiosagedusliku identifitseerimise tehnoloogiate abil.

Kasutatakse saadetiste liikumise jälgimise süsteeme, mille kaudu saavad kliendid jälgida saadetiste kohaletoimetamist. Levinud on SMS-sõnumite kasutamine saadetise kohaletoimetamisest teatamiseks. Mõõdukaid kulusid põhjustavate uute tehnoloogiliste vahenditega on võimalik jälgida veokite liikumist ja neid positsioneerida.

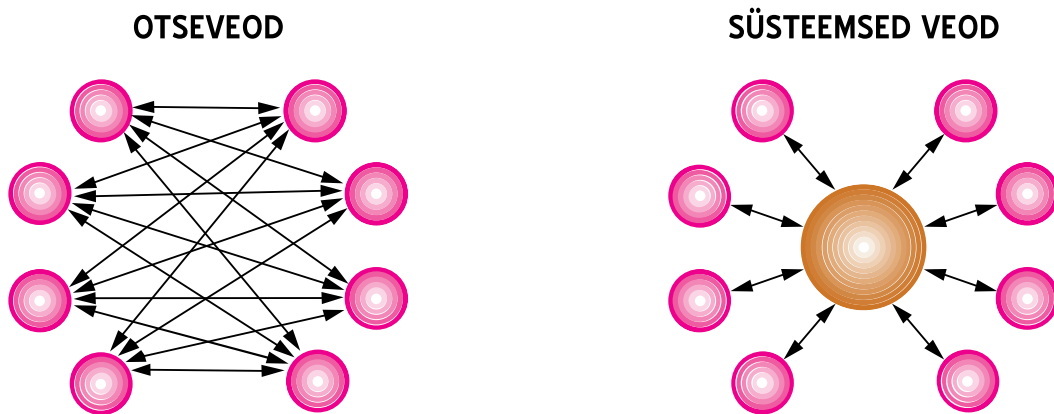
Veokite kasutamise efektiivsuse määrab suures osas see, kui palju suudetakse autot ööpäevas ekspluateerida. Jaotusvedudel on tööaeg piiratud klientide tööajaga, tavaliselt ühtivad suures osas ka klientide soovitud laadimise ajavahemikud ehk nn laadimisaknad. Osaliste kulusid oleks suhteliselt lihtne säästa, leides võimalusi kauba vastuvõtmiseks või loovutamiseks ka väljaspool tööaega.

Otseveod ja süsteemsed veod

Otsevedude all mõeldakse kauba vedusid saatjalt otse saajale ilma kauba käsitsemiseta terminalis või vaheladustamiseta jaotuskeskuses. Suur osa riigisistest vedudest on nn otseveod, mille puhul viiakse kaubad lähtepunktist sihtpunkti ühe veovahendiga ümberlaadimisi tegemata. Suurem osa rahvusvahelistest vedudest tehakse veoahelates, kus kasutatakse mitmeid veoviise ja -vahendeid ning tehakse veoühikute või kaupade ümberlaadimisi.

Süsteemsete vedude all mõeldakse vedusid, mis põhinevad jaotus- ja kokkuvedudel terminalide piirkonnas ning terminalidevahelistel vedudel. Tavaliselt toimuvad süsteemsed veod kindla veograafiku alusel. Konsolideeritakse võimalikult palju erinevaid saadetisi ühel marsruudil toimuvaks veoks. Süsteemsete vedude eesmärk on saavutada saadetiste/kaupade konsolideerimisest suurem positiivne majanduslik efekt, kui seda on terminalide ülalpidamise kulud.

Süsteemsete vedude efektiivsus sõltub mitmetest teguritest, nagu terminalivõrgustiku ülesehitus (terminalide paiknemine), süsteemis liikuvad kaubavoogude mahud ja iseärasused. Iseäranis oluline on, kas vedude mahud on piisavad saavutamaks sünergiaefekti. Efektiivselt veosüsteemist peaksid olema huvitud kõik osalised: süsteemi haldajad-operaatorfirmad, kliendid ja laiemalt kogu ühiskond. Sel juhul on võimalik vähendada teenuste madalama hinna kaudu klientfirmade logistikakulusid. Tänu süsteemsetele vedudele õnnestub veovahendeid paremini koormata, saavutades paremaid täiteastmeid ning vähendades sellega teedel pooltühjalt sõitvate veokite arvu.



Joonis 8.1. Otse- ja süsteemsed vedud

Hub & Spokes (rattarumm ja kodarad) süsteem

Huub (*hub*) ehk otsetõlkes “rattarumm” põhineb *Hub & Spokes* transpordikorralduse põhimõtetel, mis tähendab kauba või reisijate kokkuveo ja jaotuse korraldamist ühe või mitme ümberlaadimispunkti kaudu. Veosüsteemi ühenduste korraldus meenutab ratast, kus liiklus toimuks just nagu mööda kodaraid, mis on ühendatud ratta keskel oleva rattarummuga. Rattarumm, mille all mõeldakse huubi (peaterminali), on veoahelas keskne punkt kokkuveoks, sorteerimiseks, konsolideerimiseks, ümberlaadimiseks ja laialiveoks selle poolt teenindatavas regioonis. Tänapäeval kasutatakse kõnealust põhimõtet laialdaselt nii kauba- kui ka reisijaveosüsteemides. Kaubavedudel kasutatakse “rumm ja kodarad” põhimõtet täiskoormast (FTL) või -konteinerist (FCL) väiksemate veoste (LTL; LCL) transpordi korraldamisel.

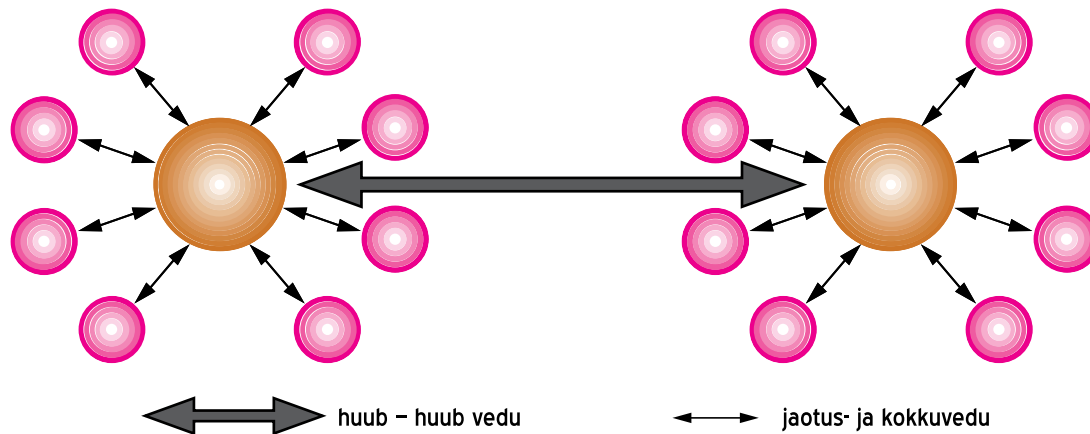
Hub & Spokes’i transpordisüsteem lisab veoprotsessi küll kauba käitlemise kulusid, kuid võimaldab kontsentreerida kaubavoogusid ja parandada lastiruumi täiteastet vähendades veoseühiku (pakkeüksuse) veokulusid.

Huubide peamised eelised on suurem transpordiühenduste sagedus “punktist punkti” veokorraldusega võrreldes ja mastaabisäästu efekti saavutamine tänu suurte kaubamahtude käitlemisele peaterminalis. Huubide puuduseks võrreldes “punktist punkti” veokorraldusega on täiendavatest ümberlaadimistest tulenevad ajakaod, lisanduvad ümberlaadimiskulud ja risk olla teatud hetkel ülekoormatud. Kui peaterminalis ei suudeta käidelda õigeaegselt kõiki sisenevaid ja väljuvaid kaubavoogusid, hakkavad veoajad muutuma lubatust pikemaiks.

Pikematel vedudistantsidel ja/või kombineeritud vedude kasutamisel seotakse *Hub & Spokes* süsteemides omavahel huubidevahelised põhiveod jaotus- ja kokkuvedudega kohalikele kaubasaatjatele / kohalikele kaubasaatjatelt. Regiooni kaubasaatjate saadetised veetakse jaotusautodega regionaalsesse huubi. Sihtregiooni lähetatavad saadetised laaditakse suure mahutavusega veovahenditele (pool- ja täishaagised), mis suunduvad seejärel sihtregiooni huubi. Sinna jõudnud veovahendilt laaditakse regiooni kaubasaatjatele määratud saadetised maha ning toimetatakse jaotusautodega kaubasaatjatele. Olenevalt süsteemi ülesehitusest võivad saadetised enne saajani jõudmist läbida mitu ümberlaadimist erinevates huubides. Kirjeldatud põhimõtte järgi toimivad ka reisi- ja kaubalennuveod, kontinentidevahelise konteinervedude võrgustikud.

HUUB LÄHTERIIGIS (REGIOONIS)

HUUB SIHTRIIGIS (REGIOONIS)



Joonis 8.2. „Rattarumm ja kodarad“ veosüsteem

Veomarsruudid

Kaubavedod toimuvad üldjuhul enne veo alustamist planeeritud marsruutidel. Veomarsruut on sõiduki liikumise teekond veo teostamisel lähtepunktist sihtpunkti. Marsruudid võivad olla nii pendel- kui ka ringmarsruudid. Pendelmarsruudil läbib sõiduk kõiki peale- ja mahalaadimispunkte liikumisel ühel trassil päri- ja tagasisuunas. Tavaliselt on pendelmarsruudid vedude planeerimise seisukohalt ringmarsruutidest lihtsamad.

Ringmarsruudi all mõeldakse suletud veomarsruuti, millel läbib veok järgemööda (kindlas järjekorras, mis tagab liikumisteede lühima pikkuse) erinevaid maha- ja/või pealelaadimispunkte. Selle marsruudi erijuhuks on kogumismarsruut, millel liikudes läbib veok kõiki pealelaadimispunkte. Pealevõetud kaubad veetakse ühte mahalaadimispunkti. Teiseks erijuhuks on laialiveo marsruut ehk jaotusmarsruut, mil veok sõidab järgemööda läbi ainult punkte, kus toimub mahalaadimine. Kolmanda ringmarsruudi variandina tuntakse kogumis- ja laialiveomarsruuti, mil tegeldakse korraga nii kokku- kui ka jaotusveoga. Ringmarsruute on töömahukam ja keerukam koostada, kuid ringmarsruudid pakuvad rohkem võimalusi vedude efektiivsuse suurendamiseks.

Pärisuunaliseks veoks (pärisuunaveoks) nimetatakse vedu, millest saab alguse veoprotsess. Tagasisuuna veo all mõeldakse üldjuhul vedu, mis kaasneb pärisuunalise veoga ja tuleneb vajadusest täita sõiduki naasmisel garažeerimispunkti selle koormaruum veosega (veostega) ja sooritada kogu veoprotsess kasumlikult. Tavaliselt on pärisuunaliste vedude tarvis võimalik leida rohkem veoseid kui tagasisuuna vedude jaoks.

Veoaeg on ajavahemik, mis kulub sõidukil veomarsruudi läbimiseks. Veoaeg sisaldab enamasti erinevatel põhjustel tehtavaid vahepeatusi veomarsruudil.

Veotasu on rahaline hüvitis, mida tasuvad vedude tellijad vedajatele nende tehtud või tehtava transporditöö eest. Veotasu arvutamise aluseks on veosekäive ehk sooritatud transporditöö maht, mida mõeldakse kombineeritult teepikkuse ja kaalu- või mahuühikutes.

Eespool mainitud suuruste jälgimise kõrval hinnatakse vedude tõhusust veovahendi või veoühiku lastiruumi täiteastme alusel. Kaalulise täiteastme all mõeldakse veetava kauba kaalu ja veovahendi või -ühiku kandejõu suhet väljendatuna protsentides. Mahulise täiteastme all mõeldakse lastiruumi täitva veose/veoste ruumala ja veovahendi või -ühiku lastiruumi veoks kasutatava ruumala suhet väljendatuna protsentides.

Veoring on veoga seotud lõpetatud liikumise tsükkel marsruudil pöördumisega tagasi lähtepunkti. Veoliikluse intervall on ajavahemik ükskõik millises veomarsruudi punktis kahe üksteisele järgneva sõiduki vahel. Veoliikluse sagedus on sõidukite arv, mis läbivad ükskõik millist veomarsruudi punkti ühes suunas teatud ajavahemiku jooksul.

Terminalid

Veo- või ekspedeerimisettevõtte strateegia esitab terminalile teistsugused nõudmised, kui seda eeldavad kauba saatja või saaja. Vedaja seisukohalt toimib terminal enamasti veoprotsessi tugi-kohana, kauba saatja või saaja seisukohalt on terminal vaid üks veoahela lüli.

Terminalidel on oluline roll süsteemsete vedude korraldamisel, sest ilma nendeta poleks süsteemsete vedude tegemine võimalik. Terminalide ülesandeks on ühest küljest konsolideerida saadetisi veoprotsessis, teisest küljest tagada konsolideeritud saadetiste jaotamine üksikuteks kliendisaadetisteks.

Terminalides minnakse sageli üle ühelt veoviisilt teisele. Välismaal on ehitatud hulgaliselt terminale, kus toimub üleminek raudteetranspordilt maanteetranspordile ja vastupidi. Lennujaa-made kaubaterminalides minnakse maanteevedudelt (*roadfeeder*) üle lennuvedudele ja vastupidi. Sadamate konteinerterminalid võivad teenindada nii meretransporti, siseveeteede transporti kui ka raudtee- ja maanteevedusid.

Terminalide ülesanne on ka eri tüüpi kaubavoogude ühendamine. Terminali saabuvad ja sealt väljuvad ühel ajal nii jaotus-, kogumis- kui ka põhiveod. Terminalis ühendatakse kokku-veetud saadetised suundade kaupa sorteeritud vedudeks. Pärast terminalidevahelist vedu korralda-takse eri veosuundade jaotusveod jaotusautodega terminali teeninduspiirkonnas.

Tolliterminalides minnakse rahvusvahelistelt vedudelt üle riigisisestele vedudele ja koha-likelt vedudelt riikidevahelistele vedudele. Teisiti öeldes, rahvusvahelistest kaubasaadetistest saavad kohaliku veo saadetised ja vastupidi. Tolliterminal on punkt, kust saab alguse või kus lõpeb rahvusvaheline kaubavedu kolmandatesse riikidesse või kolmandatest riikidest. Tolliterminalid teenindavad ka riiki läbivaid transiitvedusid. Tolliterminalis jääb kaup tollikontrolli alla ja seda ei lubata vabasse ringlusesse kuni impordi tollivormistamiseni. Eksporditavate kaupade väljasta-mine tolliterminalist pole lubatud enne ekspordideklaratsiooni vormistamist.

Tolliterminali valdaja (tavaliselt ekspedeerimis- või veoettevõtte) peab tolli kontrolli all olevate kaupade üle arvestust ning vastutab tolli ees. Tolliladu erineb tolliterminalist eelkõige selle poolest, et tollilaos võib hoiustada tollikontrolli all olevaid kaupu pikaajaliselt, samuti saab teostada kauba omaniku vahetust ning kaupade ostu-müüki.

Suurlinna jaotuslogistika (*citylogistics*)

Linnalogistika kujutab endast kompleksi valdkondadest nagu linnaliikluse korraldamine, ummi-kutega kaasnevatele probleemidele lahenduse leidmine, „pargi ja reisi“ süsteemi korraldamine ja suurlinna jaotuslogistika (*citylogistics*), mille raames otsitakse keskkonnasõbralikke transpordi- ja logistikalahendusi suurlinna elanikkonna varustamiseks kõige eluks vajalikuga.

Jaotusautode õigeaegne jõudmine klientideni on olnud suurlinnades probleemiks juba aastaid. Enamik kauplustest ja kaubanduskeskustest asuvad kesklinnas raskesti ligipääsetavates kohtades. Jaotusautode keskmine kiirus suurlinnades päeva ajal on keskmiselt 20–25 km/h. Tipp-tundide ajal satuvad jaotusautod koos teiste liiklejatega ummikutesse, mis kõik muudab jaotus-veod suurlinnades ebaefektiivseteks. Erandiks on siin Helsingi, kus on püütud päeval toimuva jaotuse probleeme leevendada nii, et jaotusautode liiklemiseks on antud kasutada ühistranspordile mõeldud sõidurajad. Jaotusautode tootlikkus (veosekäive) kahaneb sedavõrd, et ei suudeta teenida tööpäeva jooksul piisavalt tulu kulude katmiseks. Samuti pole rahul kliendid, kes ei saa tellitud kaupu kokkulepitud ajal. Kõik see on sundinud jaotusvedude korraldajaid otsima väljapääsu prob-leemi lahendamiseks.

Üks võimalus vedada kaubad klientideni ilma takistusteta, on teha seda öösiti. Hilisõhtune ja öine liikluskoormus on praktiliselt olematu ja jaotusautode häirimatuks tööks kõik tingimused olemas. Seda teed on mindud näiteks Stockholmis, kus suur osa jaotusvedudest toimub öösel ja varahommikul. Vedajate ja logistikafirmade poolt ei ole takistusi öiste jaotusvedude korralda-miseks. Probleeme tekitab see, et kõik kauba saatjad ja saajad pole valmis korraldama tööd nii, et osa personalist viibiks hilisõhtuti või öösiti tööpostil. Osa kaubasaajatega on korraldatud töö selli-selt, et autojuhid, kellele on antud võtmed ja valvesignalisatsiooni koodid, sisenevad saaja ruumi-desse, võtavad valvest maha signalisatsiooni, teevad mahalaadimise ning annavad ruumid taas valvesse. Selline tegutsemine eeldab kauba saaja ja veoteenuse osutaja usalduslikku koostöösuhet.

Linnaliiklust koormab paljude jaotusautode üheaegne liiklemine. Ühte suurde toiduainete kauplusesse võib päeva jooksul toimetada kaupa mitukümmend jaotusautot. Samal ajal on tarnitavad kaubakogused suhteliselt väikesed. Olukorda parandaks tunduvalt jaotussüsteem, mille puhul toimetavad kogu ühe kaupluse kaubavajaduse kohale 1–3 jaotusautot. Kaubavoogude ühendamine toimub enne kauplust, ladudes ja jaotuskeskustes. Uus lähenemisviis jaotuse korraldamisel kannab nime *citylogistics*. Selle all mõeldakse jaotussüsteemi, mille kaudu toimub suurlinnades tellimus- ja kaubavoogude ühendamine koordineeritult. Sama piirkonna kaubad veetakse kohale võimalikult väheste veovahenditega. Seeläbi vähendatakse keskkonna saastatust, väheneb veokite arv linnaliikluses ning tekkinud sünergia abil saavutatakse majanduslik efekt.

***Citylogistics*'i eesmärgid on järgmised:**

- minimeerida veokordade arvu ühe piirkonna jaotusvedudel
- kasutada jaotusautosid klientide teenindamisel tootlikult ja efektiivselt
- vähendada keskkonna- ja mürasaastet
- teha jaotusveod kesklinnas lühikese aja jooksul, vastuvõetavate kuludega, liiklust täiendavalt koormamata ja keskkonda säästvalt

Citylogistics'i süsteem on paljudes suurlinnades kiiresti arenemas. Eelduseks on koostöö logistika- ja hulgifirmade ning veoettevõtete vahel, samuti keskkonnasõbralike jaotusautode (hübriid- ja elektriautode) kasutamine.

Küsimused

1. Mille poolest erinevad jaotusveod põhivedudest?
2. Milliseid täiendavaid toiminguid võivad jaotusautode juhid teha süvajaotuse käigus?
3. Milliseid peamisi eeliseid on võimalik saavutada veonduses Hub&Spoke'i süsteemi kasutamisega?
4. Milliste tingimuste korral oleks õigustatud jaotuses üleminek otsevedudelt süsteemsetele vedudele?
5. Miks on jaotusvedude puhul prioriteediks veomarsruut, mitte lastiruumi täiteaste?
6. Milliste jaotus- ja kokkuvedude puhul on otstarbekas kasutada pendelmarsruute, milliste puhul aga ringmarsruute?
7. Milliseid ülesandeid täidavad rahvusvaheliste maanteevedude jaotus- ja tolliterminalid?
8. Kuidas peaks toimuma koostöö logistika- ja hulgifirmade vahel kaupluste saadetiste ühendamiseks ja jaotusvedude arvu vähendamiseks suurlinnades?
9. Mida oleks võimalik teha jaotusprobleemide leevendamiseks Tallinna kesklinnas?

8.3. Veosed

Kaubavedude käigus transporditakse lähtekohast sihtkohta kaubapartiide ühikuid, mida on võimalik peale- ja mahalaadimisel ükshaaval, muudest ühikutest sõltumatult käsitseda. Sääraseid kaubasaadetise ühikuid nimetatakse pakkeüksusteks ehk veoseühikuteks.

Saadetise all mõeldakse ühest lähtekohast ja ühelt saajalt ning ühte sihtkohta ja ühele saajale ühe saatedokumendiga saadetavat kaupa, mis laaditakse ühte veovahendisse või veoühiku lastiruumi.

Veose all mõeldakse saadetist, mida kavatakse vedada või veetakse lähtekohast sihtkohta, saatjalt saajale. Veoste all mõeldakse lastiruumis olevaid saadetisi. Veose ja saadetise mõisted kattuvad suurel määral.

Veoseid liigitatakse erinevate tunnuste alusel alljärgnevalt:

- puisteveosed (nt muld, kruus, liiv, killustik, kiviüsi, pakendamata turvas, pakendamata jahu)
- tükiveosed/mahuveosed (nt telliskivid, küttepuid, puuvillapallid, heinapallid)
- pikad veosed (nt pikad metallprofiilid, ehituspaneelid)
- raskekaalulised ja/või suuremõõtmelised veosed (nt rasketehnika, tööstusseadmed)
- ümarpuit (eri pikkuse ja otstarbega palgid)
- taara (nt kotid, kastid, vaadid, kaubaalused)
- kiirestiriknevad kaubad (nt värske liha, värske kala, piimatooted)

- pakendamata vedelikud (nt masuut, diislikütus, autobensiin, toorpiim)
- pakendatud tavakaubad (enamik tarbijaile mõeldud lõpptoodetest on pakendatud jae- ja hulgi-pakenditesse, osa lisaks ka veopakenditesse)

Neto- ja brutokaal

Kauba ostmisel ja müümisel peetakse kaubaartiklite üle arvestust tavaliselt netokaalu alusel. Neto-kaal on kauba puhaskaal pakendi(te) kaalu arvestamata. Brutokaal on kauba kaal koos pakendi(te) kaaluga. Veonduses kasutatakse enamasti brutokaalu, mahukaalu ja arvestusliku kaalu mõisteid, sest veotasude arvestamine toimub tavaliselt nende suuruste järgi.

Mahukaal

Mahukaal on veose ruumalaühiku (enamasti kuupmeeter) kaal. Mahukaalust räägitakse seoses „kergete“ kaupadega, mis ei koorma veovahendit mitte niivõrd kaaluga, vaid mille puhul on piiravaks teguriks veovahendi lastiruumi mahutavus. Kui veovahendi laadimisel saab enne lastiruumi kaubaga täitumist täis selle kandejõud (kandevõime), räägitakse veonduses kaalukaupadest. Kui aga pärast koormaruumi täitmist kaubaga jääb osa veovahendi kandejõust kasutamata, räägitakse mahukaupadest.

Paarkümmend aastat tagasi valmistati poolhaagiseid, mille kandejõud oli 24,0 t, ruumala aga 80–82 m³. Veoprotsessis õnnestub harva kasutada kaupade veoks kogu lastiruumi. Enamasti jääb sellest ka pärast tihedat laadimist ca 10–12% kasutamata. Kui jagada poolhaagise kandevõime (24 000 kg) selle praktiliselt kasutatava ruumalaga (72 m³), saame tulemuseks ehk lastiruumi kuupmeetri keskmiseks kaaluks 333 kg. Maanteetranspordis peetakse rusikareegli järgi koormaruumi ühe kuupmeetri maksimaalseks kaaluks 333 kg. Kaupu, mille ühe kuupmeetri kaal on väiksem kui 333 kg, peetakse kokkuleppeliselt mahukaupadeks. Kui kauba ühe kuupmeetri kaal ületab 333 kg, nimetatakse kaupu kaalukaupadeks.

Veetranspordis on mere- ja jõelaevade kandejõud võrreldes laevatrümmi ruumalaga suur, mistõttu võib olla ka veetava kauba keskmine tihedus suur. Seetõttu puudub veetranspordis üldjuhul vajadus võtta veoraha arvestuse aluseks mahuühikut. Kuna laevadega veetakse sageli ka raskeid, suure tihedusega veoseid, on võetud veetranspordis kasutusele mahukaalu tingimus – 1 m³ = 2400 kg.

Lennuki kandejõud on suhteliselt väike võrreldes lastiruumi mahuga, mistõttu on lennuveol lubatud kokkuleppeline mahukaal maanteetranspordis kasutatavast kaks korda väiksem. Kaubaveol õhus tuleb arvestada mahukaalu tingimusega: 1 m³ = 167 kg. Veoliikide jaoks on rahvusvahelise transpordikonventsiooniga kokku lepitud mahukaalud, mille puhul toimub veotasude arvestuse üleminek veose brutokaalu tingimusest mahukaalu tingimusele.

Arvestuslik kaal

Kui veotühiku koormaruum täita kerge kaubaga (mahukaubaga) ja võtta veotasu arvutamisel aluseks veetavad kaubatonnid, on veotasu arvutamine kaubatonni keskmise veotariifi alusel vedajale kahjumlik. Kui aga laadida treilerile näiteks metalltooteid, mille puhul jääb suurem osa poolhaagise ruumalast kasutamata ja võtta veotasu arvestamisel aluseks kauba kuupmeetri keskmine veotariif, on ka sel juhul vedu kahjumlik. Õiglase veotasu arvutamiseks ja veohinna kujundamiseks vajatakse suurust, mis võtaks arvesse nii kauba kaalu kui ka selle ruumala.

Olukorra lahendamiseks võtsid vedajad ja ekspedeerijad kasutusele arvestusliku kaalu mõiste. Arvestuslik kaal on tinglik suurus, mis võimaldab taandada erineva kaalu, ruumala ja kuju-ga veoseid ühele universaalsele suurusele. Arvestuslik kaal on õiglase veotasu arvutamise aluseks ja võimaldab võtta arvesse kauba mõõtmetest, ruumalast, kaalust ja pakendist tingitud erisusi. Arvestusliku kaalu kasutamisel on veotasu arvutamise aluseks veotariif, mis antakse üldjuhul veetud tonnkilomeetri kohta.

Kui maanteeveos kaalub kuupmeetri kohta vähem kui 333 kg, lähtutakse veotasu arvutamisel mahukaalu tingimusest, mille korral korrutatakse veose ruumala kuupmeetrites 333-ga. Kui aga veose tihedus on mahukaalu tingimusest suurem, lähtutakse veotasu arvutamisel veose brutokaalust. Selleks korrutatakse brutokaal veotariifiga.

Näide 1

Veose brutokaal on 500 kg, mõõtmed 1,2 x 2,0 m, ruumala 2,4 m³. Veotariif on 0,050 €/m³ km või 0,150 €/tkm. Veoteekonna pikkus on 160 km.

Kuna veose kuupmeetri kaal (208,3 kg) on väiksem kui 333 kg, on tegemist mahukaubaga, mille puhul arvutatakse veotasu mahukaalu tingimuse alusel.

Veose arvestuslikuks kaaluks on 2,4 x 333 kg ≈ 800 kg. Veotasu on 0,80 x 0,15 x 160 = 19,20 €.

Näide 2

Veose brutokaal on 2300 kg ja mõõtmed 2,5 x 2,0 m, ruumala 5,0 m³. Veotariif on 0,050 €/m³ km või 0,150 €/tkm. Veoteekonna pikkus on 160 km.

Kuna veose kuupmeetri kaal (460 kg) on suurem kui 333 kg, on tegemist kaalukaubaga ja veotasu arvutatakse veose brutokaalu põhjal. Veotasu on 2,3 x 0,15 x 160 = 55,20 €.

Laadimismeeter (ldm)

Laadimismeeter on lastiruumi ruumala selle pikkuse jooksva meetri ulatuses. Kuna veoki furgoonide, poolhaagiste ja haagiste ja laiused on enamasti ühesugused (2,45–2,50 m), kõrgused aga oluliselt erinevad (2,2–3,0 m), pole laadimismeeter kindel suurus, vaid sõltub konkreetsest veovahendi või veoühiku lastiruumist. Eurotreileri laadimismeetri suuruseks on tavaliselt 6,3 m³, megatreileri laadimismeetri ruumala aga 7,3 m³. Juhul, kui tegemist on mahukaubaga, arvutatakse veotasu enamasti lastiruumi kasutatud laadimismeetrite alusel.

Rahvusvaheliselt kehtivad maanteetranspordis alljärgnevad kokkulepped mahukaalu arvestamisel:

m ³	333 kg	
laadimismeeter (ldm)	1850 kg	
EUR kaubaalus	740 kg	0,4 ldm
FIN kaubaalus	925 kg	0,5 ldm
EUR poolalus	370 kg	0,2 ldm

Veose suuruse (kaal või ruumala) järgi jaotatakse veetavad saadetised järgmiselt:

- Täis- ja osakoormad (FTL; LTL)

Eestis on levinud tava liigitada rahvusvahelises maanteeliikluses osakoormateks veoseid kaaluga üle 2500 kg. Kui osakoorma kaal läheneb veoühiku kandevõimele või veose ruumala täidab praktiliselt kogu lastiruumi, mistõttu pole võimalik laadida veoühikusse muid saadetisi, on tegemist täiskoormaga. Täis- ja osakoormate puhul on tavapärane, et lähtepunktis tehakse pealelaadimine saatja juures ja mahalaadimine sihtkohas saaja juures.

- Tükikaup, väikesaadetised

Väikesaadetisteks on erinevate klientide saadetised kaaluga kuni 2500 kg, mida veetakse koos ühel marsruudil ühes ja samas lastiruumis. Tavaliselt tehakse veoprotsessis väikesaadetiste terminalikäsitsemist.

- Pakisaadetised

Pakisaadetiseks loetakse saadetist, mille kogukaal ei ületa 99 kg ning mis koosneb maksimaalselt kolmest pisipakist. Vedu ja käitlemine terminalis toimuvad sageli lihtsustatult. Ei pruugita koostada saatedokumente, kogu vajalik informatsioon saadetise kohta kajastub infosüsteemides ja saadetise markeeringul.

Pisipakiks loetakse saadetist, mille kogukaal ei ületa 35 kg ja mis koosneb ühest pakkeühikust. Pisipaki pakkeühiku pikkus ei ületa kaht meetrit ja pikkus pluss ümbermõõt ei ületa kolme meetrit.

- Pakkeüksus

Enamasti koosneb veos mitmest terminalis või laos eraldi käsitsemist vajavast ühikust. Nendeks võivad olla kaubaalused, kastid, karbid, vaadid jms. Pakkeüksus ehk pakkeühik on kompaktselt muudetud pakkematerjalide abil kaitstud veose osa, mis vajab käitlemise protsessis üldjuhul eraldi käsitsemist tõstukite abil või käsitsi. Pakkeüksust võib nimetada ka veopakendiks. Veopakendit kasutatakse kauba käsitamise lihtsustamiseks ja veose kahjustamise/kadumise riskide vähendamiseks veoprotsessi käigus. Veopakend peab võimaldama kauba kohtkindlat kinnitamist kaubaruumis.

- Veose väärtus

Logistikakulude arvutamise seisukohalt on oluline arvestada veoühiku (veose) veokulu ja veose rahalise väärtuse suhtega. Mida kõrgem on kauba väärtus (maksumus) selle kaaluühiku kohta, seda väiksema osa moodustavad veokulud veose väärtusest. Teisiti öeldes – mida suurema väärtusega on veos, seda väiksem on selle suhteline veokulu ja vastupidi. Suure väärtusega väikese brutokaalu ja/või väikese mahuga veose hinnatundlikkus on üldjuhul väiksem suhteliselt odava ja suure kaalu või mahuga kauba hinnatundlikkusest.

Rahvusvahelise kaubastatistika andmetel on enamikul juhtudel eri kaubagruppide keskmised väärtused vahemikus 500–700 €/t.

Eri kaupadega õnnestub täita lastiruumi erinevalt. Vedelikud ja puisteained on üldjuhul väga hea lastitavusega, sest täidavad lastiruumi (tsisterni, veokasti vms) praktiliselt täielikult. Lastitavuse all mõeldakse kauba mahu, kaalu ja pakkeüksustega seotud omaduste määratud võimalusi täita lastiruum täielikult või osaliselt. Lastitavus näitab, millises ulatuses täidab veos veoruumi. Keskmiselt hea lastitavusega on erinev kaubaalustele paigutatud kaup. Puuduliku lastitavusega on enamasti masinad, seadmed, transpordivahendid, elusloomad. Kauba lastitavus sõltub selle (pakkeüksuse) suurusest, kujust ja muudest füüsilistest omadustest.

Veoseid liigitatakse teenindustaseme näitaja alusel ajalubaduseta ja ajalubadusega veosteks. Ajalubaduseta veosteks loetakse saadetisi, mida veetakse kas sõidugraafikujärgselt või mõistliku aja jooksul lähtekohast sihtkohta või lepatakse kokku orienteeruv veose saabumise aeg. Hilinemise korral vedaja vastu leppetrahvi nõudeid ei rakendata.

Ajalubadusega veosteks loetakse saadetisi, mille puhul on vedaja andnud kliendile lubaduse toimetada veos sihtkohta kokkulepitud ajaks. Vedaja küsib ajalubadusega veo eest tavaliselt kõrgemat veotasu. Kokkulepitud veoaja ületamisel võivad rakenduda vedaja suhtes automaatselt eelnevalt kokkulepitud leppetrahvid. Poolte kokkuleppe kohaselt loobub vedaja kas osast veotasust või kogu veorahast. Kliendile tähendab see sisuliselt tasuta veo saamist. Analoogiliselt veoste liigitamisega jaotatakse ka veod ajalubaduseta ja ajalubadusega vedudeks.

Juhul, kui klienti rahuldab vedude korraldamine väljakujunenud tavapärase veograafiku (sõiduplaani) alusel, räägitakse tavaveograafikust. Kui aga veo tellija soovib vedu, mis toimub väljaspool tavapärast sõiduplaani, on tegemist erikokkuleppega.

Vedusid liigitatakse ka tavavedudeks või erikokkulepete alusel tehtavateks vedudeks. Veoautosid, mis veavad tavaveoseid, nimetatakse tavalisteks veovahenditeks ehk tavaveokiteks, millele ei ole esitatud eritingimusi. Kui näiteks veoprotsessis on välja kujunenud tava kasutada tendiga euro- või kardintreilereid, siis kliendi soov kasutada konkreetseks veoks bokstreilerit on eritingimus, milles tuleb veolepingu sõlmimisel eraldi kokku leppida.

Kauba pakend võimaldab tavaveo korral kauba laadimiseks ning koormaruumis kinnitamiseks kasutada levinumaid laadimisseadmeid ning kinnitusvahendeid. Tavapäraste laadimistingimuste all mõeldakse, et ümberlaadimistega veetavad kaubad paigutatakse kaubaalustele, mida on võimalik käsitseda veoprotsessis mehhaniseeritult. Ilma kaubaalusteta, lahtise kauba üleandmine veoks on sel juhul eritingimus. Olemas on kaubagruppe ja saadetisi, mille vedusid tehakse alati ainult erikokkulepete alusel.

Niisugusteks kaupadeks, saadetisteks ja vedudeks on:

- hinnalised esemed
- elusloomad
- taimed
- temperatuuri kõikumise suhtes tundlikud kaubad
- saadetised, mille laadimiseks või kinnitamiseks on vaja kasutada spetsiaalseid seadmeid
- saadetised, millel puudub pakend või mille pakend pole piisav
- saadetised, mis võivad veoprotsessis muid saadetisi kahjustada
- saadetised, mille kõrgus on üle 2,0 m, pikkus üle 6,0 m või laius üle 2,4 m
- saadetised, mida ei saa vedada koos muude saadetistega, kuigi kauba kogus ja marsruut seda võimaldaks
- saadetised, mis põhjustavad tavalisest erinevat koormusjaotust (teljekoormus, raskuskeskme asukoht lastiruumis jms)
- saadetised, mille puhul lepatakse kokku kohaletoimetamise tähtaeg

- ohtlike ainete (ADR) veod
- kolimisveod
- näituste ja messide eksponaatide veod
- militaarvaldkonna veod, mis teostatakse tsiviilvaldkonna veokitega
- muud veod, millele laienevad erinõuded

Paljudel juhtudel on merevedu ainuvõimalik kauba transportimise viis. Eriti juhul, kui kaup on vaja toimetada mandrilt mandrile (ookeaniveod). Ainuke alternatiiv võib neil juhtudel olla õhutransport, kuid selge on, et suurtes kogustes suhteliselt odavate kaupade vedu õhus ei tule kõne alla liigsete veokulude tõttu. Siit tulenevalt ei ole peaaegu ühtegi kaubaliiki, mida ei oleks veetud või poleks vaja vedada laevadega.

Mereveo puhul varitseb kauba vigasaamise või hävimise kõrgendatud oht merereisi ajal. Samuti on kaubaartiklite sortiment lai, eri kaubaliikide füüsikalised ja keemilised omadused ning kaubaühikute kuju ja mõõtmed mitmekesised. Seetõttu on meretranspordis välja kujunenud mitu veosegrupp. Eri gruppidesse kuuluvaid kaupu veetakse tavaliselt eri tüüpi laevadega, nende laadimiseks-lossimiseks sadamates kasutatakse erinevaid tõste-transpordiseadmeid. Kaubad võivad vajada ka erinevaid ladustamis- ja hoiutingimusi.

Mereveosed jaotatakse järgmistesse gruppidesse:

- Massveosed (*bulk cargo*). Pakkimata vedelad või tahked veosed (nafta, süsi, teravili, maagid jms). Massveoste alla kuuluvad puisteveosed (*dry bulk cargo*) ja vedellast (*liquid bulk cargo*). Massveoste jaoks kasutatakse enamasti nendeks vedudeks ette nähtud aluseid (naftatankerid, puistelastialused jne) ning selleks ette nähtud sadamatehnoloogiaid.
- Üldveosed ehk tavaveosed (*general cargo, break bulk cargo*). Veosed, mis on pakitud kotidesse, kastidesse, vahtidesse jms. Tänapäeval veetakse tavaveoseid valdavalt konteinerites.
- Konteinerveosed (*containerized cargo*). Standard- ehk ISO-konteinerites veetakse tänapäeval peaaegu kõiki kaubaliike. Erandiks on kaubad, mis ebestandardsete mõõtmete või muude eriomaduste tõttu ei sobi konteinerveoks.
- Projektveosed. Eriti raskete ja mittestandardsete kaubaühikute (*heavy lift cargo*) hulka kuuluvad suurte gabariitidega ja sadadesse tonnidesse ulatuva kaaluga masinad, seadmed (nt hüdro-turbiinid), ehituskonstruksioonid jms. Nende veoks kasutatakse eriti jäiga laevakerega ja suurt koormust taluva tekikonstruktsiooniga erilaevu. Üli- raskete ühikute laadimiseks-lossimiseks on nende laevade tekkidele paigutatud suure tõstejõuga (kuni 800 t) kraanad.
- Külmutatud veosed. Külmutatud kauba (*refrigerated cargo*) all mõeldakse tavatemperatuuril kiiresti riknevat kaupa (enamasti toiduained). Külmutuskaupa veetakse eriotstarbeliste laevadega – külmutuslaevadega –, mille eritunnusteks on hea soojusisolatsiooniga kaubaruumid, võimsad külmutusagregaadid, sageli laeva enda laadimisvahendid.

Massveosed (lahtised veosed)

Massveoste (*bulk cargo*) all mõistetakse homogeenset ehk sarnastest osakestest või ühikutest koosnevat tavaliselt suurtes kogustes veetavat kaupa. Lahtiste veoste peamised tunnused on ühe kaalu- või mahuühiku suhteliselt madal väärtus, tavaliselt suur kaubapartii ja pakendi puudumine. Need tunnused on omased nii kuiv- kui ka vedelikkaubale. Nende kaubaliikide merevedu ja sadamas käitlemine on erinevad.

Olulisim lahtiste veoste grupp on puistekaubad. Tüüpilised merd mööda veetavad puistekaubad on teravili, kivisüsi, maagid, mineraalväetised ja ehitusmaterjalid. Puistekaubad koosnevad sarnastest, suhteliselt väikestest osadest ja seetõttu laaditakse-lossitakse neid sadamas enamasti katkematult töötavate masinate abil (konveierid, transportöörid, pneumoümberlaadijad jms), mille peamiseks eeliseks on suur tootlikkus. Sadamates, kus eritehnika puudub, laaditakse-lossitakse puistekaupu isesulguvate koppadega varustatud portaali- või mobiilkraanade abil.

Füüsikalise-keemilistest omadustest tulenevalt jaotatakse puistekaubad kahte gruppi:

- niiskusele vastupidavad kaubad, mida võib vedada lahtistes transpordivahendites ning ladustada avatud laoplatsidel (süsi, maagid, mineraalsed ehitusmaterjalid);
- niiskusele tundlikud kaubad, mille veoks kasutatakse kinniseid transpordivahendeid ja ladustamiseks kinniseid ladusid (keedusool, mineraalväetised, teravili, toorsuhkur, tsement jt).

Paljudel puistekaupadel on suur tihedus, mistõttu peab alust laadima ja lossima laevakere murdumise vältimiseks rangelt laadimisnõudeid järgides. Teada on juhtumeid, kus puistelastilaev on vale laadimise või lossimise tõttu kai ääres pooleks murdunud. Puistekaubad võivad hakata tormisel merel tugevalt kaldus laeval trümmides nihkuma ühe või teise laevaparda poole. See võib olla väga ohtlik, sest paigalt nihkunud puistlast, erinevalt vedellastist, ei pruugi naasta algasendisse ning kreenis olev laev võib kaotada püstivuse ja küljele vajuda. Selle vältimiseks rakendatakse puistelastilaevadel erimeetmeid – näiteks jaotatakse trümmid pikivaheseintega kaheks.

Vedela lahtise kaubana ehk vedeliklastina veetakse merel toornaftat, naftasaadusi ning erinevaid toiduaineid, nagu piiritus, taimeõli, loomsed rasvad, mahlakontsentratsioonid jms.

Üld- ehk tavaveosed

Üld- ehk tükikaup on olnud peamine mereveoste liik merevedude ajaloos. Merereisi tingimustest tulenevalt on enamasti tegemist pakitud kaubaga. Kasutatakse palju erinevaid pakendeid: kotid, kastid, vaadid, paberisse ja kilesse pakitud last jms. Veetakse ka pakkimata tükikaupa, kui omaduste tõttu ei vaja kaup kaitset mereveol ja/või laadimisel-lossimisel esinevate kahjustavate mõjutegurite suhtes (niiskus, dünaamilised ja staatilised jõud, temperatuurimuutused jne).

Tükikauba pakkeüksustel on ühine tunnus – kaubaühiku suhteliselt väike mass ja mõõtmed. Sellel on ajalooline põhjendus. Alles eelmise sajandi teisest veerandist alates hakati sadamates laialt kasutama mehaanilisi tõste-transpordimasinaid (kraanad, tõstukid, veokid jms). Enne seda oli aastatuhandete jooksul kaubaühiku laevale ja laevalt ümberpaigutaja peamiselt inimene, sadamatööline ehk dokitööline. Seega oli enamik tükikauba pakendeid kohandatud inimjõul käsitsemiseks – üks dokitööline (äärmisel juhul kaks) pidi olema võimeline toimetama lihtsaid töövahendeid (nt käsikäru) kasutades kaubaühiku laevast kaile või vastupidi.

Tükikaubavedu, mille puhul kaubaühikud pakendis (kotid, kastid jne) paigutatakse laeva-trümmi (harvemini laevatekile) virnadena, kinnitades ning eraldades need üksteisest kinnitustahvrite ja -materjalide abil, nimetatakse traditsiooniliseks veoks ehk konventsionaalseks veoks, vastavat veoseliiki aga traditsiooniliseks ehk konventsionaalseks kaubaks.

Tänapäeval on traditsioonilise veo osa tükikauba veol väike. Oluliseks puuduseks on suhteliselt ajakulukas ja töömahukas laadimine-lossimine vaatamata sellele, et tänapäeval teistatakse pakkeüksusi tõste- ja transpordimasinate abil. Pealegi on konventsionaalse veo korral kaubaühikute kaitstuse tase mehaaniliste ja ilmaoludest tingitud kahjustuste vastu madalam kui muude veoliikide puhul.

20. sajandi esimesel poolel võeti sadamates kasutusele tänapäevased tsüklilise tööpõhimõttega tõste-transpordimasinad (kraanad, tõstukid jm) ning katkematu tööpõhimõttega lastimis-lossimismasinad (konveierid, mehaanilised ja pneumaatilised transportöörid jne). Seetõttu tekkis kaks lastimise-lossimise tehnoloogilise protsessi arendussuunda: laadimisühiku kaalu ja/või ruumala suurendamine puiste- ja vedelkaupade vedu „lahtist“ vedu kasutades.

Suurte laadimisühikute võidukäik meretranspordis eelmise sajandi teisel poolel on olnud muljetavaldav. Niipea kui oli võimalik suuremaid kaubaühikuid võimsate tõste-transpordimasinate abil ümber paigutada, võeti kasutusele üha uusi pakendiliike ja muid laadimis-lossimist kiirendavaid ning hõlbustavaid vahendeid ja viise. Universaalsemaid tükikauba laadimisühiku suurendamise vahendeid on kaubaalus, mille kasutuselevõtt andis hea võimaluse nii tõste- ja transpordimasinate kui ka veotehnika ulatuslikuks unifitseerimiseks. Kaubaalustest veelgi suuremate laadimisühikute moodustamiseks hakati neid koondama, paigutades alused avatud platvormidele, suletud konteineritesse ja haagistesse. Konteinerid ja haagised ei ole üksnes tükikauba ühikute koondamise vahendid, vaid nende kasutusviis on palju universaalsem, sest nende abil saab vedada praktiliselt kõiki kaubaliike.

Küsimused

1. Millistel juhtudel arvutatakse tavaliselt veotasu veetud kaubatonnide alusel ja millistel juhtudel veetud kaubakuupmeetrite alusel?
2. Miks võeti kasutusele mõiste „arvestuslik kaal“ ja kuidas seda praktikas kasutatakse?
3. Millistel juhtudel on otstarbekas võtta veotasu arvestamise aluseks veoteekonna pikkuse kõrval laadimismeeter?
4. Kuidas sõltub üldjuhul suhteline veokulu (veokulu ja kauba väärtuse suhe) kauba väärtusest, selle brutokaalust ja mahust?
5. Mis eristab maanteetranspordis tavavedusid muudest vedudest?
6. Millised on massveoste sadamakäitluse eelised võrreldes traditsioonilise tükikauba käsitsemisega?
7. Miks on traditsioonilise tükikauba osakaal veetranspordis viimastel aastakümnetel järjepidevalt vähenenud?
8. Mille poolest erinevad üld- ehk tavaveosed massveostest?

8.4. Veoviiside ja veovahendite valiku põhimõtted

Veoviisi valik on otsus, mille tegemisel lähtutakse mitmetest aspektidest ja kriteeriumidest. Enamikul juhtudel on valiku tegemine lihtne ja ei nõua otsustajalt paljude tegurite arvestamist ja arvutuste tegemist.

Üldjuhul sõltub veoviisi valik järgmistest teguritest:

- kauba liik
- tarnesagedus, veograafik
- veoks kuluv aeg
- veokulud – kogukulu, ühikukulu (€/kaubaalus; €/ldm; €/t; €/m³; €/TEU)
- tarnekindlus
- veokaugus, ka geograafiline asukoht
- saadetise suurus, mõõtmed
- kauba omadused
- pakend
- kauba väärtus
- laadimistingimused
- tarnetingimused
- erinõuded

Juhul, kui on vaja saata saadetus kaaluga mõni tonn ja ruumalaga mõni kuupmeeter mõne päeva jooksul teisele kontinendile, on esimeseks valikuks lennuvedu. Kui selleks on aega 4–6 nädalat ja veokulu on olulise tähtsusega, on valikuks pigem vedu konteinerlaevaga.

Kui on pidevalt vaja vedada mõnekümnetonniseid koormaid mõne tuhande kilomeetri kaugusele, kusjuures olulised on tarnekindlus ja veoag, peaks olema esmaseks valikuks maanteetransport. Kui veetavad kogused mõne tuhande kilomeetri kaugusele ulatuvad sadadesse ja tuhandetesse tonnidesse ja kauba väärtus pole kõrge, peaks olema valikuks raudteevedu. Puiste-kaubad nagu rauamaak, kiviüsi jne ei sobi üldjuhul maanteel transportimiseks ja mõistlik on kasutada nende puhul kas raudtee- või veetransporti.

Väikese veoajaga saadetiste jaoks tuleb leida kiireim veovõimalus. Tihti on lennuvedu sel juhul ainumõeldav veoviis. Väärtuslike kaupade puhul tuleb arvestada käsitsemise riske ning võimalike varguste ennetamist ja kadumiste vältimist. Ohtlike kaupade transportimisel tuleb järgida ohtlike kaupade veoks kehtestatud reegleid.

Arvesse tuleb võtta vedaja veograafikuid ning kokkulepitud ajapiiranguid. Näiteks raudteevedu kasutades jõuaks mõnesajatonnine kaubasaadetus kohale nelja päevaga. Kui rong väljub sellel marsruudil ainult korra nädalas, on mõistlik kasutada pigem maanteevedu, mille puhul on veoag kaks päeva, aga kaupa on võimalik saata viis korda nädalas. Kindlasti tuleb arvestada ka maade eripära, poliitilist olukorda ja tollitehnilisi probleeme ning kauba veohinnatundlikkust.

Kõige olulisemateks ja sagedamini kasutatavateks veoviisi valikukriteeriumeiks võib pida veose kaalu, ruumala, tundlikkust füüsikaliste mõjude suhtes (põrutused, vibratsioon, niiskus jne), kauba väärtust, veodistantsi, veoagea, veotasu, tarnesagedust, tarnekindlust, tarne täpsust ja pakendamismõudeid.

Peamised veoviisi valiku kriteeriumid

Valikukriteerium	Veetransport	Raudteetransport	Maanteetransport	Õhutransport
Kaal	Väga suur	Suur	Keskmine	Väike
Ruumala	Väga suur	Suur	Keskmine	Väike
Tundlikkus	Keskmine	Väga väike	Suur	Keskmine
Väärtus	Madal	Väike	Keskmine	Suur
Veodistants	Pikk, väga pikk	Keskmine, pikk	Keskmine	Pikk, väga pikk
Veoaeg	Pikk	Pikk	Keskmine, lühike	Lühike
Veotasu	Väike	Väike	Keskmine	Suur
Tarnesagedus	Väike	Väike	Suur	Keskmine, suur
Tarne täpsus	Keskmine	Väike	Suur	Suur
Tarnekindlus	Keskmine	Keskmine, väike	Suur	Suur
Nõuded pakendile	Keskmine	Suur	Väike	Keskmine

Näide veoviisi valikust erinevate saadetiste puhul

Veühik, pakkeüksus, kaal, ruumala	Kaal	Ruumala	Tundlikkus	Väärtus	Veodistants	Veoaeg	Veotasu	Veetransport	Raudteetransport	Maanteetransport	Õhutransport
FCL	Suur	Suur	Väike	Väike	Pikk	Pikk	Väike	X	X		
200 kg	Väike	Väike	Kesk	Kõrge	Kesk	Kesk	Kesk			X	
EUR	Väike	Väike	Suur	Kõrge	Lühike	Lühike	Suur			X	X
3000 t	Suur	Suur	Väike	Madal	Kesk	Kesk	Madal	X	X		
FTL	Kesk	Kesk	Kesk	Kõrge	Kesk	Kesk	Kesk			X	
TEU	Kesk	Kesk	Kesk	Kesk	Kesk	Kesk	Kesk	X	X		
Pakk	Väike	Väike	Suur	Kõrge	Pikk	Lühike	Kõrge				X
FEU	Kesk	Kesk	Kesk	Kõrge	Pikk	Pikk	Kesk	X	X		
LTL	Kesk	Kesk	Kesk	Kesk	Kesk	Lühike	Kesk			X	
500 t	Suur	Väike	Väike	Kesk	Lühike	Lühike	Kesk			X	
5000 m ³	Kesk	Suur	Väike	Madal	Pikk	Pikk	Madal	X	X		
500 m ³	Väike	Suur	Väike	Madal	Lühike	Kesk	Kesk			X	
LCL	Kesk	Kesk	Kesk	Kesk	Pikk	Pikk	Kesk				
10 m ³	Kesk	Väike	Kesk	Kesk	Pikk	Lühike	Kõrge				X
10 kg	Väike	Väike	Kesk	Kõrge	Pikk	Lühike	Kõrge				X

Vahel on Euroopa ulatuses vedusid korraldav logistik küsimuse ees, millist veoviisi valida, kui esmapilgul tundub, et vedu on võimalik teostada ligilähedaselt ühesuguse veoajaga, veotasuga, tarnekindluse ja kahjuriskidega nii maanteel, merel kui ka raudteel. Kui veoag ja veokulud on praktiliselt ühesugused, tuleks võtta vastu otsus lähtuvalt tarnekindluse, tarnesageduse ja tarne täpsuse kriteeriumidest.

Veovahendi ja kaubaruumi valik

Maanteeveo puhul valib veoinventari tavaliselt veofirma. Teatud marsruudi jaoks on eelnevalt valitud kindel hulk inventari, mida ka välja pakutakse. Kauba valdaja omalt poolt otsustab, kas selle firma veoinventar on sobiv plaanitud veo tarvis. Inventari valdajal tuleb inventari valimisel siiski võtta arvesse järgmist:

kas marsruudi jaoks valitud veoinventar sobitub marsruudil liikuva kaubavooga

kas marsruut on liiklustehniliselt sobiv valitud veoinventari jaoks

Kauba valdajal tuleb silmas pidada, kas pakutav inventar sobib tema toodetele ja kas on alternatiivseid võimalusi inventari saamiseks.

Veoinventar peaks olema valitud selline, et kaubaruumis oleks võimalikult vähe “tühja ruumi”. Kui väikesaadetisi vedava jaotusauto ühe veo kaupade sortiment on eriti lai, sisaldades näiteks varuosi, torusid, masinaid, elektroonikat, mis on kimbu-, kartongi-, aluse- või lahtise kaubana vms, tuleb seda veo planeerimisel arvestada. Paigutus on tähtis ennekoike mahalaadimise seisukohalt.

Erinevaid kaupu ühte koormaruumi laadides peab olema hoolikas, et samasse lasti ei satuks määrivat kaupa koos kergesti määrduva kaubaga. Eriti ettevaatlik tuleb olla toiduainete transportimisel. Eeskirjad keelavad näiteks liha ja ohtlikke aineid vedada ühes ja samas lastiruumis.

Ruumi optimaalne kasutamine on esmatähtis eriti inventari valdajale. Siinjuures on määravaks terminalipersonali kutsemeisterlikkus. Võimalusi ruumi efektiivseks kasutamiseks on üsna palju. Näiteks rippuvat kaupa transportivas autos võib olla põrandal paiknevaks lastiks kartongi-kaup. Terminalis alustele paigutatud ja hästi pakitud kaupa on kergem käsitseda ning peale ja maha laadida.

Küsimused

1. Milliseid tegureid tuleks arvestada veoviisi valikul?
2. Millistest kriteeriumidest tuleks lähtuda veoviisi valikul?
3. Millistest kriteeriumidest tuleks lähtuda veovahendi (veoinventari) valikul?

8.5. Maanteevedude korraldamine

Maanteevedude (autovedude) kiire areng Euroopas sai alguse 1960. aastatel. Arengule aitasid kaasa tänapäevase teedevõrgustiku väljaehitamisega alustamine, praamiliiklusega alustamine Lääne-, Põhja- ja Vahemerel 1970. aastate algul, maanteetranspordi terminalide võrgustiku rajamine ning poolhaagiste (treilerite) laiaulatuslik kasutuselevõtmine kõikjal Euroopas. Terminalide tegevus elavnes märgatavalt, sest veofirmad ja ekspedeerijad asutasid sisemaale uusi kontoreid, et teenindada senisest paremini nii tootmisettevõtteid kui ka hulgi- ja jaekaubandust. Aastast 1956 on pärit ka peamine rahvusvahelist autoveondust reguleeriv akt – CMR-konventsioon.

Omalt poolt kiirendas autoveomahtude suurenemist peale- ja mahalaadimise tehnoloogia areng laadimislüüside ja -sildade kasutuselevõtmisega. Uudse üleminekutehnoloogia ja tõstuki-ehituse areng võimaldas teha laadimistöid senisest palju kiiremini ja väiksemate kuludega.

Maanteetransport on domineeriv transpordiliik lühimaavedudel. Seda kasutatakse ulatuslikult ka keskmise pikkusega ja pikkadel vedodistantsidel, kus maanteevedu osutub sageli veetava kauba omaduste, teedevõrgustiku olemasolu või muude põhjuste tõttu pea ainukasutatavaks või kõige soodsamaks veoliigiks.

Maanteetranspordi peamised kasutusvaldkonnad on järgmised:

- kokku- ja laialiveod. Veod jaotuskeskusest/terminalist kliendini ja vastupidi. Veetavad kogused on tavaliselt väikesed, tegemist on veoahela alguse või lõpuga. Autodega tehakse ka oluline osa kulleri- ja kiirvedudest;
- kombineeritud veod. Autotransport kuulub praktiliselt alati mitme transpordiliigiga teostatava veo kombinatsiooni (rong-auto, laev-rong-auto, lennuk-auto). Eestis ja Skandinaavias sagedamini esinev kombinatsioon on veoauto poolhaagisega või treiler laeval;
- eriveod. Ülisuurte ja -raskete jaotamatute veoste vedu, mis nõuab erilube ja milleks kasutatakse eriveokeid ja -treilereid;
- rahvusvahelised veod. Rahvusvahelisteks vedudeks kasutatakse suure kandevõimega auto-ronge ja treilereid.

Euroopas tehakse treileritega 70% kaubavedudest. Transpordifirmad kasutavad kas endale kuuluvaid, liisitud või renditud poolhaagiseid. Viimane lahendus võimaldab kasutatavate poolhaagiste arvu hoida vastavuses veonõudlusega – nõudluse kasvades renditakse poolhaagiseid juurde, nõudluse kahanedes tagastatakse osa poolhaagistest rendifirmale.

Käibekapitali ja säilituskulude vähendamise nimel tarnivad tootmis- ja kaubandusettevõtted väiksemaid saadetisi suurema tarnesagedusega. Üleminekut väiksematele saadetistele võimaldab logistikafirmade teeninduspiirkondade geograafiline laienemine, veosageduse suurenemine ja veo-teenuste kvaliteedi tõus. Tulemuseks on rahvusvahelistel maanteevedudel konsolideeritud väikesaadetiste vedude kasv täis- ja osakoormate vedude arvel. Tänu tarnesageduse kasvule, läbimisaegade lühenemisele ja väiksematele veokuludele on väikesaadetiste transport hakanud asendama ka õhutransporditeenuste kasutamist kaubaveol Euroopa piires.

Vedude planeerimine ja korraldamine

Vedude korraldamise eesmärk on täita klientide tellimused optimaalsete kulude ja teenindustasemega. Veokorraldaja opereerib üldjuhul kindla hulga veovahendite ja -ühikutega, millega ta peab tagama veotellimuste (veolepingute) täitmise.

Transpordis on kõige suurem probleem veomahtude kõikumine, mistõttu on mingil perioodil veoressurssi üle ja mõne aja pärast jälle puudu. Et sellises olukorras edukalt opereerida, peab veokorraldaja teadma klientide ootusi ning ka klientidega sõlmitud kokkuleppeid. Seepärast ongi klientidega veolepingut sõlmides äärmiselt oluline leppida kokku teenuse kirjelduses ning kvaliteedinäitajates.

Kliendi eritingimuste puudumisel on vedajal õigus valida saadetise transportimiseks sobiv sõiduk, kaubaruum ja veomarsruut ning vastavalt oma valikule vedada saadetis, kas otseveo korras või ümberlaadimisega.

Vedude korraldamisel tuleb lähtuda:

- kokkulepetest klientidega (pakendid, vedokumendid, laadimistingimused klientide juures, peale- ja mahalaadimisajad vastavalt veolepingule jms)
- olemasolevatest veovahenditest, -ühikutest ja transporditehnoloogiast. (Veovahend on tagaluuktõstukiga või ilma? Milline on kauba käsitlemise tehnoloogia (rullkonteinerid, kaubaalused, lastiruum, vahetuskonteinerid jms).)
- liikluspiirangutest ja juhi tööajapiirangutest
- kauba omadustest (eritingimused – kaubad, mida ei saa vedada ühes lastiruumis jms)
- veokuludest.

Vedude korraldamisel peaks veoettevõtte saavutama:

- veovõimsuse maksimaalse ärakasutamine
- maksimaalse lastiruumi täiteastme
- maksimaalse saadetiste (veoste) arvu veol
- erinevate kaubavoogude ühendamise sünergia
- kliente rahuldava teenindustaseme ja vigadest hoidumise

Veovahendi ja lastiruumi valik

Sobiva veovahendi kliendi veotellimuse täitmiseks valib tavaliselt veoettevõtte. Juhul kui kauba saatjal on erinõudeid veovahendi või lastiruumi kohta, tuleb selles eelnevalt vedajaga kokku leppida.

Teatud marsruudi jaoks on eelnevalt valitud kindel hulk veovahendeid, mida ka tellijale pakutakse. Kauba valdaja ise otsustab, kas veoinventar on sobiv plaanitud veo jaoks.

Veoinventari valdajal tuleb veovahendite ja -ühikute valimisel siiski võtta arvesse järgmist: kas marsruudi jaoks valitud inventar sobib marsruudi kaubavooga?
kas marsruut on liiklustehniliselt sobiv valitud inventari jaoks (telje koormus, kõrgus jms)

Veose valdajal tuleb arvestada järgmist:

- kas pakutav veoinventar sobib veosele?
- kas on olemas alternatiivseid võimalusi muu veoinventari kasutamiseks?

Kauba laadimisel tuleb arvestada, et lastiruumis oleks võimalikult vähe “tühja ruumi”. Kuna jaotusauto veoringi saadetistes sisalduvate kaupade valik võib olla suur, sisaldades masinaehitus-, elektroonika-, aiandus-, esmatarbe- ja toidukaupu nii kaubaalustel kui ka alusteta, tuleb seda veo planeerimisel arvestada. Kauba paigutus koormaruumis on tähtis eelkõige kauba kahjustuste vältimise ja mahalaadimise seisukohalt.

Lastiruumi mahu ja/või veoki kandevõime optimaalne kasutamine on oluline eelkõige vedajale, sest veoste sobiva paigutuse, koormaruumi hea täiteastmega ja kandevõime kasutamisega määratakse konkreetse veoringi tootlikkus, kasumlikkus ja veoprotsessis võimalike vigastuste tekkimise tõenäosus. Siinjuures on määravaks eelkõige terminali- ja laopersonali professionaalsus. Kui vedaja saab küsida klientidelt veotasu lastiruumi iga kuupmeetri või kandejõu iga kaaluühiku eest, on kulupõhiste veohindade korral veoki kasutamine tõenäoliselt kasumlik.

Rahvusvaheliste vedude planeerimisel Euroopa ulatuses tuleb arvestada liiklus- ja teeolude piirangute ja nädalalõppude liikluskeeldudega. Veokorraldaja peab selgeks tegema, millistes riikides ja millistel aegadel kehtivad raskeveokite liikluskeelud nädalavahetustel, samuti selle, millistel teedel kehtivad liikluspiirangud ja milliseid teid on lubatud kasutada. Lisaks mainitud liikluspiirangutele ja -keeldudele peab veokorraldaja arvestama juhtide tööaega reguleerivate eeskirjadega.

Saatja tegutsemine kauba pealelaadimisel ja üleandmisel

Kaubasaatja loob tingimused saadetise üleandmiseks vedajale ja vastuvõtmiseks vedajalt, kindlustades juurdepääsu laadimiskohale ning tagades juurdepääsutee sõidetavuse.

Kaubasaatja peab laadimise teostama veohinna sisse arvestatud laadimisaja piires. Maksimalised laadimisajad on määratud Eestis kehtivate üldiste autoveotingimustega.

Saatja võib keelduda saadetise üleandmisest vedajale:

- kui vedaja poolt temale valmis seatud sõiduk ei vasta kas kandevõime, tehnilise korrasoleku, kaubaruumi mahutavuse ja/või varustuse poolest tellitud sõidukile, välistades sellega veolepingus kokkulepitud tingimuste täitmise võimaluse
- kui sõiduk polnud pealelaadimiseks valmis kokkulepitud kuupäeval, kellaajal ja kohas.

Osa- ja täiskoorma laadimis- ja kinnitamiskohustus on kaubasaatjal, saadetise üleandmine toimub lastiruumis.

Autojuhi tegutsemine saadetise vastuvõtmisel veoks ja pealelaadimisel

Autojuhi kohustuseks on kontrollida saadetise välist seisundit ja markeeringut ning võrrelda neid veokirjas esitatud andmetega. Samuti on ta kohustatud viibima kauba peale-, vahe- ja maha-laadimise juures.

Laadimine toimub üldjuhul kaubasaaja või -saatja vahenditega ja nende kulul (erandiks jaotuvedod). Pealelaadimisel tuleb autojuhil jälgida, et täidetakse koorma laadimise ja kinnitamise eeskirju. Kui laadimisel on tekkinud kõrvalekaldeid, tuleb sellest enne saatelehele alla kirjutamist teavitada veokorraldajat ja teha vastav märkus veokirjale.

Osakoormate veol jaotusautodega on autojuht kohustatud osalema laadimisprotsessis autofurgoonis ja tagaluuktõstukil. Pealelaadimisel kliendi juures saab ta saatjalt täidetud saatedokumendid. Pisipaki ja pakisaadetisi laeb autojuht, väikesaadetisi laeb ta võimaluse korral.

Autojuht võtab kaubad vedamiseks vastu, kontrollib kauba kogust, pakendamist ja saatelehele vastavust ning allkirjastab veokirja. Kui kasutatav veoühik on plommitud, kontrollib ta plommide puutumatust ning võtab vastu plommitud treileri. Autojuht teeb saatelehele märkuse plommide arvu ja nende puutumatuse kohta.

Autojuht peab tagama koormakinnitusrihmade olemasolu vastavalt standardvarustusele. Juhul, kui saadetise eripära nõuab spetsiaalseid kinnitusvahendeid või täiendavaid koormakinnitusrihmu, hoolitseb nende olemasolu eest kauba saatja.

Autojuht allkirjastab veokirja, tõendades sellega, et ta on võtnud kaubad vedamiseks vastu. Kui veokirjale pole märkusi tehtud, eeldatakse, et veos ja selle pakend olid vedaja poolt vastuvõtmisel väliselt heas seisukorras ning et kauba pakkeüksuste arv ja nende markeering vastavad veokirjas esitatule. Kui autojuht ei oma infot kauba seisundi kohta (näiteks ei viibinud pealaadimise juures), peab ta lisama veokirjale sellekohase märkuse.

Autojuht tegutseb kauba vastuvõtmisel saatjalt või üleandmisel saajale vedaja esindajana, jälgib kauba koguselist vastavust saatelehele ning nõuab saajalt kauba kättesaamise tõestamiseks selgelt loetava nime, allkirja, kuupäeva, saabumis- ja laadimisaja kirjutamist veokirjale (saatelehele).

Kui kaubal või pakendil on nähtavaid kahjustusi või kaupa ja selle kogust on võimatu kontrollida, on autojuht kohustatud sellest teavitama veokorraldajat ja tegema veokirjale vastava märkuse. Märkused veokirjal peavad olema saatja poolt kinnitatud.

Laadimisaegadest mittekinnipidamisel tuleb teha veokirjale märkus, mis peab olema kinnitatud saatja poolt. Samuti tuleb teavitada sellest veokorraldajat.

Saatja peab tagama kinnipidamise maksimaalselt lubatud pikkusega laadimisaegadest, mis on kehtestatud ELEA Autokaubaveo Üldtingimustega.

Pakendamine ja markeerimine

Saatja peab veose selle liiki ja kokkulepitud vedamise viisi arvestades pakkima selliselt, et veos oleks kaitstud kaotsimineku ja kahjustumise eest ega põhjustaks kahju vedajale.

Saadetise pakend peab võimaldama saadetise vedu koos muude saadetistega, mis tähendab, et saadetis ei tohi kahjustada lastiruumis ega laadimisel muid saadetisi ja sõidukit.

Saadetise iga pakkeühik peab olema saatja poolt pakendatud transpordikõlblikku pakendis nii, et see võimaldab saadetise kinnitamist kaubaruumis ning kindlustab kauba säilimise veol. Samuti peab pakend tagama veose püsimise pakendis kuni sihtkohani ja välistama koorma raskuskeskme nihkumise.

Saadetise iga pakkeühik peab olema saatja poolt markeeritud ning sisaldama selgelt loetavat teavet alljärgnevate andmetega:

- saatja tuvastamiseks vajalikud andmed
- saaja tuvastamiseks vajalikud andmed
- rahvusvaheliselt tunnustatud hoiatusmärgised
- kirja kujul väljendatud hoiatus (vajadusel)
- pakkeühiku kaal
- pakkeühiku number
- pakkeühiku mõõtmed.

Markeerimata kaupa ei tohi veoks vastu võtta. Kui kaup on markeerimata, peab autojuht sellest kohe teavitama veokorraldajat. Erandkorras võib autojuht markeerida saadetise kohapeal. Kauba iga pakkeühik peab olema eristatav. Markeerimine ei ole vajalik täiskoorma veol ühelt saatjalt ühele saajale.

Autojuhil on õigus keelduda veose või treileri vastuvõtmisest, kui:

- veose pakend ei taga kauba säilimist veo ajal. Defektse pakendiga kauba vedamist võib autojuht lubada juhul, kui vastuvõtmisel tehakse saatelehele vastavasisuline märkus, mida saatja oma allkirjaga kinnitab
- pakkeüksus on markeerimata
- saatjal ei ole kaubale lisada veoks ettenähtud dokumentatsiooni juhul, kui selle esitamine oli saatja kohustus
- on alust arvata, et nimetatud veose vedamine seab ohtu vedaja personali või kolmandate isikute tervise ja/või elu
- laadimine või vedu seab ohtu teised kaubad või muu vara, auto tehnilise seisukorra ja/või liiklusohutuse
- laadimisel ei peeta kinni eri liiki kaupade laadimiseeskirjadest.

Autojuhi tegutsemine veo ajal

Autojuht peab toimetama veose sihtpunkti kokkulepitud aja jooksul ning andma veose üle selle vastuvõtmiseks volitatud isikule. Ta peab järgima veokorraldajaga kokkulepitud marsruuti ja aja-graafikut. Sõidugraafikust kõrvalekaldumise korral peab ta teavitama sellest veokorraldajat.

Kauba mahalaadimine ja üleandmine saajale

Kauba vastuvõtja ja vedaja peavad võrdlema veodokumentides olevaid kaubakoguseid tegeliku kaubakogusega ja pakkeüksuste arvuga. Välised vigastused tuleb fikseerida kohe ning teha sellekohane märkus veokirjale. Kindlasti tuleb lisada märkus veokirja mõlemale eksemplarile – nii sellele, mis jääb vedajale kui ka sellele, mis jääb saajale. Kauba üleandmise tõestamiseks peab klient kirjutama veokirjale saaja nime loetavalt, allkirja, kuupäeva ja kellaaja.

Kui saaja keeldub kaupa vastu võtmast, ei pea kinni laadimisaegadest või kauba kogus ja kvaliteet ei vasta veokirjale, tuleb kindlasti vastav märge teha veokirjale ja kinnitada see saaja allkirjaga.

Veose üleandmine saajale on vedaja jaoks vastutusrikas tegevus, sest näiteks kauba üleandmist väärle saajale tõlgendatakse kui vedaja tahtlikku tegevust. Vedaja peab tuvastama õige saaja. Samas pole isikut tõendava dokumendi küsimine levinud tava kaubavedude teostamisel ja üldjuhul tagatakse õige vastuvõtja just veokirjas määratud aadressile ja antud firma töötajale üleandmisega. Tavaliselt ei teki sellest probleemi, küll aga nõuavad vedajad lisaks kauba vastuvõtja allkirjale ka tema nime, et vaidluste või segaduste korral oleks võimalik vastuvõtja isik lihtsalt tuvastada.

Kahjustunud kaup

Vedaja peab kontrollima kauba välist seisundit – kas pakend on olemas ja piisav antud liiki kauba pakendamisel; kas markeering on olemas ja piisav; kas kaup on kahjustunud jne.

Võimalikud kõrvalekalded tuleb fikseerida kirjalikult ja kohe kauba vastuvõtmisel (ei ole vahet, kas vedaja võtab kauba vastu kliendilt või terminalist). Märkusele tuleb juurde võtta ka kliendi või terminalitöötaja allkiri. Hilisemad, teise osalise poolt kinnitamata märkused ei ole kellegi jaoks siduvad ning vedaja vastutab kõige eest ainuisikuliselt.

Veohinna kujundamine maanteetranspordis

Maanteetranspordis kujunevad veotariifid vabal turul, mis tähendab, et ametkondlikult veoraha suurus ei reguleerita. Küll mõjutavad aga veohinda erinevad kohalikud ja rahvusvahelised regulatsioonid, nagu raskeveokimaks, teemaks, kiirteede kasutamise tasu, veoload jne. Suurel määral sõltuvad veotariifid turusituatsioonist ehk vedude pakkumise ja veonõudluse vahekorrast.

Rahvusvahelistel vedudel on suur mõju veohindadele kaubavahetuse tasakaalul või kauba-voogude suurel kõikumisel Eesti ja ekspordi- ning impordimaa vahel. Majanduslanguse aastatel olid ekspordimahud suured ja impordimahud väikesed. Vedajatel polnud raske leida veoseid välismaale, küll oldi sunnitud pöörduma välisriigist tagasi Eestisse pooltühjalt või isegi ilma koormata. See tingis olukorra, kus ekspordisuunal olid veotariifid kõrged, tagasisuunal aga madalad. Kahjuks polnud harvad ka juhused, mil klient oli ekspordiveo saamiseks sunnitud hüvitama vedajale ka tühjalt tagasisõidu ehk tühisõidu kulud.

Veotariife võivad mõjutada ka pikad seisuajad riigipiiridel, sihtriigi ebastabiilne poliitiline olukord, ekstreemsed ilmastikuolud jms.

Veohinna kujundamisel tuleb arvestada kõiki kuluartikleid ja -komponente. Mida täpsem on veokulude arvestus, seda lihtsam on leida täpne läbisõidu kilomeetri omahind. Kui vedaja teab oma veokite läbisõidu omahindu ja firma keskmist läbisõidu omahinda, on hea veoteenust müüa, tagades ettevõttele ka kasumi teenimise võimaluse. Veokipargi keskmise kilomeetrihinna ja turu keskmise hinnataseme teadmine (võrdlemine) aitab veofirma juhil teha otsuseid ja kavandada meetmeid olemaks turul konkurentsivõimeline. Veoteenuse osutaja pikaajalised eesmärgid peaks olema jõuda kasumisse iga kliendiga, iga veoga (reisiga) ja iga saadetisega.

Veohinna määramisel on oluline leppida kokku osutatava veoteenuse tasemes. Väärarusaamu põhjustab sageli ostetava veoteenuse ja veoraha käsitlemine teineteisest lahus. Vedajad võivad pakuda väga erineva teenindustasemega veoteenuseid, millest peamised on esitatud alljärgnevalt:

- Ekspressvedu

Veok viib ära iga saadetise eraldi ja nii kiiresti kui võimalik. Sõidetakse väikesekaalulise ja -mahulise täiteastmega, ei teki saadetiste konsolideerimise efekti, mis aitaks vähendada kliendi veokulusid. Veo tellija hüvitab kõik edasi-tagasisuunalise sõidu ja veo korraldamisega seotud kulud.

- Ajalubadusega veoteenus (*money back guarantee*)

Kliendile garanteeritav veoteenus, mille puhul antakse kliendile lubadus toimetada kaubad kohale kokkulepitud ajaks. Hilinemise korral ei esita vedaja kliendile arvet ehk klient saaks justkui veoraha tagasi. Vedajaga on lepitud kokku ajalubadusega sõiduplaan ehk vedaja on võtnud endale veolepinguga kohustuse toimetada veos sihtkohta kokkulepitud ajaks. Hilinemise korral loobub vedaja veoraha nõudest ehk teostab sisuliselt tasuta veo. Võimalik, et kokku on lepitud ka täiendavad sanktsioonid vedaja suhtes, kuid rahvusvahelise tava kohaselt piirduakse veorahast loobumisega. Tavaliselt ei võta vedajad endale täiendavat vastutust saamata jäänud tulu ja leppetrahvide osas.

- Graafikujärgne ajalubaduseta vedu

Tegemist on kõige enam kasutatava standardteenusega süsteemsete vedude puhul. Lepitakse kokku sõiduplaanis ja veograafikutes. Juhul, kui veos hilineb võib jääb mingil põhjusel hoopiski vedamata, ei esitata vedajale nõudeid.

- Tagasisuunaline vedu

Tavaliselt kõige soodsama hinnaga vedu. Vedaja otsib tagasisuunalise veose puudumisel nn viimase hetke koormat, et saada tühisõidu asemel mingisugustki veokulude hüvitust.

Maanteetranspordis kasutatakse erinevaid hinnakujunduse põhimõtteid ja ühikuhindu.

Enim kasutatavateks põhimõteteks, suurusteks ja ühikuteks on:

- läbitud teekonna tariif ehk kilomeetritariif (€/km)
- ajatariif ehk tunnitariif (€/h)
- kombineeritud tariif (hind on kujundatud lähtuvalt läbitud teekonnast, veo ajast ja veetud kauba kogusest)
- koguseline tariif, mille puhul leitakse veo hind kindlal marsruudil lähtuvalt veose kaalust, mahust, mahukaalust jne)

Viimasel juhul on tegemist levinuma viisiga veotariifide kujundamisel süsteemsete vedude korral. Hindu väljendatakse tavaliselt tabeli kujul mahukaalu (arvestusliku kaalu) ühikutes olevalt veokaugusest. Veotasu arvestamise ühikuna on levinud ka laadimismeeter (ldm). Laadimismeetrit kasutatakse enamasti juhul, kui lastiruumi kasutatakse kogu selle kõrguse ulatuses või pole lubatud kaubaalustele lisaks muud kaupa peale laadida.

Veoraha arvutatakse iga saadetise kohta eraldi saadetise brutokaalu ja/või ruumala põhjal. Saadetiste eest, mis on nende erilise kuju või pakendi ebapiisava kvaliteedi tõttu raskesti laaditavad ja/või mille puhul ei ole võimalik tavapärane koorma planeerimine koos muude saadetistega, arvestatakse veoraha lastiruumi jooksva meetri ehk laadimismeetri alusel.

Küsimused

1. Millest peaks veokorraldaja lähtuma sobiva veovahendi/veoühiku valikul?
2. Loetleda kaubasaatja kohustused veose pakkimisel, markeerimisel ja pealelaadimisel.
3. Kirjeldada autojuhi tegevust saadetise vastuvõtmisel, pealelaadimisel ja pakketüksuste kinnitamisel.
4. Kirjeldada autojuhi ja kaubasaaja tegevusi veose mahalaadimisel ja vastuvõtmisel.
5. Millised veoettevõttevälised tegurid mõjutavad veohinna kujunemist?
6. Millised veoettevõttesised tegurid mõjutavad veohinna kujunemist?
7. Millistel tingimustel on sobiv veohinna kujundamisel kasutada kilomeetritariifi ja millistel tingimustel tunnitariifi?
8. Millistel tingimustel kasutatakse veotariifi, mis arvestab läbitud teekonda, veo aega ja veose kaalu ja/või ruumala?
9. Milline veotariif on seotud kõige otsesemalt veosekäibega? Miks?

8.6. Veoki ja veokipargi tegevusnäitajad

Erinevad veokid töötavad eri marsruutidel isesugustes tingimustes. Vedades mitmesuguseid veoseid, läbivad nad tööpäeva jooksul erinevaid vahemaid ja veavad erinevaid kaubakoguseid. Rahvusvahelistel marsruutidel põhivedusid tegevad poolhaagiseid vedavad raskeveokid läbivad ööpäeva jooksul koormaga 600–800 km koorma keskmise kaaluga 20 t. Täishaagisega veoauto suudab vedada 9 tunni pikkuse sõiduaja jooksul 35–40 t kaupa, gigalainer isegi 50–55 t keskmiselt 700 km pikkusel marsruudil. Linnadevahelised jaotusautod läbivad päeva jooksul 300–500 km, sest arvestatav osa tööpäevast kulub autojuhil peale- ja mahalaadimistöödeks. Erinevate klientide saadetistest koosnev segakoorem võib kaaluda kokku 8–10 t. Linnas jaotusvedusid sooritav autojuht jõuab läbida tööpäeva jooksul 100–150 km veokiga, mille kandejõud on 4–6 t. Kaubiku kandejõud on aga kõigest 1–1,5 t ja linnajaotuses töötamisel ei ole läbisõit jaotusauto omast palju suurem. Metsaveoautod ja kallurid suudavad vedada ühe töövahetuse jooksul 25–30 t koormaid 200–250 km kaugusele, kuid samas puudub koorem tagasisuunas. Alljärgnev tabel näitab erinevate veoautode poolt töövahetuse jooksul tehtavat transporditööd.

Erinevate veoautode sooritatav keskmine transporditöö maht vahetuse jooksul.

Veoki tüüp	Kandejõud (t)	Keskmine koorma kaal (t)	Koormaga läbisõit tööpäeva jooksul (km)	Tehtud transporditöö (t x km)
Gigalainer	60	45	700	31 500
Veauto täishaagisega	40	30	700	21 000
Veduk poolhaagisega	26	20	700	14 000
Linnadevaheline jaotusauto	12	10	400	4 000
Linna jaotusauto	6	4	150	600
Kaubik	2	1	150	150
Metsaveo auto	40	35	200	7 000
Kallurpoolhaagis	30	25	200	5 000

Nagu tabelist näha, teevad erinevad veoautod töövahetuse jooksul väga erinevat transporditööd. Veokite ööpäevased läbisõidud võivad erineda mitu korda, nende sooritatud transporditöö aga isegi kümneid kordi. Väga erinevad võivad olla seejuures ka transporditöö tegemiseks vajalike ressursside kulud ja veokite teenitud tulud. Pole mõtet võrrelda töö tootlikkuse ja efektiivsuse seisukohalt erinevat veotööd tegevaid eri tüüpi veokeid. Kui veoettevõtte autopargis on erinevaid veokeid, tuleks jaotada need auto tüübi, kandevoime ja sooritatava veotöö alusel rühmadesse ja võrrelda erinevate autode/juhtide töö tootlikkus- ja efektiivsusnäitajaid omavahel.

Selleks, et korraldada tootlikkust ja efektiivsust taotledes paremini üksikute veoautode ja kogu veokipargi tööd, on vaja registreerida eraldi kõigi veokite ööpäevased läbisõidud, null- ja tühi sõidud, koormaga läbisõidud, sõiduaeg, seisaeg, veetud kaubamahud (t, m³, ldm jne) ja teenitud tulu, mis võimaldab arvutada välja veoauto transporditöö, koormatuse, tootlikkuse ja efektiivsuse näitajaid. Lisaks tuleks registreerida kord kuus kõik veoauto kasutamisega seotud kulud. Kui tööpäevade kaupa on üles täheldatud veokipargi kõikide veoautode vastavad andmed, saab arvutada välja koormatuse, tootlikkuse ning efektiivsuse absoluut- ja suhtarvulised tegevusnäitajad. Näitajaid omavahel võrreldes saab teha kasulikke järeldusi ja otsuseid tegevuste ja juhtimise ümberkorraldamiseks.

Üksikute veokite näitajaid omavahel liites on võimalik võrrelda sarnast tööd tegevate ühesuguste veokite näitajaid, hinnata veokite rühma ja kogu veokipargi keskmisi näitajaid.

Veokipargi ja üksikute veokite tööd iseloomustavad näitajad saab jaotada majandustehnikalisteks ehk eksploatatsiooninäitajateks ja majandusnäitajateks ehk näitajateks, mis põhinevad ressursikasutuse, selleks tehtud kulude ja teenitud tulude võrdlemisel ning analüüsimisel. Veokipargi majandustehnilised näitajad kirjeldavad autopargi koosseisu rakendatust, tööaja kasutamist, ööpäevast läbisõitu koormaga ja tühjalts jms.

Veoauto peamised majandustehnilised näitajad on:

- tühisõidu osakaal
- nullsõidu osakaal
- veoag
- keskmine ööpäevane läbisõit
- eksploatatsiooniline kiirus
- läbisõidu kasutamise koefitsient
- veoki kaaluline / mahuline täiteaste
- sooritatud transporditöö
- tootlikkus

Tööaeg koosneb sõidu- ja kaubasaatedokumentide vormistamise ajast, sõiduajast, peale- ja mahalaadimisajast. Jaotusvedudel ja väikesaadetiste veol on oluliseks tootlikkuse näitajaks tunnis laaliveetud saadetiste või kaubaaluste arv. See on tähtis tegur, sest töö intensiivsus on jaotusautode puhul täiteastmest olulisem.

Veoprotsessi tsükliks nimetatakse lõpetatud operatsioonide kompleksi, mis on vajalik kaupade või reisijate veoks. Autotranspordis mõeldakse tsükli all veoringi, mille aeg koosneb tavaliselt pealelaadimisajast, veoajast, mahalaadimisajast ja sõiduki etteandmisajast järgmiseks laadimiseks (tühisõit). Koormata läbisõit võib olla nullsõit või tühisõit.

Nullsõit on sõit parkimiskohast esimesse laadimispunkti või sõit marsruudi algusesse ja viimasest mahalaadimispunktist või marsruudi lõpust parkimiskohta. Nullsõitudeks loetakse ka muud transpordiprotsessiga otseselt mitte seotud sõidud (sõit tankima või remonditöökohta). Tühisõit on sõit ilma koormata muudel põhjustel.

On olemas hulga vedusid, mille puhul ei õnnestu enamasti tagasikoormat leida. Sellised on tavapäraselt ehitusmaterjalide vedu ehitusplatsile, põllumajandust teenindavad vedod, samuti ka vedod kodumajapidamiste teenindamiseks (küttepuud, kütteõli). Teatud veokite ja vedude puhul pole tagasikoorma otsimine isegi mõeldav. Nendeks on näiteks puisteainevedod kalluritega, metsavedod (ümarpuut), mootorikütuse vedod tanklatesse, piima vedu farmidest jms.

Läbisõidu kasutamise koefitsient

Läbisõidu kasutamise koefitsiendi saamiseks tuleb jagada sõiduki läbisõit koormaga kilomeetrites kogu läbisõiduga kilomeetrites.

$$\text{Läbisõidu kasutamise koefitsient} = \frac{\text{Läbisõit koormaga (km)}}{\text{Kogu läbisõit (km)}}$$

Läbisõidu kasutamise koefitsient sõltub

- veoprotsessi planeerimisest
- marsruudi planeerimisest
- nullsõidust (parkimiskoha kaugusest veomarsruudist)
- tühisõidu osakaalust
- veobilansist ehk veokite koormamise võimalusest nii edasi- kui ka tagasisuunas

Rahvusvahelistel vedudel mõjutab veobilanssi Eesti ettevõtete ekspordi- ja impordimah- tude vahetud teatud perioodil.

Läbisõidu kasutamise koefitsient mängib olulist rolli auto läbisõidu kilomeetri omahinna kujunemisel, mistõttu tuleks viia koormata sõidu osatähtsus miinimumini.

Tehniline ja eksploatatsiooniline kiirus

Tehniliseks kiiruseks nimetatakse sõiduki keskmist kiirust, mis saadakse läbisõidu jagamisel liikumisa- ja

$$\text{Tehniline kiirus} = \frac{\text{Läbisõit päevas (km)}}{\text{Liikumisaeg (h)}}$$

$$\text{Eksploatatsiooniline kiirus} = \frac{\text{Läbisõit päevas (km)}}{\text{Veoki tööaeg (h)}}$$

Veoauto tootlikkus

Veoki tootlikkuseks nimetatakse veetud kauba massi tonnides või sooritatud transporditööd tonnkilomeetrites ajaühiku jooksul. Tootlikkust ühe töötunni kohta nimetatakse auto töötunni tootlikkuseks.

$$\text{Veoki tootlikkus} = \frac{\text{Transporditöö (t x km)}}{\text{Tööaeg (h: päev)}}$$

Veoki ja veokipargi tootlikkuse suurendamiseks on järgmised võimalused:

- suurema kandejõuga veokite kasutamine
- tehnilise kiiruse suurendamine
- laadimisaegade lühendamine
- täiteastme suurendamine
- läbisõidu kasutamise koefitsiendi tõstmine
- veomarsruutide parem planeerimine

Eristatakse staatilist ja dünaamilist täiteastet. Staatiline täiteaste on faktiliselt veetud kauba kaalu suhe veoki kandejõusse (kauba ruumala suhe koormaruumi ruumalasse). Dünaamiline täiteaste on faktiliselt veetud tonnkilomeetrite suhe tonnkilomeetritesse, mida oleks olnud võimalik vedada sõiduki kandejõudu täielikult kasutades.

8.7. Raudteevedude korraldamine

Raudteevedude tellimiseks võib kasutada ekspedeerija teenust või pöörduda otse vastava raudteeoperaatori poole. Kuna raudteeoperaatorid ei paku üldjuhul vedude planeerimise teenust, tuleb vastav ettevalmistustöö teha veose valdajal või ekspedeerimisfirmal, mis tegeleb muude veoviiside kõrval ka raudteevedudega. Ekspedeerijatel on üldjuhul olemas informatsiooni veomarsruutide, kaubajaamade, laadimisvõimaluste, rongide plaaniliste väljumisaegade, veotariifide jms raudteevedudega seotud tingimuste kohta.

Väikeste või keskmiste veomahtude korral on kauba saatjal mõistlik kasutada ekspedeerija teenuseid, kuna tänu veomahtudele saavad ekspedeerimisfirmad raudteeoperaatoritelt paremaid tariifitingimusi. Lisaks pakuvad ekspedeerijad tolliagenditeenust ja sageli ka vaheladustamist. Ekspedeerija abistab klienti ka SMGS veokirja täitmisel. Saatja sõlmib ekspedeerijaga lepingu, milles lepitakse kokku veo marsruut, veotasud ja maksetingimused.

Kaubaveoavaldus tuleb vagunsaadetise veoks esitada raudteeoperaatorile veole eelneva kuu 15-ks kuupäevaks.

Raudteetranspordi tehnoloogiline protsess on veo- ja ärioperatsioonide kompleks, mis hõlmab kauba vastuvõtmist veoks, kauba ettevalmistamist veoks, peale- ja mahalaadimist ning vedu. Raudteevedusid võib jaotada olenevalt veoteekonna pikkusest, vedu läbivate riikide arvust, veose suuruselt ja veo kiirusest.

Vedude liigitus lähtuvalt raudtee veomarsruudi ulatusest:

- kohalikud vedod – tehakse ühe raudtee ulatuses
- otsevedod – tehakse kahe või rohkema raudtee ulatuses
- multimodaalsed otsevedod – vedod, mis tehakse ühe saatelehe alusel ja mille puhul kasutatakse raudtee- ja meretransporti, raudtee- ja autotransporti või kõiki kolme transpordiviisi kombineeritult
- rahvusvahelised otsevedod – vedod, mis tehakse ühe saatelehe alusel ja mille puhul toimub vedu kahe või enama riigi territooriumil.

Vedude liigitus lähtuvalt veose suuruselt:

- väikeveoste vedu. Väikeveos on saadetis, mille kaal on kuni 10 tonni ja maht kuni 1/3 kinnise neljateljelise tingvaguni, poolvaguni või neljateljelise platvormvaguni mahutavusest
- väikese tonnaažiga veoste vedu. Väikese tonnaažiga kaubapartiiks loetakse veost, mille kaal on vahemikus 10–25 t ja mille maht ei ületa 50% neljateljelise tingvaguni kaubamahutavusest
- vaguni vedu. Vaguni veoks loetakse kaubapartiid, mille veoks on vajalik üks kaubavagun

- grupiviisiline vedu. Grupiviisilise veo korral mahutatakse veos rohkem kui ühte vagunisse, aga ka mitte tervesse marsruutrongi
- marsruutrongi vedu. Kauba veoks vajatakse vaguneid terve rongikoosseisu jagu (Eestis 57–66 neljateljelist tingvagunit, Venemaal 57–100 neljateljelist tingvagunit).

Kaubad, mis on veoks vastu võetud ühelt saatjalt ühe saatekirja alusel ühes lähtejaamas ühele saajale ühte sihtjaama, loetakse saadetiseks. Saadetised liigitatakse vagunsaadetisteks, väikesaadetisteks, konteinersaadetisteks ja kontreilersaadetisteks. Vagunsaadetis on ühe saatekirja järgi üleantav saadetis, mille veoks on selle mahust või liigist tingituna vaja eraldi vagunit. Väikesaadetis on ühe saatelehe järgi üleantud kaup, mille brutokaal ei ületa 5 t ja mille veoks ei ole saadetise mahust või liigist tingituna vaja eraldi vagunit. Veos osalevate raudteede vahelise kokkuleppe põhjal võib kuni 10 t brutokaaluga saadetise võtta veoks vastu kui väikesaadetise, kui lähtuvalt veose ruumalast ei ole selle veoks vaja eraldi vagunit.

Konteinersaadetis on ühe saatekirja järgi üleantav kaup veoks konteinerites või tühjalt veetav konteiner. Kontreilersaadetis on ühe saatekirja järgi veoks üleantav laaditud autorong (laaditud ühele või kahele vagunile), auto, haagis, poolhaagis või teisaldatav auto-furgoon. Kontreilersaadetised on levinud eelkõige Kesk-Euroopa tiheasustusega piirkondades vähendamaks maanteede koormatust.

Kaubaveo kiirus on reglementeeritud SMGS-i kokkuleppes. Kaubaveo puhul peab üksikvagon läbima ööpäeva jooksul veomarsruudist minimaalselt 200 km, marsruutrong aga 300 km.

Raudteevedude puhul kasutatakse üldtariife, eritariife, soodustariife ja kohalikke tariife. Üldtariifide abil määratakse ära raudtee suuremahuliste vedude maksumus. Eritariifideks nimetatakse üldtariife, millele on kehtestatud erinevatel põhjustel alla- või juurdehindlused. Soodustariife kasutatakse kaupade veol kindlatel eesmärkidel (nt raudtee oma veod). Kohalikud tariifid võivad olla erinevatel põhjustel kohalike raudteeülemate poolt kehtestatud.

Raudteeveod Eestis

Koostöö alustamiseks raudteega tuleb kaubasaatjal/kaubasaajal taotleda EVR Cargo AS-ilt kliendikohased raudteekoodid. Nendeks on neljakohaline kliendi- ja seitsmekohaline maksekood. Kaubasaatja või -saaja koodi omistab EVR Cargo AS ettevõtte blanketil vormistatud avalduse ja ettevõtte registreerimistunnistuse alusel.

Seejärel peab kaubasaatja/kaubasaaja valima jaama või jaamad, kust hakatakse kaupu saatma või kuhu hakkavad kaubad saabuma. On oluline teada, et kauba laadimisi on võimalik teostada vaid kaubaveoks avatud raudteejaamades. Samuti on oluline, et valitud kaubajaamad oleksid suutelised teenindama soovitud kaubaveooperatsioone (vagunsaadetise saatmine ja vastuvõtmine, kaupade saatmine ja vastuvõtmine konteinerites, kraana abil ja estakaadi kasutades laaditavate kaupade saatmine jne). Lähte- või sihtjaamaga tuleb leppida kokku, millistel jaamateedel kavatsetakse kaupade peale- või mahalaadimist korraldada.

Kauba saatja / kauba saaja peab määrama vastutavad isikud, keda volitatakse esindama ettevõtet kõikides toimingutes, mis on seotud raudtee vedodokumentide vormistamise ja kauba vastuvõtmisega. Samuti on vaja määrata raudteeveeremile kauba laadimise, paigutamise ja kinnitamise eest vastutavad isikud, kes peavad sooritama eksami kauba paigutamise ja kinnitamise üldnõuete ning saadetava kauba laadimise ja kinnitamise tehniliste tingimuste tundmise kohta. Eksami sooritamise tõend annab õiguse teha märkmeid vedodokumentidesse kauba paigutamise ja kinnitamise õigsuse kohta.

Vedude ja vajalike vagunite olemasolu kindlustamiseks tuleb klientidel esitada raudtee-ettevõttele eelnevalt veoplaan. Seejärel esitab saatja raudteeoperaatorile veo kirjaliku tellimuse. Tellimus peab sisaldama üldjuhul informatsiooni lähtejaama(de), vagunite arvu ja liigi, kaupade nimetuste, kauba kaalu ning sihtjaama(de) kohta. Raudteeoperaator võtab endale kohustuse tagada tellitud vagunite olemasolu.

Veotariif raudteel sõltub kõige enam veokaugusest ja kaubakogusest. Täpne veotariif arvutatakse lähtuvalt kasutatava vaguni tüübist, veo marsruudist, veoteekonna pikkusest, kaubagrupist ja veomahtudest. Veokauguse määramisel lähtutakse raudtee kaugustabelitest. Üldjuhul annab raudteeoperaator kliendile veohinna veetava kaubatonni kohta. Eesti ja Venemaa vahelistel vedudel

arvestatakse tavaliselt Eesti piires toimuva veo eest veotasu eurodes, Vene Föderatsiooni territooriumil toimuva veo eest aga USA dollarites. Raudtee tariifipoliitika on erinevate koefitsientide kasutamise tõttu keerukas. Üldjuhul on tariif seda odavam, mida rohkem kaubatonne vagunisse laaditakse. Vedudel naaberriikidesse (Läti ja Venemaa) tasub veo eest Eesti territooriumil kauba saatja lähtejaamas, veo eest naaberriikide territooriumil tasub kauba saaja sihtjaamas.

Üheaegselt kauba üleandmisega veoks peab saatja esitama lähtejaamale iga veose kohta õigesti täidetud ja allkirjastatud saatekirja. Saatekirja täitmisel tuleb täpselt juhinduda SMGS-i saatekirja täitmise selgitustest. Saatja vastutab saatekirjale märgitud andmete ja avalduste õigsuse eest. Ta vastutab ühtlasi ka kõigi vääratest, ebatäpsetest või ebatäielikest andmetest või avaldustest tulenevate tagajärgede eest.

Veoleping loetakse sõlmituks sellest hetkest, kui lähtejaam võtab kauba ja saatekirja veoks vastu. Seda tõendab raudteeoperaator lähtejaama kuupäeva templijäljendiga saatekirjal. Lisaks sellele peab lähtejaam lisama kuupäevatempli jäljendi saatekirja külge kinnitatud lisalehtedele. Templijäljend tuleb lisada pärast seda, kui saatja on kõik saatekirjas loetletud kaubad üle andnud ja tasunud maksed, mida ta on kohustatud tasuma lähteraudteel kehtivate eeskirjade kohaselt. Pärast templijäljendi lisamist on saatekiri veolepingut tõendavaks dokumendiks.

Veolepingu kohaselt võtab raudtee kui vedaja endale kohustuse vedada saatelehele märgitud kaup lähtepunkti sihtpunkti kindlaksmääratud aja jooksul ja kauba saatja võtab endale kohustuse tasuda veo eest veotariifidega kindlaksmääratud tasu.

Pärast saatedokumentatsiooni vormistamist saab saatja kauba vastuvõtmise kviitungi. See on tähtis juriidiline dokument, mis tõendab kauba üleminekut raudteevedaja valdusse. Koos kaubaga liiguvad raudteetranspordi sihtjaama saateleht ja teekiri. Teekonnaraamat jääb lähtekaubajaama ja selle alusel kontrollitakse veoteekonnal marsruudi vastavust kavandatule. Kui saateleht on saadetise veoleping ja teekonna raamat liigub koos kaubaga kaasa, siis vagunileht on dokument, mis on vajalik raudtee tegevuse hindamiseks. Vagunilehe koostab raudteeoperaator iga kaubaga koormatud vaguni kohta.

Küsimused

1. Miks on kaubasaatjal kasulik pöörduda esmakordsel raudteeveo tellimisel väikesemahulise veose puhul raudteeoperaatori asemel ekspedeeriya poole?
2. Kirjeldada raudteevedajalt veo tellimise, kaubasaatedokumentide vormistamise ja saadetise üleandmise protsessi.

8.8. Merevedude korraldamine

Merekaubaveod jaotatakse olenevalt veetavate kaupade kogusest, laevade kasutamise viisist ning veoprotsessi korraldusest tramp- ja liinivedudeks.

Tramplaevandus

Trampvedudele (tšartervedudele) on iseloomulik lahtiste veoste (*bulk cargo*) ja suurte kaubapartiide vedu ühekordsete või lühiajaliste prahilepingute ehk tšarterite (*charter party*) alusel. Trampvedusid jaotatakse omakorda kuivpuistelasti ja vedellasti vedudeks.

Tramplaevad on läbirääkimiste ja prahilepingute sõlmimise peamised objektid tšartervedude turul. Tavaliselt liiguvad tramplaevad maailma nendesse paikadesse, kus selliseid laevu parajasti kauba veoks vajatakse. Tramplaevade tegevust ei kavandata pikaks ajaks ette, vaid korraldatakse prahiturul saavutatud kokkulepete kohaselt.

Tramplaevanduse omapära tuleneb ennekõike veetavate kaupade liigist ja mahust. Tegevust on enamasti suhteliselt odavate ja laevapartiidenä (üks kaubasaatja – üks kaubasaaja) veetavate kaupadega, nagu teravili, rauamaak, kivisüsi, mineraalväetis, toornafta ja naftasaadused, ümarpuut jms. Laevapartiil võib olla ka mitu kaubasaajat ja/või kaubasaatjat, kus laevapartii koosneb mitmest kaubapartiist, kuid tramplaevanduses on see pigem erand kui reegel.

Tramplaevade reisid on enamasti ebaregulaarsed, see tähendab, et laeva iga järgmine reis toimub prahiturul sõlmitava uue prahilepingu alusel. Sellist prahilepingut nimetatakse üksikreisi tšarteriks (*one voyage charter party*) ja selle suhteline lühiajalisus sunnib laevaoperaatorit otsima pidevalt laevale tööd, kasutades selleks vahendaja, prahimaakleri (*ship broker*) teenuseid.

Suuremate kaubapartiide puhul, mille maht või mass ületab tunduvalt ühe laeva mahutavust või kandevõimet, võib tramplaev sõita kogu kaubapartii äravedamiseks järjestikku toimuvate tšarterreiside alusel sadamate vahel mitu korda. Sel juhul töötab laev teatud aja jooksul või sooritab kokkulepitud arvu reise ühel ja samal marsruudil, sageli ühtede ja samade sadamate vahel.

Eriti suurte kaubapartiide või pikemaks ajaks planeeritud kaubavoogude puhul võivad laevaomanik ja kauba omanik sõlmida raamkokkuleppe ehk üldprahtimislepingu, millega üks lepingupool kohustub tagama teise poole kauba transportimise teatud aja jooksul ja/või kokkulepitud mahus. Raamlepingu juurde kuuluvad enamasti iga reisi (või reiside grupi) konkreetseid tingimusi sisaldavad lisalepingud.

Kaupade omadused määravad tramplaevanduses kasutatavate laevade tüübid. Peamised tramplaevad on puistelastilaevad – viljaveolaevad, maagiveolaevad ja söeveolaevad ning tankerid.

Prahtimine

Laevade prahiliikluse all mõeldakse kaupade vedu sadamate vahel kindlaksmääratud ajagraafikuteta. Veotasu on kokkuleppeline ja sõltub nõudluse ning pakkumise vahekorra. Laeva prahtimine tähendab laeva üleandmist kas lastiveoks (tramp- või liiniveod) või tähtajaliseks kasutamiseks prahilepingu alusel. Lepingut laevaomanike ja laeva kasutamise õigust taotlevate kaubasaatjate (prahtijate) vahel nimetatakse tšarteriks. Prahilepingu üheks pooleks on laevaomanik või laevaoperaator (*shipowner/operator*) ja teiseks pooleks prahtija (*charterer*).

Tihti tuleb prahilepingu sõlmimiseks kasutada vahendajate abi. Sellist tegevust nimetatakse prahtimise vahendamiseks. Prahtimise vahendamine kujutab endast merendusalse vahendustegevuse ühte liiki – teenuse osutamist korraga kahele osalisele: lasti leidmist laeva haldajatele ja laevade leidmist lasti haldajatele. Vahendajaid kasutatakse enamasti juhul, kui prahilepingu võimalike poolte arv on suur ja nendest kas mitte ühelgi või mingil osal ei ole varem olnud kontakte või ärisuhteid. Prahilepingud sõlmitakse üldjuhul laevakompaniisid ja prahile andjaid esindavate maaklerite (*cargo broker, chartering agent*) vahendusel.

Tšartereid jaotatakse peamisel kahte gruppi: esimesse kuuluvad laevade tähtajaliseks prahtimiseks ettenähtud tšarterid ehk ajatšarterid, teise aga lastiveoks kohaldatud tšarterid ehk reisitšarterid.

Ajatšarteri (*time charter*) puhul annab laevakompanii aluse prahtijale rendile kokkulepitud hüvitise eest. Prahiraha arvestatakse üldjuhul päevade eest, mille jooksul on alus prahtija kasutada. Prahiraha arvestamise ühikuks on ööpäev. Laevakompanii vastutab töötasu maksmise eest laeva meeskonnale ja muude laevapere pidamisega seotud kulude katmise eest, aluse tehnilise hoolduse ja remondi eest, määrdeainete, samuti ka kindlustuskulude katmise eest. Prahile võtja maksab tavaliselt laevakütuse eest, hüvitab sadamatasud, lastikäitlemise kulud ning lastiga seotud tolli- ja muud maksud. Laevakompanii katab tavaliselt laeva opereerimisega seotud püsivkulud, prahtija poolt aga peamiselt selle kasutamise muutuvkulud ja lastiga seotud kulud.

Ajatšarter sätestab alljärgnevad veotingimused:

- laevaomanik kohustub tegema teatud aja jooksul teatud arvu reise
- prahiraha – sisuliselt on laev välja renditud ööpäevahinnaga
- prahtija korraldab laevaga seotud veondustegevust
- laevaomanikul on vastutus tehnika ja meeskonna toimimise eest
- vastutus kauba vigastamise eest lepitakse kokku eraldi

Reisitšarteri (*voyage charter*) puhul võetakse veotasu arvutamisel aluseks lähtesadamast sihtsadamasse veetud kaubatonnid. Kogu veotasu sõltub prahilepinguga määratud tingimustest ja sõltub sellest, kes maksab lastimise, lossimise ning laeva seisua eest. Reisitšartereid on võimalik sõlmida kas üheks või mitmeks järjestikuseks reisiks.

Reisitšarteriga lepitakse kokku:

- laev (vanus, klass, lastiruum jne)
- last
- peale- ja mahalaadimise kulud ning vastutus
- laadimise ajad sadamates
- prahiraha maksmise alused
- vajadusel muud küsimused

Reisitšarter sätestab alljärgneva:

- laevaomanik kohustub vedama teatud koguse teatud tüüpi kaupa ühest sadamast teise
- prahiraha saadakse iga reisi eest
- laevafirma vastutab reisil tehtavate kulutuste eest
- *dead freight* – kui kaupa on vähem kui algselt kokku lepiti, kompenseeritakse laevafirmale puuduolev raha
- *fault freight* – kui kaupa ei ole, esitab laevakompanii arve vähendatud kuludega (kütusesääst, laadimiskulu puudumine jne)
- *demurrage* – kokkulepitud laadimisaja ületamine, arve lisaaja eest
- *despatch* – kiire laadimise hüvitamine, laadimine toimus kiiremini, kui oli kokku lepitud

Meretranspordi seisukohast tähendab prahiturg laevade poolt transporditeenuste osutamise või sellise osutamise eelduste loomise valdkonda ehk transporditeenuste müüki ja ostmist. Prahiturul on kaks kõige olulisemat ülesannet – esiteks tagada vabade laevade abil nõudlus ja pakkumine turul ning teiseks kujundab prahituru hetkeseis prahihindasid.

Laevade prahtimise aluseks on kaubaomanike või vahendajate soov transportida kaup lähtesadamast sihtsadamasse. Selleks et laeva prahtida, saadab kaubaomanik päringu olemasoleva kauba kohta prahimaakleritele. Päringus on ära näidatud kauba nimetus, selle kogus, spetsiifilised nõuded kauba vedamiseks ning sadamad või geograafilised punktid, mille vahel opereeritakse. Kõige olulisemaks on seejuures kauba liik ja kogus. Selle alusel saab prahtija teada, millist laeva tal üldse vaja otsida on. Piirkond, kust laev lasti peale võtab, paneb paika prahituru segmenti, kust laevu tasub otsima hakata.

Järgmisena on prahtijal tarvis teada laadimise alguskuupäeva, et teada, millist alust tal on võimalik prahtida. Seejärel otsib prahtija turult parima võimaliku laeva. Selleks vaatab ta üle maaklerite saadetud laevade nimekirja, et selgitada, kas mõni loetelus olevaist alustest sobiks prahitingimustega ja kas esialgne prahihind oleks vastuvõetav. Selle info saavad nad iga päev saabuva *vessel position list*'i abil, mis on turul olevate vabade laevade nimekiri koos aluste lühikirjeldusega. Kui sobivat laeva ei leita, saadab prahtija maakleritele päringud, märkides ühtlasi, millist laeva ja millisel marsruudil parasjagu tarvis oleks. Pärast päringu saamist hakkab maakler otsima prahtija jaoks parimat võimalikku laeva. Kui see on leitud, saadetakse pakkumine prahtijale, kus on olemas laeva kirjeldus ja laevaomanike tingimused ning küsitav prahihind (prahiraha). Seejärel asutakse läbirääkimistesse, mis seisnevad eelkõige lõpliku prahihinna kujundamises.

Oluline tegur prahiturult sobivaima laeva leidmiseks on selle laeva oletatav prahihind, mida prahiturul kajastatakse tonn-miili kohta. Selle abil saab prahtija kalkuleerida lastiveo oletatava hinna. Laevade prahihinda kujundab turul olevate vabade laevade arv. Mida rohkem on laevu turul, seda tõenäolisem on, et laevade turuhind on ülepakkumiste tõttu madal. Prahtijad lähtuvad ka sellest, millisel maakleril on laevaomanikega parimad suhted. Kui prahtijad on eelnevalt juba olnud ärisuhetes laevaomanikega, prahitakse laev ka otse laevaomanikelt. Tšarter sõlmitakse aga lõpuks ikka maakleriga, mitte otse laevaomanikuga.

Kui sobivaim laev on välja valitud ja läbirääkimised edukalt lõppenud, saadab maakler prahtijale eellepingu, milles on kirjas kõik laeva prahtimiseks olulised tingimused ja muu info (peamiselt laevaomaniku esitatud tingimused). Prahtijatele antakse kindel aeg, mille jooksul nad peavad kas laeva prahtima või sellest loobuma. Kui prahtija otsustab sõlmida tšarteri, valmistab maakler ette eellepingu. Eellepinguga koos saadetakse ka laeva üksikasjalik kirjeldus. Selle saavad prahtijad edasi kauba müüjatele, kes kooskõlastavad laeva sobivust sadamaterminaliga. Sama tehakse kauba potentsiaalsete ostjatega, kes omakorda kooskõlastavad aluse sobivuse sihtterminaliga, et saada kinnitus lubamaks laeva lossimiseks kai äärde.

Igal sadamaterminalil on oma tehnilised tingimused laevade jaoks. Nendest olulisemad on laeva kandevõime, süvis, kehtivate sertifikaatide olemasolu ja alust puudutavad muud tehnilised küsimused. Kui sadamatelt, eelkõige laadimissadama terminalilt saadakse kinnitus, et laev on sobilik, võib prahtija saata maaklerile kinnituse laeva prahtimiseks.

Prahihind

Prahihind on laevaomanikele makstav tasu teenuse osutamise eest. Teisiti öeldes tasub laeva prahtija laevaomanikule laeva kasutamise eest lepinguga ettenähtud korras. Kõigepealt peab olema tuludega kaetud veo omahind. Omahinna sisse arvestab laevaomanik kõik laevareisiga kaasnevad ekspluatatsioonikulud ja sadamatasud, kui see pole tšarteris teisiti määratud. Omahind arvutatakse enamasti tonn-miili kohta, millest tulenevalt pakutakse laeva prahiturul kindla tariifi alusel. Tariif näitab, millise hinna juures on laevaomanik nõus laeva välja prahtima. Olenevalt turu hetkeolukorrast võib juhtuda, et laev prahitakse välja ka alla vedude omahinna. Seda põhjusel, et alusele pole leitud kaupa, mistõttu peaks see jääma reidile ootama. Kuna laev teenib omanikule tulu sõites ja kaupa vedades, siis katmaks kas või mingisugust osa ekspluatatsioonikuludest on laevaomanik sunnitud andma aluse prahile vahel ka alla omahinna.

Prahihinna kujunemist määrab suuresti ka see, kui kiiresti laeva tarvis on. Kui prahtijal on laevaga kiire, on laevaomanikel võimalus küsida kõrgemat prahihinda, sest prahtija jaoks on võimalike variantide arv väike. Kui laev prahitakse pikema aja peale ette, tähendab see enamasti madalamat prahihinda. Laevaomanik välistab sellega riski, et laev võiks jääda seisma ja kaupa ootama. Laevaomanik võib jääda ka ootamatult planeeritud lastist ilma, mis tähendab, et ta peab hakkama kiiresti uut kaupa otsima. See omakorda pakub prahtijale võimaluse leida laeva madalama hinnaga. Kindlaid reegleid laevade prahihinna kujunemisel pole. Suuresti sõltub see prahituru hetkeseisust.

Laeva prahihinna väljendamiseks on kaks võimalust. Võib kasutada fikseeritud prahihinda (lumpsum), mille laevaomanikud ja prahtijad omavahel kokku lepivad. See on võimalik eelkõige juhtudel, kus prahilepingu sõlmimise ajaks on teada kindel laadimissadam ning mõned lossimissadamad. Sellisel juhul on iga erineva reisivariandi jaoks toodud tšarteris välja kindla suurusega prahiraha.

Prahiraha arvutamise aluseks on kindel kauba kogus, mida on kavas laevaga vedada. Laevaomanikud garanteerivad tšarteris kaubakoguse, mida laev on võimeline vedama. Sama koguse põhjal on arvestatud ka veo tonn-miili hind ja sellest lähtuvalt on fikseeritud prahihind tšarteris. Laevaomanikud arvutavad tonn-miili omahinna, millele lisatakse marginaal. Seejärel arvutab laevaomanik reisiteekondade pikkused ja kindlad prahirahad erinevate veomarsruutide tarvis.

Lumpsum hõlmab üldjuhul kulusid alates laeva lahkumisest eelmise laevareisi sihtsadamast. Fikseeritud prahiraha sisse kuulub laeva reisi kulu viimasest sihtsadamast uue reisi lähtesadamasse. Lumpsum hõlmab ka laadimis-lossimissadamas laadimiseks kuluvat aega. Lisaks arvestatakse veo omahinna sisse ja sellest tulenevalt ka fikseeritud prahihinda laadimis- ja lossimissadama sadamatasud.

Kuna tähtajalises prahingus oleva laeva puhul tuleb prahtijal kanda kõik veokulud, sealhulgas punkrikulud ja sadamatasud, siis prahihinna suuruse hindamiseks tuleks eelnevalt selgitada välja ka vastavad kulud.

Liinilaevandus

Liinilaevandus on kaupade merevedude teine peamine korraldusviis. Sarnaselt tramplaevandusega määravad liinilaevanduse eripära eeskätt veetavad kaubagrupid, kaupade omadused ja kaubapartiide suurus. Liinilaevadel veetavate kaupade valik on mitmekesine ja kaubapartiid enamasti väikesed. Laevaliini teenuseid kasutab samal ajal enamasti väikeste kaubapartiide vedamiseks palju erinevaid kaubasaatjaid, millest tuleneb ühtlasi vajadus regulaarse laevaliikluse järele.

Laevaliini operaatori info liinisadamate, -laevade, sõiduplaanide või -graafikute, liinitariifi jms kohta on kättesaadav kõigile ja põhimõtteliselt võib iga soovija liinilaeva teenuseid kasutada. Laevaliini kliendil ei ole võimalik muuta laeva marsruuti, väljumis- või saabumisaega ning muid liinitingimusi talle sobivaks, mistõttu on liinilaevandusel teatud ühistranspordi tunnused. Samas saavad liini püsikliendid kasutada soodustariife, soodsamaid maksetingimusi ja muid eeliseid.

Kui tramplaevanduses on veolepingu vormiks tšarter, mis määrab ka kõik vedaja ja kauba saatja äriõiguslikud suhted, siis liinilaevanduses on peamiseks veolepingu vormiks liinikonossement (*liner bill of lading*), mille ülesanne on määrata liiniveo tingimused ja vedaja ning kauba saatja vastutus.

Liinioperaator võib kasutada laevaliini teenindamisel talle kuuluvaid või prahitud laevu. Viimasel juhul võetakse laevad tavaliselt kasutusse ajaprahtimise põhimõtte alusel.

Selleks on võimalik kasutada kolme liiki ajatšarterit:

- ajatšarter, mille alusel võtab prahtija laeva enda kasutusse kokkulepitud ajaks koos laevaperega, kes jääb laevaomaniku palgale
- esimest tüüpi laevapereta ajatšarter, mille alusel võtab prahtija üle laeva koos laevaperega ja talle lähevad üle ka laevapere ülalpidamiskulud. Prahtija võtab nad oma palgale, millega vabaneb laevaomanik laevapere ülalpidamiskuludest
- teist tüüpi laevapereta ajatšarter, mille alusel võtab prahtija üle laeva ilma laevapereta. Sel juhul jääb prahtija mureks nii laeva mehitamine kui ka laevapere ülalpidamine.

Ajatšarteri eritüüp on nn osatšarter (*slot charter*), mille järgi võtab prahtija kasutusse kindla osa laevast (ühe või mitu trümmisektsiooni, lastitanki vms). Kõige rohkem kasutatakse osatšarterit konteineriveo liinidel, kus mitu liinioperaatorit jagavad omavahel suure konteinerlaeva kaubamahutavuse.

Liinilaevanduses eristatakse lähimerevedusid (*short sea shipping*) ja ookeanivedusid (*deep sea shipping*). Liiniveo kaupade eripärast lähtuvalt võib liinilaevanduses kasutatavaid aluseid jaotada kahte rühma: universaalsed ja eriotstarbelised laevad.

Universaalsed kuivlastilaevad on mõeldud eeskätt traditsiooniliste (konventsionaalsete) kaupade veoks. Traditsiooniliseks kaubaks nimetatakse üldjuhul tükikaupa, mis võib kauba olemusest lähtuvalt olla pakendatud või pakendamata. Neil laevadel on mitu trümmi, sageli ka mitu vahetekki ning laadimis- ja lossimisvahendid, peamiselt tekikraanad ja poomid.

On olemas ka laevaliine, mis veavad regulaarselt üksikuid lahtise kauba artikleid (sööliinid, maagiliinid, nafta- ja naftasaaduste liinid jm). Sel juhul kasutatakse laevaliinil, nagu tramplaevanduseski, kindlat tüüpi ja vajaliku suurusega eriotstarbelisi laevu.

Liinilaevade spetsialiseerumine on toimunud mitte niivõrd kauba, kuivõrd lähtuvalt pakendi ja veose ühiku omadustest. Eelmise sajandi teisel poolel toimusid suured muutused kauba-pakendi ja pakkeüksuste suurendamise ning ühtlustamise suunas. Töötati välja ja võeti kasutusele uued laadimis-lossimis- ning kaubaveoviisid. Selle tulemusena on liinilaevanduses laialdaselt kasutusel konteinerveolaevad, veeremilaevad (*ro-ro*, *ro-pax*, *con-ro*) ja reisiparvlaevad. Sageli koosneb kogu laevaliini laevastik ainult ühte tüüpi laevadest (konteinerilaevad või veeremilaevad), mis eeldab stabiilseid kaubavoogusid ja pikaajalisi lepinguid liinioperaatori ning kaubasaatjate vahel.

Mereveo tingimused ja veotasud

Mereveo hind on mitmeti mõistetav. Erinevate pakkujate hindu saab võrrelda ainult juhul, kui on teada, et hinnapakkumised põhinevad ühesugustel tingimustel ja ühesuguste teenuste pakku-misel. Veotingimuste ühtlustamisele ja ühtse arusaama saavutamisele aitavad kaasa Incotermsi tarneklauslid, mis omakorda on märgitud kaubanduslike mereveolepingute transporditingimustes.

Allpool on toodud kasutatavamad veotingimused konteinerivedudel.

- **FIOS** (*free in and out and stowed*) – laevaliini hind sisaldab ainult merevedu sadamast sadamani. Kõik konteineri laadimise tasud lähte- ja sihtsadamast (*terminal handling charge*, THC) veokilt sadamaterminali ja sealt laevale, sihtsadamast vastupidi, peab kaubasaatja (või saaja) juurde maksma
- **LI/LO** (*liner in / liner out*) – laevaliini hinnas sisaldub THC nii lähte- kui ka sihtsadamast, seega on makstud ka konteineri mahalaadimine lähtesadamasse saabuvalt veokilt ja konteineri laadimine sihtsadamast veokile
- **LIFO ja FILO** (*liner in / free out; free in / liner out*) – on tingimused, kus ühes sadamas on konteineri laadimine hinna sees, teises sadamas aga mitte.

- **CY** (*container yard*) – tähendab, et pakutud hinna sees on sadamas üks laadimine – sadamaterminalist laevale või vastupidi. Konteineri laadimise veovahendilt või veovahendile peab klient juurde maksma. Näiteks tingimus LI/CY mereveo hinna pakkumise järel tähendab, et pakkumine sisaldab konteineri vedu alates konteineri sadamasse toimetanud veokilt mahalaadimisest kuni sihtsadama konteinerterminali laadimiseni. Konteineri sihtsadama terminalis veokile laadimise tasu selline hind enam ei sisalda.
- **Door** “uksest” või “ukseni” tingimus tähendab, et hinnapakkumine sisaldab kõiki transpordikulusid koos laadimiste ja kohaleveoga maismaal alates konossementis määratud lähtekohast ja/või kuni sihtkohani.

Mereveo täielik hinnapakkumine ei sisalda siiski ainult veotingimusi, vaid ka muid tasusid. Tihti tuuakse eraldi välja dokumentide vormistamise tasud (*documentation fee*) ja konossementi väljastamise tasu juhul, kui mereveohind ei sisalda laadimisi.

Omaette kategooria hinnapakkumises moodustavad lisatasud (*surcharges*), mida kehtestavad laevaliinid kaitsmaks end erinevate, vedude kulukust mõjutavate lühiajaliste mõjude eest. Kuigi laevaliin võib mitte muuta mereveo hinda pika perioodi jooksul, võib klientidelt küsitav veoraha muutuda (tavaliselt siiski mitte tihedamini kui kord kvartalis). Sellised lisatasud võivad olla fikseeritud summamana konteineri kohta, summamana TEU kohta või suhtarvuna mereveo hinnast.

Sagedasti kasutatavad lisatasud:

- **CAF** (*currency adjustment factor*) – valuutariskide lisatasu, mis kehtestatakse erinevate valuutakursside kõikumise perioodil, kui laevafirma veab kaupu eri valuutatsoonide vahel ja saab veoraha erinevates valuutades.
- **BAF** (*bunker adjustment factor*) – kütuse hinna muutumise riskide lisatasu, kui laevaliini eri sadamates on laevakütusel erinev hind ja eelnevad mereveohinnad on arvestatud odavama laevakütuse hinnaga.

Kasutatakse ka muid lisatasusid, näiteks:

- Külmutuskonteineri lisatasu (*reefer surcharge*) kasutavad laevakompaniid sisselülitatud külmutuskonteinerite suurenenud elektritarbimise kompenseerimiseks, kui laevageneraatorid toodavad tavapärasest rohkem elektrienergiat.
- Ülekoormatud sadamasse veo lisatasu (*congestion surcharge*) kasutatakse, kui veoga kaasneb laevade pikk seisaeg reidil ja seega suurenenud kulutused.
- Jääolude lisatasu (*ice surcharge*), mille on kehtestanud laevaliinid nende sadamate küllastamiseks, mis talviti võivad jäätuda. Riigid võtavad laevadelt teatud perioodil jäämurdja tasu. Enamasti ei sõltu tasu suurus sellest, kas sadam oli jääs ja kas jäämurdjat sadamasse pääsemiseks kasutati.
- Sõjariskide lisatasu (*war surcharge*) kehtestavad laevafirmad poliitiliselt ebakindla piirkonnas sadamatesse kauba toimetamisel, kui esineb risk, et laevad võivad ajutiselt olla sunnitud läbima erinevaid inspekteerimisi või võivad saada keelu mõnda varem planeeritud sadamasse sisenemiseks.

Näide: Uksest ukseni veo hind ühele 20-jalasele külmutuskonteinerile Tartust (Eesti) Hobartisse (Tasmaania)

Ettevedu Tartust Tallinna – 150 €
 THC *departure* Tallinna sadamas – 80 €
 B/L – 20 €/komplekt
 Merevedu (tingimus FIOS) – 2600 USD
 Reefer surcharge 5% mereveo tasust
 CAF 1% – mereveo tasust
 BAF 50 USD /TEU
 THC *destination* (sihtsadamas) – 100 USD
 Doc. Fee *destination* – 30 AUD (Austraalia dollar)
 On-carriage (kohalevedu) – 150 AUD

Detailne hinnapakkumine võib koosneda enamikust näites toodud komponentidest. Sageli püüavad laevaliinid muuta pakkumise kliendile lihtsamaks, ühendades kuluartiklid üheks hinnaks.

Mereveo osalised

Merevedude eripära tõttu võib olla ühe mereveoga seotud mitmeid osalisi, kes täidavad erinevaid ülesandeid lasti haldajana, veo tellijana, mereveo teostamisel ja selle vahendamisel, laevaomaniku esindamisel, saadetiste haldamisel ja kaupade käsitlemisel sadamas.

Lastiandja on veoprotsessi osaline, kes sõlmib mereveo lepingu kaubavedajaga. Kaubasaatja on pool, kes annab kaubad veoks üle. Kaubasaatjal on kaubavedaja suhtes teatud õigusi ja kohustusi. Ta ei pruugi olla kaubavedaja lepingupartner. Kaubasaatja ja lastiandja võivad olla üks ja sama isik.

Vastuvõtja all mõeldakse isikut, kellel on õigus veodokumendi või mõne muu dokumendi alusel sadamasse saabunud kaup vastu võtta. Tavaliselt esitab vastuvõtja liinioperaatorile kauba saamiseks mereveokirja (konossementi) originaaleksemplari.

Laevakompanii on peamine veoteenuse osutaja merevedudel. Laevafirma kasutuses olevad laevad võivad olla firma omanduses, kuid võivad olla ka prahitud eri tüüpi ajatšarterite alusel. Laevafirma võib olla asutanud tootva või töötleva tööstuse ettevõtte või rahvusvaheline kontsern oma tooraine ja/või toodangu veo tarvis. Enamik laevakompaniisid on siiski asutatud veoteenuse pakkumiseks rahvusvahelisel prahiturul ja/või liinilaevanduses.

Laevakompaniid tegutsevad nii trampvedude prahiturul kui ka liinilaevanduses, pakkudes vedajana otse või vahendajate kaudu veoteenust kauba saatjatele (saajatele). Kogu veoprotsessi käigus jääb laevaomanik või -operaator vastutavaks oma lepingupartnerite ees nii kauba mõistliku aja jooksul kohaletoometamise kui ka säilitamise eest.

Laevaomanikud ja aluste valdajad ei pruugi alati korraldada oma laevade tööd ise ning sageli delegeerivad selle laevade opereerimisteenust korraldavatele ettevõtetele ehk laevaoperaatoritele (*ship operating companies*). Reeder on ettevõtja, kes on laeva valdaja ja kasutab seda oma nimel ning on kantud laevaregistrisse olenemata sellest, kas ta on või ei ole laeva omanik.

Trampvedude puhul prahitakse laevamaakleri vahendusel laev sageli omanikult reisitšarteri alusel. Laevaomanik või tema volitatud agent annab iga veoks võetud kaubapartii kohta välja konossementi, mille järgi võtab endale vastutuse kauba eest reisi ajaks. Liinilaevanduses on laevaomanik paljudel juhtudel laeva liinioperaatorile ajatšarteri alusel üle andnud, mistõttu lasub vedaja vastutus kaubaomaniku ees liinioperaatoril, kes annab ka välja oma nimel liinikonossementi. Ajatšarterisse oma laeva üle andnud laevaomanik on enamikul juhtudel vaba vastutusest liiniklientidele tekitatud kahju eest, küll aga jääb ta rahvusvaheliste regulatsioonide kohaselt teatud juhtudel vastutavaks kolmandatele isikutele tekitatud kahju eest, iseäranis juhul, kui tegemist on keskkonnareostusega.

Peale laevade võib laevakompanii omada ja rentida muid transpordivahendeid, sadamatehnikat, varustust või infrastruktuuri objekte, näiteks sadamaterminale. Sageli omavad suurte konteinerlaevade omanikud suurtes sadamates oma konteinerterminale.

Laevadeta ühisvedaja (*non vessel operating common carrier*, NVOCC) on firma, kes pakub liiniveoteenust vedajana, võtab vastutuse vedajana ja annab veetavate kaupade kohta välja oma konossementi. Erinevus laevakompaniist seisneb selles, et sellisel vedajal ei ole laevu, vaid ta ostab sisse veoteenust laevaliiniidelt. Need firmad võtavad riski ja rendivad tavaliselt laevakompaniide laevadel eri sadamate vahel veetavate konteinerite veo mahu (konteinerite kohad trümmis ja laevatekil) teatud perioodiks.

Laevakompanii annab laevadeta ühisvedajale välja oma konossementi, mille see jätab endale ja annab kliendile oma konossementi, milles toodud veotingimused võivad erineda laevakompanii tingimustest. Seega vastutab kliendi ees ühisvedaja ja tema ees vastutab veetavate kaupade eest laevakompanii. Sellised firmad pakuvad enamasti ka teenuseid, mis ei ole laevakompaniide jaoks atraktiivsed (LCL-veod, väikeveoste konsolideerimine jms).

Vahendusteenuste pakkujad

Laevaoperaator on isik või grupp töötajaid, kelle tööks on laeva ekspluatatsiooni korraldamine. Lähitult prahilepingust korraldab laevaoperaator laevareisi ja laeva tööd. Laeva erinevate töökorraldusvormide ja tšarterite puhul on laevaoperaatori kohustused jagunenud kas pigem korraldavateks või pigem planeerivateks. Kui lähtuda üksikreisidest, siis on laevaoperaatori kohustuseks saata alusele laadimis- ja lossimiskorraldused ning lahendada nii lasti kui ka alusega seotud probleeme.

Samuti peab laevaoperaator olema aeg-ajalt ühenduses laevaomanikuga kooskõlastamaks laeva puudutavaid tingimusi või selleks, et küsida sadamaterminalide nõutavat informatsiooni laeva kohta. Laevade lastimist ning lossimist planeeritakse koostöös kaubaoperaatorite ehk laeva-agentidega. Laevaoperaatori tegutsemise eesmärk on tagada alusele selle pidev kasutamine ehk kauba vedamise võimalus.

Lisaks eelnevale käsitleb laevaoperaator ka kõiki laeva kulusid puudutavaid küsimusi. Üksikreisi puhul on laevaoperaatori ülesanne kontrollida kõiki prahiarveid ning jälgida, et need vastaksid lepingus sätestatud tingimustele. Samuti peab ta pidama laeva ülemäärase seisuaaja ja seisutasude arvestust. Tähtajalise prahilepinguga hõlmatud laevade puhul peab laevaoperaator vastutama laevareisidega seotud kulude minimeerimise eest. Seda on võimalik saavutada eelkõige sobivate veomarsruutide ning optimaalse sõidukiiruse valikuga.

Vajadusel kontrollib operaator laadimiseks olulist informatsiooni laevaomaniku käest (nt laeva süvis teatud kaubakoguse juures, laeva oletatav saabumisaeg). Eriline rõhk peab olema laeva laadimiskorralduse vastavusel prahilepingu tingimustele.

Laevaoperaatori kohustuseks on ka veenduda ajatšarteriga hõlmatud laeva puhul, et laevale saaksid määratud agendid ehk laeva esindajad sadamates. Tema ülesanne on kindlustada, et lossimissadamasse on määratud agendid, kui tegemist on tähtajalises prahingus oleva laevaga.

Laevaagent (*ship agent*) esindab laevaomaniku huve ja tagab tema laeva(de)le kiire ning tõrgeteta teenindamise sadamas. Agendilepingu või ühekordse kokkuleppe alusel kohustub laevaagent tagama alusele nii sadamasse saabumisel kui ka sealt väljumisel lootsi- ja puksiiriteenuse ning kõigi vajalike järelevalvetoimingute (sanitaar-karantiini-, tolli-, migratsioonikontroll) läbimise.

Laevaagent tegutseb kolmandate isikute puhul laevaomaniku esindajana. Laevaagendi puhul on laevaomaniku esindajaks ja laevaagendi kontaktisikuks laevakapten. Sadamas viibimise ajal korraldab laevaagent laeva õigeks ajaks ja õige kai juurde haalamise. Kui leping sätestab, võib laevaagent olla ka laeva laadimise-lossimise korraldaja. Lisaks vormistab laevaagent kõik vajalikud laevadokumendid ning kokkulepped ka kaubadokumendid. Kapteni korraldusel organiseerib laevaagent laeva varustamise kütuse, toiduainete, magevee, varuosade ja kõige muu vajalikuga. Lisaks lasub laevaagendil kohustus aidata kaptenit ja laevapere liikmeid kõikide, sh isiklikku laadi probleemide lahendamisel. Laeva agenteerimise (laevakompaniile teenuste osutamise) käigus tehtud kulutuste kohta koostab laevaagent arve ning esitab selle laevaomanikule. Laevaomanik katab need kulud, millele lisandub kokkuleppeline agenditasu.

Liiniagent (*liner agent*) on liinivedusid tegeva laevakompanii täievoliline esindaja riigis või konkreetse sadama teeninduspiirkonnas. Tavapärase töö klientide tellimuste täitmisel, dokumentide väljastamisel, konteinerite liikumise jälgimisel ja veotasude sissenõudmisel teevad ära liiniagendid ehk firmad, kellel on sõlmitud laevakompaniiga leping vastavate ülesannete täitmiseks. Töö eest saavad liiniagendid teatava osa mereveo tasust (enamasti 2–5%). Samuti pakub liiniagent laevafirma klientidele tihti lisateenuseid (kohalevedu, tolliagendi teenused jms).

Liiniagent väljastab veetavale kaubale laevafirma konossementi, mille ta allkirjastab laevafirma nimel klausliga „*as agents only*“. Liiniagent vastutab oma tegevusega laevafirma ees, samuti klientide ees kaupade eest laevafirma konossementis märgitud tingimustel.

Mereveo ekspedeerimisfirma (*forwarding agent, forwarder*) on meretranspordi organiseerija, kes tegutseb transporditurul, valides vedudeks kliendi jaoks soodsaima variandi ja esindades klienti suhetes vedajatega. Tavaliselt tegutseb ekspedeerija vahendajana, organiseerides veo kliendi nimel ja edastades temale tegeliku vedaja konossementi. Sellisel juhul vastutab veetava kauba eest mereveo osaline, kelle nimel on välja antud konossement ja ekspedeerija peab kahju tekkimise korral vastutama ainult kliendi pretensioonide korrektse ja õigeaegse edastamise eest.

Multimodaalse transpordi operaator (*multimodal transport operator, MTO*) on firma, mis võtab enda peale multimodaalse veo kõigi etappide korraldamise, pakkudes sisuliselt ükselt uksele veoteenust. Multimodaalse transpordi operaatori kohustuste hulka kuuluvad eri etappidel veoteenust pakkuvate firmadega veolepingute sõlmimine, vahepunktides kauba laadimise-lossimise ja ladustamise tagamine, kauba teekonna jälgimine ja muud kaubaveo toimingud. Veo korraldamiseks sõlmib multimodaalse transpordi operaator enda nimel ja vastutusel lepingud vedajatega, stiviori- ja ekspedeerimisfirmadega veoahela eri etappideks.

Multimodaalse transpordi operaatoriteks on tavaliselt ekspedeerimisfirmad, kelle valduses ei pruugi transpordivahendeid olla. Suured ekspedeerimisfirmad korraldavad multimodaalse transpordi operaatoritena järjest enam suure osa tegevusi veoahelas, omades terminale, ladusid, laevu, veokeid ja stividorifirmasid sadamates ehk nad tagavad klientidele kompleksteenuse.

Prahimaakler (*ship broker*) on isik, kes tegutseb vahendajana prahiturul. Prahiturg on alati suurel määral toiminud osaliste otsese kontaktita ja seda enam on prahiturg virtuaalne tänapäeval. See tähendab, et prahiturul osalejad ei kohtu tavaliselt silmast silma börsil, vaid suhtlevad omavahel ning sõlmivad lepingud elektrooniliste sidevahendite abil. Prahimaakleriks on üksikisik või ettevõtte, kes pakub vahendajateenust ühelt poolt prahtijale, kes on oma kauba transportimist vajav kaubaomanik või tema esindaja (ekspedeerimisfirma), teiselt poolt oma laevale tööd otsivale laevaomanikule või -operaatorile.

Prahimaaklerid määravad laevade ning kaupade nõudluse ja pakkumise vahekorra prahiturul, viies kokku laeva- ja kaubaomanikke. Kui prahileping sõlmitakse, saavad prahimaaklerid osutatud vahendusteenuse eest maakleritasu, mille suurus sõltub prahituru segmentist (kuivlasti-laevade, tankerite, spetsialiseeritud laevade prahiturud) ja eelnevatest kokkulepetest.

Mõned suuremad ekspedeerimis- või laevaagenteerimisfirmad, samuti suured laevakompaniid või suurte kaubaveomahtudega pikaajaliselt opereerivad kaubaomanikud võivad palgata oma firmasse tööle prahimaaklereid või omada firma koosseisus prahtimisosakonda. Suurem osa prahimaakleritest on siiski prahiturul iseseisvalt tegutsevad isikud.

Küsimused

1. Mille poolest erinevad tramp- ja liinilaevandus?
2. Mida mõeldakse laeva prahtimise all?
3. Kirjeldada laeva prahtimise protsessi.
4. Mida tähendab „tšarter“?
5. Milline erinevus on aja- ja reisitšarteril?
6. Millistest teguritest sõltub prahihind?
7. Milliseid ülesandeid täidab laevaoperaator?
8. Milliseid ülesandeid täidab laevaliini operaator?
9. Milliseid ülesandeid täidab liiniagent?
10. Milliseid kaupu veetakse traditsiooniliselt liinilaevadega?
11. Nimetada levinumad liinilaevade tüübid.
12. Milliseid ülesandeid täidab laevaagent?
13. Milliseid ülesandeid täidab prahimaakler?

8.9. Lennuvevade korraldamine

Lennukompaniid korraldavad üldjuhul kaupade vedu ühest lennujaamast teise, kasutades veo eri etappidel allhankijate teenuseid. Tavaliselt toimub põhivedu (lennuvev) lennukompanii lennukitega. Kaupade laadimiseks ja ladustamiseks ning info käsitlemiseks lennujaamades kasutatakse partnerfirmade abi. Partnerettevõtted pakuvad lennujaamas sageli nii kauba kui ka reisijate teenindamist. Kauba käitlemise agentfirmad korraldavad kaupade pealelaadimise lennukitele, mahalaadimise lennukitelt, saadetiste sorteerimise ja konsolideerimise ning kaupade ajutise ladustamise lennujaama terminalis.

Kaupa veetakse nii reisi- kui ka kaubalennukitega kindlaksmääratud lennumarsruutidel veograafiku alusel. Kaupa võib vedada ka tellimuslennuna ehk tšarterina, mis tähendab lennuki kogu kaubaruumi üürimist kindlaksmääratud reisiks või teatud perioodiks.

Lennukompaniid kasutavad kaubaveoteenuste edasimüümisel enamasti peamüügiagentide abi. Seda eriti piirkondades, mis ei ole lennufirma koduturg. Peamüügiagendi ülesanne on esindada lennufirmat konkreetses piirkonnas ja müüa lennufirma teenuseid kauba saatjatele ja/või ekspedeerijatele. Kauba saatjad ja ekspedeerijad ei suhtle otse lennufirmaga, vaid peamüügiagendiga, kelle kaudu korraldatakse vedu ja vahetatakse infot.

Ekspedeerija on kliendi (kauba saatja või saaja) ja lennufirma või selle esindaja ühenduslüliks. Ekspedeerijad omavad vajalikku informatsiooni ja oskusi, mistõttu saavad pakkuda klientide erinevaid marsruute ja veolahendusi. Ekspedeerijatel on üldjuhul sõlmitud agendilepingud lennufirmadega või nende peamüügiagentidega lennukompanii teenuste edasimüümiseks. Kui kauba edasitoimetajaks on IATA liikmest lennukompanii või ekspedeerija, pole kauba saatjal vaja üldjuhul muretseda ümberlaadimise või muude lennuveoga seotud võimalike probleemide pärast.

Kuna ekspedeerija ei ole lennukite valdaja, põhineb tema tegevuse tulemuslikkus ennekoike toimivatel ja usalduslikel suhetel lennukompaniidega. Eestis on lennuvedude ekspedeerijad enamasti tuntud ka maantee- ja merevedude ekspedeerijatena. Välismaal seevastu on palju ainult lennuvedudega tegelevaid, muude veoliikidega mitteseotud ekspedeerijaid. Nende kontorid paiknevad tavaliselt lennujaamades või nende vahetus läheduses. Ekspedeerija võib tegutseda ka lennukompanii agendina ja vastutada selle töö eest klientide ees. Üldjuhul esindavad lennukompaniid üksteist ja ekspedeerijad ekspedeerijaid.

Lennufirma lennuplaanid ja vedude broneeringud

Regulaarreisidel opereerivatel lennufirmadel on tavaliselt poole aasta jooksul kehtivad lennugraafikud. Lennugraafikuid muudetakse enamasti kevadel (suvine lennuplaan) ja sügisel (talvine lennuplaan). Lennuplaanide muutmisel muudetakse tavaliselt ka veohindu ja lisatasusid.

Sageli on vaja vedada rohkem kaupu, kui on lennukid ja nende kaubaruumi. On tavapärane, et saadetised võivad oodata vahel päevi lennujaamas, enne kui veojärjekord kätte jõuab. Sarnaselt reisijate veoga on kaubaveol levinud broneeringute süsteem, millega broneeritakse saadetise tarvis vajalik ruumiosa lennuki lastiruumist. Broneeringute süsteem on eriti oluline vedudel, kus kasutatakse mitut ümberlaadimispunkti ja siis, kui tegemist on kiireloomuliste vedude või kiirestiriknevate saadetistega.

Enamik lennukompaniisid, mis opereerivad rahvusvaheliselt, kasutavad firmasisest infosüsteemi, milles saab reaajas kontrollida vaba kaubaruumi olemasolu kõikidel lendudel. Sellest lähtuvalt saab otsustada, millist marsruuti ja millist lendu kasutades on võimalik vedu korraldada. Üldjuhul kehtib reegel, et varasemal broneeringul on eesõigus hilisema broneeringu ees. Siiski tuleb arvestada, et reisilennukitega kauba vedamisel laaditakse reisijate pagas alati esimeses järjekorras, olenemata kaubaruumi broneerimisest saadetiste tarvis. Broneeringuid lennufirma infosüsteemis teeb lennufirma kohalik esindus või peamüügiagent.

Lennufirma võtab endale kohustuse toimetada kaup tavateenuse puhul sihtkohta mõistliku aja jooksul, st lennufirma ei anna tavateenuse korral ajagarantiid isegi siis, kui kaubaruum on broneeritud. Seetõttu tekib tihti arusaamatusi lennufirma ja selle klientide vahel. Kaubaveo tellijad eeldavad, et broneeringute kinnitamine tähendab garanteeritud vedu. Ajalubaduse eest vastutuse võtmisest keeldumiseks on lennufirmal hulk põhjuseid, näiteks lennuki tehniline rike, lennuilma puudumine, palju reisijate pagasit või posti jne. Sageli võtavad kauba saatjad või saajad vastutuse kolmanda osalise ees tarnida kaup tähtajaks, hindamata seejuures adekvaatselt õhutranspordiga seotud hilineamise riske. Lennufirma jätab endale alati õiguse muuta lennuplaani sellest ette teatamata. Lennufirmal on õigus lende ära jätta või neid ajaliselt nihutada.

Veomarsruutide planeerimine

Kui soovitakse saada usaldusväärset ja kvaliteetset veoteenust, tuleb luua selleks eeldused juba veo planeerimise ja tellimise etappidel. Veo tellija peaks teadma, millal on võimalik kasutada otseühendusi ehk võimalust vedada saadeti sihtpunkti ilma ümberlaadimisteta. Vastavat informatsiooni omavad lennukompaniid ja ekspedeerijad. Kui vedu vajab siiski kauba ümberlaadimist, tuleks ekspedeerijal või lennukompaniil leida parim võimalik ümberlaadimiskoht.

Lennukompaniid avaldavad oma sõiduplaane ja veomarsruute. Veomarsruuti koostades ei tohiks piirduda ainult ühe lennukompanii sõiduplaanidega, vaid tuleks hankida eri lennukompaniide sõiduplaanide koondväljaanne. Suurbritannias kord kuus ilmuv ABC World Airway Guide on väljaanne, mida kasutavad peamüügiagendid, ekspedeerijad ja lennukompaniide töötajad. Väljaandes on peatähelepanu suunatud kaubaveomarsruutidele ning kaubaveo sõiduplaanidele.

Veo planeerimisel tuleks püüda kasutada suurte kaubavoogudega veomarsruute. Ebaõnnestunud valitud marsruut on suurim viga, mida lennuveo tellija võib teha. Sooritades lennuvedu riikidest, millega ei ole otseühendust, tuleb kasutada transiitlennujaama või isegi mitut ümber-

laadimiskohta. Veo tellijal on üldjuhul võimalus valida oma soovile vastav transiitlennujaam. Transiitlennujaamade vahel võivad olla olulised erinevused nii maapealse teenindamise tasemes kui ka saadetise edasitoimetamisel maanteetranspordiga.

Marsruuti tuleks planeerida koostöös ekspedeerijaga, sest üldjuhul tunneb ekspedeerija kohalikke olusid lennujaamades ja teab ümberlaadimisaegu. On lennujaamu, kus saadetise ümberlaadimiseks kulub mõni tund ja ka selliseid, kus kaup võib oodata ümberlaadimise eel mitu ööpäeva. Ka kasutatava lennuki ja veetava kaubalasti suurus võib olla sellest aspektist lähtudes määravaks. Näiteks võib 30-tonnise segakaubalasti ümberlaadimine ja vedu järgmisesse lennujaama kesta mitu ööpäeva.

Suurtest lennukaubaveo keskustest on ajapikku kujunenud võimsad lennuliiklussõlmed, kust pääseb kõikjale. Üheks selliseks suureks transiitvedude keskuseks on Saksamaal asuv Frankfurti lennujaam. Neis lennujaamades moodustab kauba ümberlaadimine põhiosa kauba käitlemisega seotud töödest, sest need ongi spetsialiseerunud transiitvedudele. Tallinna lennujaam pole transiitlennujaam, vaid tüüpiline lennu kaubaveo lähte- ja sihtpunkt.

Hinnakujundus lennuvedudel

Kaubavedu on reisilennukitega reisijaid ja kaupa vedava lennufirma jaoks enamasti teisejärguline tegevus, sest suurem osa tulust teenitakse reisijate veoga. Nii moodustab tulu kaubaveolt paljudel lennukompaniidel vähem kui kümnendiku kogutulust. Seetõttu määravad lennukaubaveo baaslinna peamiselt turul valitsevad tegurid – konkurentide hulk ja nõudluse tase (kliientide hulk ja veetavad kaubakogused).

Suurt mõju avaldavad lennuveo hinnakujunduses ka lähte- ja sihtkoht. Kui näiteks Euroopas on vedajaid palju ja lendude arv oluliste sihtpunktide vahel suur, siis on ka rohkem vaba ruumi lennukites ning veohind madalam. Lennuvedudele Euroopas pakub üha enam konkurentsi ka lühikese veoajaga, operatiivselt toimiv maanteetransport.

Kontinentidevaheliste lendude sagedus on palju väiksem, seega on ka veomahtude potentsiaal väiksem. Samas on aga kaupade transportimise vajadus suurem, sest alternatiiviks on vaid merevedu, mis pika veoaja tõttu ei konkureeri õhustranspordiga. Paindlikkuse eesmärgil pakuvad lennufirmad erineva hinnaklassiga teenuseid, mille puhul sõltub veotasu eelkõige veoajast.

Ekspedeerimisfirmad pakuvad alternatiivina kombineeritud teenust, näiteks maanteevedu koos õhuveoga, mille hind on tihti lennuveo hinnast madalam, kuid veoag ainult veidi pikem. Viimane variant kehtib näiteks Eesti puhul, mis on väheste lennukompaniide sihtriik. Eestisse ja Eestist lendavad lennukid on suhteliselt väikesed. Samas on Helsingi või Stockholmi ja Tallinna vahel tihe maanteeliiklus. Helsingist kulgeb Euroopa riikidesse ja üle maailma palju lennuliine, vedod toimuvad sagedasti. Ka lennukid on suuremad Tallinnast väljuvatest lennukitest. Sel põhjusel on ka lennuvedude hinnad Helsingist ja Stockholmist üldjuhul madalamad kui Tallinnast väljuvate lendude puhul.

Õhustranspordi hind koosneb üldjuhul kolmest osast – kulud lähteriigis, õhustranspordi põhikulud ja lisatasud ning kulud sihtriigis. Kulud lähte- ja sihtriigis koosnevad enamasti terminali-, tollivormistuse ja kohaliku maanteetranspordi kuludest, lähteriigis ka lennusaatelehe vormistamise tasust. Lennuveo hind „lennujaamast lennujaamani“ koosneb lennufirma põhitariifist ja lennufirma võimalikest lisatasudest.

Veotasu arvutamiseks vajatakse saadetise kohta järgmisi andmeid:

- välja- ja sisseveo lennujaamad
- kauba liik
- brutokaal
- mõõtmed
- saadetise ruumala

Õhustranspordi põhitariif antakse lähtekoha lennujaamast kuni sihtkoha lennujaamani. Hind hõlmab kogu veoahelat koos kauba ümberlaadimistega vahepunktides. Põhitariif ei sisalda maanteetranspordi veokulu, tollivormistust ega muid lennuveoga seotud kulusid. Lennuveotariifides avaldatud hinnad on üldjuhul arvestusliku kaalu kilogrammi hinnad väljaveomaa valuutas. Erandiks on mõned riigid, mille impordiga seotud veohinnad on avaldatud kohaliku valuuta asemel USA dollarites (USD/kg).

Õhutranspordi põhitariifi arvutatakse veetava kauba kaalu ja ruumala alusel, mõõtühikuna kasutatakse kilogrammi. Tariifi arvutamise aluseks on saadetise kaal ja mahukaal ehk tihedus, millelt minnakse veohinna arvutamisel üle arvestuslikule kaalule. Arvestusliku kaalu leidmiseks võrreldakse omavahel kauba tegelikku kaalu ja mahukaalu ning arvestuslikuks kaaluks võetakse suurem absoluutarv.

Mahukaalu arvutatakse lennutranspordis 1/6 suhte alusel, kus saadetise ruumala kuupsentimeetrites jagatakse 6000-ga, seega $6 \text{ dm}^3 = 1 \text{ kg}$ ehk $1 \text{ m}^3 = 167 \text{ kg}$.

Näide 1

Pakkeüksuse kaal on 30 kg ja mõõdud 60 x 50 x 40 cm. Selle arvestuslik kaal on mahukaalu järgi 20 kg ($0,60 \times 0,50 \times 0,40 \times 167 = 20,04 \text{ kg}$). Kuna pakkeüksuse tegelik kaal on suurem (30), võetakse arvestuslikuks kaaluks 30 kg.

Näide 2

Pakkeüksuse kaal on 20 kg ja mõõdud 70 x 60 x 50 cm. Selle arvestuslik kaal mahukaalu järgi on 35,07 kg. Kuna mahukaal on tegelikust kaalust suurem, võetakse arvestuslikuks kaaluks mahukaal (35 kg).

Tavakaupade standardpõhitariifid on:

- miinimumtasu. Põhitariif ei tohi olla madalam kui miinimumtasu. Miinimumtariif põhineb alati ühel saadetisel
- tavahindade klassid (*general cargo rates* – GCR). Need kehtivad tavakaubale ja jagatakse veel mitmesse alamklassi kauba kogusest lähtuvalt:
 - normaaltariif (*normal rate*), Tähistatakse „N“ või „– 45 kg“
 - kogusest sõltuv tariif (*quantity rate*) ehk „Q“ – tariif (+45 kg, +100 kg, +300 kg, +500 kg, +1000 kg).

Veel kasutatakse järgmisi tariife:

- kauba iseloomust sõltuvad tariifid (*specific commodity rates* – SCR). Need on üldjuhul madalamad üldkasutatavatest tariifidest ja antakse välja konkreetsele veole konkreetsetel marsruudil
- erikaupade tariifid. Need kehtivad kindlale kaubagrupile, näiteks elusloomad, väärtuslikud saadetised, ohtlikud kaubad jne
- lennualuste tariifid (*unitized rates*). Erihinnad kehtivad õhutranspordis kasutusel olevatele lennuveo alustele ja -konteineritele (ULD).

Transpordi põhitariifi maksumus (arvestuslik tariif) tavakaubale leitakse kahe tehte tulemuse võrdlemise teel ning maksumuseks on väiksem summa. Samas tuleb meeles pidada, et veo maksumus ei tohi olla kunagi väiksem miinimumtasust.

Järgnevate näidete puhul, kus miinimumtasu on 65,00 USD, kehtivad järgmised hinnad:

- miinimumtasu – 65,00 USD
- normaaltariif – 3,20 USD/kg
- +45 kg – 2,70 USD/kg
- +100 kg 2,20 USD/kg

Näide 3

Kui saadetise arvestuslik kaal on 30 kg, siis normaaltariif oleks $30 \times 3,20 = 96,00 \text{ USD}$.

Kogusest sõltuv tariif oleks $45 \times 2,70 = 121,50 \text{ USD}$

Kahe väärtuse võrdlemisel on selge, et 30 kg kaaluga saadetise puhul on lennuveo maksumus normaaltariifi alusel 96,00 USD.

Näide 4

Kui saadetise arvestuslik kaal on 35 kg, siis:

1) $35 \times 3,20 = 112,00 \text{ USD}$

2) $45 \times 2,70 = 121,50 \text{ USD}$

Seega on 35 kg saadetise puhul lennutranspordi põhitariif 112,00 USA dollarit.

Lennutranspordis kasutatakse ka mõistet murdepunkt, milleks on koht kaaluskaalal, kus toimub üleminek ühelt tariifiklassilt teisele. Eespool nimetatud tariifide alusel saab arvutada murdepunkti miinimumtariifi ja normaaltariifi vahel – $65/2,70 = 20,3$ kg. Miinimumtariif kehtib kuni 20,3 kg kaaluga saadetise puhul. Sellest kaalust suuremate väärtuste korral rakendatakse normaaltariifi.

Lisaks põhitariifile on lennufirmad kehtestanud veohinnale lisatasud. Õhutranspordi põhitariif katab üldjuhul põhitranspordi maksumuse ega sisalda võimalikke lisatasusid lähte- ja sihtriikides ning -lennujaamades, milleks on:

- kaupade transpordikulud lennujaama ja lennujaamast
- ladustamise ja käsitlemise kulud lennujaamades
- tollivormistustasud
- kindlustustasud
- lisatasu, kui saaja maksab transpordi eest sihtlennujaamas
- kütuse lisatasu (*fuel surcharge*)
- turvatasu (*security fee*).

Turvatasu kehtestati pärast 2001. aasta 11. septembril New Yorgis toimunud sündmusi, mis ajendas lennufirmasid veelgi põhjalikumalt tähelepanu pöörama erinevatele riskidele. Lennufirmad peavad tegema lisakulutusi rahvusvaheliste turvanõuete karmistumise tõttu. Turvatasu peab katma kaupade kontrolli ja läbivalgustamisega seotud kulud.

Kütuse lisatasu on otseselt seotud kütuse maailmaturu hinnaga. Eraldi lisatasu võimaldab lennufirmadel kiiresti reageerida lennukikütuse hinna muutumisele. Võib tõsta või langetada kütuse lisatasu, jättes seejuures põhitariifi muutmata. Kütuse lisatasu suurust arvestatakse IATA kehtestatud kütuse hinnaindeksi järgi, mis arvutatakse viie suurema kütusebörsi hindade põhjal.

Lennukompaniid kasutavad soodushindu selleks, et konkureerida paremini muude veoviisidega suurte kaubapartiide vedudel. Soodushind sõltub kauba liigist või eripärast, kauba kogusest ja tarnesagedusest. Soodushinnad kehtivad ainult kindlate lennujaamade vahel.

Ühiseid veohindu rakendatakse konsolideeritud saadetiste korral, mil näiteks ekspedeerija on kogunud väikseid üksiksaadetisi mitmetelt klientidelt ja liitnud need terviklikuks saadetiseks. Nii saadakse kõrgem kaaluklass ja madalam kilohind. Erihind võidakse kehtestada teatud kaubarühmadele. See võib olla tavalisest kõrgem või madalam, kusjuures hinnatase sõltub välja- ja sissesõidujaamade asukohast.

Päring, pakkumine ja tellimus

Üldjuhul toimuvad lennuveod ekspedeerijate vahendusel, st kauba saatjal on lepinguline suhe agendiga ehk ekspedeerimisfirmaga. Ekspedeerija ja kauba saatja suhteid reguleerib ekspedeerimisleping, mille kohaselt kohustub ekspedeerija korraldama saatja kaupade veo tasu eest. Levinud on kokkuleppe sõlmimine põhimõttel pakkumine – aktsepteerimine (nõustumine). Ekspedeerija teeb kauba saatjale pakkumise ja saatja nõustub või ei nõustu sellega. Nõustamise korral tellib ta ekspedeerijalt veo. Selline tegutsemisviis on tavapärane ühekordse veo ja lühiajalise koostöö korral ning üldjuhul ei sõlmita sel juhul ekspedeerimislepingut. Pikemaajalise koostöö puhul eelistatakse sõlmida ekspedeerimisleping kui raamleping, milles määratletakse lisaks veotingimustele ka muud tingimused (makseaeg, krediitlimiit, teenindamise tingimused jms).

• Päring

Kauba saatja esitab ekspedeerijale suuliselt või kirjalikult päringu. Soovitav on kasutada ekspedeerijate pakutavat päringu vormi, milles on kogu vajalik info, mida ekspedeerija vajab pakkumise tegemiseks. See välistab, et osa infost jääb esitamata või arusaamatuks.

• Pakkumine

Ekspedeerija ülesanne on pakkuda kaubasaatjale parim temale sobiv alternatiiv kaupade õhuveoks. Selleks analüüsitakse ja pakutakse alternatiivid lennufirmade tariifide, marsruutide ja/või veoagade kohaselt.

Lennufirma valimisel peab teadma, milles seisnevad hinnaerinevusele lisaks erinevused teenuse sisu ja teenindustasemes. Mida enam informeeritum on kauba lähetaja, seda kergem on otsustada kindla lennufirma teenuse kasuks. Tavaliselt usaldatakse ekspedeerijat tegema lõplikku vedaja valikut.

Lennukompanii valimisel tuleb arvestada ka lennuki laadimisavade mõõtmetega. Enamik lennufirmasid kasutab sihtkohta jõudmiseks mitut ümberlaadimise lennujaama ning seepärast on ekspedeerijal vaja eelnevalt kontrollida kõigist transiitlennujaamadest edasi lendavate lennukite laadimisavade mõõtmeid ning tuvastada kõikvõimalikud piiravad asjaolud. Vastasel korral võib juhtuda, et transiitlennujaamast ei saadeta kaupa edasi, kuna see ei mahu lennukisse. Sel juhul on võimalik, et kaup pakitakse lisatasu eest ümber. Pakkimisele kuluv aeg aga pikendab kogu veo- aega, kaup ei pruugi jõuda broneeritud lennule. Halvimal juhul keeldub lennuvedaja kaupa ümber pakkimast ning saadab selle tagasi.

Piirangud on ka pakkeüksuse kaalule. Piirangu võib olla kehtestanud lennukompanii või kaubakäitlusfirma. Euroalusele paigutatud saadetise puhul võib maksimumkaal olla vahemikus 200–500 kg, mis sõltub transiitlennujaamadest ja sihtlennujaamast. Samuti võib piirang sõltuda lennuki tüübist. Näiteks Boeing 737–500 puhul on suurim pakkeüksuse lubatud kaal 80 kg ning alusega kauba puhul 500 kg.

Eeltöö tuleb ära teha ekspedeerijal, kes üldjuhul teeb universaalse pakkumise, mida saab kasutada erinevate kaubakoguste puhul mingil kindlal marsruudil. Pakkumine sisaldab ka viiteid olulisematele veotingimustele.

- **Veotellimus**

Veotellimuse esitamist peetakse pakkumisega nõustumiseks. Soovitav on tellimuses viidata pak- kumisele, mille alusel soovitakse vedu tellida. Veotellimus esitatakse tavaliselt kirjalikult elektron- postiga. Pikaajalise koostöö korral või erandjuhtudel aktsepteerivad ekspedeerijad ka suusõna- liselt esitatud veotellimusi.

Veotellimuse esitamisel tuleb edastada kogu oluline informatsioon võimalikult täpselt. Võib juhtuda, et tellimuse esitamise ajal ülearusena tunduv teave osutub vägagi vajalikuks. Nii näiteks on saadetisega seonduvaga kursis oleva kauba saatja kontaktandmed üldjuhul oluline info, mida ei tohiks jätta edastamata.

- **Veotellimuse kinnitus**

Üldjuhul kinnitavad ekspedeerijad vastuvõetud tellimuse ja informeerivad sellest kauba saatjat. Teavitamine on vajalik selleks, et tellimuse esitaja teaks, et tema tellimus on aktsepteeritud ja töösse võetud. Kui tellimuses on infot või tingimusi, milles pole varem kokku lepitud, või on need vastuolus veo üldtingimustega, informeerib ekspedeeri- ja sellest kauba saatjat või nõustub veotel- limusega osaliselt, teatades veo tellijale, millist tellimuse osa ei kinnitata.

Sageli kasutatakse lennutransporti olukorras, kus kaup on vaja toimetada sihtkohta lühi- kese ajaga. Sel juhul ootab kauba saatja teenuse osutajalt eelkõige veoaja garantiid. Lahenduseks on erikokkulepe ekspedeerijaga või ajalubadusega teenuse kasutamine, mille puhul lennufirma tagas- tab kogu veotasu juhul, kui ei suudeta osutada teenust lubatud aja jooksul. Ajagarantii mõjutab tavaliselt ka hinda, kuna sellega kaasneb alati teatud finantsrisk. Nii näiteks võib ajalubadusega veo hind olla tavateenuse omast 30% kõrgem.

- **Saadetise teekonna jälgimine**

Lennufirmade arvutisüsteemid võimaldavad saadetiste registreerimist lennuveokirja unikaalse numbri alusel kõikides lähte-, siht- ja transiitpunktides. Paljud lennukompaniid, kullerfirmad ja ekspedeerijad pakuvad klientidele võimalust jälgida saadetise teekonda interneti vahendusel. Selleks on vaja siseneda lennukompanii või ekspedeeri- ja veebilehele ja sisestada sobivas kohas (Track&Trace) lennuveokirja number. Süsteem kuvab saadetise liikumise registreerimispunktid (lennujaamad) kuni viimase lennujaamani, kus on toimunud registreerimine. Väiksemate vahe- maade puhul, mil lennu- aega mõõdetakse mõne tunniga, võib juhtuda, et saadetis on varem siht- punktis, kui muutub info saadetise väljumise kohta lennufirma infosüsteemis. Kontinentide- vahelistel vedudel on saadetise liikumise jälgimise võimalus kliendile kasulik ja tasuta teenus on laialdaselt kasutatav.

Võimalikud probleemid lennuveol

Mõnikord juhtub siiski, et kaubasaadetis ei saabu oodatud ajal. Enamasti on sellel järgmised põhjused:

- saatja on tellimust ekspedeerijale/lennukompaniile alles üle andmas
- kaubale ei ole mingil põhjusel tehtud tollivormistust lähtepunktis
- on valitud vale plaaniline lend või on eksitud sõiduplaaniga
- valitud ekspedeerijal pole esindajat saaja maal
- veoraha maksja ei ole märkinud tellimislehele ekspedeerijat

Et teha järelepärimisi ja otsida kadunud saatetist, peab järelepärija teatama veokirja numbri ja plaanilise lennu numbri, kauba riigist väljaviimise päeva ja lennumarsruudi. Kui ekspedeerija on andnud mainitud andmed lennuveo kohta edasi, võidakse alustada otsinguid ja saada lühikese ajaga vastus. Rahvusvahelised kontaktid tagavad juba alanud veo kiire ja paindliku lõpuleviimise.

Andmevahetus ja -töötlussüsteemid etendavad lennuveos suurt osa. Kauba käsitlemise tehnoloogia kõrval on infotöötlemis- ja andmeedastustehnoloogia areng olnud tohutu. Maailma tähtsamad lennukompaniid ja lennujaamad on omavahel ühendatud automaatsete infovahetus- ja andmetöötlussüsteemide abil. Kuna kaup liigub kiiresti lähtepunktist sihtpunkti, peab andmeedastus olema veelgi kiirem.

Küsimused

1. Miks on lennuveo kavandamisel soovitatav pöörduda lennuvedude ekspedeerija poole?
2. Millistest teguritest sõltub lennuveo hind?
3. Milliste andmete alusel arvutatakse lennuveo hind põhitariifi alusel?
4. Kirjeldada protsessi „päring-pakkumine-tellimus - tellimuse kinnitus“.

8.10. Pakendid, markeerimine ja veoste kinnitamine

Transportimisel võib olla veos allutatud väga erinevatele mõjuteguritele – löögid, põrutused, vibratsioon, ülemäärane niiskus, lõhnad jms. Toodetele osaks saavat kahjulikku mõju on võimalik vähendada õige pakkimise ja sobivate pakkimismaterjalide abil. Pakendil on täita veo-protsessis oluline roll, et saatetis tervikuna ja kahjustamata sihtkohta jõuaks. Saatja on kohustatud pakkima veose arvestades konkreetse kauba kohta kehtivaid nõudeid, veose eripära, transpordiliiki ja vedamise viisi selliselt, et veos oleks kaitstud vigastuste ja kaotsimineku eest ega põhjustaks vedajale kahju.

Kauba pakend peab võimaldama kauba vedu koos muude kaupadega, võimalusel kaupade virnastamist ning kinnitamist lastiruumis. Samuti peab pakend tagama veose püsimise kompaktsena ja terviklikuna kuni sihtkohani ja välistama koorma raskuskeskme nihkumise veo ajal.

Kauba pakend peab vastama pakendiseaduses toodud nõuetele ja peaks olema võimaluse korral taaskasutatav. Pakendiseadus kehtestab nõuded kauba pakendile ja pakendi kasutamisele eesmärgiga soodustada pakendi või pakkematerjali ringlust või taaskasutamist. Tuleks püüda vähendada kasutatud pakendist jäätmete tekkimist ning ühtlustada pakendi ja selle kasutamise nõuded rahvusvaheliselt kehtivate nõuetega.

Pakendiseadusega liigitatakse pakendid müügipakendiks, rühmapakendiks (hulgipakendiks) ja veopakendiks. Müügipakendi ülesanne on toodete vormi säilitamine – toode peaks olema tarbijani jõudes vigastamata, rikkumata ja ostja jaoks atraktiivne. Müügipakendilt peab ostja saama teavet kõige vajaliku kohta, mis kinnitab toote päritolu, ohutust, kasutustingimusi jms.

Hulgipakend koosneb jaepakenditest ja selle peamine ülesanne on kaitsta jaepakendeid kahjustuste eest veoprotsessis ja ladustamisel ning võimaldada käsitseda ladudes ühekorraga suuremat kogust jaepakendeid. Üldjuhul peaks olema hulgipakend jaekaubanduse jaoks tellimisühik.

Veopakend on veol kasutatav täiendav pakend, mis on mõeldud lastiruumi vajaliku ruumilise täiteastme saamiseks, veokahjustuste vältimiseks ja kauba käsitlemise lihtsustamiseks.

Veopakendi ülesandeks on toodete säilitamine tervena, muutumatus koguses ning riknemata kujul kogu veoprotsessi jooksul.

Veopakend:

- kaitseb kaupa põrutuste, muljumiste ja vibratsiooni eest
- kaitseb kaupa ilmastikumõjude (niiskus, madal või kõrge temperatuur) eest
- kergendab kaupade käsitlemist ja ladustamist
- kaitseb kaupa kuritegeliku kaotsimineku eest

Tüüpiliseks ja levinuimaks veo- ja ladustamispakendiks on kaubaalus kaubaga. Pakendiks loetakse ka täitematerjali, mida kasutatakse koos pakendiga veose kaitsmiseks ja veoohutuse tagamiseks. Nii loetakse pakendiks ka õhuga täidetud paberkotid ja erinevad puitkonstruktsioonid konteinerites, mis välistavad veo- ja hulgipakendite liikumise veoühikus veo ajal ning tagavad veose jõudmise sihtkohta pakendeid ja kaupa kahjustamata.

Pakendite ja pakkimise kavandamisel tuleks arvestada:

- toote omadusi
- peale- ja mahalaadimiskohtades kasutatavaid käsitlemisviise ja -tehnoloogiaid
- vedaja nõudmisi
- kindlustusseltside nõudmisi
- kauba saaja soove ja nõudmisi
- pakendite ja pakkimisega seotud seadusandlust
- pakendite ja pakkematerjali korduvkasutuse võimalikkust.

Viimasel ajal on hakatud rohkem tähelepanu pöörama pakkematerjalide tarvitamisjärgele hävitamisele ja korduvkasutusele. Seadusega on määratud ka pakendi omaniku vastutus pakendi keskkonnasäästliku hävitamise eest. Eelistus on pakendite korduvkasutamisel. Vastutus pakendite eest on pandud seadusega eelkõige kauba tootjale, kellel on jae-, hulgi- ja veopakendite väljatöötamisel ning pakkematerjalide kasutamisel tarneahelas võtmeroll.

Logistikakulude oluline komponent on pakendamiskulu. Mida lühem vedu, seda suurem on pakendamiskulu veokuluga võrreldes. Seda arvestades püütakse saadetiste ettevalmistamisel veoks hoida kokku pakkimiskulusid. Tagajärjeks on veo käigus kahjustunud kaubad, mida kindlustusfirmad viidates puudulikule pakkimisele enamasti ei hüvita. Kahjuhüvitusnõuete tagasilükkamise peamisteks põhjusteks on puudulik pakend, veose vale paigutus koormaruumis ja vead laadimisel.

Kindlustusettevõtted on töötanud välja nõuded pakkimisele ja pakenditele, mille täitmisel on võimalik saada hüvitust veoprotsessis tekkivate kahjude eest. Vaidluste korral vedaja ja kauba saatja vahel selle üle, kas pakend vastab transpordiprotsessi nõuetele, on mõistlik pöörduda hinnangu saamiseks sõltumatu eksperdi poole.

Veo käigus ilmastikust põhjustatud kahjud tulenevad tavaliselt järgmistest füüsikalistest mõjuteguritest:

- liialt kõrgest või madalast temperatuurist
- ülemäärasest suhtelise niiskuse tasemest
- kõrge temperatuuri ja suure suhtelise niiskuse koosmõjust
- õhutemperatuuri ja -niiskuse taseme sagedasest vaheldumistest
- vihmast, udust, kastest, lumest jms.

Õhu veeaurisisaldus võib muutuda pikka aega kestva veo puhul mõnekümneprotsendilisest tasemest kuni 100%-lise suhtelise niiskuseni. Ka temperatuuril on otsustav mõju, samuti veoviisil ja -marsruudil. Peab arvestama, et kontinentidevahelistel merevedudel võib temperatuuri ja õhuniiskuse tase muutuda kiiresti ja suhteliselt suures ulatuses. Temperatuuri kõikumised mõjuvad kahjulikult mitmetele kaupadele, sealhulgas elektroonikaseadmetele. Seda eriti siis, kui temperatuuri äkiliste muutustega kaasneb niiskuse kondenseerumine. Niiskust esineb rohkem merevedudel, mis eeldab saadetiste niiskuskindlat pakkimist.

Kui laev on võtnud laadungi pardale talvel külmas piirkonnas asuvas sadamas ja suundub reisile üle sooja mere, soojenevad laeva teraskonstruktsioonid kokkupuutel sooja mereveega kiiresti sama temperatuurini, kuid last soojeneb palju aeglasemalt. Last on seega külmem kui seda

ümbritsev temperatuur ja lasti pinnale kondenseerub veeaur ehk last “higistab”. Selline olukord on tavapärane ekvaatori ületamisel.

Raudteevedudel on vagunite temperatuur keskmiselt sama mis välistemperatuur, ventilatsiooni tõttu isegi pisut madalam. Lennuvedudel leiavad aset temperatuuri ja õhurõhu kõikumised tõusul ja maandumisel. Kuna lennuki kaubaruumis on suhteliselt püsiv temperatuur, ei ole ilmastikuloludel suurt mõju. Erandiks on aerosoolid, mille transportimisel lennukiga võib esineda madalama välise õhurõhu tõttu lekkimisi.

Markeerimine

Markeering on veosega seotud informatsiooni kandja, mis edastab vajalikku teavet nii kauba käsitsemise kui ka selle omaduste kohta. Markeeringuga antakse edasi ka info sihtkoha, tarneaadressi ja kaubasaaja kohta. Markeering peab andma võimaluse tuvastada igal veoprotsessi etapil kaubaühikut ehk pakkeüksust. Markeering kaubal peab olema selge ja veoprotsessi kõigile osalistele ühtmoodi arusaadav.

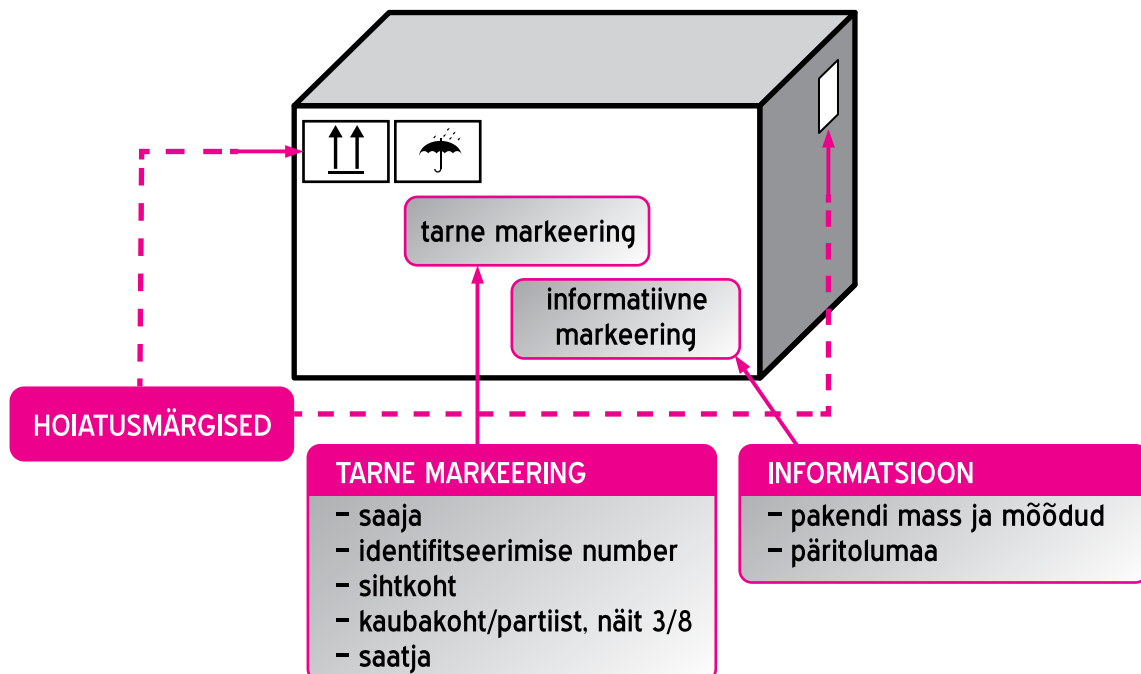
Markeerida tuleb kõik veopakendid, mis vajavad veoprotsessi jooksul käsitsemist. Nendeks kaubakäsitsemise operatsioonideks võivad olla peale- ja mahalaadimine, sorteerimine, konsolideerimine, ristlaadimine jms. Erandina ei vaja transpordimarkeeringuid täiskoormad, kus kogu kaubaruumi mahu täidab üks saadetus.

Markeerimine on kaubasaatja kohustus. Seetõttu kuulub puudulikust markeeringutest tulevate võimalike lisakulude korvamine kaubasaatja vastutuse hulka. Saatja peab markeerima kõik pakkeühikud. Veopakendil olev markeering peab langema kokku informatsiooniga, mis sisaldub veose saatedokumentidel (pakkeleht, veokiri).

Markeeringutega edastatav informatsioon jaotatakse alljärgnevalt:

- tarne markeering
- muu informatiivne markeering (nt toote markeering)
- kauba käsitsemise juhiseid näitav markeering
- kauba omadusi ja võimalikke ohtusid näitav markeering (ohtlikud ained jne)

Kaup tuleb pakendada veopakendisse kooskõlas veoliigi nõuetega ja markeeritud kolme tüüpi märgistusega.



Joonis 8.3. Erinevad markeeringud veopakendil

Tarne markeering esitatakse tavapäraselt transpordietiketil, millega peaks olema varustatud iga transporditav pakkeüksus. Transpordietikett peaks sisaldama vähemalt järgmist informatsiooni:

- saatja ja tema aadress
- saaja ja tema aadress (sh postikood)
- pakkeühiku kaal
- pakkeühiku mõõtmed
- pakkeüksuste arv (veopakendite arv) saadetises ja pakkeüksuse järjekorranumber saadetises
- saadetise identifitseerimisnumber (tavaliselt tellimuse number)

Täiendavalt võib olla esitatud informatsioon vedaja, logistikateenuste osutaja jms kohta.

Muu informatiivne markeering võib sisaldada alljärgnevat informatsiooni:

- pakkeüksuse kaal
- pakkeüksuse mõõtmed
- päritoluma
- toote artiklikood
- toote nimetus
- toodete kogus pakendis
- EAN kood
- muu vajalik informatsioon

Kui veopakendina on tootja väljastanud ühe tooteartikli kaubaaluse, sisaldab see tavapäraselt ka kauba (toote) markeeringut. Tooteetikett võib sisaldada informatsiooni, mis pole oluline niivõrd logistika korraldamise seisukohalt, kuivõrd pakub olulist teavet toote kohta edasimüüjatele, ostjatele ja kasutajatele.

Kauba käsitlemise juhiseid sisaldava markeeringuga määratakse kindlaks erinõuded, mida tuleb järgida veoprotsessis kaupade käsitlemisel. Need juhised antakse edasi ISO 7000 standardiga kindlaksmääratud markeeringutega. Sümbolite (piktogrammide) kujul hoiatusmärgised on palju paremad kui kirja kujul edastatavad hoiatused, sest need välistavad keelebarjäärist tulenevad võimalikud arusaamatused rahvusvahelises kaubavahetuses.

Korralikult pakendamata ja markeerimata kaupa ei tohiks vedaja üldjuhul veoks vastu võtta. Puudulikust markeeringust tulenevaid kahjusid käsitleb ka CMR-konventsioon kaubasaatja vastutusest. Samas on ebakvaliteetne või puudulik markeering tihti põhjuseks saadetise hiline misel või valele adressaadile toimetamisel. Tuleb ette ka olukordi, kus saadetisel on mitmed markeeringud, kuid sellele vaatamata pole võimalik tuvastada, millisele aadressile tuleb kaup toimetada. Kauba saatjad peaksid jälgima, et vale või eksitav markeering saaks kaubalt eemaldatud.

Eriti oluline on markeering süsteemsete vedude korral, kus laadimisprotsess terminalides toimubki üldjuhul veoste markeeringust lähtudes. Kui transpordietiketid ei sisalda kogu vajalikku informatsiooni, info pole loetav või puudub etikett sootuks, võivad sorteerimise, konsolideerimise ning ristlaadimise vead terminalides ja ladudes hõlpsasti tekkida.

Äärmiselt tähtis on ka kaupade erimärgistamine. Kindlasti tuleb kasutada erikäsitlemist nõudvatel kaupadel erimärgistust. Peamisteks erikäsitlemist nõudvateks kaupadeks on mitmesugused tule- ja plahvatusohtlikud, mürgised, sööbivad jms kahjuliku toimega ained ehk nn ADR kaubad.

Markeeringu ning erimärgistuse tähtsust ei tohiks alahinnata. Näiteks külmakartlike kaupade veoks on eeltöö tehtud korrektsest. Veolepingu sõlmimisel on vedajat teavitatud, aga saatja on jätnud kaubad vastavalt märgistamata. Veokorraldajad ja terminalitöötajad ei tea, et nimetatud saadetist tuleb hoida veo ajal soojas. Tagajärjeks on olukord, kus terminalis kauba ümberlaadimisel laaditakse kaubad tavalisse tenttreilerisse ja need külmuvad veo kestel. Tekkinud kahjude eest vastutab kaubasaatja.

Kaupade laadimine ja kinnitamine maanteeveoks

Enne kauba laadimisega alustamist on vaja tegelda koormaruumi täitmise kavandamisega. Koorma planeerimisel ja laadimisel tuleb arvestada veovahendi lubatud kandevõime, lastiruumi ruumala ning teljekoormustega.

Koormate planeerimisel ja laadimisel tuleb arvesse võtta:

- kaupade peale- ja mahalaadimise ning kinnitamise nõudeid
- veoste paigutust lastiruumis
- veoste raskuskeset
- veoki lubatud suurimat teljekoormust
- laadimisjärjekorda
- kaupadele kehtivaid eritingimusi.

Planeerimise käigus tuleb teha kindlaks veoste kogukaal, ruumala, pakkeüksuste kaalud ja kõrgused ning pakendite ja kaupade eripära. Nii näiteks ei tohiks vedada koos rehvidega hermee-tiliselt pakendamata toidukaupa, sest see võib hakata mõjutama toiduainete maitseomadusi.

Tuleb teha kindlaks, kas saadetiste hulgas pole pakkeüksusi ohtlike ainetega. Kui on, tuleks uurida, kas nende vedu on lubatud planeeritava veovahendiga ja kas nendega koos on lubatud vedada kõiki veoks planeeritud kaupu. On vaja selgitada välja piirangud ja kitsendused, mis kehtivad ohtlike ainete veol ja lähtuda nendest koorma planeerimisel.

Erineva kaalu, pakendite kõrguse ja pakkimise eripäraga kaupu võib laadida poolhaagisesse ka pööramata tähelepanu kaubaaluste raskusele, kõrgusele ja alusel olevate kaupade pakenditele. Koormaruum saab täidetud, kuid tulemus ei pruugi kaupade kaitstuse seisukorrast lähtudes olla parim. Seetõttu on vaja pärast laadimisele minevate saadetiste nimekirja selgitamist määrata kindlaks laadimisjärjekord.

Laadimisjärjekorra kavandamisel tuleks lähtuda järgmistest põhimõtetest:

- kõrged kaubaalused tuleks paigutada koormaruumi etteotsa, et need saaksid toetuda vastu treileri esiseina
- mida madalam kaubaalus, seda rohkem võiks see paikneda poolhaagise tagaosas
- kui pakkeüksusi (kaubaaluseid) pole võimalik laadida tihedalt viisil, et need külj külje kõrval üksteist toetaksid, tuleks need koormarihmadega kinnitada
- kõrged ja/või rasked kaubaalused tuleks koormarihmadega kinnitada
- pakendite kaalu jaotus koormaruumi põrandale peaks olema võimalikult ühtlane
- eriti rasked pakkeüksused tuleks paigutada poolhaagise keskossa

Kuna terminalides ja ladudes koormaruumi täitmise planeerimist üldjuhul arvutiprogrammis või paberil ei praktiseerita, sõltub veopakendite pealeladimise järjekord ja kauba paigutus lastiruumis peamiselt lao- ja terminalitöötajate teadlikkusest, omandatud kogemustest ja vastutustundest. Kogenud kaubakäsitseja suudab laadida kaubad üldjuhul nii, et täidetud on kõik olulised tingimused ja saadetised jõuavad sihtkohta ilma kahjustusteta.

Jaotusvedude puhul on tavapärane, et pealeladimise järjekorra määrab kindlaks autojuht lähtuvalt veomarsruudi läbimise ja saadetiste mahalaadimise järjekorrast. Jaotusvedude puhul on põhiosa kaupadest standardsetel alustel, mida saab paigutada koormaruumi tihedalt. Kuna peale- ja mahalaadimist teeb üks ja sama autojuht, on kauba kahjustamise ja kadumise juhtumeid jaotusvedudel palju vähem kui põhivedudel.

Alljärgnevalt üldised nõuded veoste laadimiseks ja paigutamiseks lastiruumis:

- Veos peab olema paigutatud, kinnitatud ja vajadusel kaetud nii, et see ei ohustaks inimesi, ei rikuks looduskoskonda, ei põhjustaks varalist kahju ega takistaks liiklust.
- Veos ei tohi lohiseda, olla kukkumisoht, kukkuda teele, tekitada tolmu või müra. Veos peab olema kinnitatud lastiruumis nõuetekohaste kinnitustahenditega. Kinnitustahendid peavad olema korras ja piisavalt tugevad hoidmaks veost paigal ja kompaktsena.
- Veoseid tohib vedada ainult viisil, mis ei takista veovahendi juhtimist ega piira juhi vaatevälja, ei varja sõiduki tulesid, registreerimis- ja tunnusmärke ega juhi märguandeid.
- Veoste laadimisel tuleb pidada silmas laadimisnõudeid, veoste kaubaruumi paigutamise nõudeid, teljekoormuse ja sõiduki gabariitide jälgimise ning veoste kinnitamise ja veopakendite kasutamise nõudeid ning laadimisviisist tulenevaid nõudeid.
- Veose(te) kaal peab jaotuma lastiruumi põrandal võimalikult ühtlaselt. Väikesemõõtmelise, kuid raske veose massi ühtlaseks jaotamiseks lastiruumi põrandal peab kasutama alusraami.
- Veos peab olema laaditud nii, et selle raskuskese oleks võimalikult madalal ja veos moodustaks ühtse terviku. Veose raskuskese peab olema sõiduki pikisuunalise telje lähedal lastiruumi keskel. Võimaluse korral peab veos toetuma vastu lastiruumi esiseina. Veos ei tohi toetuda vastu lastiruumi seinu, kui need pole veose toetamiseks ette nähtud (tenttreiler, kardintreiler).
- Laadimisel tuleb jälgida asukohariigi teede kasutamise eeskirjadega sätestatud teljekoormusi nii, et EL-i liikmesriikides ei ületaks vedaval telje koormus 11,5 t, muudel telgedel lähtuvalt veovahendi konstruktsioonist, kuid mitte rohkem kui 10,0 t.

Kui veose mis tahes mõõde, samuti sõiduki mis tahes teljekoormus ületab seadusega lubatud suurimat määra, on tegemist suuremõõtmelise ja/või raskekaalulise veose veoga. Nimetatud veoste vedamise kord on reguleeritud seadustega.

Veo ajal mõjuvad veosele erinevad jõud, mis võivad osutada olenevalt veose kaalust sedavõrd suurteks, et tagajärgedeks on kahjustatud veosed ja lastiruumi purunenud seinad. Äärmuslikel juhtudel võivad suurekaalulised veosed purustada poolhaagise külje ja kukkuda sõiduteele, põhjustades sellega tõsist ohtu liiklejatele. Pakkeüksustele mõjuvad jõud võivad osutada äkkpidurduse, liikumahakkamisel suure kiirenduse, ja järskude pöörete korral sedavõrd suureks, et tekib oht kaupu ja sõidukit ning teisi liiklustingimuste kahjustada, samuti autojuhi ja muude liiklejate elule ning tervisele.

Inertsjõud mõjuvad sõiduki pidurdamisel sõidusuunas ja kiirendamisel tagasuunas. Pööramisel ja kurvides mõjub veosele tsentrifugaaljõud. Raskusjõud avaldab mõju koormaruumi põrandale ja see võib muutuda (väheneda või suureneda) veoki vertikaalsuunas õõtsumise ajal. Hõõrdejõu suurus sõltub pakkeüksuse kaalust, lastiruumi põranda materjalist ja veopakendi materjalist, täpsemalt aga nimetatud tegurite koosmõjust ehk hõõrdetegurist.

Veosele veo ajal mõjuvad jõud võivad põhjustada veose nihkumise ja ümberkukkumise, halvemal juhul aga lastiruumi seinte purunemise ja veose kukkumise sõiduteele või isegi veoki ümberpaiskumise. Veoste kinnitamata jätmine või ebapiisav kinnitamine on veonduses oluline kahjude põhjustaja. Veose ebapiisava kinnitusega võidakse riskida nii autojuhi kui ka teiste liikluses osalejate ohutusega. Õnnetuste ja kahjude vältimiseks on vaja kinnitada veos kohtkindlalt, vältimaks veose liikumist veo ajal ja hoidmaks ära veose poolt dünaamiliste jõudude ohtlikku mõju lastiruumi seintele ja muudele veostele. Veose kohtkindlaks kinnitamiseks kasutatakse veose sidumist, selle liikumise tõkestamist füüsiliste tõkete ja hõõrdumist suurendavate vahenditega. Kinnitustahenditena kasutatakse peamiselt koormarihma, raskemate veoste kinnitamiseks ka kinnituskette ja -trosse. Veose kinnitamisega koormaruumis on võimalik tekitada inerts- ja tsentrifugaaljõudusid tasakaalustavad jõud, mis takistavad pakkeüksuste liikumahakkamist.

Arusaamatused ja valestimõistmised vastutusest koorma laadimise ja kinnitamise eest ei ole haruldased. Kaupade laadimisel tuleb arvestada kaupade laadimise ja kinnitamise eeskirju. Kaubad tuleb laadida ja kinnitada koormas nii, et need ei kahjustuks veo käigus ja oleks tagatud ka liiklusohutus. Rahvusvahelised kokkulepped määravad, kes on vastutav kauba kinnitamise eest erinevate veoviiside korral. Kindlad reeglid on kindlustusseltsidel ja laevakompaniidel.

Võlaõigusseadusega on vastutus kauba laadimise eest pandud kauba saatjale. Saatja peab veose vedamiskindlalt laadima ja kohale paigutama. Vedaja on kohustatud looma võimaluse ja

tingimused veose ohutuks peale- ja mahalaadimiseks. Veose peale- või mahalaadimiseks kuluva aja eest võib vedaja nõuda eraldi hüvitist üksnes juhul, kui ületatakse nn mõistlikku laadimisaega.

Kui veos laaditakse maha eri kohtades osade kaupa, tuleb kaup vajadusel pärast iga osa mahalaadimist ümber laadida, et säiliks sõiduki tasakaal ja selle stabiilsus.

Küsimused

1. Millist ülesannet täidavad jaepakend, hulgapakend ja veopakend?
2. Millist kahju võivad tekitada kaupadele ebasoodsad kliimaatilised ja ilmastiku-tingimused?
3. Millistel juhtudel koguneb pakenditele (kaupadele) kondensaadniiskust?
4. Kuidas on võimalik kaitsta kaupu kondensaadniiskuse kahjuliku toime eest?
5. Millist informatsiooni edastatakse saadetiste/pakkeüksuste markeerimisega veoprotsessi osalistele?
6. Millist informatsiooni peab sisaldama tarne markeering (transpordietikett)?
7. Millest lähtuvalt planeeritakse koorma laadimise järjekord?
8. Kuidas on võimalik tasakaalustada lastiruumis sõidu ajal pakkeüksustele mõjuvaid inerts- ja tsentrifugaaljõudusid?
9. Millised kaubad/pakkeüksused vajavad koormaruumis kinnitamist?
10. Loetleda raskete pakkeüksuste koormaruumis sõidu ajal liikuma hakkamise võimalikud tagajärjed.

8.11. Autojuhi töö- ja puhkeaeg

Rahvusvaheliste autovedude maht on Euroopa riikide vahel viimase poolsajandi jooksul suurenenud. Eri riikides on kehtinud erinevad nõuded autojuhtide töö- ja puhkeajarežiimile, mis tingis vajaduse kehtestada Euroopa ühtses maanteedranspordi ruumis rahvusvahelisi vedusid teostavatele autojuhtidele ühesugune töö- ja puhkeaja režiim. Peamine eesmärk ühtsete nõuete kehtestamisel olid liiklusohutuse tagamine ja normaalsete töötingimuste kehtestamine eri riikidest pärit autojuhtidele. Nii sündis 1970. aastal rahvusvahelisel maanteeveol töötava sõiduki meeskonna tööaja Euroopa kokkulepe (AETR). Eesti Vabariik ühines nimetatud kokkuleppega 1993. aastal. 2006. aastal muudeti AETR kokkuleppe sätteid Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega, mille järgi kohaldatakse sätteid autovedudel, mida teostatakse kas eranditult EL-i liikmesmaades või Šveitsi ja Euroopa Majanduspiirkonna lepinguga ühinenud riikide vahel sõltumata sõiduki registreerimise riigist.

AETR kokkuleppe olulisemad sätted käsitlevad alljärgnevat:

- rahvusvaheline maanteevedu on mis tahes maanteevedu vähemalt ühe riigipiiri ületamisega
- kokkulepet kohaldatakse lepingupoolte territooriumil kõigil rahvusvahelistel vedudel, mida tehakse lepingupoolte territooriumil või mõne teise lepingupoolte territooriumil registreeritud sõidukiga
- kõik kokkuleppega ühinenud riigid kehtestavad oma võõrriigi territooriumil sõitvatele autojuhtidele kokkuleppega sätestatud tööajapiirangud
- tööajapiirangutest ja puhkerežiimidest kinnipidamist mõõdetakse ja registreeritakse sõidukitele paigutatud spetsiaalsete seadmete – sõidumeerikute abil
- kokkuleppega ühinenud riikide järelevalve ja kontrollametnikel (peamiselt politsei) on õigus kontrollida tööajapiirangute järgimist võõrjuhtide poolt ja rakendada rikkumiste avastamisel seadusega kehtestatud sanktsioone
- veoettevõtetal on kohustus säilitada vastavat teavet (sõidumeeriku kettaid, digitaalseid salvestusi) 12 kuu jooksul ja esitada need järelevalveametnikele nende nõudmisel

Kokkuleppe eesmärk on tagada Euroopa riikide teedel parem liiklusohutus, kindlustada autojuhtidele normaalsed töötingimused ja kehtestada veoettevõtjatele ööpäevase läbisõidu osas ühesugused konkurentsitingimused.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu (EÜ) määrusega nr 561/2006 on kehtestatud järgmine EL-i liikmesriikides kehtiv autojuhtide töö- ja puhkeaja režiim, mis tuuakse allpool lühendatud kujul:

- **Sõiduaeg**

Ööpäevane sõiduaeg on ööpäevase puhkeaja lõpu ja sellele järgneva ööpäevase puhkeaja alguse või ööpäevase ja iganädalase puhkeaja vahele jääv summeeritud sõiduaeg. Sõiduaeg on summeeritud sõiduaeg alates ajast, mil juht pärast puhkeaga või vaheaga alustab sõiduki juhtimist kuni ajani, mil juht alustab puhkeaga või vaheaga. Sõiduaeg võib olla katkematu või katkestatud.

Sõiduaeg kahe ükskõik millise päevase puhkeaja või päevase puhkeaja ja iganädalase puhkeaja vahel ei tohi ületada üheksat tundi. Sõiduaega võib nädala jooksul kaks korda pikendada 10 tunnini. Kahe järjestikuse nädala summeeritud sõiduaeg ei tohi ületada 90 tundi.

- **Vaheaeg**

Vaheaeg on mis tahes ajavahemik, mil juht ei juhi sõidukit ega tegele muude töödega ning mida kasutatakse üksnes puhkamiseks. Pärast nelja ja poole tunnist sõiduaega peab juht tegema vaheaja kestusega vähemalt 45 minutit. Seda vaheaga võib jagada vähemalt 15-minutulisteks vaheaegadeks, mis on jaotatud sõiduajale ja vahetult pärast sõiduaega selliselt, et vaheaegade kestus kokku oleks vähemalt 45 minutit.

- **Puhkeag**

Puhkeajaks loetakse mis tahes katkematu vähemalt ühe tunni pikkust ajavahemikku, mida juht võib vabalt kasutada. Juhi valikul võib ööpäevaseid puhkeagu ja vähendatud iganädalasi puhkeagu veeta sõidukis, kui see on varustatud magamisasemega iga juhi tarvis ja sõiduk ei liigu.

Iga 24-tunnise ajavahemiku jooksul peab juhil olema vähemalt 11-tunnine katkematu iga-päevane puhkeag, mida võib nädalas mitte üle kolme korra lühendada kuni üheksatunniseks katkematuks puhkeajaks tingimusel, et saamata jäänud puhkeag võimaldatakse juhile enne järgmise nädala lõppu. Igal nädalal tuleb ühte puhkeaga pikendada 45-tunniseks katkematuks iganädalaseks puhkeajaks, mida võib lühendada 36 tunnile sõiduki tavalises paiknemiskohas ja 24 tunnile sõiduki kasutamisel mujal.

Ettevõtte peavad korraldama maanteeveod selliselt, et juhid saaksid täita AETR kokkuleppe sätteid. Ettevõttes tuleb regulaarselt kontrollida juhtide töö- ja puhkeaga sõidumeerikulehede järgi või muul viisil, näiteks sõidumärkmike järgi. Kui ettevõttes avastatakse juhi poolt AETR kokkuleppe rikkumine, tuleb töö korraldada ümber või muuta marsruuti selliselt, et kokkulepet oleks võimalik täita. Juht peab esitama kontrollivale ametnikule (üldjuhul politseinikule) selle nõudmisel igal ajal elektroonilise juhikaardi või jooksva nädala salvestuslehed ning juhi poolt eelnenud 15 päeval kasutatud salvestuslehed.

Veotevõtte säilitab salvestuslehed ja väljatrükid kronoloogilises järjekorras ja loetaval kujul vähemalt aasta pärast nende kasutamist. Salvestuslehed, väljatrükid ja allalaetud andmed esitatakse või antakse üle järelevalveametniku nõudmisel. Veotevõtjad, kes kasutavad digitaalset sõidumeerikut, peavad tagama, et kõik andmed laetakse salvestusseadmelt ja juhikaardilt regulaarselt alla. Kõiki nii salvestusseadmelt kui ka juhikaardilt allalaetud andmeid talletatakse pärast salvestamist vähemalt 12 kuu jooksul ja muudetakse kontrollivale ametnikule otseselt või kaudselt ligipääsetavaks.

Sõidumeerik

Määrus 561/2006 ja AETR kokkulepe näevad ette, et rahvusvahelisi vedusid tegevate juhtide töö- ja puhkeajarežiimidest kinnipidamine peab olema mis tahes riigi vastavate ametnike ja ettevõtte poolt kontrollitav. Maanteedel teeb vastavat kontrolli politsei. Et kontrollimine oleks võimalik, on vaja seadet, mis näitab ja registreerib automaatselt või poolautomaatselt sõidukite läbisõitu ja juhtide tööaegu. Seade kannab nimetust sõidumeerik ja see paigaldatakse sõiduki armatuurlauas selleks ettenähtud kohta. Vanemat tüüpi sõidumeerik on kellamehhanismiga varustatud elektromehaaniline seade, mis näitab ja registreerib graafiliselt spetsiaalsele paberilehele (sõidumeerikulehele) kõik vajalikud andmed. Kettakujuline sõidumeerikuleht paigaldatuna meerikusse, on nähtud ette sõidumeeriku poolt pidevalt edastatava teabe registreerimiseks ja säilitamiseks.

Sõidumeeriku abil registreeritakse sõiduki läbisõit, sõiduki kiirus, sõiduaeg, ooteaeg, muu tööaeg, töövaheajad ja igapäevane puhkeag ning sõidumeerikulehe karbi avamised.

Juht peab kasutama sõidumeerikulehte iga sõidupäeva kohta hetkest, kui ta võtab sõiduki vastu. Sõidumeerikulehte pole lubatud eemaldada sõidumeerikust enne tööpäeva lõppu, kui selle eemaldamine pole lubatud muudel põhjustel. Kui sõidukil on mitu juhti, tuleb sõidumeerikulehti meerikus vahetada juhtide vahetumisel. Registreerimine peab toimuma iga juhi kohta eraldi sõidumeerikulehele. Andmed sõidumeerikulehel peavad olema hõlpsasti loetavad ja äratuntavad ning neid ei tohi kustutada. Sõidumeerikulehel peab olema vähemalt 24-tunnine registreerimismaht.

Viimastel aastatel on hakatud veokeid varustama elektrooniliste ehk digitaalsete sõidumeerikutega, mis salvestavad informatsiooni oma mällu. Digitaalse sõidumeeriku kasutuselevõtt võimaldab salvestada sõiduki kasutamise 365-päevast perioodi ja juhi tegevust 28 päeva jooksul tema juhikaardile. Koos digitaalse sõidumeerikuga on võetud kasutusele elektrooniline juhikaart, mis täidab sõidumeerikulehe funktsiooni.

Alates 01.01.2008 peab juht esitama kontrollijale tema nõudmisel jooksva ööpäeva ja eelnenud 28 ööpäeva salvestuslehed ja käsikirjalised kanded. Ka juhikaardil peavad olema 28 eelnenud ööpäeva salvestused.

Küsimused

1. Miks on autojuhtidel vaja kinni pidada kehtestatud töö- ja puhkeaja režiimist?
2. Millistel põhjustel rikuvad autojuhid töö- ja puhkeaja režiimi?

8.12. Ohtlike ainete vedod

Tööstuses kasutatakse üha enam tule- ja plahvatusohtlikke, keskkonnohtlikke, mürgiseid ja muid kahjuliku toimega aineid. Sel põhjusel on kasvanud aasta-aastalt ka ohtlike ainete vedude mahud. Kemikaalid, väetised ja naftasaadused moodustavad ühtekokku Eesti maanteedel veetavatest kaupadest ca 12–13%. Naftasaaduste, väetiste ja kemikaalide transiitvedude mahud raudteel moodustavad ligikaudu poole raudteevedude mahtudest Eesti territooriumil.

Ohtlikeks aineteks loetakse plahvatusohtlikke, tuleohtlikke, sööbivaid, reageerivaid ja saastavaid aineid tahkes, vedelas ja gaasilises olekus. Peamine ohtlike ainete kasutaja on keemiatööstus. Väiksemal määral kasutatakse ohtlikke aineid põllumajanduses ja toiduainetööstuses.

Ohtlikeks veosteks loetakse vastavalt „Ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkuleppele (ADR)” ained ja esemed, mis plahvatus-, tule- või kiiritusohu, mürgisuse, sööbivuse või muude omaduste tõttu võivad tekitada veoprotsessis kahju inimeste tervisele, varale või keskkonnale.

Keemiatööstus kasutab suures ulatuses erinevaid logistikateenuseid, mis hõlmavad nii tooraine, vahesaaduste kui ka valmistoodangu vedu, peale- ja mahalaadimist ning ladustamist. Ühiskond vajab kindlustunnet, et kõik logistikatoimingud ohtlike ainete tehakse turvaliselt. Nende ainete transportimisel tuleb äritehingu osalistel ja veoahela liikmetel järgida kõiki kehtestatud nõudeid. Eriti hoolikalt tuleb jälgida ohtlike ainete pakkimist, markeerimist ja nõuetekohast vedu. Ohtlikud ained võivad kahjustada nendega tegelevaid inimesi, transpordi- ja muid masinaid ning keskkonda.

Ohtlike ainete transportimist reguleerivad järgmised rahvusvahelised eeskirjad:

- **ADR** – (*Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route*) – rahvusvahelised ohtlike ainete maanteeveo eeskirjad
- **IMDG** – (*International Maritime Dangerous Goods*) rahvusvahelised ohtlike ainete mereveo eeskirjad
- **RAR** – (*Restricted Articles Regulations*) – rahvusvahelised ohtlike ainete lennuveo eeskirjad
- **RID** – (*Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer*) – rahvusvahelised eeskirjad ohtlike ainete veoks raudteel
- **SMGS-kokkuleppe lisa 2** – ohtlike ainete veoeskirjad SMGS-kokkuleppega ühinenud riikide raudteedel

Paljud ohtlikud ained jaotatakse pakendirühmadesse. Pakendirühm kirjeldab aine ohtlikkust järgmiselt:

- I eriti ohtlikud ained
- II keskmiselt ohtlikud ained
- III vähest ohtu põhjustavad ained.

Pakendirühmadel on oluline tähendus, kui valitakse aine jaoks sobivat pakendit või mahutit. Pakendirühm mõjutab ka veoviisi valikut ja veotingimusi.

Ohtlike ainete maanteeveod

Klass	Ohtliku aine liik	Nomenklatuur
1. klass	Lõhkeained	2100
2. klass	Kokkusurutud, vedeldatud ja surugaasid	2200
3. klass	Kergestisüttivad vedelikud	2300
4.1. klass	Kergestisüttivad tahked ained	2400
4.2. klass	Iseeneslikult kergesti süttivad ained	2430
4.3. klass	Ained, mis kokkupuutumisel veega tekitavad põlevaid gaase	2470
5.1. klass	Oksüdeerivad ained/oksüdandid	2500
5.2. klass	Orgaanilised peroksiidid	2550
6.1. klass	Mürgised ained	2600
6.2. klass	Nakkusohtlikud ained	2650
7. klass	Radioaktiivsed ained	2700
8. klass	Sööbivad ained	2800
9. klass	Muud ohtlikud ained ja esemed	2900

Maanteevedudel peetakse kinni ADR-lepingu eeskirjadest. Need eeskirjad kehtivad ADR-lepinguga liitunud riikide vahelistel autovedudel. Eesti maanteevedudel ohtlike ainete vedu käsitlev seadus põhineb Euroopas üldiselt kasutataval ADR-lepingul. Eesti võttis vastu otsuse ühineda ADR-lepinguga 1993. aastal. Eestis tuleb juhendada ohtlike veoste vedamisel „Ohtlike veoste autoveo eeskirjast”, mis on töötatud välja „Ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkuleppe (ADR)” alusel ja mis jõustus 14.01.2002. aastal.

Ohtlike ainete maanteeveoeskirjades on ained klassifitseeritud ja rühmitatud ohtlike omaduste järgi klassi aineregistrisse. Klassifitseerimisel on lähtutud eelkõige liiklusohutusest. Iga aine esineb aineregistri ühes alajaotuses. Kui ainel on veel mõni muu ohtlik omadus, kantakse see täiendav ohuvõimalus eeskirjadesse. Igat klassi esindab jooksev numeratsioon ja igale numbrile vastab teatud aine või ainerühm.

Ohtlike ainete klassifikatsiooni alusel tuvastatakse konkreetsetes saadetises sisalduv ohtlik aine.

Ohtliku aine deklaratsioon peab sisaldama alljärgnevat infot:

- ohtliku aine number
- veose tunnusnimetus ja/või aine tehniline või keemilise grupi nimetus
- ohtliku aine klass
- pakendi rühm (juhul, kui see on määratud)
- pakendite arv ja kirjeldus
- üldkogus (ruumala, kaal) iga ohtliku aine või eseme osas, millel on erinev ÜRO number või tunnusnimetus
- lisainfo
- eritingimused raudtee- ja mereveoks (vajadusel)
- temperatuuritingimused (temperatuuritundlike ainete puhul)
- turva- ja kaitseabinõud ning tegevusjuhised käitumiseks õnnetusjuhtumite puhul / eriolukordades (ohutusjuhend).

Kaubasaatja või ohtliku aine tootja peab koostama või hankima turvakaardid iga ohtliku aine või selle klassi kohta. Kauba saatja peab toimetama turvakaardi õigel ajal nii kodumaisele kui ka rahvusvahelisele veoprotsessi teostajale, et jääks aega veoki varustamiseks nõuetekohaste dokumentidega ja veovahendi juhi informeerimiseks. Ohtliku aine identifitseerimisinfo (turvakaart) peab olema saatja maa, saaja maa ja kõigi maade riigikeeltes, mida saadeti veoteekonnal läbib. Sõidu ajal hoitakse turvakaarte veoki juhirusruumis.

Turvajuhised peavad sisaldama järgmist informatsiooni:

- transporditava ohtliku aine poolt tekitada võidav kahju ning vajalikud tõrje- ja kaitsemeetmed
- tegutsemine ja esmaabi andmine õnnetuse korral, eriti siis, kui inimesed satuvad kokkupuutesse ohtlike ainetega
- tegutsemine tulekahju korral ja andmed selle kohta, milliseid kustutusvahendeid ei tohi kasutada
- abinõude loetelu juhiks, kui pakendit/taarat vigastatakse või see puruneb ja ohtlikke aineid satub maapinnale (teele).

Veoprotsessi elluviija peab garanteerima, et veokijuht tunneb turvajuhiseid ja oskab/suudab vajadusel turvajuhiseid kasutada ning adekvaatselt tegutseda.

Ohtlike ainete nõuetekohane pakkimine ja märgistamine, ainete ettevalmistamine veoks, pealelaadimine ja saadetise varustamine nõuetekohase dokumentatsiooniga on vastutusrikas tegevus, mille eest on pandud vastutus kaubasaatjale.

Ohtlike ainete valdaja (kaubasaatja) peab olema täitnud alljärgnevad nõuded:

- ohtlikud saadetised on märgistatud ja varustatud nõuetekohaselt vormistatud dokumentatsiooniga
- ohtlikud ained on nõuetekohaselt pakendatud ja komplekteeritud
- pakendid on nõuetekohaselt märgistatud
- ohtlikke aineid sisaldav saadetus on veovahendisse / lastiruumi paigutatud / laaditud õigesti ja ohutult
- saatedokumentatsioon on korrektne
- dokumendid on üle antud vedajale/autojuhile
- olemasolevad nõutud (vajalikud) eriload on edastatud vedajale.

Kõikidel veoettevõtetel pole lubatud ohtlikke aineid vedada. Selleks, et nimetatud vedusid oleks võimalik teha, peab veok vastama kehtivatele nõuetele ja autojuht olema läbinud koolituse ning omandanud vajalikud teadmised ohtlike ainete transportimiseks ning ohuolukordades tegutsemiseks.

Veoettevõtte peab tagama, et:

- veovahend on sobiv ADR kaupade veoks
- veovahend on nõuetekohaselt märgistatud
- veovahendis on olemas nõuetekohane turvavarustus
- olemas on sõiduki ohtlike veoste autoveole lubamise tunnistus
- autojuht on läbinud spetsiaalse väljaõppe
- veol järgitakse järelevalve- ja parkimisnõudeid.

Kaubavedu tegeval veakil peab ohtlike ainete transportimisel olema kaasas:

- kirjalik juhise ohuolukorras toimimiseks. Importija annab selle juhise ekspedeerijale. Tavaliselt on importija pädev andma juhiseid ainult oma riigis toimuva veo kohta. Rahvusvahelise veoga seonduvate juhiste andmise ülesanne jääb siis ekspedeerijale/vedajale.
- tulekustuti, mis on sobiv lasti kustutamiseks
- vedukaust eraldi asuvas haagises asuv tulekustuti
- tööriistade komplekt hädavajalike remonttööde tegemiseks
- vähemalt üks tõkisking veoki kohta
- kaks oma energiaallikal töötavat vilkuvat või pidevat valgust andvat signaalvalgustit
- ohtlike ainete märgistahvel auto märgistamiseks; kui auto veab radioaktiivseid aineid, peab märgistahvleid olema neli
- esmaabivahendid vastavalt eeskirjadele
- filtriga varustatud mask
- spetsiaalvarustus mürgiste ainete vedamisel
- õli imav aine (absorbent), kui veoseks on kergestisüttivad vedelikud.

Veokirjal peavad olema veoks üle antava aine kohta järgmised andmed:

- ohtliku aine number
- veose tunnusnimetus ja/või aine tehniline või keemilise grupi nimetus
- veose ohumärgise number
- pakendi grupp (juhul, kui see on määratud)
- pakendite arv ja kirjeldus
- üldkogus (ruumala, kaal) iga ohtliku aine või eseme osas, millel on erinev ÜRO number või tunnusnimetus
- saatja nimi ja aadress
- saaja nimi ja aadress.

Kauba peale- ja mahalaadimisel tuleb järgida ettevaatusabinõusid ja turvajuhiseid. Ohtlike aineid sisaldavad pakkeühikud tuleb laadida veokisse nii, et neid oleks kerge ära tunda ja eraldada muudest pakkeühikutest.

Pakkeühikud tuleb hoolikalt toetada. Kergesti purunevaid anumaids sisaldavad pakkeühikud tuleb paigutada veokisse nii, et muud pakkeühikud ei saaks neile peale kukkuda. Ohtlike ainete peale ei tohi laadida muud kaupa. Ohtlike aineid sisaldavaid pakkeühikuid ei tohi sõidu ajal avada. Mootor tuleb peale- ja mahalaadimise ajaks seisata, kui seda ei vajata laadimisseadmete kasutamisel.

Eriti oluline on autojuhi adekvaatne tegutsemine avarii, liiklusõnnetuse või muu vahejuhtumi korral maanteel või kauba laadimisel. Tule- ja plahvatusohtlike ainete süttimine ja võimalik plahvatus võivad tuua endaga kaasa inimohvrid ja ulatusliku materiaalse kahju. Kahjulike ja mürgiste ainete sattumine pinnasesse, veekogudesse või kanalisatsiooni võib tekitada keskkonnamoju, mille tagajärgede likvideerimine võib osutuda äärmiselt aeganõudvaks ja kulukaks.

Autojuhi peab tegutsema ohuolukorras, õnnetusjuhtumi või hädapeatumise korral järgmiselt:

- teavitama häirekeskust, andes vahejuhtumi või õnnetuse ja sellega seotud ainete kohta võimalikult palju teavet
- rakendama seisupiduri, seiskama mootori ja vajadusel ühendama massilüliti abil aku elektrisüsteemist lahti
- vältima tulekahju teket, mitte suitsetama ega lülitama sisse veoki elektriseadmeid
- panema selga ohutusvesti ja paigutama toetatud ohutähised ettenähtud viisil sündmuskohal
- hoidma käepärast veodokumendid esitamiseks saabuvatele päästetöötajatele
- mitte astuma lekkinud ainetega saastunud pinnasele ega puutuma neid
- vältima mürgiste gaaside, suitsu, tolmu ja aurude sissehingamist, püüdes selleks vastutuult
- kasutama tulekustuteid esmase või väiksema tulekolde kustutamiseks mootoriruumis, rehvides ja pidurisüsteemis, kui see on olukorras asjakohane ja ohutu. Autojuht ei tohi hakata kustutama koormaruumis puhkenud tulekahju
- kasutama lekkiva aine pinnasesse, vesikeskkonda või kanalisatsiooni jõudmise takistamiseks sõidukis olevat varustust (absorbent jms), kui see on asjakohane ja ohutu
- eemalduma õnnetuskoha lähedusest, soovitades seda teha ka muudel isikutel ja järgima päästetöötajate nõuandeid
- võtma seljast ohtliku ainega saastunud rõivad ja kasutatud, saastunud kaitsevahendid ning kõrvaldama need ohutult.

8.13. Tarneklauslid Incoterms ja Combiterms

Kaupade ostu-müügilepingu sõlmimisel lepivad ostja ja müüja tavaliselt kokku tarnetingimustes – kes vastutab tarne eri etappide korraldamise eest, kes võtab endale tarnega seotud riskid ja kes võtab enda kanda tarnega seotud kulud. Eriline tähtsus on tarnetingimustel rahvusvaheliste ostu-müügilepingute sõlmimisel eelkõige globaalselt toimuvate tarnete, pikkade tarneahelate ja nendega seotud suuremate riskide tõttu.

Tarnetingimused esitatakse tarneklauslite kujul, mis peaksid sisalduma ostu- ja müügi- lepingutes ning nendega seotud veo-, ekspedeerimis- ja muudes logistikalepingutes.

Tarneklauslit kasutades lepivad ostja ja müüja kokku tarne üksikasjades nii, et seda poleks vaja lahti seletada lepingus ega ka selle lisades. Tarneklausel esitatakse ingliskeelsetest sõnadest tuletatud kolmest tähest koosneva akronüümi kujul. Akronüümile järgneb sihtkoha nimetus, kus müüja tarnega seotud kohustused lõpevad ja viide kasutatavatele tarnetingimustele (nt FCA Tartu, Incoterms 2000).

Tänapäeval on üldlevinud Incoterms tarneklauslid, mille on välja töötatud Rahvusvaheline Kaubanduskoda (*International Chamber of Commerce*, ICC). Esimene Incotermsi versioon võeti kasutusele 1936 aastal. Äri- ja tarnepraktikate muutumise tõttu on Incotermsi hiljem korduvalt täiustatud. Esmaversioonile järgnesid 1953., 1967., 1976., 1980., 1990., 2000. ja 2010. aasta versioonid. Viimane versioon „Incoterms 2010“ võeti kasutusele 01.01.2011.

Uue versiooni ilmumisel pole keelatud kasutada ka eelmisi tarneklauslite süsteeme. Nii võidakse kasutada „Incoterms 2010“ kõrval ka eelmist versiooni „Incoterms 2000“ veel mitmeid aastaid. Oluline on, et mõlemad tehingupooled selles kokku lepivad.

Tarneklauslid on juriidiliselt põhjalikult läbitöötatud tingimused kauba tarnimiseks. Lepingu pooled võivad põhimõtteliselt leppida kokku ka muud kauba kohaletoimetamise tingimused, kuid sel juhul varitseb oht, et juhul kui kaup saab veoprotsessis kahjustusi või hävineb, võivad tekkida tehinguosalistel probleemid kahjude jaotamisega.

Incotermsi tarneklauslid määravad rahvusvahelise müügilepingu tingimusi ja järgnevaid lepingupoolte kohustusi:

- kus, kuidas ja millal peab müüja oma tarnekohustuse täitma
- kus ja millal läheb kauba kadumise või kahjustumise risk üle müüjalt ostjale
- kus ja millal toimub kauba tarnega seotud kulutuste üleminek müüjalt ostjale (milliseid müüja kulusid hõlmab kauba hind müügilepingus)?
- millised on poolte kohustused ja kulude jaotus tolliprotseduuride hüvitamisel ning kauba välja- ja sisseveolitsentside hankimisel
- kes sõlmib veolepingu ning kelle kulul see sõlmitakse
- kes sõlmib kauba kindlustuslepingu ning kelle kulul ja kelle kasuks see sõlmitakse
- kes, millal ja millist infot peab teisele poolele andma
- kes korraldab kontrollitegevusi, kelle kulul ja milliseid kontrollitegevusi korraldatakse
- kuidas peab müüja kauba tarnima
- kuidas peab ostja kauba eest tasuma
- kuidas peab kaup olema pakitud ja markeeritud
- millised on lepingupoolte muud kohustused vajadusel teisele lepingupoolele abi osutamisel ja kes kannab vastavad kulutused.

Tarneklausel jõustub siis, kui kõik tehingu osalised on selle kasutamises kokku leppinud. Ostja ja müüja vahelised müügilepingu tingimused ei laiene automaatselt kolmandatele osalistele (vedajad, ekspedeerijad, muude logistikateenuste osutajad). Nendega tuleb konkreetse tarneklausli kasutamine eraldi kokku leppida. Levinud praktika kohaselt annab ekspedeerijaga veolepingut sõlmiv lepingupool temale üle omapoolsed ostu-müügilepingust tulenevad tarnega seotud kohustused.

Incoterms 2000

Incoterms 2000 sisaldab 13 tarneklauslit, mis jaotuvad nelja rühma – E, F, C ja D. Rühma kuulu- vust näitab tarneklausli akronüümi esimene täht. E-rühm on kõige müüjakesksem, mille puhul on müüja kulud ja vastutus minimaalsed. D-rühm on kõige ostjakesksem klausel, mille järgi kannab müüja kõik või põhiosa kauba ostjale tarnimise kuludest ja sellega seotud riskidest. Ülejäänud kaks rühma on üleminekuvariandid eelmainitud kahe rühma vahel. Osa tarneklauslitest on kasu- tatavad ainult veetranspordi korral (mere- ja siseveekogude veod).

Allpool on esitatud Incoterms 2000 kõikide tarneklauslite lühikirjeldus.

EXW (*ex works*) – hangitud tarnija asukohast. Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui on teinud kauba kättesaadavaks oma territooriumil (tehases, laos). Ostja kannab kõik tarnega seotud kulud ja riskid, kaasa arvatud pealelaadimine müüja juures ja täidab kõik tolliformaalsused. Kasutatakse kõikide transpordiliikide puhul.

FCA (*free carrier*) – franko vedaja. Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui on kauba nimetatud lähtekohas vedajale üle andnud ja korraldanud omal kulul eksporditollivormistuse. Kui nimetatud lähtepunktiks on müüja territoorium, korraldab müüja pealelaadimise ja kannab vastavad kulud. Kui nimetatud lähtekoht asub väljaspool müüja territooriumi (nt ekspedeerimisfirma terminal), korraldab müüja pealelaadimise oma asukohas ja veo nimetatud kohas ning kannab vastavad kulud. Mahalaadimise kulud kannab ostja. Kasutatakse kõikide transpordiliikide puhul.

FAS (*free alongside ship*) – franko laeva kõrval. Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui ta on kauba ostjale nimetatud lähtesadama kail laeva kõrval kättesaadavaks teinud ja korraldanud eksporditollivormistuse. Kasutatakse ainult veetranspordis.

FOB (*free on board*) – franko laeva pardal. Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui kaup ületab nimetatud lähtesadamas ostja näidatud laeva reelingu (on tõstetud laeva pardale). Lisaks korraldab müüja eksporditollivormistuse. Kasutatakse ainult veetranspordis.

CFR (*cost and freight*) – hind ja prahiraha makstud. Müüja kohustuseks on sõlmida veoleping nimetatud sihtsadamani, maksta vastavad veokulud ja korraldada eksporditollivormistus. Kõik kaubaga seotud riskid, vastutus ja võimalikud täiendavad kulud lähevad müüjalt ostjale üle hetkel, mil kaup ületab lähtesadamas laeva reelingu. Seega peab ostja esitama reklamatsiooni kaupade kahjustumise kohta vedajale, mitte müüjale. Kasutatakse ainult veetranspordis.

CIF (*cost, insurance and freight*) – hind, kindlustus ja prahiraha makstud. Erineb CFR-klauslist ainult selle poolest, et lisaks veolepingule peab müüja sõlmima veo ajaks kuni sihtsadamani ostja kasuks ka veosekindlustuslepingu. Kasutatakse ainult veetranspordis.

CPT (*carriage paid to*) – vedu makstud kuni ... CFR analoog, mis on kasutatav kõikide transpordiliikide puhul. Müüja sõlmib veolepingu kauba veoks nimetatud sihtkohta, tasub sellega kaasnevad kulud ja korraldab eksporditollivormistuse. Kõik kaubaga seotud riskid, vastutus ja täiendavad kulud lähevad müüjalt ostjale üle kauba üleandmisel vedajale. Kasutatakse kõigi transpordiliikide puhul.

CIP (*carriage and insurance paid to*) – vedu ja kindlustus makstud kuni ... CIF analoog, mis on kasutatav kõikide transpordiliikide puhul. Müüja sõlmib veolepingu nimetatud sihtkohta, tasub veokulud, korraldab eksporditollivormistuse ja sõlmib ostja kasuks veosekindlustuslepingu. Kasutatakse kõikide transpordiliikide puhul.

DAF (*delivered at frontier*) – tarnitud piiril. Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui eelnevalt eksportolli läbinud kaup on tehtud ostjale kättesaadavaks (maha laadimata) nimetatud kohas piiril, enne järgneva riigi maa tollipiiri. Kasutatakse kõikide transpordiliikide puhul.

DES (*delivered ex ship*) – tarnitud laevalt. Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui on teinud kauba ostjale kättesaadavaks nimetatud sihtsadamamas laeva pardal. Müüja on kandnud kõik kaubaga seotud kulud ja riskid kauba toimetamiseks laevale. Imporditollivormistuse korraldab ja impordimaksud tasub ostja. Kasutatakse ainult veetranspordis.

DEQ (*delivered ex quay*) – tarnitud kailt. Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui ta on teinud kauba ostjale kättesaadavaks sihtsadama kail/terminalis – ehk lisaks DES-i klausli kohustustele peab müüja korraldama kauba laevalt mahalaadimise. Imporditollivormistuse korraldab ja impordimaksud tasub ostja. Kasutatakse ainult veetranspordis.

DDU (*delivered, duty unpaid*) – tarnitud, tollimaksud tasumata. Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui ta on teinud kauba ostjale nimetatud kohas ostja maal kättesaadavaks. Müüja on kandnud kõik kaubaga seotud riskid ja kulutused kuni kauba üleandmiseni ostjale. Mahalaadimise, imporditollivormistuse ja impordimaksude tasumise korraldab ostja. Kasutatakse kõikide transpordiliikide puhul.

DDP (*delivered, duty paid*) – tarnitud, tollimaksud tasutud. Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui ta on teinud kauba ostjale nimetatud kohas ostja maal kättesaadavaks, korraldanud imporditollivormistuse ja tasunud impordimaksud. Mahalaadimise korraldab ostja. Sageli lepivad ostja ja müüja DDP kasutamise kokku tingimusel, et müüja tasub imporditollivormistuse kulud ning ostja tasub käibemaksu. Sellisel puhul kasutatakse DDP versiooni DDP sihtpunkt VAT (*value added tax not included*). Kasutatakse kõikide transpordiliikide puhul.

Incoterms 2010

Eelmisel kümnendil on arenenud hoogsalt elektrooniline kaubandus. 11. septembril 2001 New Yorgis täide viidud terroriakt on viinud uue kaubandust ja logistikat toetava turvavaldkonna kasvavale tähtsustumisele ja kiirele kasvule. Kaubasaadetiste põhjalikust turvakontrollimisest koos konteinerite röntgenläbivaatusega riigipiiridel on saamas rutiin koos sellest tulenevate kuludega. Lisanduvad kulud tuleb veoahela osaliste vahel ära jaotada. Incoterms 2000-ga kaasnenud probleemideks on olnud ka selle raskesti mõistetavus ja sellest tulenev tarneklauslite väär kasutamine. Algatus kehtivate tarneklauslite ülevaatamiseks tuli Rahvusvahelise Kaubanduskoja (ICC) rahvuslikelt organisatsioonidelt.

Tarneklauslite uues süsteemis on muutunud tarneklauslite rühmitamine. Suurema rühma moodustavad seitse klauslit, mis sobivad kasutamiseks kõigi veoliikide puhul. Neli tarnetingimust on mõeldud ainult juhuks, kui veoahelas kasutatakse mere- ja/või siseveetransporti. Ümbergrupeerimise eesmärk on olnud vähendada veetranspordiga seotud tarneklauslite väär kasutamise võimalust.

Varasemast kolmeteistkümnest klauslist on jäänud alles üksteist. Incoterms 2010 ei sisalda tarneklausleid DAF, DES, DEQ ja DDU. Uute tarnetingimustena on toodud sisse DAT (*delivered at terminal*) ja DAP (*delivered at place*). Sisult on klausel DAP sama mis endine DDU. Välja on jäetud tolli puudutav osa, sest ühendusesiseselt on tegemist vabakaubandusega. Seega on mõeldud klausel DAP kasutamiseks ainult EL-i liikmesriikide vahel toimuva kaubavahetuse korral.

Kõikide transpordiliikide puhul kasutatavad tarneklauslid on EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP ja DDP. Meretranspordi ja siseveeteede vedude puhul kasutatavad tarneklauslid on FAS, FOB, CFR ja CIF.

Uued, Incoterms 2010 kogumikku sisse toodud tarneklauslid seletatakse lahti alljärgnevalt:

DAT (*delivered at terminal*) – tarnitud terminalis. Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui saabuvalt veovahendilt mahalaaditud kaup on antud ostja käsutusse nimetatud terminalis nimetatud sihtsadas või sihtkohas. Nimetatud sihtkohani kannab müüja kõik kauba kohaletoimetamise ja mahalaadimise riskid ja kulud, korraldab vajadusel ekspordi- või transiiditollivormistuse jms. Imporditollivormistuse korraldab ja impordimaksud tasub ostja. DAT on loodud asendama senist DEQ tarneklauslit (tarnitud kailt). Erinevalt viimasest on DAT kasutatav kõikide transpordiliikide puhul.

DAP (*delivered at place*) – tarnitud kohale. Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui saabuvalt veovahendil mahalaadimiseks valmis kaup on antud ostja käsutusse nimetatud sihtkohas. Müüja kannab kõik riskid ja kulud, mis kaasnevad kauba toimetamisega nimetatud kohta, korraldab vajadusel ekspordi- või transiiditollivormistuse jms. Ostja kannab kauba mahalaadimise kulud ja riskid, korraldab vajadusel imporditollivormistuse ning tasub impordimaksud. DAP on loodud asendama seniseid DAF (tarnitud piiril), DES (tarnitud laevalt) ja DDU (tarnitud, tollimaksud tasumata) tarneklausleid. Kasutatav kõikide transpordiliikide puhul.

Eelneva versiooniga võrreldes laieneb Incoterms 2010 tarneklauslite kasutusala rahvusvahelistelt riigisisestele müügitehingutele ning annab elektroonilistele teabevahenditele paberdokumentidega võrdse kaalu.

Samuti rõhutab Incoterms 2010 vajadust määratleda võimalikult täpselt tarneklauslis sihtkohta, kus müüja tarnega seotud kohustused lõpevad. Tarneklausel on kasutatav lepingus ainult siis, kui pooled märgivad ära vastutuse ülemineku koha. Hästi kasutatavaks muutub tarneklausel siis, kui pooled määratlevad koha või sadama nii täpselt, kui see on võimalik vältimaks mitmeti tõlgendatavust ja vaidlusi. See tähendab, et nimetatud sihtkoha piires tuleks määratleda konkreetne tarnekoha aadress, kus müüja tarnega seotud kohustused lõpevad.

Praktika näitab, et täistreilerist, -konteinerist või -vagunist väiksemate saadetiste puhul, kus erinevate kaubasaatjate/saajate saadetisi konsolideeritakse täiskoormaks, dekonsolideeritakse ning laaditakse terminalides ümber, jäävad Incoterms tarneklauslite tarnekulude jaotust käsitlevad osad üldsõnaliseks ning müügilepingu poolte jaoks mitmeti tõlgendatavaks. Ei ole võimalik määrata täpselt kindlaks, milliste konkreetsete tarnekulude eest maksab üks või teine lepingupool.

Probleemi lahendamiseks on Rootsis välja töötatud tarneklauslid Combiterms, mille kasutamine on levinud eelkõige Põhjamaades. Sisuliselt on Combitermsi puhul tegemist ostja ja müüja tarnekulude osas detailiseeritud Incotermsi tarneklauslitega. Kõikvõimalikud tarnekulud on jaotatud 16 kulurühmaks. Iga tarneklausli puhul on kindlaks määratud, millised kulud hüvitab ostja ja millised müüja.

Combitermsi tarneklausleid väljendatakse kolmekohalise numbrikoodiga, millele järgneb selle Incotermsi tarneklausli tähelühend, millele vastavat tarnekulude jaotust antud numberkood täpsustab (nt 019 DDU). Paljude Incotermsi tarneklauslite kohta esitab Combiterms kaks või neli kulude jaotust täpsustavat tarneklauslit (näiteks CPT tarneklausli variandid 006 CPT, 010 CPT, 012 CPT, 014 CPT jne). Analoogiliselt Incotermsi tarneklauslitega järgneb Combitermsi numbri ja tähe kombinatsioonile sihtkoha nimi, kus müüja kohustused lõpevad ja viide kasutatavale Combitermsi versioonile (nt 012 CPT Tallinn DHL terminal, Combiterms 2000).

Esimene Combitermsi tarneklauslite kogumik töötati välja 1969. a. Kuna Combitermsi aluseks on Incotermsi tarneklauslid, on igale uuendatud Incotermsi versioonile järgnenud uuendatud Combitermsi versioon. Alates 2000. aastast on kasutusel Combiterms 2000 tarneklauslite kogumik, kuhu kuulub 16 kõikide transpordiliikide ja 6 ainult veetranspordi puhul kasutatavat tarneklauslit.

Suured logistikafirmad kasutavad rahvusvaheliste, Skandinaaviamaadega seotud maanteeveoteenuste osutamisel oma tõlgendusi Combitermsi tarneklauslitest. Tegemist on organisatsiooni tegevuspraktikaga kohandatud, lihtsustatud versiooniga, kus on vähendatud kulurühmade arvu ja säilitatud mõningaid eelnevates versioonides kasutatud tarneklausleid.

Küsimused

1. Millistel põhjustel on vaja kasutada rahvusvahelises kaubanduses tarnetingimusi (tarneklausleid)?
2. Loetleda, mida määratakse kaubatehingute puhul tarneklauslitega.
3. Milline kõikide veoviiside puhul kasutatavatest tarneklauslitest asetab müüjale kõige suuremad kohustused, kulud ja vastutuse, milline aga kõige väiksemad kohustused, kulud ja vastutuse?

8.14. Lepingulised suhted veokorralduses

Veolepingu tingimused

Veondustegevust reguleerib suur valik õigusakte, mis kehtivad vedajate, klientide ja muude veo-protsessis osalejate tegevuse, samuti ka veovahendite ja -marsruutide kohta. Rahvusvaheline kaubavahetus tingib vajaduse reguleerida veondustegevust eri riikides ühtmoodi. Seepärast tugineb riikide veondusalane seadusandlus rahvusvahelistele üldlepingutele (konventsioonidele), reguleerides täiendavalt vaid valdkondi, mida viimased ei käsitle.

Lisaks veondust reguleerivatele rahvusvahelistele ja rahvuslikele reeglistikele on väga tähtis dokument veoleping. Viimasega võivad olla kokku lepitud täiendavad veoahela liikmete tegutsemise tingimused, mis on jäetud seadusandlikes aktides ja eeskirjades reguleerimata. Veolepingute tingimused on sageli standardsed (üldtingimused), mis on koostatud kas vedajate poolt või vedaja ja veo tellija koostööna. Selleks et standardlepingute tingimused muutuksid üheks osaks konkreetsest veolepingust, peab viimane sisaldama nende kohta viiteid või on pooled selles suhtes varem kokku leppinud (sõlminud raamlepingu).

Veolepinguga kohustub üks isik (vedaja) teise isiku (saatja, saaja või ekspedeerija) ees vedama veost lähtekohast sihtkohta ning andma selle üle saajale. Veo tellinud isik kohustub selle eest maksma vedajale veotasu.

Nagu iga muu lepingutüübi puhul, sätestavad veo- ja ekspedeerimisleping poolte kohustused ning vastutuse. Veo tellija ja selle eest maksja huviks on üldjuhul veoprotsessi käigus tekkida võivate kahjude hüvitamine. Vedaja ja ekspedeerija huviks on tehtud töö eest kokkulepitud tasu saamine.

Veoprotsessis osalevad tihti ka kolmandad isikud, (ekspedeerijad, stividoriid, laopidajad), kelle tegevus on võrreldes vedajaga palju vähem õiguslikult reguleeritud või puudub säärane regulatsioon sootuks. Tavaliselt lähtuvad ekspedeerijad oma tegevuses nende asukohariigi või -regiooni ekspedeerimise üldtingimustest, mille on välja töötanud vastava riigi või regiooni ekspedeerijad või koostöös ekspedeerijad ja nende kliendid. Eesti ekspedeerimisfirmad lähtuvad oma tegevuses Eesti Ekspedeerijate Assotsiatsiooni üldtingimustest. Üldtingimused jõustuvad, kui ekspedeerimislepingu pooled on nende kasutamises kokku leppinud. Üldtingimuste aktsepteerimine klientide poolt on vabatahtlik.

Olenevalt osutatavatest teenustest vastutab ekspedeerija ekspedeerimislepingu täitmisel kliendi ees kas vedajana või vahendajana (ekspedeerijana). Paljudel juhtudel võtab ekspedeerija endale ekspedeerimislepingu täitmisel vastutuse vedajana vaatamata sellele, et ta ise füüsiliselt vedu ei teosta. Seda näiteks juhul, kui tegemist on kaupade maanteeveo korraldamisega, kui ekspedeerija annab oma nimel välja veodokumendi või teeb enda nimel veopakumise. Sellisel juhul vastutab ekspedeerija oma kliendi ees analoogiliselt tegelikult vedu teostava vedajaga, olles lepinguline vedaja ehk sisuliselt on tegemist veolepinguga. Kompleksse ekspedeerimisteenuse osutamisel võib ekspedeerija ühe lepingu täitmisel tegutseda nii vedaja kui ka vahendajana (näiteks vedajana autoveo teostamisel ja vahendajana tollivormistuse korraldamisel).

Vastutus veoprotsessis

Kuigi veolepingu poolte kohustused ja vastutus on vastavalt eri transpordiliikide kohta kehtivate regulatsioonide järgi veidi erinevad, on neil ka palju ühiseid jooni. Kõigi veoviiside puhul on seatud kliendi (veose omaniku) kaitseks teatud miinimumvastutus.

Üldiselt tunnustatud reegli järgi vastutab vedaja selle eest, et ta toimetab pakendatud kauba kohale tervena, vigastusteta, õiges koguses, õigel ajal ja õigele vastuvõtjale. Sõltumata kasutatavast veoviisist, peab vedaja kandma hoolt selle kauba eest, mida ta veab. Juhul, kui kaup saab veo käigus kahjustada, peab vedaja tõestama, et ta ise ega ka keegi teine tema abilistest ei ole põhjustanud vigastusi hoolimatusest.

Vedaja kaitseks on olemas ka üldised vastutusest vabanemise alused. Vedaja võib vabaneda vastutusest, kui ta saab viidata, et veose kahjustumine on põhjustatud sellistest tingimustest, mida ta ei saanud vältida ja milliste toime tagajärgi ta ei saanud ära hoida. Teine vastutusest vabanemise alus kõigi veoviiside puhul on vabanemine sellise kahju hüvitamisest, mille on põhjustanud kaup ise või selle puudulik pakendamine.

Lisaks sellele, et vedajal on õigus tugineda seaduslikele alustele, mis vabastavad ta vastutusest, on tal õigus ka piirata teatud määral oma vastutust. Seaduste järgi korvatakse kliendile / kauba omanikule ainult kauba väärtuse vähenemine ja seegi ainult teatud piirini. Kui kaupa veetakse mööda maismaad, võetakse kahju korvamiseks aluseks kauba väärtus lähtekohas. Samas kauba transpordil mööda mereteed võetakse aluseks kauba väärtus sihtkohas. Kasutusel olevad kahju korvamise piirid on erinevad eri veoviiside kasutamisel.

Piirmäärana on kasutusel kauba kaalu ja väärtusühikuna rahvusvaheliste vedude puhul eriline ühik – SDR, mis on tinglik rahaühik. Vedaja vastutus autoveol on piiratud – 8,33 SDR / bruto kg (1,0–1,2 €). Piiratakse ka vedaja vastutust viivituste korral kauba loovutamisel. Maantee- ja raudteevedude korral on vastutus viivituse eest piiratud kokkulepitud veotasu määraga.

Selleks, et veoklient saaks nõuda vedajalt vastutust veo ajal aset leidnud kahjujuhtumite kohta, eeldatakse, et kahjujuhtumi kohta on esitatud reklamatsioon (märkus, kahjunõue) vedajale.

Veo ja ekspedeerimislepingutele (välja arvatud SMGS raudteeveokonventsiooni alusel sõlmitud lepingud) on omased järgmised iseärasused:

- Piiratud vastutus. Vedaja/ekspedeeriija ei pea hüvitama kahjustunud või kaotsi läinud kauba väärtust täies ulatuses. Iga transpordiliigi puhul on sätestatud vastutuse ülempiir kadunud või kahjustunud kauba brutokilogrammi kohta (meretranspordis ka kadunud või kahjustunud kaubaühiku kohta, olenevalt sellest, kumb summa on suurem). Vastutuse ülemmäär on esitatud tabelis. Juhul kui veetava kauba väärtus ületab vedaja vastutuse, oleks otstarbekas riskide vähendamiseks veos kindlustada (sõlmida veosekindlustuse leping).
- Lühikesed reklamatsioonide esitamise tähtajad. Selleks, et veoklient saaks nõuda vedajalt vastutust veo ajal aset leidnud kahjujuhtumite eest, eeldatakse, et kahjujuhtumi kohta on esitatud kirjalik reklamatsioon (kahjunõue). Nähtava vigastuse või kauba puudumise korral on reklamatsiooni esitamise eeltingimuseks kauba vastuvõtja tehtud vastav märgede vedaja veodokumendi saadete vastuvõtmisel. Vedaja vastu tuleb kirjalik reklamatsioon esitada tavaliselt 7 tööpäeva jooksul.
- Lühikesed aegumistähtajad. Veolepingul põhinev kahjunõue aegub tavaliselt aasta jooksul. Ehk kui osalised ei jõua kokkuleppele kahju hüvitamises ja erimeelsused lähevad lahendamisele kohtus, tuleb hagi algatada aasta jooksul. Aegumistähtaega hakatakse üldjuhul arvestama alates kauba üleandmise päevast kaubasaajale vedaja poolt.
- Vedaja vastutust välistavate piirangute olemasolu. Iga transpordiliigi puhul eksisteerib arvukalt asjaolusid, mis vabastavad vedaja vastutusest. Näiteks kõikide transpordiliikide puhul vabaneb vedaja vastutusest, kui saab viidata, et veose kahjustumine on põhjustatud vääramatust jõust (*force majeure*), mida ta ei saanud vältida ja milliste toime tagajärgi ta ei saanud ära hoida. Teiseks vastutusest vabastavaks asjaoluks kõikide transpordiliikide puhul kauba on kauba omadused või selle puudulik pakend. Vedaja vastutust välistavad piirangud on sätestatud antud transpordiliiki reguleerivas rahvusvahelises transpordikonventsioonis.

Eestis veolepingu tingimusi reguleerivad peamised õiguslikud aktid

Transpordiliik	Seadusandlik akt	Vastutuse ülemmäär	Nõuete esitamine kadumise/kahjustumise korral
Riigisisene maanteetransport	Võlaõigusseadus	8,33 SDR / brt kg	Kohe / 7 päeva
Rahvusvaheline maanteetransport	CMR-konventsioon	8,33 SDR / brt kg	Kohe / 7 päeva (va pühapäev ja riiklikud pühad)
Riigisisene meretransport	Eesti kaubandusliku meresõidu seadus	2 SDR / brt kg või 666,67 SDR kaubaühiku kohta	Kohe / 7 päeva
Rahvusvaheline meretransport	Haag-Visby reeglid	2 SDR / brt kg või 666,67 SDR kaubaühiku kohta	Kohe / 3 päeva
Riigisisene raudteetransport	Võlaõigusseadus	8,33 SDR / brt kg	Kohe / 7 päeva
Rahvusvaheline raudteetransport	CIM-konventsioon SMGS kokkulepe	17 SDR / brt kg Ei reguleeri	Kohe / 7 päeva 9 kuud
Õhutransport	Varssavi konventsioon	17 SDR / brt kg	Kohe / 14 päeva
Ekspedeerimine (Eesti)	Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni üldtingimused	Vedajana 8,33 SDR / brt kg	Kohe / 7 päeva

Tabelis on esitatud peamised Eestis veolepingu tingimusi reguleerivad õigusaktid koos vastutuse ülemmäärade ja reklamatsiooni esitamise tähtaegadega. SDR puhul on tegemist Rahvusvahelise Valuutafondi kindlaks määratud arveldusühikuga, mis sisaldab eri riikide rahvuslikke valuutasid. SDR (*Special Drawing Rights*) ehk otsetõlkes eriväljavõtmisõigused on rahvusvahelise Valuutafondi (IMF) kokkuleppeline väärtusühik, mille väärtus arvutatakse nn valuutakorvi põhimõttel. Valuutakorvi kuuluvad neli rahvusvahelise majanduse seisukohalt olulisemat valuutat: USA dollar (osakaal 44% valuutakorvi väärtusest), euro (31%), Jaapani jeen (14%) ja Inglise naelsterling (11%). Olenevalt mainitud valuutade kurssidest on SDR kõikunud vahemikus 1,0–1,4 €. SDR-i kursi avaldab Eesti Pank iga päev analoogiliselt muudele valuutakurssidele. Kahju hüvitamisel lähtutakse üldiselt maismaatranspordis SDR-i kursist veose vedamiseks vastuvõtmise päeval ja meretranspordis laeva sihtsadamasse jõudmise päeval, kui ei ole kokku lepitud teisiti.

Veodokument

Veolepingu sõlmimist kinnitab veodokument. Veodokument täidab järgmisi funktsioone:

- tõendus veolepingu ja selle tingimuste kohta
- kinnitus, et vedaja on kauba vedamiseks vastu võtnud
- vedaja kohustus transportida kaup sihtkohta
- võib kehtida ühe alusdokumendina kauba eest tasumisel.

Veodokumendist ilmnevad lepingu pooled ja lepingu tingimused. Lepingu tingimused võivad olla toodud veodokumendis täielikult (pöördel) või on selles viide vedaja standardsetele lepingutingimustele. Veodokument sisaldab informatsiooni veose kohta, selle kogusest ning kauba või pakendite seisukorrast kauba veoks vastuvõtmise hetkel. Veodokument võib sisaldada ka juhiseid vedajale ja informatsiooni veoprotsessis eelnevalt kasutatud või järgnevalt kasutatavatest veovihisidest. Kui veose vastuvõtja on allkirjastanud vedaja veodokumendi eksemplari, kehtib see ka tõendina täidetud veoülesandest.

Veodokumendi põhjal võib vedaja esitada teostatud veo eest arve. Veodokumentidena kasutatakse üldiselt veokirja (*waybill*) ja konossementi (*bill of lading*). Veokirja kasutatakse kõikide veoliikide puhul, konossementi ainult meretranspordis. Veokirja tuleb alati märkida saaja ja seda ei tohi kellelegi teisele üle anda. Konossementis saab jätta kauba saaja nimetamata ning vedaja kohustub andma kauba sihtkohas üle ainult originaalkonossementi esitajale.

Küsimused

1. Milliseid lepingupoolte kohustusi ja vastutust määratlevad veo- ja ekspedeerimislepingud?
2. Missugusel juhul vastutab ekspedeerija kliendi ees nagu vedaja?
3. Mida peaks klient tegema riskide vähendamiseks, kui vedaja vastutuskindlustus ei korva kliendile veose hävimisest tekkida võivat kahju täies ulatuses?
4. Milliseid üldiseid funktsioone täidab veokiri?

8.15. Rahvusvaheline maanteeveokonventsioon (CMR), veodokumendid ja võlaõigusseadus

CMR konventsiooni (*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*) võttis vastu ÜRO Euroopa majanduskomisjon 1956. aastal. Eesti liitus CMR konventsiooni lepinguga 1993. aastal. CMR konventsiooni peamine ülesanne on määratleda kaubasaatja ja vedaja kohustusi ja vastutust.

CMR konventsioon kehtib igasuguse kauba autoveolepingu suhtes, mida tehakse tasu eest sõidukiga, kui lepingus näidatud kauba vastuvõtmise koht ja kauba üleandmiseks ettenähtud koht asuvad eri riikides, millest vähemalt üks on konventsiooniga ühinenud riik.

Rahvusvahelisel autokaubaveol Euroopa ulatuses puudub alternatiiv CMR-st erineva lepingu sõlmimiseks. Seega kehtib CMR-konventsioon iga autoga teostatud veo kaubaveolepingu suhtes, ilma et pooled peaksid selles eraldi kokku leppima.

CMR konventsioon kehtib autovedudele alljärgnevate tingimuste täitmisel:

- kauba transportimise eest makstakse tasu
- kauba vastuvõtmise ja üleandmise koht asuvad eri riikides
- üks nendest riikidest on ühinenud CMR-konventsiooniga (CMR-konventsiooni ei kohaldata erandina Suurbritannia ja Põhja-Iirimaa ning Iiri Vabariigi vahelistel vedudel)
- vedu teostatakse konventsioonis määratletud maanteeliikluse sõidukiga, milleks on veoauto, vedukauto poolhaagisega või autorong.

CMR-konventsiooni ei kohaldata rahvusvahelistele kolimisvedudele, postikonventsioonist lähtuvate vedudele ja surnute vedudele.

CMR-konventsiooni kohaldatakse sõlmitud veolepingu suhtes, milles reguleeritakse lepingu-poolte õigusi ja kohustusi. CMR-konventsiooni rakendatakse sõlmitud kaubaveolepingu suhtes, mitte CMR-veokirja suhtes. See tähendab, et CMR-veokiri väljastatakse veolepingu tõendami-seks. Veokirja puudumine või kaotamine ei mõjuta veolepingu olemasolu ega kehtivust. Seetõttu rakendatakse CMR-konventsiooni ka selliste veolepingute suhtes, mille kohta pole CMR-veokirja välja antud, kuid lepingus on kokku lepitud kaupade transportimine tasu eest autotranspordiga. CMR-konventsiooni ei rakendata juhul, kui on küll välja antud CMR-veokiri, kuid veolepingus ei esine korraga eelnevalt nimetatud tunnuseid.

CMR-veoleping loetakse sõlmituks kui kaubasaatja ja vedaja on allkirjastanud CMR-veokirja. Sellega on võtnud vedaja kauba vedamiseks vastu. Saatja vastutab ka saadetise nõuete-kohase pakkimise eest.

CMR saatekiri koostatakse vähemalt kolmes eksemplaris, millest esimene jääb saatjale, teine eksemplar on kaubaga kaasas ja antakse sihtkohas üle saajale, kolmas aga jääb vedajale. Saatja vastutab veokirjale kantud andmete õigsuse eest. Kaupade käsutamisõigus on isikul, kellel on esitada CMR saatelehe esimene eksemplar.

Võlaõigusseadus sätestab, et kaubaveolepinguga kohustub üks isik (vedaja) teise isiku (saatja) ees vedama vallasasja (veose) sihtkohta ning andma selle üle kolmandale isikule (saajale). Saatja kohustub selle eest maksma vedajale tasu (veotasu).

Kaupade käsutamine transpordiprotsessis

Kaubasaatja peab loovutama kauba vedajale kokkulepitud viisil ning varustama vedaja vajalike dokumentide ja informatsiooniga. Saatja peab hoolitsema ka selle eest, et kaup oleks nõuetekoha-selt kaitstud, et see peaks vastu tavapärastele veo- ja käsitsemiskoormustele, põhjustamata kahju kellegi omandile ega inimestele.

Kui vedaja on kaubad saatjalt veoks vastu võtnud, peab ta need transportima vastavalt veo-lepingule CMR-veokirjas märgitud sihtkohta ja andma üle veokirjas märgitud isikule. CMR-konventsioon annab saatjale õiguse käsutada kaupa ka transpordiprotsessis. Sisuliselt tähendab see vedajale veolepingust erinevate korralduste andmist. Ka vedajal võib tekkida veo-protsessis küsimusi või vajadusi lisakorralduste järele. Vedaja jaoks on tegemist äärmiselt olulise küsimusega, sest täites vale poole korraldusi, võib vedaja jääda vastutavaks võimalike kahjude eest. Kui vedaja ei saa mõistliku aja jooksul korraldusi käsutusõigusega isikult, peab ta jätkama vedu selliste tingimuste kohaselt, millised näivad kõige enam vastavat käsutusõigusega isiku huvi-dele. Sisuliselt tähendab see, et kui vedaja ei saa juhiseid, võib ta otsustada, kas kaubad tagasi transportida või vahelattu maha laadida.

Käsutamisoigusega isik CMR-konventsiooni mõistes on saatja (veolepingu sõlmija), juhul kui saatja ei ole delegeerinud käsutusõigust saajale. Seda saab teha märkusega veokirjal. Saatjal on õigus käsutada kaupa veoprotsessis, nõuda vedajalt veo katkestamist, kauba üleandmiskoha muutmist või kauba loovutamist saatedokumentides märgitust erinevale saajale.

CMR-konventsioon annab vedajale õiguse kaubad viivitamatult maha laadida, kui veo jätkamine antud tingimuste kohaselt osutub võimatuks. Vedajal on õigus kauba käsutusõigusega isiku kulul kaubad maha laadida sobivasse hoiukohta ning vedu loetakse seejärel lõppenuks.

Kiirestirikneva kauba puhul on vedajal õigus see kulude katteks maha müüa. Samuti on vedajal õigus kaupa müüa juhul, kui ta ei ole saanud mõistliku aja jooksul käsutusõigusega isikult juhiseid. Müügist saadud tulu tuleb anda üle kauba käsutusõigusega isikule. Kui kulud ületavad

tulusid, on vedajal õigus saada lisaraha kulude katteks. Vedajal on õigus saada kompensatsiooni tehtud lisakulutuste eest.

Vedaja võib keelduda kauba üleandmisest saajale, kui saaja ei tasu veokirjale märgitud makseid või nõuab kauba transportimist teise mahalaadimise kohta, kui on märgitud veokirjal. Sellistel juhtumitel peab vedaja küsima käitumisjuhist kauba käsutusõigusega isiku käest ehk saatjalt.

Praktikas on levinud olukord, kus saaja soovib saabunud kaubad edasi transportida teisele aadressile. Sel juhul on võimalikud järgmised alternatiivid:

- vedaja pöördub kauba saatja poole uute korralduste saamiseks ning ka kokkuleppeks lisakulude katteks
- veoleping lõpeb, kaubad loetakse kohaletoimetatuks ning vedaja ja vastuvõtja vahel sõlmitakse uus veoleping kaupade edasitoimetamiseks.

Vedaja vastutus kauba kaotsimineku või vigastamise korral

Vedaja vastutab kauba eest alates selle vastuvõtmise hetkest saajalt kuni üleandmise hetkeni saajale. Kokkulepitud veoraha määra ei tohi ületada kauba kohaletoimetamisega viivitamise eest. Kui vedaja on vastutav kauba kahjustumise või kaotsimineku eest, määratakse maksmisele kuuluv summa kauba veoks vastuvõtmise kohas ja ajal kehtiva kauba maksumuse alusel. Lisanduvad tollimaksud ja muud veoga seotud kulud. Hüvitise suurus ei tohi ületada aga vigastamise korral summat, mis tuleks tasuda kauba kaotsimineku eest.

Kuna vedaja vastutus on piiratud, siis vedaja vastu esitatavad nõuded ei saa ületada 8,33 SDR väärtust kauba brutokaalu kilogrammi kohta. Kauba osalise kaotsimineku või kahjustamise korral arvestatakse vedaja vastutuse ülempiiri proportsionaalselt. Vedaja vastutab vigastatud või kaotsiläinud kauba eest samas proportsioonis, nagu suhestub vigastatud või kaotsiläinud kauba osa saadetise kogu brutokaaluga. Seega, mida raskem on transportitav kaup, seda kõrgem on vedaja vastutuse piirmäär. Kergekaalulise ja kalli kauba kahjustumise või kadumise korral ei ole kauba omanikul tõenäoliselt võimalik vedajalt täies ulatuses hüvitist saada. Seega peab kaubasaatja hindama oma riske ning vajadusel otsustama lisakindlustuse (veosekindlustuse) kasuks.

Vedaja peab veose kohale toimetama kokkulepitud tähtaja jooksul, kokkuleppe puudumisel aga mõistliku aja jooksul. Veograafikuid ehk sõiduplaane ei võeta tavaliselt aluseks veoaja arvestamisel. Praktikas lepatakse kliendi ja vedaja vahel kokku, millist teenust osutatakse – kas on tegemist nn ajalubadusega teenusega või orienteeruva veoajaga ilma ajalubaduseta. Levinud tava Euroopa vedudel on, et vedajad ei teata üldjuhul kliendile kauba saabumisaega, vaid klienti teavitatakse auto väljumise ajast ning mõistlikust veoajast. Selliselt elimineeritakse võimalikke probleemede piiriületustel ja muudel põhjustel kliendile antud lubadusi rikkumata.

CMR-konventsiooni järgi kuulutatakse kaup kadunuks, kui

- kaup pole kohale toimetatud 30 päeva jooksul pärast kokkulepitud tähtaega
- tähtaega ei kooskõlastatud, siis 60 päeva jooksul arvates päevast, mil vedaja võttis kauba vastu.

Riigisisestel vedudel võib saaja või saatja lugeda veose kaotsiläinuks, kui seda ei ole kohale toimetatud veoaja ega ka sellele järgneva sama pika veoajaga võrdse ajavahemiku jooksul, kuid mitte vähem kui nelja ööpäeva jooksul. Saaja või saatja võib ühe kalendrikuu jooksul pärast veose leidmise kohta käiva teate saamist nõuda, et veos antaks talle üle hüvitise tagastamise vastu.

Saadetis loetakse kohaletoimetatuks viivitusega, kui:

- on ületatud kokkulepitud tarneaega
- tarnetähtaja ületamisel on ületatud mõistlikku veoaga.

CMR-konventsiooni järgi vastutab vedaja kauba hilinemisega kohaletoimetamisel kuni saadetise veoraha ulatuses. Samas on pretensiooni esitajale pandud kohustus tõestada, et kauba hilinenud kohaletoimetamine põhjustas talle kahju. Võlaõigusseadus sätestab riigisisestel vedudel kauba hilinemisega kohaletoimetamisel vedaja vastutuse kuni kolmekordse veoraha ulatuses.

Vedaja vastutab talle üleantud saatedokumentide kaotsimineku või kahjustumisest või nende ebaõigest kasutamisest tekkinud kahju eest, välja arvatud juhul, kui dokumentide kaotsimineku, kahjustumise või ebaõige kasutamine toimus asjaolude tõttu, mille toimumist ja tagajärgi ei saanud vedaja vältida. Vedaja vastutus on piiratud summaga, mille ta peaks maksma veose kaotsimineku korral.

Kuigi CMR-konventsiooniga on piiratud vedaja vastutust, ei kehti piirangud, kui kahju on tekitatud tahtlikult tema õigusvastase tegevuse või kohustuste mittenouetekohase täitmise tõttu. Nendel juhtudel nõutakse vedajalt tekitatud kahju välja täies ulatuses. Tahtlikuks tegevuseks loetakse näiteks vargus, teadlik liikluseeskirjade rikkumine, auto juhtimine alkoholi- või narkojoobes, tahtlik kauba loovutamine valele saajale jms.

Võlaõigusseadusega on määratud, et vedaja ei tohi tüüptingimustes kokku leppida asjaoludes, mis vähendavad vedaja vastutust. Seega ei tohi tüüptingimustes kokku leppida tingimusi, mis käsitlevad:

- kahjudest teatamise korda
- nõuete aegumist kiiremini kui seaduses sätestatud
- vedaja vastutuse vähendamist
- vedaja vabanemist vastutusest
- saatja vastutuse suurendamist.

Nendes tingimustes tohib eraldi kokku leppida ja näiteks vastutust võib vähendada kahepoolse kokkuleppega. Seadus nõuab, et sellised punktid oleksid poolte vahel eraldi läbi räägitud.

Vedaja vabanemine vastutusest

Kauba omanikul on vedajalt õigus nõuda kahjusid, kui on tõestatud, et kauba kahjustumine, kaotamine või viivitamine leidis aset transpordiprotsessis. Selleks peab kauba saaja tegema kauba vastuvõtmisel silmaga märgatavate kahjustuste või puudujäägi kohta kohe kauba vastuvõtmisel märkuse CMR-veokirjale. Sisemiste vigastuste ja puudujääkide kohta tuleb vedajale esitada reklaamatsioon seitsme päeva jooksul alates kauba vastuvõtmisest, välja arvatud pühapäevad ja riiklikud pühad.

Vedaja vabaneb vastutusest, kui kauba kaotamine, vigastamine või kohaletoimetamisega viivitamine olid põhjustatud:

- nõude esitaja ebaõigest tegevusest või hooletusest. Näiteks kui kauba vastuvõtja ei tee nähtavate vigastuste või silmanähtava puudujäägi kohta kauba vastuvõtmisel märkust veokirjale
- nõude esitaja antud juhiste tagajärjel, kui juhiste andmine ei olnud ajendatud vedaja ebaõigest tegevusest või hooletusest
- kauba saatja tegevusest või tegevusetusest. Nendeks on tavaliselt kauba pakendi puudulikkus, kahju tekkimine pealelaadimisel saatja poolt, kauba loomulikud omadused (näiteks korrosioon)
- kaubale omasest defektist. Defekt või puudus, mis transpordi ajal võib põhjustada kauba kahjustumise (näiteks mikropragu klaasis, mis põhjustab klaasi purunemise vibratsiooni tõttu)
- lahtise ja katmata veovahendi kasutamine, kui selles oli selgelt kokku lepitud (märke CMR-veokirjal)
- kahjude tekkimisel elusloomade veol
- asjaoludest, millest vedaja ei võinud hoiduda ja mille tagajärgi ta ei olnud võimeline vältima. Nendeks asjaoludeks võivad olla näiteks röövimine, streik jms
- vääramatu jõud (force majeure). Vedaja ei vastuta veose kaotamineku või kahjustumisest või veotähtaja ületamisest tekkinud kahju eest, kui kaotamineku, kahjustumise või veotähtaja ületamise põhjustas vääramatu jõud. Vääramatuks jõuks on asjaolu, mida vedaja ei saanud mõjutada ja sellega arvestada või vältida. Levinud tava järgi peetakse vääramatuks jõuks näiteks ekstreemseid ilmastikutingimusi (torm, üleujutus jms).

Kahjudest teatamine ja nõuete esitamine

Kui kaubasaadetise vastuvõtmisel ei tehta veokirjale märkust kauba kahjustumise või kaotamineku kohta, siis eeldatakse, et veos on üle antud lepingus ettenähtud seisundis.

Kui veose kahjustumine või osaline kaotamine ei olnud veose saajale üleandmisel väliselt arusaadav, siis eeldatakse, et veos on üle antud lepingus ettenähtud seisundis, kui saaja või saatja ei ole kaotamineku või kahjustumisest teatanud seitsme päeva jooksul veose saajale üleandmisest. Juhul, kui vedaja ei tunnista end sisemiste vigastuste tekitamises süüdi, peab ta seda tõendama.

Reklamatsioonide esitamine

- Kauba kadumine või kahjustumine – nähtavad kahjud kohe, varjatud kahjud – 7 päeva jooksul.
- Kui vedaja hilines lepingu järgi (selleks on samuti veotellimus) kauba kohaletoimetamisega, on kliendil õigus esitada pretensioone 21 päeva jooksul pärast mahalaadimist. Hüvitise saamiseks peab klient suutma tõestada hilinemisest tekkinud kahju.
- Avastades koorma vastuvõtmisel, et kaup on kahjustatud, peab klient tegema CMR-veokirjale märkuse «kaup on kätte saadud kahjustustega». Seda arvestab hilisemate vaidluste korral ka kohus.
- Kui kaubale transpordi käigus tekkinud kahjustusi kohe ei märgata, siis on aega pretensioone esitada seitse päeva pärast kauba kättesaamist. Selle aja jooksul tuleb kohale kutsuda kõigi osaliste esindajad ja teha akt kauba kahjustumise kohta. Kui vedaja esindaja kohale ei ilmu, peaks kutsuma kahjukäsitluseksperdi (ekspertiisibüroo, kindlustusfirma).
- Kui veoahelas osales mitu vedajat, võib saatja pretensioone esitada esimesele ning viimasele vedajale. Hüvituse maksjal on regressiõigus otsesele süüdlasele.

Nõuete aegumine

Nõuete aegumise tähtajad:

- vedamisest tulenevate nõuete aegumistähtaeg on üks aasta
- tahtlikult või raske hooletuse tõttu tekitatud kahju hüvitamise nõuete aegumistähtaeg on kolm aastat.

Nõuete aegumistähtaeg algab veose üleandmisest. CMR-konventsioon täpsustab, et kauba osalise kaotsimineku puhul allesjäänud kauba üleandmise päevast. Kui veost ei ole üle antud, algab aegumistähtaeg päevast, mil veos oleks tulnud üle anda. CMR-konventsiooni järgi algab aegumistähtaeg 30. päeval pärast kokkulepitud tähtaja möödumist. Kui veose üleandmise aega ei ole kokku lepitud, algab aegumistähtaeg 60 päeva möödumisel veose vedamiseks andmisest.

Veotasu maksmine

Võlaõigusseadus sätestab, et veotasu ja vajadusel seisuraha tuleb vedajale maksta veose üleandmisel saajale. Tavaliselt siiski makstakse veotasu vastavalt veolepingu tingimustele. Samas annab seadus vedajale õiguse kaupa mitte üle anda enne veotasu saamist. Vedaja võib lisaks veotasule ja seisurahale nõuda tema poolt veosele tehtud kulutuste hüvitamist.

Pandiõigus

Vedajal on veolepingust tulenevate nõuete ning saajaga sõlmitud varasematest veo-, ekspedeerimis- või laolepingutest tulenevate nõuete tagamiseks veosele pandiõigus, mis tähendab, et vedaja võib müüa veetava kauba oma kulude katteks. Teade pandi objektiks oleva eseme müügi kohta tuleb esitada saajale. Kui saajat ei saa kindlaks teha või kui ta keeldub veose vastuvõtmisest, tuleb teated esitada saatjale. Panditud esemeid müüakse mõistlikul viisil ja kaetud peaksid saama ka veo müügiga seotud kulud.

Saatja vastutus

Nii CMR-konventsioonis kui ka võlaõigusseaduses mõistetakse saatja all isikut, kes sõlmib vedajaga veolepingu. Saatja tellib veo ja vedaja kohustub vedu korraldama. Seega on veolepingu mõistes alati kaks poolt – üks, kes tellib veo ja teine, kes teostab veo.

Saatja peab vedajale hüvitama kahju ja kulud, mis tekkisid:

- veose ebapiisavast pakkimisest või markeerimisest
- ebaõigetest või mittetäielikest andmetest veokirjas
- ohtliku veosega seotud ohust teatamata jätmisest, samuti olulise informatsiooni osalisest või väärist edastamisest
- veose nõuetele mittevastavast laadimisest
- saatedokumentide või olulise teabe puudumisest, informatsiooni osalisest või väärist edastamisest

Saatja vastutab nimetatud juhtudel sõltumata sellest, kas tema kohustuse rikkumine on vabandata. Kui saatjaks on eraisik, vastutab ta üksnes siis, kui ta rikkus kohustust süüliselt.

Veolepingu ülesütlemine saatja poolt

Kui saatja on veolepingu üles öelnud vedajapoolse olulise lepingurikkumiseta, võib vedaja nõuda veotasu, seisuraha ja hüvitamisele kuuluvate kulude tasumist, millest on maha arvatud see, mille vedaja lepingu lõpetamise tõttu kokku hoidis või omandas või oleks võinud omandada. Kui saatja ütleb lepingu üles vedajapoolse lepingurikkumise tõttu, peab vedaja veose oma kulul viivitamata maha laadima.

Kaubavedaja ei ole vastutav kahjustest, mis on põhjustatud:

- kauba omadustest
- kauba erilisest vastuvõtlikkusest kahjustustele
- saatja või vastuvõtja hooletusest või veast
- kauba puudulikkusest pakkimisest või ebapiisavast pakendist
- kauba puudulikkusest või väärist markeerimisest
- olukorrast, mida kaubavedaja ei saanud ennetada ega vältida.

Küsimused

1. Millistel põhjustel on võetud kasutusele CMR-konventsioon?
2. Mida reguleeritakse CMR-konventsiooniga?
3. Kirjeldada, kuidas peaks tegutsema vedaja (autojuht) kahjustatud veose avastamisel lastiruumis või mahalaadimisel.
4. Kirjeldada, kuidas peaks tegutsema kauba saaja kahjustatud veose avastamisel mahalaadimisel, pärast mahalaadimist või mõne päeva möödudes vastuvõtu-kontrolli käigus.

8.16. Rahvusvahelised raudteeveokonventsioonid ja veodokumendid

Rahvusvaheline raudteevedude konventsioon (CIM)

Eestis kehtivad kaks raudteevedusid ja veolepinguid reguleerivat rahvusvahelist kokkulepet:

- Euroopa veosuunal COTIF-konventsioon ja selle koosseisus raudtee kaubaveolepingut reguleeriv CIM-konventsioon
- idasuunal (Vene Föderatsioon, SRÜ riigid) toimuvate vedude puhul SMGS-kokkulepe.

Eestil puudub otsene raudteeühendus CIM-konventsiooni riikidega, mistõttu on SMGS-kokkuleppel meie jaoks suurem kaal, eeskätt transiidi valdkonnas. CIM-konventsiooni alaste veolepingutega puutuvad Eesti ettevõtjad kokku eelkõige intermodaalsete ja huckepack-vedude käigus.

CIM-konventsioon määratleb raudteeoperaatori ja kliendi vahelised õiguslikud suhted. CIM-lepinguga on liitunud valdav osa Euroopa raudteefirmadest ja ettevõtetest. 1980. aastal uuen-
dati rahvusvahelise lepingu sätteid uue konventsiooniga COTIF, millesse on lülitatud ka kauba-
vedusid puudutanud CIM-konventsiooni sisu. Uue konventsiooni tingimused hakkasid kehtima
1992. aastal. Enamik Euroopa riike on ühinenud COTIF-lepinguga. Väljaspool Euroopat on CIM-
lepingu osalisteks Iraak, Iraan, Süüria, Maroko ja Tuneesia. Vene Föderatsioon ei ole liitunud selle
rahvusvahelise lepinguga.

CIM-veokirja kasutatakse rahvusvahelistes vedudes COTIF-lepinguga liitunud riikide vahel. Veokirja kasutatakse ka nendel marsruutidel, milles teatud osa teest kulgeb meritsi.

CIM-saatedokumenti võib kasutada tollitransiididokumendina. Kui rahvusvahelist vedu on või-
malik sooritada mööda erinevaid marsruute, peab saatja vastavalt CIM-konventsioonile määrama
ise kindlaks kauba kulgemistee.

Rahvusvahelistel vedudel on vedaja maksimaalseks vastutuseks 17 SDR-i kauba bruto-
kilogrammi kohta. Hüvitus kahjustunud kauba eest arvutatakse kahjuprotsendi alusel. Vä-
liselt mittemärgatavate kahjude puhul tuleb reklamatsioon esitada seitsme päeva jooksul alates
kauba vastuvõtmisest. Riigisiseste vedude puhul esitatakse reklamatsioon 10 päeva jooksul alates
kauba vastuvõtmisest.

Hilinemisest tuleneva hüvituse suurus on rahvusvaheliste vedude puhul piiratud veotasu
neljakordse määraga. Hilinemisest põhjustatud kahju korral esitatakse rahvusvahelistel vedudel
reklamatsioon 60 päeva jooksul alates kauba vastuvõtmisest.

Saadetisega seotud veoleping tekib siis, kui raudteeoperaator võtab kaubad vedamiseks vastu. Lepingu tekkimine eeldab, et raudteevedajale oleks üle antud kaupade veokiri/saateleht. Veoleping kohustab seda täitma ka neid raudteeoperaatoreid, kes ei ole kliendiga ise lepingut sõlminud. Veokiri peab sisaldama andmeid saatja, vastuvõtja ja veetava kauba koguse ning koosseisu kohta. Nende vedude puhul on veodokumentiks CIM-i veokiri ehk raudteeveokiri-saatekiri (*Railroad Consignment Note*). Veokirja kasutatakse rahvusvahelistel vedudel COTIF-lepinguga liitunud riikide vahel. Seda kasutatakse ka marsruutidel, mille puhul teatud osa veost tehakse meritsi.

Saatja peab täitma raudtee veokirja blanketi, varustades selle vajalike andmetega ning andma raudteeoperaatorile veoks vajalikud dokumendid. Veokiri peab sisaldama andmeid saatja, vastuvõtja ning veetava kauba koguse ja omaduste/eripära kohta. Veokiri koostatakse mitmes eksemplaris. Neist kõige olulisem on veokirja teine eksemplar, mille omanikul on õigus teha veost (kaupa) puudutavaid otsuseid veo jooksul. Raudteevedaja esindaja lisab templijäljendid kõigile veokirja eksemplaridele, millega ta kinnitab saadetise vastuvõtmist vedamiseks. Saatja vastutab veokirjale märgitud ekslike ja väärate andmete eest. Vastutust pole seejuures piiratud.

Raudteeveod SMGS-i kohaselt

SMGS (*Soglašenije o Meždunarodnom Gruzovom Soobštšanii*) ehk rahvusvaheline raudteekauba-veo kokkulepe (RRKK) on sõlmitud SRÜ riikide, Baltimaade, Albaania, Bulgaaria, Hiina, Iraani, Korea, Mongoolia, Poola ja Vietnami raudteevedusid haldavate organite poolt ja reguleerib kaubavedude korraldamist raudteel allakirjutanud riikide vahel. Soome ja Venemaa on sõlminud kahepoolseid transpordilepinguid.

SMGS-i raudtee saatekiri (veokiri)

SMGS-i põhitekst määrab lepingu sõlmimise korra ja saatekirjade vormid. Tavakiirusega kulgevate ja kiirveoste saatekirjad on erinevad. Kauba veoleping vormistatakse eespool mainitud saatekirja täitmisega.

Saatekirja komplekt koosneb saatekirja originaalist ja duplikaadist, teekirjast, kauba väljaandmise dokumendist, kauba kohale jõudmise teatisest ja vajalikust arvust teekirja lisaeksemplaridest (tavaliselt kokku kaheksa), sealhulgas kahes eksemplaris lähteraudtee ja ühes eksemplaris iga veoprotsessis osaleva transiitraudtee jaoks. Eesti tolli jaoks on teekiri impordil ja transiidil aktsepteeritav tollidokumentina, impordil aga ülddeklaratsioonina. Seega peab olema sisseveol kaks eksemplari tolli jaoks.

Raudtee saateleht kehtib ka dokumendina, mis on tõendiks kauba ostu-müügi lepingu täideviimisest. Piiriületuspitsatiga saateleht koos lisadega tõendab, et kaup on kohale toimetatud ja lepingu kohaselt tagab see ka tehingu eest tasumise.

Saatekiri tuleb täita ranges vastavuses saatekirja täitmise juhendiga, mis sisaldub SMGS-i lisas. Saatekirja on võimalik täita ka elektrooniliselt, kui veos osalevate raudteeoperaatorite info-tehnoloogiline valmisolek seda lubab.

Veoeskirjad

Tuleb jälgida, kas kaubad, mida kavatsetakse raudteeveoga kohale toimetada, ei kuulu kaupade hulka, milliste vedu on SMGS-iga keelatud või mille veoks kehtivad eritingimused (nt koduloomad, mittegabariidilised, rasked jms kaubad) või/ja millele kehtivad erieeskirjad.

Ohtlike kaupade veol kehtivad "Ohtlike kaupade veoeskirjad", mis on SMGS-i kokkuleppe lisa. Suure väärtusega kaupade veol koos saaturiga kehtib "Kaupade saatja- või saajapoolse saaturiga veo eeskiri", mis on samuti SMGS-i lisa. Kiiresti riknevate kaupade veol kehtivad "Kiiresti riknevate kaupade veo eeskirjad", konteinervedudel kehtivad aga "Konteinerveo eeskirjad". Alusele paigaldatud kaupade veol kehtivad "Alusel kaupade veoeskirjad".

Erilist tähelepanu tuleb pöörata veoajale, sest SMGS-i kokkuleppega lubatud veoajad ei ole sageli kooskõlas ostu-müügilepingutes sätestatud lühikeste tarneaegadega. Seetõttu tuleks enne veose üleandmist raudteeoperaatorile täpsustada veoaga.

Eespool nimetatud kokkuleppe kohaselt kehtivad järgmised piirid kauba kohaletoimetamise veoja suhtes:

Kiirveo korral:

- väljasaatmiseks – 1 ööpäev
- väikesaadetiste veol iga veos osaleva raudtee piirides iga alustatud 200 tariifikilomeetri läbimiseks – 1 ööpäev
- vagunsaadetise või konteineri veol iga veos osaleva raudtee piirides iga alustatud 320 tariifikilomeetri läbimiseks – 1 ööpäev
- vagunsaadetise või konteinerrongiga veol iga veos osaleva raudtee piirides iga alustatud 420 tariifikilomeetri läbimiseks – 1 ööpäev.

Tavakiirusega veo korral:

- väljasaatmiseks – 1 ööpäev
- väikesaadetiste veo iga veos osaleva raudtee piirides iga alustatud 150 tariifikilomeetri läbimiseks – 1 ööpäev
- vagunsaadetise ja konteineri veol iga veos osaleva raudteeoperaatori puhul – iga alustatud 200 tariifikilomeetri läbimiseks – 1 ööpäev.

Kohaletoimetamise tähtaega pikendatakse kahe ööpäeva võrra:

- kui kaup laaditakse vahepeal ümber teistsuguse rööpmelaiusega raudtee vagunisse
- kui piirijaamas vahetatakse vagunite alusvankrid teistsuguse rööpmelaiusega alusvankrite vastu
- kui vaguneid veetakse osal teekonnast raudteepraamiga.

Oluliseks erinevuseks võrreldes CIM-konventsiooniga on asjaolu, et raudteevedaja rahaline vastutus kauba kahjustuste ja kadumise korral ei ole piiratud, see on sajaprotsendiline. Küll ei korvata kliendile saamata kasumit ja kaudseid kulusid ehk kulutusi, mis ei tulene veolepingust. Korvamisele kuulub kauba deklareeritud maksumus. Pretensioonid kauba kahjustuste kohta tuleb esitada raudteeoperaatorile üheksa kuu jooksul pärast kauba kohaletoimetamist, hilinemise korral aga kahe kuu jooksul. Eelnevalt peab olema koostatud raudteeoperaatori poolt kommertsakt, mille koostamiseks on aega 3 päeva.

Kauba laadimine vagunitesse on üldjuhul saatja ülesanne ja nõuab seetõttu erilist tähelepanu. Laadimisel tuleb rangelt jälgida kaupade laadimise ja kinnitamise eeskirju. Iga eksportija peab selle endale selgeks tegema, et vältida vaguni saatmist tagasi lähtekohta puuduliku laadimistöö tõttu.

Veotariifid raudteedel

Veotariif raudteel sõltub veokaugusest, veetava kauba kogusest ja vaguni kandejõu kasutamise koefitsiendist. Üldjuhul antakse veo hind tariifitabelites kauba brutokaalu kohta. Eesti ja Venemaa vahelistel vedudel arvestatakse tavaliselt Eesti veo osa ühikutes €/t ja Vene Föderatsioonis ühikutes \$/t. Tariif on seda odavam, mida suurem osa vaguni kandejõust kasutatakse ehk tariif sõltub otseselt vaguni kandejõu kasutamise koefitsiendist.

SMGS-i saatekirja järgi vastutab kauba veoks vastu võtnud raudteeoperaator veolepingu täitmise eest:

- kogu liikumistee ulatuses kuni kauba väljastamiseni sihtjaamas
- kauba edasisaatmise korral riiki, mis ei osale SMGS-i kokkuleppes
- kuni veo vormistamiseni muus rahvusvahelise raudtee-otseveo kokkuleppes ettenähtud saatekirja järgi
- kauba edasisaatmise korral riigist, mis ei osale SMGS-i kokkuleppes, pärast veo vormistamist SMGS-i saatekirja järgi.

SMGS-i saatekirja alusel vastutab kauba veoks vastu võtnud operaator veolepingu täitmise eest kauba veoks vastuvõtmisest kuni ümbersaatmise jaama kuupäevatempli jäljendi lisamiseni, tagasisuunas aga ümbersaatmise jaama kuupäevatempli jäljendi lisamisest kuni kauba väljastamiseni sihtjaamas. Iga järgmine vedaja, kes võtab kauba koos saatekirjaga veoks üle, muutub sel teel lepingu osaliseks ja võtab endale konkreetse lepingu järgi tekkivad kohustused.

Raudteevedaja vastutab kauba kohaletoimetamisega viivitamise ning kauba täieliku või osalise kaotsimineku, rikkumise, vigastamise või muul põhjusel kvaliteedi halvenemise eest kauba veoks vastuvõtmise hetkest kuni selle väljastamiseni sihtjaamas. Kauba edasisaatmise korral riiki, kes ei osale SMGS-i kokkuleppes, vastutab operaator kuni veo vormistamiseni muus rahvusvahelise raudtee-otseühenduse kokkuleppes ettenähtud saatekirja järgi.

Raudteevedaja vabaneb vastutusest veoks vastuvõetud kauba täieliku või osalise kaotsimineku, väiksema kaalu (vaegkaalu), vigastamise, riknemise ja muul põhjusel kauba kvaliteedi halvenemise eest, kui kauba täielik või osaline kaotsimineku, vaegkaal, vigastamine, riknemine või muul põhjusel kauba kvaliteedi halvenemine toimus asjaolude tõttu, mida operaator ei saanud ära hoida ja mille kõrvaldamine ei sõltunud temast. Kauba vaegkaal on kauba puudujääk võrreldes algselt saatedokumenti märgitud vagunisse laaditud kauba kaaluga. SMGS-i leping sätestab, et vagunis veetava kauba kaalu vähenemine kuni 0,5–2,0% on aktsepteeritav loomuliku kaona kauba enda füüsiliste omaduste tõttu.

Raudtee hüvitus saatjale või saajale kauba täieliku või osalise kaotsimineku korral arvutatakse hinna järgi, mis on märgitud välismaise hankija arvele või sellest arvest tehtud ja pretensiooni esitamise riigis kehtestatud korra kohaselt tõestatud väljavõttele. Kui täielikult või osaliselt kaotsiläinud kauba hinda sel viisil kindlaks määrata ei saa, määrab hinna ekspertiise tegev ettevõtte.

Deklareeritud väärtusega kauba täieliku või osalise kaotsimineku korral maksab vedaja saatjale või saajale välja hüvitise deklareeritud summa suuruses või osana deklareeritud väärtusest proportsionaalselt kaotsiläinud osale.

Raudtee ei hüvita saatjale või saajale kulutusi ja kahju, mis ei tulene veolepingust. Kui raudtee peab SMGS-i kokkuleppe kohaselt saatjale või saajale hüvitama kauba vigastamise, riknemise või muul põhjusel kauba kvaliteedi halvenemisega tekitatud kahju, peab hüvitatav summa vastama kauba väärtuse vähenemisele. Deklareeritud väärtusega kauba vigastamise, riknemise või muul põhjusel kauba kvaliteedi halvenemise korral maksab raudtee hüvitist summas, mis peab moodustama selle osa deklareeritud väärtusest, mis on proportsionaalne vigastamisest, riknemisest või muudel põhjustel kauba kvaliteedi halvenemisest tingitud kauba väärtuse vähenemise suhtarvuga.

Raudteeveostele ei ole tavaliselt mõtet teha lisakindlustust tulenevalt vedaja täisvastutusest. Kauba kaotsimineku esineb suhteliselt harva. Vargusi esineb rohkem väärtusliku kauba puhul ja nende avastamine on enamasti võimatu moel, mis tagaks võimaluse raudteevedajalt kauba kaotsimineku eest kompensatsiooni nõuda.

Operaator maksab kauba kohaletoimetamisega viivitamise eest saatjale trahvi, mille suurus määratakse kindlaks olenevalt veotasust viivituse põhjustanud raudteel ning viivituse kestusest, mis määratakse kindlaks viivituse (ööpäevades) ja veoaja suhtarvuna, sealhulgas:

- 6% veotasust viivituse korral üle ühe kümnendiku kohaletoimetamise tähtajast
- 12% veotasust viivituse korral üle ühe kümnendiku, kuid mitte üle kahe kümnendiku ettenähtud veoajast
- 18% veotasust viivituse korral üle kahe kümnendiku, kuid mitte üle kolme kümnendiku ettenähtud veoajast
- 24% veotasust viivituse korral üle kolme kümnendiku, kuid mitte üle nelja kümnendiku ettenähtud veoajast
- 30% veotasust viivituse korral üle nelja kümnendiku ettenähtud veoajast.

Eestist muudesse riikidesse saadetavaid kaupu vormistatakse SMGS-i saatekirjaga selle raudtee siseneva või väljuva piirijaamani. Piirijaamas vormistatakse SMGS-i saatekiri ümber CIM-saatekirjaks. Veo korral muudest riikidest Eestisse toimub saatekirja ümbervormistamine vastupidises järjekorras.

Küsimused

1. Nimetada CIM-konventsiooni ja SMGS-konventsiooni peamised erinevused raudteevedaja ja kaubasaatja kohustuste ning vastutuse osas.
2. Milline on raudteeoperaatori vastutus saadetise kaotsimineku, kahjustumise ja veoga hilinemise korral?

8.17. Rahvusvahelised mereveokonventsioonid ja veodokumendid

Peamised merevedusid reguleerivad rahvusvahelised konventsioonid on alljärgnevad:

- Haagi reeglid (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, Brussels 24.08.1924).
- Haag–Visby reeglid (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading Signed at Brussels 25.08.1924)
- SDR-protokollid (21.01.1968 ja 21.12.1979, lisaprotokollid, mis muutsid ja täpsustasid vedaja rahalise vastutuse suurust ja määramise viisi)
- Hamburgi reeglid (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 31.01.1978). Hamburgi reeglid hakkasid kehtima novembrist 1993.

Enamik mereriike on ratifitseerinud kaks esimest konventsiooni ja võtnud vastu asjakohased seadused või arvestanud nimetatud konventsioonide sätteid oma riigi seadustes.

Mereveolepingu järgi kohustub vedaja võtma saatjalt kauba vastu kindlaksmääratud sadamasse, vedama selle sihtsadamasse ja andma seal üle volitatud isikule ehk kaubasaajale. Mereveoleping peab sisaldama lepingupoolte nimed, prahiraha (veotasu) suuruse, laeva ja kauba kirjelduse, lähtesadama ja sihtsadama nimed. Poolte nõusolekul võib sellesse lisada muid tingimusi ja klausleid. Olenemata sellest, kes korraldab laadimislossimistööd ja tasub nende eest, kannab vedaja vastutust kauba säilimise eest selle veoks vastuvõtmise hetkest kuni saajale üleandmise hetkeni.

Mereveoleping sõlmitakse alati kirjalikult. Mereveolepinguga sätestatakse, kas kauba veoks kasutatakse kogu laeva, selle osa või kindlaid laevaruume. Kui lepingus ei ole määratud tingimusi laeva konkreetse osa või ruumide kasutamise kohta, on vedajal õigus paigutada kaup laevas oma äranägemise järgi.

Laevanduses on kasutusel viis mereveolepingu liiki:

- 1) meresaatekiri ehk konossement (*bill of lading*)
- 2) prahileping ehk tšarterleping (*charter party*)
- 3) tellimuskiri (*booking note*)
- 4) kaikiri (*berth note*)
- 5) kinnituskiri (*fixture note, fixing letter*).

Kaht esimest kasutatakse merevedudel väga palju ja need on mereveolepingu põhiliigid. Kolme viimast kasutatakse harva ja vaid põhilepingu ajutiste asendajatena. Samas ei täida tellimuskiri, kaikiri ja kinnituskiri sageli üldse mereveolepingu funktsioone.

Mereveo saatekiri ehk konossement

Mereveoleping kaubapartii veoks liinilaevanduses sõlmitakse lähtudes laevaliini teenuste eripärast (veetavate kaupade liik, külastatavad sadamad, veotariifid jms) ja sõidugraafikust.

Kauba omanik või tema esindaja võtab ühendust laevaliini agendiga ja broneerib oma kaubale koha laeval. Kui veotingimused sobivad kauba saatjale, saavutatakse eelkokkulepe veo sooritamise kohta, mis võib olla vormistatud tellimuskirjana. Mõlema poole esindaja allkirjastatud tellimuskiri on sel juhul ajutine mereveoleping kuni hetkeni, millal laevaliini agent annab pärast kauba laadimist laevale välja liinikonossementi ja edastab selle kauba saatjale.

Paljudel juhtudel jääb ära tellimuskirja saatmise ja kinnitamise etapp ning kaup võetakse veoks vastu kirjaliku eelkokkuleppeta, kui kauba saatja on elektronposti teel kooskõlastanud kõik kauba ärasaatmise tingimused kindla reisiga või kui kauba saatja on laevaliini püsiklient. Igal juhul tekib teatud lepinguline suhe liinioperaatori ja kauba saatja vahel ning kaubaveo eelkokkulepe kehtib ka ilma tellimiskirjata.

Konossementi sisu, näiteks kaubaveo tingimused ja vastutuse jaotus poolte vahel, peab praktilistel kaalutlustel olema fikseeritud kirjalikult. Kauba omanik on üldjuhul huvitatud dokumendi olemisest, milles sisaldub info selle kohta, et tema kauba võttis vedaja veoks vastu konkreetses seisundis ja koguses, ning vedaja lubab transportida selle sihtkohta ja anda seal üle õigus- tatud isikule. See on peamine põhjus, miks pärast kauba toimetamist laeva pardale väljastab vedaja konossementi selle isiku nõudel, kes on kauba veoks esitanud (kauba omanik, saatja). Tavaliselt antakse välja kolm konossementi originaali.

Vedaja (või laevaliini agent) annab välja ja allkirjastab mereveo saatekirja ehk konossementi, mis on ametlik kviitung teatisega, et kindla nimetusega kaup kindlaksmääratud koguses ja seisundis on vastu võetud kindlale (liini) laevale või üle antud vedaja käsutuses olevale territooriumile (terminal, kai, ladu) selle edaspidise mereveo eesmärgil.

Liinikonossement võib täita üldjuhul kolme ülesannet:

1. Kauba veoks vastuvõtmise kviitung. Konossementis fikseeritakse kauba kogus ja seisund selle laevale laadimise ajal. Kauba vastuvõtmisel sihtkohas võrdleb kauba saaja kauba tegelikku kogust ja seisundit vastava kirjeldusega konossementis. Kui need erinevad, on tegemist puudujäägi või transpordikahjustusega ja kauba saajal on õigus esitada vedajale kahjunõue
2. Konossementil on ainulaadne funktsioon asendada seal fikseeritud kaupa selle edasimüümise, kinkimise, üleandmise jne tehingutes, kuni kaup on merel. Seda saab teha nn ettenäitajale konossementivormi puhul. Ainult isikul, kelle valduses on konossementi originaal (originaalid), on õigus kaup kätte saada sihtpunktis. Kõnealune õigus võib olla üle antud konossementi järgmisele valdajale ehk konossement on läbirääkimiste objekt.
3. Konossement on eelnevalt saavutatud kokkulepet kinnitav dokument, sisaldades tegelikku lubadust toimetada konkreetne kaup sihtkohta kokkulepitud tingimustel ja anda see seal üle õigustatud isikule veoraha maksmise vastu. Sisuliselt on tegemist mereveolepinguga ja just sellisena liinikonossementi käsitletakse.

Konossement antakse tavaliselt välja kaheleheküljelise dokumendina. Liinikonossementi esimesel leheküljel sisalduvad kõik mereveolepingule omased kommerts-õiguslikud klauslid ja tingimused pealkirja “Condition on carriage” või “Liner terms” all. Nimetatud klauslid reguleerivad enamasti vedaja ja kaubasaatja (saaja) suhteid. Üks olulisemaid klausleid on vedaja vastutust sätestav klausel, mis võib kanda nime “General paramount clause” või, mõnes konossementis, “Hague-Visby paramount clause”. Sisuliselt piirdub vedaja vastutuse määramine konossementis viidetega rahvusvahelistele regulatsioonidele.

Konossementi teine lehekülg sisaldab konkreetset vedu käsitlevat infot, nagu kaubasaatja, kaubasaaja ja tema kaubaagendi nimed ning andmed, laeva nimi, laadimise ja lossimise sadamad. Kui tegemist on mitme järjestikku vedajaga, on välja antud nn läbiv konossement, mis sisaldab ka eelneva ja järgneva vedaja andmed.

Enne kauba laadimist laevale vastutab korrektse info edastamise eest kaubasaatja. Oluline on kauba kirjeldust sisaldav osa. Konossement peab sisaldama kauba nimetuse üldaktsepteeritud nomenklatuuri kohaselt nii, et kaup on võimalik üheselt identifitseerida, samuti ühikute või pakendite arvu või koguse kaalu- või mahuühikutes ning kauba välise seisukorra ja seisundi kirjelduse.

Tavaliselt saabub kaup laevale laadimiseks pakitult, konteinerites ja muudes veovahendites plommitult. Seepärast teeb vedaja konossementis kauba kirjelduse kohta märkuse „*said to contain*“. Sellega võtab ta endalt vastutuse selle eest, et pakendis sisalduv kaup vastab dokumentides näidatud tingimustele.

Kui vedaja ei tee konossementis märkusi kauba tegeliku koguse või välimuse mittevastavuse kohta saatja edastatud infole, siis on tegemist nn puhta konossementiga. Kui kaup ostja saadab panka puhta konossementi, on see tavaliselt piisav alus, et maksta müüjale raha kauba eest kaupa ennast nägemata. Seega on konossement väga usaldusväärne dokument. Ka vahet vahet vahet ning muud kohtuorganid võtavad mereveoga seotud hagide menetlemisel arvesse eelkõige konossementi infot. Seetõttu on väga oluline, et vedaja ja tema esindaja merevedudel – laeva kapten – järgiksid konossementi täitmise korda täpselt.

Prahileping ehk tšarter

Laevade prahtimine on rahvusvahelise kommertstegevuse valdkond, kus kasutatakse lepingute tüüpvorme. Tüüpvormi ülesandeks on, et lepingupooled (vedaja ja prahtija) ning nende esindajad (prahimaaklerid) ei pea iga uue tehingu puhul hakkama uut prahilepingut koostama.

Prahileping ehk tšarter on mereveolepingu põhivorm. Juhuveidused tegevas tramplaevanduses on see peaaegu ainuke kasutusel olev mereveolepingu vorm. Üksikutel juhtudel võib seda ajutiselt asendada kaikiri või kinnituskiri.

Iga prahilepingu tüüpvormis on kahte tüüpi klauslid:

1. Üldised ehk äriõiguslikud klauslid, mis on muutmatud kõikide tehingute jaoks. Nende hulka kuuluvad näiteks jääklausel, sõjaklausel, streigiklausel, pandiõiguse klausel, vedaja vastutuse klausel, arbitraažiklausel jt. Nende klauslite tekst on juriidiliselt korrektne ning sisu ei ole tavaliselt läbirääkimiste objektiks.
2. Klauslid, mis määravad iga konkreetse lepingu tingimused ja enamik neist on poolte läbirääkimiste objektiks. Kõnealuste klauslite hulka kuuluvad näiteks laeva ja kauba kirjeldus, laadimise ja lossimise sadamad, laeva laadimiseks etteandmise tähtaeg, laadimis-lossimistööde normid ja nendega seotud kulude jaotus, prahiraha määr, maksetingimused jms. Pärast nende tingimuste kooskõlastamist lisatakse vajalik info lepingu tüüpvormi selleks määratud kohtadesse ja viisil.

Lepingusse konkreetse info lisamise viisi järgi eristatakse kolme liiki tüüpvorme:

1. Traditsiooniline vorm, milles tehingu konkreetne info on jagatud olemasolevate kommerts-õiguslike klauslite vahel või lülitub neisse kogu lepingu ulatuses.
2. „Ameerika“ vorm, mille sisu on jaotatud kolmeks osaks: preambul, esimene osa, mis sisaldab muutuvaid klausleid tehingu konkreetse infoga ja teine, äriõiguslike tüüpklauselehtide osa.
3. Tänapäeval kasutatavaim „Ameerika box-vorm“, mille eripära on selles, et esimese osa info on paigutatud nummerdatud kastikesse ja mahutatud ühele (esimesele) leheküljele; teine ehk äriõiguslik osa on traditsioonilise teksti ülesehitusega.

Tüüpvormile lisatakse sageli konkreetse lepingu jaoks vajalikke klausleid sisaldav lisa. Nende numeratsioon on tüüpvormi klauslite numeratsiooni jätk.

Enamik prahilepingute tüüpvorme on soovituslikud ning pooltel on vaba voli vastastikuse kokkuleppe ja vajadusel nende lepingute sisu täiendada ning muuta. Mõne kaubaomaniku koostatud erivormide puhul võib üks tüüpvormi kasutamise tingimus olla selle muutmata jätmine. Koostatud on ligikaudu 300 tüüpvormi, millest on laialdaselt kasutusel ligikaudu 30.

Reisiprahileping ehk reisitšarter

Vedaja võib reisiprahilepingus ehk reisitšarteris kokku lepitud kauba kohale toimetada nii talle kuuluva kui ka kolmandalt isikult prahitud laevaga. Tegelikult võib toimida terve prahtimisahel ehk tšarterite ahel, s.o laev on mitme järjestikuse prahilepingu objekt. Kuna paljude rahvusvaheliste õigusaktide alusel lasub tsiviilvastutus kolmandatele isikutele tekitatud kahju eest laevaomanikul, võib selline mitmeastmeline edasiprahtimine põhjustada raskusi vastutava isiku kindlaksmääramisel ja kahjuhüvitise sissenõudmisel.

Peamiselt määratakse reisiprahilepinguga veo tarvis konkreetne laev. Mõnedel juhtudel piirdatakse reisi täitmiseks vajaliku laeva tüübi ja soovitatavate põhiantmete kirjeldusega. Viimasel juhul nimetab vedaja konkreetse laeva hiljem, lepingu täitmise käigus. Lepingusse kirjutatakse sel juhul laeva nime asemel „*vessel to be named*“. Konkreetse laeva nimetamine lepingus on juriidiliselt väga oluline mõlemale lepingupoolle.

Reisiprahilepingus nimetatud laeva kirjeldus peab olema täpne ja vastama tõele. Prahtija jaoks on tähtsad laeva kandevõime ja lasti mahutavus. Prahtija peab olema kindel, et lepingus määratud kogu kaubapartii mahub laevale. Kui laadimisel selgub, et osa kaubast laevale ei mahu, on prahtijal õigus esitada vedajale kahjunõue kõigi sellega seonduvate lisakulude hüvitamiseks – maha jäänud kaubaosa ärasaatmine teise laevaga, kauba toimetamine teisele kaile või isegi teise sadamasse, ekstra ladustamiskulud jms.

Kui lähte- ja sihtsadamad ei ole võimalik tagada laadimist ja lossimist sadamakraanadega või muude laadimisvahenditega, peavad laeva laadimisvahendite (laevakraanad, -poomid, -vintsid jms) kirjeldus ning tehnilised andmed sisalduma reisiprahilepingus. Tankerite puhul on tähtis teada lastipumpade arvu ja tootlikkust.

Sageli on prahtijale tähtis teada kaubaruumide (trümmide) arvu ja paigutust laeval ning kaubaluukide suurust ja trümmide varustust. Ka lepingupooltele muu oluline info märgitakse tšarterisse, näiteks külmutuslaeva tootmisvõimsus või kauba soojendamissüsteemide võimsus toornafta või raskekütuse vedamisel tankeriga, aga ka info laeva registreerimise riigi, ehitusaasta

ja laevaklassi kohta. Kui aluse ebatäpne kirjeldus on põhjustanud eriti suuri probleeme ja kahju prahtijale, on tal õigus prahileping ühepoolset lõpetada ja esitada kahjunõue.

Kauba kirjeldus reisitšarteris sisaldab tavaliselt kauba nimetuse (teravili, rauamaak, veoautod jms) ja kauba koguse (15 000 tonni, 40 000 m³, 250 standardühikut jne). Sobival juhul on kauba kogus piisav, et maksimaalselt ära kasutada laeva kandevõime ja/või lastimahutavus.

Kui prahtija esitab laadimiseks kauba, mis ei ole lepingus nimetatud kauba kirjelduse kohane, võib vedaja laadimisest keelduda ja prahilepingu tühistada. Vedajal on sel juhul õigus nõuda prahtijalt kõikide veo tühistamisest tulenevate kahjude hüvitamist.

Tavaliselt sätestab reisiprahileping laeva saabumise laadimissadamasse kindlal ajavahe- mikul Laeva saabumise alguskuupäevaks peab prahtija tagama kauba toimetamise sadamasse ja laadimise alustamise võimaluse. Laeva saabumise lõppkuupäev on aluse etteandmise viimane päev. Kui selleks kuupäevaks ei ole laev laadimissadamasse saabunud, on prahtijal õigus leping tühistada.

Laadimise/lossimise korraldajaks võib reisiprahilepingu alusel määrata nii vedaja kui ka prahtija. Tänapäeval on levinud variant, et kauba laadib/lossib kauba saatja või saaja.

Laeva laadimine/lossimine peab olema lõpetatud lepingus määratud laeva seisupäevade jooksul. Kui prahtija ei saa sellega hakkama, sätestab prahileping sageli trahvi ehk üleseisuraha. Üleseisuraha suurus on prahilepingus kindlaks määratud. Kui prahtija saab laadimise või lossimisega hakkama ettenähtust kiiremini, maksab vedaja talle preemiat ehk kiirtööraha. Selle suurus on tavaliselt pool üleseisurahast, et kiirtööst saaksid kasu mõlemad lepingupooled.

Prahtija peamine lepingujärgne kohustus on maksta vedajale prahiraha. Üldjuhul lepitakse prahiraha suurus kokku lepingupoolte läbirääkimistel. Enamasti makstakse prahiraha pärast kauba üleandmist lossimissadamas.

Prahiraha suurus võidakse lepingus määrata kahel moel:

- ühe transporditava kaubaühiku veohinnana (nt 8,50 USD/t)
- kindla summana (lumpsum), mille suurust ei mõjuta kaubakoguse kõikumine lubatud piirides.

Kaikiri kui ajutine mereveoleping

Nii tramp- kui ka liinilaevanduses võib ajutiselt täita mereveolepingu rolli kaikiri. Erinevalt tellimuskirjast liinilaevanduses, mille initsiaator on alati kauba saatja või tema esindaja, läkitab kaikirja võimalikele klientidele alati vedaja (laevaliini operaator või tramplaeva valdaja). Seda tehakse näiteks siis, kui tramplaeval pärast kauba laadimist prahilepingu alusel jääb vaba ruumi lisakauba pealevõtuks. Nimetatud juhul võib vedaja (prahtija nõusolekul) pakkuda laeva teenuseid soovijatele oma kauba ärasaatmiseks. Liinioperaator teeb sama, kuid ta ei pea selleks üheltki oma kliendilt luba küsima.

Kaikirjas on kirjeldatud pakutava veo tingimused. See dokument saadetakse võimalikele kauba saatjatele. Kui leidub soovija, kes tahab oma kaup ära saata, kinnitab ta oma soovi allkirjaga ning saadab kaikirja vedajale tagasi. Sellest hetkest alates ja kuni konossementi väljaandmiseni ongi kaikiri ajutine mereveoleping, millega pooled on võtnud endale teatud kohustused.

Kinnituskiri kui ajutine mereveoleping

Kinnituskirjaga fikseerivad laevamaaklerid lõplikult edukalt lõppenud läbirääkimiste tulemused laeva prahtimisel ja edastavad selle teisele poolele elektrooniliste sidevahendite abil. Laevade prahiturg on virtuaalne ehk selle osalised (laevaomanikud, kauba omanikud, laevamaaklerid) asuvad tavaliselt üksteisest kaugel (sageli maailma eri osades). Seetõttu võtab pärast lepingutingimuste kooskõlastamist paberil lepingute ettevalmistamine ja mõlemapoolne allkirjastamine parimal juhul päevi, kui mitte nädalaid. Seetõttu lepivad pooled kokku, et nad aktsepteerivad kinnituskirja ajutise prahilepinguna ja võivad asuda lepingujärgseid kohustusi täitma ning mitte et oodata allkirjade andmist paberkandjal lepingutele. Hetkel, mil prahilepingu allkirjastatud eksemplarid on mõlema pooleni jõudnud, kaotab kinnituskiri kehtivuse.

Vedaja vastutus

Läbi aja on erinevad organisatsioonid püüdnud kokku leppida merevedude, sealhulgas vedaja vastutuse põhitingimustes. Paljud riigid on muutnud eri konventsioonide nõuded firmadele kohustuslikuks. Samal ajal hõlmab mereveo korraldus tihti mitut riiki. Näiteks võib laeva omanik olla Suurbritannia

firma, laev võib olla registreeritud Küprosel, prahtija võib olla Prantsusmaa laevaliin ja laev veab Eestist Belgiasse konteinerit, mille vedu haldab Hollandi firma konteinerivedude laevaliin. Sellisel puhul määrab vedaja vastutuse konossement, mille esiküljel on toodud tekst vedaja vastutuse kohta, sealhulgas info, millistest rahvusvahelistest konventsioonidest vedaja juhindub ja millises ulatuses võtab ta endale vastutuse veetavate kaupade eest.

Hamburgi reeglid kehtestavad vedajale senisest palju suurema vastutuse, mistõttu ei ole ka paljud riigid neid oma seaduste osaks muutnud. Hamburgi reeglid tõstsid vedaja vastutuse 835 SDR-ini kaubaühiku või pakendi kohta või 2,50 SDR-ini kauba brutokilogrammi kohta. Hinnangute kohaselt toimub Hamburgi reeglite alusel ainult 3–5% merevedusid. Hamburgi reegleid ei ole ratifitseerinud ka merevedude valdkonnas juhtivad riigid, nagu USA ja Hiina Rahvavabariik kartes, et reeglite kehtestamine mõjub kahjulikult nende riikide laevakompaniidele, kuna nende vastutus ja koos sellega ka finantskoormus suureneksid.

Vastutuse piir kauba kohaletoomisega hilinemise (viivitamise) eest on järgmine:

- Haagi reeglite kohaselt puudub vedajal vastutus
- Haagi-Visby reeglite kohaselt puudub vedajal vastutus
- Hamburgi reeglite puhul on vastutus kauba kohaletoomisega viivitamise eest (kokkulepitud veoaja ületamine vähemalt 60 päeva) kuni 2,5-kordne veotasu.

Küsimused

1. Milliste merevedude puhul kasutavad lepingupooled konossementi?
2. Milliste merevedude puhul kasutavad lepingupooled tšarterit?
3. Milles lepivad vedaja ja kaubasaatja kokku konossementi vormistamisega?
4. Milles lepitakse kokku reisitšarteri vormistamisega?
5. Milles lepitakse kokku ajatšarteri vormistamisega?
6. Millistel juhtudel ja kes annab välja kaikirja?
7. Millistel juhtudel ja kes annab välja kinnituskirja?

8.18. Rahvusvaheline lennuveokonventsioon ja veodokumendid

Lennu kaubavedusid hõlmav Varssavi konventsioon allkirjastati juba 1929. aastal, et ühtlustada rahvusvahelise õhutranspordi tingimusi riikide vahel. Konventsioon käsitleb reisijate-, pagasi- ja kaubavedude tingimusi rahvusvahelises õhutranspordis. Konventsiooni täiendati Haagi protokolliga 1955. aastal. Varssavi konventsiooniga on liitunud ka Eesti.

Sageli kehtestavad eritingimusi ka riigid, kes pole liitunud rahvusvaheliste lepetega. Riigiseste lennuvedude puhul võidakse kehtestada rahvusvahelistest normidest erinevaid tingimusi isegi siis, kui riik on liitunud Varssavi konventsiooniga. Eespool nimetatud tingimustele võivad kehtestada omapoolseid tingimusi ka lennukompaniid, tõlgendades või täiendades Varssavi konventsiooni tingimusi, riikide seadusi või erinevaid leppeid. Üldjuhul on selliseid lisatingimusi vaja selleks, et kohandada rahvusvaheliselt kehtivaid reegleid kohalike oludega. Tavaliselt ei lähe need vastuollu rahvusvaheliselt tunnustatud reeglite ja nõuetega.

IATA (*International Air Transport Association*) ehk Rahvusvaheline Õhutranspordi Assotsiatsioon on 1919. aastal loodud lennukompaniide ja lennuveo ekspedeerijate liit, mille peakorter asub Genfis. Katusorganisatsiooni peamine ülesanne on liikmesfirmade tegevuse koordineerimine ja standardimine. Assotsiatsiooni liikmed kasutavad tehnilistes küsimustes ja dokumentide koostamisel ühtseid reegleid. Tegutsemise ja otsustamise aluseks on selle liikmete ettepanekud.

IATA on teinud lennumarsruute, veohindu ja nende muutmist puudutavaid olulisi otsuseid. IATA on koostanud lennukompaniide ja lennujaamade koodlühendid, samuti korraldanud lennuvedude registreerimist ühtlustatud dokumentide abil. IATA töötab välja, uuendab ja levitab lennunduses kasutatavaid standardtingimusi. Näiteks on lennu kaubaveo saatelehe (AWB – *Air Waybill*) vorm, mille pöördel on märgitud veolepingu tingimused. Assotsiatsioon on töötanud välja TACT-reeglid (*The Air Cargo Tariff Rules*), mis sisaldavad lennukaubaveol kehtivate tingimuste, reeglite, tariifide jms materjali kogumikku. Assotsiatsioon annab välja ka käsiraamatut „Cargo Agent’s Handbook“, mis selgitab lennuvedusid koordineerivaid õigusnorme.

Lennuveokiri (*Air Waybill*)

Lennuveokiri on lennufirma ja kauba saatja vahel sõlmitav veoleping ühe saadetise transpordimiseks. Lennuveokirja täidab üldjuhul ekspedeerija ehk lennufirma lepinguline agent kauba saatja nimel ja kulul. Enamasti küsib ekspedeerija veokirja vormistamise eest teenustasu, mis ei sisaldu veohinnas.

Eristatakse lennufirmapõhist lennuveokirja vormi (*airline air waybill*), mis kuulub lennufirmale ja nn neutraalset (*neutral air waybill*) vormi, mis on üldkasutatav. Kuna lennuvedude asjaajamises kasutatakse kogu maailmas inglise keelt, on praktiliselt kõik rahvusvahelises liikluses kasutatavad lennuveo saatedokumendid ingliskeelsed.

Lennuveokiri on lennuvedude olulisim dokument, millel on mitmeid funktsioone.

Lennuveokiri on:

- vedaja ja kauba saatja kirjalik veoleping
- tõend, et lennufirma on kauba vastu võtnud
- osalistele vajaliku info kandja
- veotasu arvestamise alus
- oluline tolli- ja pangatoimingute dokument
- dokument, mis tõendab saatja omandiõigust. Saatja eksemplari alusel võib anda vedajatele ja ekspedeerijatele korraldusi veose transpordi ajal
- kindlustussertifikaat (kui saadetis on lennuveokirja alusel kindlustatud).

Sellest lähtudes on väga oluline, et lennuveokiri oleks täidetud vedaja nõudmiste kohaselt õigesti ja sisaldaks vajalikku infot. Lennuveedude puhul tuleb eriti hoolikalt jälgida, et kauba liik oleks dokumentidesse õigesti märgitud. Saadetise kohta antud andmeid (pakkeüksuste arv, nende ühiku nimetus ja kaal) kontrollib üldjuhul lennukompanii või ekspedeerija. Saadetise sisu on lubatud kontrollida ainult lennukompanii esindajal.

Lennuveokirja kasutatakse ka ühendatud (konsolideeritud) saadetiste saatelekena. Ühendatud saadetiste puhul eristatakse peaveokirja (*master air waybill*, MAWB) ja alamveokirja (*house air waybill*, HAWB). Peaveokirjana kasutatakse vedaja tunnuslega lennusaatelehte ja alamveokirjana neutraalset või konsolideerija ettevõtte tunnuslega lennusaatelehe vormi.

Lennuveokiri koosneb tavaliselt vähemalt kaheksast eksemplarist, millest kolm on originaalid:

1. lennufirma originaaleksemplar (rohelistel taustal)
2. kauba saaja originaaleksemplar (roosal taustal)
3. kauba saatja originaaleksemplar (sinisel taustal)

Ülejäänud eksemplarid on koopiad ja mõeldud veokirja allosas märgitud veoprotsessi muudele osalistele, tolli- ja muudele ametnikele.

Lennuveokiri koosneb esi- ja tagaleheküljest. Esilehele märgitakse veoks vajalik informatsioon. Tagaküljel on peene kirjaga veotingimused. Need tingimused on olulised, kuna IATA-sse kuuluvad firmad ei sõlmi *to order* veolepinguid, vaid kasutavad alati *not negotiable* (mitteläbiräägitavad) põhimõttel koostatud saatedokumente.

Lennusaatelehel on unikaalne identifitseerimisnumber, mis koosneb 11 numbrikohast. Esimesed kolm on lennufirma IATA-kood ja kaheksa järgmist moodustavad seerianumbri koos kontrollnumbriga. Kolme esimese numbrikoha järgi saab kindlaks teha, millise lennufirma saadetisega on tegemist. Seerianumbreid administreerib lennufirma ja annab neid kasutamiseks lepingulistele kaubasaatjatele. Sellest lähtuvalt saab veokirja numbri järgi alati saadetist tuvastada ja kauba liikumist jälgida.

Lennuveokiri ehk veoleping hakkab kehtima alates hetkest, kui lennufirma esindaja on saatelehe allkirjastanud, ja lõpeb, kui kaup on üle antud saajale.

Veoraha maksmine

Kauba veo eest tasub üldjuhul kauba saatja. Vedajad aktsepteerivad ka saadetisi, mille puhul kauba saaja tasub veo eest, kuid sellisel juhul tuleb alati arvestada lisakuludega, mida vedaja esindaja kasseerib kauba saajalt sihtriigis. See tasu on üldjuhul osa veorahast (enamasti 2–5%) ja erineb pisut lennufirmade ning riikide lõikes. Kui kauba saaja keeldub veoraha tasumisest, vastutab kauba saatja vedaja ees ja on kohustatud tasuma veoraha.

Kui soovitakse, et veo eest tasub saaja, on soovitatav konsulteerida eelnevalt ekspedeerijaga. Ekspedeerijad saavad korraldada saadetiste transporti oma partnerite kaudu nii, et sihttriigis tasub kauba saaja veo eest ekspedeeriija partnerile, kes teeb ülekande lähtetriigi ekspedeerijale. Vedaja saab veoraha lähtetriigi ekspedeerijalt. Suur osa rahvusvahelistest lennuvedudest korraldatakse ekspedeerijate ja nende partnerite vahendusel, mis pakub kauba saatjatele ja -saajatele paindlikke ning kliendisõbralikke lahendusi.

Kauba üleandmine saajale

Üldjuhul osutab lennufirma veoteenust lennujaamast lennujaamani. Sellisel juhul on vedajal kohustus informeerida kauba saajat või lennusaatelehele märgitud muud lennuveosalist. Kauba saabumisteade tuleb edastada üldkasutatavate vahenditega. Tavaliselt kasutatakse selleks elektronposti või helistatakse.

Kuna vedajal ei ole kohustust kasutada konkreetset sidevahendit kauba saabumisest teatamiseks, siis juhtub, et kauba saaja teavitamine võib toimuda hilinenult. Teate hilisest kättesaamisest tingituna tuleb kauba saajal aga tasuda hoiukulud sihtlennujaama terminalis. Tavaliselt on tasuta hoiustamise aeg 2–5 päeva pärast kauba saabumist, mille järel arvestab lennufirma või kaubakäsitlusagent ladustamise tasu ööpäevas saadetise brutokilogrammi kohta. Kirjeldatud olukorra vältimiseks oleks vaja märkida lennuveokirjale kauba saaja võimalikult täpne aadress koos kontakttelefoni, elektronposti aadressi ja kontaktisiku nimega. Nii kiireneb oluliselt kauba kättesaamine.

Vedaja on kohustatud kauba üle andma ainult lennusaatelehel märgitud kauba saaja esindajale. Kauba üleandmise kinnituseks on kauba saaja esindaja allkiri saatelehe neljandal eksemplaril.

Kui kauba saaja loobub kauba vastuvõtmisest või keeldub veotasu maksmisest, on lennufirma kohustatud järgima kauba saatja instruksioone. Nende puudumisel või pärast 30 päeva möödumist teate saatmisest kauba saatjale, on lennufirmal õigus saata kaup tagasi lähtelennujaama või müüa omal äranägemisel. Kauba saatja peab alati kandma kõik kulud, mis tekivad sellest, et kauba saaja loobub saadetisest. Kui kaup saadetakse tagasi lähtelennujaama ja kauba saatja ei ole tagasi saatmisest arvates 15 päeva jooksul tasunud tagasisaatmise lisakulu, on lennufirmal õigus müüa kaup oma äranägemisel, teatades sellest kauba saatjale 10 päeva ette.

Eespool toodud ajalimiidid ei kehti kiirestiriknevate ja ohtlike kaupade kohta. Lennufirmal on oma äranägemise kohaselt õigus võtta kiiresti tarvitusele abinõud, et vältida kahju tekkimist kaubale, endale ja muudele veoahela osalistele.

Lennufirma vastutus kauba kahjustumisel, kadumisel või hilinemisel

Lennufirma vastutab saadetise eest selle aja vältel, mil kaup oli lennufirma või tema agendi hoolde usaldatud. Sellest tingituna laieneb lennufirma vastutus lisaks veole ka lennujaamade terminalis tehtavatele toimingutele ja seal kehtivad samad tingimused ning piirangud. Lennufirma võtab kliendi ees vastutuse ka lennujaama terminalis või laadimisel kolmanda osalise – kaubakäitlusagendi teenuse kvaliteedi ja võimalike probleemide eest.

Kui lennufirma hinnakirjas või tingimustes ei ole sätestatud teisiti, siis kehtib Varssavi konventsioon, mis reguleerib ja enamikul juhtudel piirab lennufirma vastutust saadetise kadumise, kahjustumise või hilinemise korral 17 SDR-iga juhul, kui kauba saatja ei ole deklareerinud saadetise väärtust kõrgemaks ja maksnud lennufirmale nõuetekohast lisatasu.

Kui saatelehele kantud saadetise deklareeritud väärtus ületab lennufirma vastutuse piirangu määra ja kauba saatja on maksnud lisatasu kindlustuse eest, ulatub lennufirma vastutus saatelehel deklareeritud väärtuseni.

Saadetise osalisel kadumisel, kahjustumisel või hilinemisel arvestatakse hüvitist ainult kadunud, kahjustunud või hilinev osa ulatuses lennufirma vastutuse piirangu kohaselt. Reklamatsioonide esitamiseks on kehtestatud ajapiirang. Kauba saajal on õigus esitada kahjunõue lennufirma vastu järgmistel juhtudel ja järgmise aja jooksul:

- saadetise nähtava välise kahjustuse korral vahetult pärast kahjustuse avastamist kauba kättesaamisel
- muude kahjustuste korral 14 päeva jooksul pärast kauba kättesaamist
- viivituse korral 21 päeva jooksul pärast kauba kättesaamist
- saadetise kadumise korral 120 päeva jooksul pärast lennusaatelehe täitmist.

Kahjunõue tuleb esitada lennufirmale, kelle nimel on lennusaateleht, või esimesele lennufirmale või lennufirmale, kes teostas vedu, mille ajal kahjustumine, kadumine või viivitus toimus.

Sageli juhtub, et kauba saajad ei kontrolli kauba seisukorda ja kogust kohe kauba kättesaamisel. Nii toimides jäetakse end võrreldes lennukompaniiga halvemasse olukorda, kuna kauba saaja peab tõendama, et vigastus või puudujääk on tekkinud enne kauba kättesaamist. Seetõttu on soovitatav vähimagi kahtluse korral kontrollida lennufirma esindaja juuresolekul kauba seisukorda ja koguseid kättesaamisel. Vigastuse või puudujäägi ilmnemisel tuleb koostada kohe akt. Veelgi parem, kui kaupa kontrollitakse enne tollivormistustoiminguid tolli juuresolekul. Puuduva kauba võib jätta deklareerimata ja sellelt pole vaja tasuda riigimakse. Deklaratsiooni korrigeerimine hiljem on raske ja tollile on vaja esitada selleks tõendusmaterjale.

Kui kauba kahjustumise või kadumise korral on selgelt määratletud vastutuspiirid, siis hilinemise korral on olukord keerulisem. EEA üldtingimused ja Varssavi konventsioon määratlevad, et hüvitist viivitamise eest makstakse, kui veolepingu täitmiseks kuluv aeg ületab mõistliku aja. Mõistlik aeg on ajakulu, mis on mõeldud kauba transpordiks lähtepunkti sihtpunkti, arvestades tavapäraseid tingimusi ja kasutades kindlat transpordiviisi. Kõrvalekaldeks tavapärastest ehk normaalsetest tingimustest võib olla vääramatu jõud või mõni muu vedajast mitteolenev põhjus.

Kui lennufirma või ekspedeerija sõlmivad veolepingu, siis pakkumises märgitud veoaja all mõeldakse transpordile kulunud aega normaaltingimustes, mitte ei garanteerita kauba kohale jõudmist sihtpunkti mingi aja jooksul. Ekspedeerija võiks teavitada kauba saatjat eelnevalt viivituse tekkimise võimalusest ja sellega seonduvast lennufirma vastutusest. Võimaluse korral peaks saatja arvestama nimetatud asjaolusid ning jätma endale teatava ajavaru ootamatuste puhuks.

Samuti ei vastuta lennufirma viivituse eest, kui see on tingitud kauba saatjast või saajast. Lennufirma ei korva üldjuhul ka saamata jäänud tulu, turu kaotust, moraalselt kahju jms. Niisugused nõuded korvatakse ainult juhul, kui selles on eelnevalt kokku lepitud. On äärmiselt oluline, et saatja informeeriks juba vedu tellides lennufirmat või ekspedeerijat, kui tegu on väga ajatundlike kaupadega (näiteks messidele või näitustele saadetavad kaubad). Sellisel juhul saab veo osutaja võtta tarvitusele meetmed, et hilinemise võimalus minimeerida.

Lennufirmad on välja töötanud reklamatsioonide esitamise vormid, et saada vajalikku infot kaebuse lahendamiseks. Täidetud vormile tuleb lisada kõik veodokumendid ja esitada need lennufirma kohalikule esindajale menetlemiseks.

Vedajal on alati õigus ja kohustus keelduda veoks vastu võtmast kaupu, mille pakend, markeering või saatedokumendid ei vasta nõuetele. Kauba saatjal palutakse sellisel juhul kõrvaldada puudujäägid. Kauba saatja vastutab lennufirma ees kõikide kahjude eest, mis on tingitud kauba ebapiisavast pakendamisest ja markeerimisest ning valede või ebapiisavate andmete esitamisest.

8.19. Kolmandad osalised veonduses

Peamised veoahela ja veondustegevuse kolmandad osalised on tolliagendid, laeva-, liini- ja kaubaoperaatorid, stividoriid, prahimaaklerid, ekspedeerijad ja lõimitud logistikateenuseid pakuvad logistikafirmad.

Tolliagent on kolmas osaline, kes seoses kauba riigi tolliterritooriumile või sellelt välja toimetamisega suhtleb vahetult tolliga, korraldades tollivormistust enda nimel, kuid mõne teise isiku eest temaga kokkuleppel. Tolliagent esitab tollile deklaratsiooni enda nimel ja vastutab kauba tollivormistuse läbiviimise ning tollivõlast tuleneva maksusumma tasumise eest vastavalt tollieeskirjadele.

Laevaagent teenindab laevu sadamas. Tema ülesanne on laevade sisse- ja väljavormistamine sadamasse ja sadamast (formaalsused ja dokumentide vormistamine sadamaorganisatsioonis, tollis, sanitaarjärelevalves jms), lastimise ja lossimise korraldamine, lõivude tasumine ning prahira kasseerimine. Laevaagendid koordineerivad ja korraldavad kõike, mida laevad või laevapere liikmed sadamas vajavad.

Stividor (*stevedore*) on laevade laadimisele ja lossimisele spetsialiseerunud sadamaoperaator, kes võib osutada ka lao-, jaotus- ja ekspedeerimisteenuseid, opereerida konteineriterminale jms. Logistikafirmad pakuvad üldjuhul ekspedeerimisfirmadest laiemat logistikateenuste valikut. Tava- kasutuses on vahe mõistete ekspedeerimis- ja logistikafirma vahel veidi hägune. Termin „logis- tika“ populaarsuse tõttu nimetavad paljud ekspedeerimisteenuseid osutavad firmad end logisti- kafirmadeks. Tänu väljasttellimise hoogustumisele lisavad ekspedeerimisfirmad uusi teenuseid traditsiooniliste ekspedeerimisteenuste valikusse. Samas kuuluvad logistikafirmade pakutavate teenuste valikusse kindlasti ka ekspedeerimisteenused.

Integreeritud logistikateenuseid pakkuvad ettevõtted on osaliselt või täielikult üle võt- nud klientfirma logistikafunktsioonide korraldamise, osutades logistikateenuseid, mis ulatuvad transpordist, ekspedeerimisest, ladustamisest, tellimuste töötlemisest ja varude haldamisest kuni müügi järgsete teenusteni. Võib öelda, et kui ekspedeerija keskendub osale tarneahelast, siis integ- reeritud logistikateenuseid pakkuv ettevõtte haldab suurt osa tarneahela tegevustest. Logistika- firmat eristab ekspedeerimisfirmast väärtust lisavate teenuste osutamine. Sellisteks teenusteks on tavapäraselt saadetiste komplekteerimine, sildistamine, pakkimine ja ümberpakkimine, tellimuste töötlemine, tagastuste ja pakendiringlusega tegelemine jms.

Ekspedeerimine

Termin „ekspedeerija“ tuleneb itaaliakeelsest sõnast „*speditore*“ mis tähendab isikut, kes hoolitseb selle eest, et vajalikud veod saaksid tehtud. Soomes alustas vanim ja seni tegutsev ekspedeerimis- firma tööd 19. sajandi keskpaigas.

Ekspedeerija on füüsiline või juriidiline isik, kes võtab enda nimel ja kliendi arvel endale vastutuse kaupade ühest kohast teise toimetamise eest koos kõikide ettevalmistavate, termi- nali- ja muude transpordioperatsioonidega ning nendega seotud, kaupade edasitoimetamise käi- gus vajalikuks osutuvate teenustega. Ekspedeerija organiseerib kauba kohaletoimetamise – leiab vajaliku(d) vedaja(d), kellega sõlmib kliendi nimel veolepingu, annab vedaja(te) nimel välja transpordidokumendi(d), korraldab tollitoimingud, vormistab dokumente, kasseerib vajadusel ost- jalt kauba maksumuse, korraldab kliendi soovil veose kindlustamise.

Ekspedeerija võib kauba kohaletoimetamiseks teha valiku alternatiivsete transpordiliikide vahel, täites talle esitatud nõudeid veo ohutuse, kiiruse ja maksumuse osas. Täiskoormast väikse- mate saadetiste puhul annab üldjuhul saadetiste grupeerimise/konsolideerimisega tegeleva ekspe- deerija teenuste kasutamine kliendile märkimisväärset veokulude säästu.

Ekspedeerijat pole õige pidada kõigest vahendajaks kauba saatjate ja vedajate vahel. Pigem on ta spetsialist, kes organiseerib veo ja kõik selle juurde kuuluvad logistikatoimingud. Osutatud teenuste eest saab ekspedeerija vahendustasu – tavaliselt teatud osa veo maksumusest, lisaks kindlaksmääratud tasud täiendavalt osutatud teenuste eest.

Ekspedeerimise osatähtsus on kogu maailmas viimastel aastakümnetel oluliselt kasvanud. Ekspedeerimisfirmat kasutades on kliendil suhteliselt mugav hallata oma sisenevaid ja väljuvaid kaubavoogusid. Ekspedeerimisettevõtte kasutab klientide teenindamiseks laia koostööpartnerite võrku ja omab spetsiifilist teavet allhankijate, vedajate ja muude ekspedeerijate võimalustest, hinna- ja veotariifidest. Tänu koostöövõrgus tegutsevate partnerite kaasamisele ja veonduse informatsiooni kasutamisele, saadetiste liikumise jälgimisele, terminali- ja laoteenuste osutamisele ning riskide võtmisele suudetakse pakkuda klientidele olulist lisaväärtust.

Ekspedeerijate vahendusel liigub ligikaudu 90% rahvusvahelise õhutranspordiga veeta- vatest kaupadest. Euroopa Liidu liikmesriikide vahel toimuvast rahvusvaheliste maanteevedude kogumahust tehakse 60–70% ekspedeerijate vahendusel. Kolm neljandikku Euroopa Liidu riikide ettevõtete poolt meritsi veetavatest kaupadest liigub ekspedeerijate vahendusel.

Ekspedeerijate tegevus on viimase kolmekümne aasta jooksul palju muutunud. Tänapäeval hõlmab ekspedeerimistegevus logistikatoiminguid, mis olid 1970. aastatel veel täiesti tundmatud. Kui ekspedeerimisfirmade tegevus oli veel kahekümne aasta eest suhteliselt tollimisteenuste keske- ne, siis tänapäeval kujutab ekspedeerimisettevõtte tegevus integreeritud osa veo- või tarneahelate toimingutest. Tähtsustunud on ekspedeerija roll veoprotsessi haldamises. Paljud suured ekspe- deerimisettevõtted on arenenud välja tavapäraste ekspedeerimisteenuste ehk vedude ja tolliagendi teenuste osutajast materjalivoogude haldajaks.

Ekspedeerimise teenus on üldjuhul tunduvalt universaalsem ja mitmekesisem vedajate osutatavast teenusest. Kui vedaja peamine vastutus kliendi ees on täita veolubadus ehk toimetada kaubad lähtepunktist sihtpunkti kokkulepitud ajaks ja vigastusteta, siis ekspedeeriya on oma teenusega kliendile tunduvalt lähemal. Ekspedeeriya tegeleb veose ja veoga seotud küsimustega enne veo alustamist, veo ajal ja pärast veo sooritamist. Ekspedeeriya võtab endale kliendi ees üldjuhul kogu vastutuse veoprotsessi kliendi jaoks probleemideta kulgemise eest. Klient valib sageli vedaja asemel veo korraldajaks ekspedeeriya, sest vaatamata (võimalikule) veidi kõrgemale hinnatasemele suudab see maandada kliendi jaoks paremini riske ja pakkuda täiendavate teenustega suuremat lisaväärtust.

Kui vedajad teostavad veo, kasutades üht, vahel ka kaht transpordiliiki, siis ekspedeeriya on orienteeritud oma töös leidma klientidele alternatiivseid veolahendusi, kombineerides erinevate veoviiside ja veovahenditega. Kehtib reegel, et mida suurema ekspedeerimisfirmaga on tegemist, seda enam omatakse veopartnereid eri veosegmentides ja seda enam suudetakse pakkuda välja erinevaid multimodaalsete, intermodaalsete ja kombineeritud vedude lahendusi.

Enamik suuri rahvusvahelisi ekspedeerimisfirmasid, kes on suutelised pakkuma klientidele lisaks põhiteenustele erinevaid logistikateenuseid ladudes ja terminalides suurtes mahtudes, on positsioneerinud end ümber laia profiiliga integreeritud logistikateenuste osutajateks. Võib arvata, et arengud lähiaastatel lisavad suurte ekspedeerimisfirmade teenusepakettidesse veelgi uusi teenuseliike. Aja märk on ka ekspedeerimisfirmade arvu suurenemine, mis on toonud kaasa konkurentsi teravnemise.

Ekspedeerimisettevõtted võivad osutada järgmisi teenuseid:

- Transporditeenused (põhi- ja jaotusveod) vedaja või vahendaja vastutusega. Kauba transpordi otsene teostamine või selle organiseerimine. Toimub vedaja või vahendaja vastutusega.
- Tollivormistamise teenused. Kaupade deklareerimine kliendi eest tolliagendina
- Grupeerimis/konsolideerimisteenused. Täiskoormast (FTL, FCL) väiksemate kaubasaadetiste koondamine täiskoormaks.
- Kauba kokku- ja laialivedu. Kohalik vedu eksportöörilt ekspedeeriya/vedaja terminali või lattu rahvusvahelise või riigisisese põhiveo teostamiseks ning pärast seda vedu (jaotusvedu) ekspedeeriya/vedaja terminalist või laost kauba saajale.
- Terminaliteenused. Kauba peale- ja mahalaadimine, sorteerimine, konsolideerimine ja ristlaadimine.
- Ladustamisteenused, kaupade lühi- või pikaajaline hoiustamine.
- Veoste markeerimine. Vajaliku informatsiooni lisamine pakkeüksustele.
- Pakkimisteenused. Kaubasaatja kauba pakkimine veoks kas kaubasaatja juures või ekspedeeriya terminalis/laos.
- Ekspordi/importidokumentide vormistamine (load, sertifikaadid jms).
- Kauba kontrollimine ostja soovil ostja ülesandeid täites.
- Messide ja näituste eksponaatide ekspedeerimine. Näituste, väljapanekute jms ajutise väljaveo organiseerimine.
- Kulleriteenused. Kauba ja/või dokumentide võimalikult kiire kättetoimetamine kliendile.
- Projektvedude korraldamine. Ülegabariidiliste, raskekaaluliste jms eriotstarbeliste vedude planeerimine ja korraldamine.
- Treilerite ja konteinerite rendileandmine.
- Veosekindlustuse vormistamine kliendile.
- Konsultatsiooniteenused transpordi ja logistika valdkonnas.

Ekspedeeriya võib tegutseda eri rollides olenevalt sellest, milliste teenuste osutamise osas on kliendiga kokku lepitud. Ekspedeeriya võib olla nii vedude vahendaja kui ka vedaja rollis. Olles vahendaja osas vahendab ekspedeeriya veoülesande veoettevõttele. Sel juhul piirdub tema vastutus sellega, et võimalike veokahjude tekkimisel koostab ta reklamatsiooni ja vahendab kliendi võimalikku kahjunõuet vedajale.

Tegutsedes vedaja rollis võtab ekspedeeriya endale vedaja vastutuse, kuigi vedude teostajaks on teine ettevõtte. Võimalike kahjujuhtumite esinemisel määratletakse ekspedeeriya vastutus rahvusvahelisi vedusid reguleerivate lepingutega.

Rahvusvahelised veod

Ekspedeerijad kasutavad rahvusvaheliste vedude tegemiseks kõiki veoviise, mida on võimalik konkreetsel veomarsruudil kasutada. Lisaks pakuvad ekspedeerijad oma klientidele kiir-, kuller- ja projektivedusid ning „auto laevas“ vedusid. Veod tehakse kas üksikute otsevedudena või konsolideeritud vedudena, mille puhul saadakse paljude saadetiste veoga ühes koormaruumis kulusäästu. Vedusid võidakse sooritada otsevedudena, kasutades vajaduse korral ümberlaadimispunkte (terminale) või erinevaid veoviise. Nii näiteks võidakse Kaug-Idast saabunud konteinereid vedada Euroopas kas raudtee- või maanteetranspordiga.

Jaotus- ja kokkuveod

Ekspedeerijad teevad jaotus- ja kokkuvedusid kas oma veovahenditega või koostöös partnerite/allhankijatega, kasutades vedudeks nende võrgustikke. Ekspedeerija teenistuses olevad lepingulised vedajad annavad tavaliselt oma veoressursi ekspedeerija käsutusse kilomeetri- ja tunnitariifi alusel kokkulepitud tasu eest, ekspedeerija aga määrab sõidumarsruudid, veograafikud ja otsib saadetised jne. Sageli teevad ekspedeerijad allhankilepinguid erinevate veoettevõtetega pakkumaks klientidele võimalikult laia võrgustikku, soodsaid lahendusi ja paindlikku teenindust.

Konsolideerimine

Ekspedeerija võib luua ka oma veoahela ja pakkuda klientidele terviklikku teeninduspaketti. Ekspedeerija veab klientide saadetised vastavalt ajagraafikule kokku lähteterminali. Kasutades vedaja teenuseid regulaarselt suurtes mahtudes, võib ekspedeerimisettevõtte saada vedajatelt soodsa veohinna.

Nõustamine ja konsultatsioonid

Ekspedeerija annab kliendile sagedasti nõu ostutoimingute teostamisel, tarneklauslite, maksetingimuste, veoalternatiivide ja marsruudi valikul, veokulude osas ja tolliprotseduuride teostamisel nii kauba eksportimisel kui ka importimisel. Kliendi nõustamine tarningimuse valikul on ekspedeerija olulisemaid töövaldkondi.

Kindlustamine ja tegutsemine kahjujuhtumite korral

Ekspedeerija võib pakkuda oma klientidele veo- ja veosekindlustuse lepinguid. Ta tegutseb koostöös ühe või mitme kindlustusfirmaga, mille toodetest saab ekspedeerija pakkuda oma klientidele parima võimaliku alternatiivi. Samas võib ekspedeerija piirduda kliendile kindlustusvõimaluste pakkumisega, misjärel sõlmib klient ise kindlustuslepingu. Harvad pole ka juhused, kus ekspedeerija nõustab klienti kahjujuhtumi korral. Kui ekspedeerimise objektiks oleva kauba tekib veoprotsessis kahjujuhtum, võib ekspedeerija teha selle alusel reklamatsiooni kahju eest vastutavale poolele. Ekspedeerija võib esindada sel juhul klienti kindlustus- ja veofirmas, olemata ise osaline kahjujuhtumi tekkimises või veoprotsessis.

Hoiustamine

Tänapäeval pakuvad peaaegu kõik ekspedeerijad oma klientidele erinevaid laoteenuseid. Kliendil võib olla vajadus kauba pikaajalise ladustamise või ajutise jaotuslaos järele. Laoteenust võidakse pakkuda ekspedeerija laos või tema allhankija laos veo lähte- ja sihtriigis ning kolmandates riikides. Ekspedeerija pakutava laoteenuse maht võib ulatuda mõnest hoiustatavast kaubaalusest kümnete tuhandete hoiustamisühikuteni. Klientidele võidakse pakkuda hoiustamise ja kauba käsitlemise kõrval ka tellimuste käsitlemise/töötlemise teenust kas ekspedeerija elektroonilise andmesidevõrgu või interneti vahendusel.

Kauba käsitlemine ja lisaväärtusteenuste osutamine

Ekspedeerimisfirmad võivad pakkuda lisaks tavapärasele kauba vastuvõtmisele, komplekteerimisele, pakkimisele ja väljastamisele klientidele ka kaupade sorteerimise, konsolideerimise ja *cross-docking*'i teenust, samuti erinevaid lisaväärtust andvaid teenuseid. Ekspedeerijad käitlevad klientide kaupu tavaliselt kooskõlas nende antud juhistega.

Ekspedeerimisfirma töötajad võivad nõustada klienti saadetiste pakkimisvajaduste osas. Arvestades kasutatavat veoviisi soovitatakse kliendile sobivat pakendit. On tavapärane, et ekspedeerimisfirma võtab enda peale veoks sobiva pakendi hankimise ja korraldab laos pakkimise kooskõlas veoviisi nõuetega.

Tollitermini ja tollilao toimingud

Ekspedeeri pakutav täisteenus võib sisaldada tollitermini või -laoteenust, mille korral on lubatud maale tollimata kaupa käsitseda, säilitada ja väljastada kas tollituna või tollimata kujul. On tavapärane, et ekspedeeri korraldab tollikontrolli all oleva kauba veo. Ekspedeerimisettevõtte võtab endale tolli ees vastutuse tollitermini ja/või tollilao pidajana.

Maksete jälgimine

Kliendiga võidakse leppida kokku, et ekspedeeri ei anna saajale kaupa üle enne, kui kliendi lepingupartner on täitnud kõik ostu-müügilepinguga sätestatud maksekohustused. Kui ekspedeeri ja kliendiks on kauba ostja, võib see paluda ekspedeerijal jälgida, et kaup saadetakse teele kohe pärast makse laekumist. Kui kliendiks on kauba müüja, võidakse leppida kokku, et ekspedeeri läheta kauba sihtpunkti kohe pärast selle eest tasumist.

Sündmuste statistika

Kaupa ja saadetisi puudutav statistika ning raporteerimine moodustab olulise osa ekspedeeri pakutavast terviklikust teenindusest. Ekspedeeri käsutuses on kaupade käsitlemist, marsruutimist, vedamist ja tollimist puudutav informatsioon. Ekspedeerimisfirma on sageli kliendi jaoks ainus ettevõtte, kelle käsutuses on oluline info ostude, vedude maksete teostamise ja maksude tasumise kohta. Ta võib anda kliendi materjalivoogudega seotud informatsiooni kokkulepitud osades ja kujul kliendi käsutusse. Saadud informatsiooni alusel võib klient teha oma toimingute arendamiseks erinevaid analüüse. Eesti Statistikaamet kogub igakuiselt informatsiooni EL-i sisekaubanduse kohta (Intrastati aruanne). Lähtudes sellest, et kõik vajalikud andmed on ekspedeerimisettevõtte käsutuses, volitavad nende kliendid koostama ja esitama vastavaid andmeid enda nimel.

Tagastuslogistika

Ekspedeerimisettevõtted pakuvad klientidele ka erinevaid tagastuslogistika teenuseid. Tegeldakse kaubaaluste liikumise haldamise, kogumise ja tagasiveoga kauba saajate juurest. Lisaks võidakse hallata mitmesuguse taara (vaadid, vedelikukonteinerid jms) liikumist ja arvestust. Pakendid ja pakkematerjalid võib ekspedeeri kokku koguda, tagastada ja taaskasutada kliendiga kokkulepitud viisil.

Maksude vahendamine

On tavapärane, et ekspedeerimisettevõtte vahendab kliendi maksude tasumist. Tavapäraselt on nendeks maksudeks käibemaks, aktsiisimaks ja impordi- või ekspordimaks. Selleks sõlmitakse kliendiga leping (krediidileping) ja tasutakse maksuametile kliendi nimel kindlaks tähtajaks nõutavad maksud. Kliendilt võidakse nõuda vastavad summad enne või pärast maksude riigile tasumist. Säärase maksude vahendamisega võtab ekspedeerimisettevõtte endale teatud finantsriskid. Maksete haldamise ja võetud riskide eest esitatakse klientidele arveid haldus- ja riskitasuna nn maksuteenuse osutamise eest.

Koostööpartneri esindamine

Ekspedeerimisfirma esindab kliendi juures veoettevõtet või teist ekspedeerijat tegevustes, mis on seotud veo- või tarneahela toimimisega. Ekspedeeri esindatava ettevõtte asukoht võib olla teisel kontinendil, mistõttu tegutseb ekspedeerimisfirma teise ettevõtte kohaliku esindajana. Ekspedeeri võib hallata kaubavoogusid, mis ei saabu riiki, kus ekspedeeri tegutseb. Ta võib tegutseda välismaal paikneva kliendi volitusega, võib juhendada koostööpartnereid ning maksta kliendi eest veotasusid ja erinevaid makse.

Kolmandate riikide vaheline liiklus

Kaubavedu telliv klient asub Eestis, kuid kaup võib liikuda ühest riigist teise, ilma et see jõuks Eestisse. Klient võib tegutseda ostja või müüjana. Ekspedeeri koordineerib või haldab kõiki vedudega seonduvaid toiminguid vastavalt kliendi antud suunistele. Ta võib maksta kliendi eest veotasud ja erinevad maksud ning nõuda need seejärel sisse kauba saajalt.

Võrgustumine

Ekspedeerimisfirmad tegutsesid varem suhteliselt lokaalselt. Sedamööda, kuidas klientide tegevus on muutunud globaalseks, on suurenenud vajadus laiendada ekspedeerijate koostöövõrgustikke. Ekspedeerijad on võrgustunud, liitudes ekspedeerimisfirmadest moodustatud koostöövõrgustikega. Nad on sõlminud koostöölepinguid eri kontinentidel ja riikides paiknevate partneritega või on

avanud vajaduse korral nendes maades oma kontoreid. See on teinud võimalikuks ekspedeerijate tegutsemispiirkonna laienemise. Kliendile tähendab see veo- ja muude logistikateenuste kättesaadavust kõikjal maailmas. Võrgustumisega on loodud ühesugused või sarnased tegutsemismudelid, kindlad kommunikatsiooniviisid ja sarnased tegutsemisrutiinid. Samuti võidakse pakku kauda klientidele kasu kohalike olude tundmisest, mille abil muudetakse võimalikuks klientide tegutsemine maailma eri osades.

Küsimused

1. Loetleda veoahela kõikvõimalikud kolmandad osalised veoviiside kaupa.
2. Millest on saanud alguse kaubandusettevõtete (kaupmeeste) vajadus kasutada ekspedeerijate teenuseid?
3. Millist kasu saavad ekspedeerimisfirmade kliendid ekspedeerijailt erinevate teenuste ostmisest?
4. Kuidas on võimalik seletada asjaolu, et küllalt sageli on ekspedeerijad suutelised pakkuma vedajatest soodsamaid veohindu?
5. Kirjeldada ekspedeerimisettevõtte tegevust tolliagendi teenuste osutajana.
6. Kirjeldada ekspedeerimisettevõtte tegevust lao- ja terminaliteenuste osutajana.
7. Kirjeldada ekspedeerimisfirma tegevust kliendi nõustajana.
8. Kirjeldada ekspedeerimisfirma tegevust finantsvahendajana.
9. Kirjeldada ekspedeerimisfirma tegevust informatsiooni haldajana, töötlejana ja vahendajana.

8.20. Ekspedeerimislepingu tingimused

Ekspedeerimislepinguga kohustub ekspedeerija korraldama tasu eest kliendi veose(te) vedu. Lisaks veo korraldamisele võib ekspedeerija võtta endale ekspedeerimislepinguga kohustuse veose kindlustamiseks, pakkimiseks, markeerimiseks ja tollivormistuse korraldamiseks. Tegevuses lähtutakse võlaõigusseadusest ja EEA (Eesti Ekspedeerijate Assotsiatsioon, nüüd Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon) „Üldtingimustest 2000“.

Ekspedeerimislepingut kohaldatakse kauba veole ja ladustamisele ning kauba veo ja ladustamisega seotud teenustele nagu:

- tolliformaalsuste täitmine
- kliendi nõustamine avalik-õiguslike kohustuste täitmisel
- kauba käsitsemine ja markeerimine
- kindlustuslepingu sõlmimine
- abistamine ekspordi- ja impordidokumentide vormistamisel
- lunatasu sissenõudmine ning kaupade eest tasumisega seotud muu abi
- nõustamine veo- ja turustusvaldkonnas.

Ekspedeerija vastutab kui vedaja, kui ta veab kaupa oma transpordivahendiga või ta on veolepingus võtnud endale vedaja vastutuse.

Seega loetakse ekspedeerija lepinguliseks vedajaks juhul, kui:

- ta annab enda nimel välja veodokumendi
- turustab kaupade vedu oma teenusena
- pakkimises on viidatud, et ekspedeerija on võtnud endale vedaja vastutuse kaupade maanteeveo korral.

Sisuliselt tähendab see, et ekspedeerija on veodokumendi väljastamisega võtnud endale vedaja vastutuse. See, kas ta teostab veo ise või kasutab allhankijaid, ei ole juriidiliselt oluline, sest vedaja vastutab kliendi ees kui vedaja. Kui klient esitab reklamatsiooni ekspedeerija vastu, siis ekspedeerija lahendab kliendiga reklamatsiooni ning vajadusel suunab nõude regressi korras edasi oma lepingulisele alltöövõtjale. Ekspedeerijal puudub vajadus kindlustada eraldi veel enda kui vedaja vastutus, sest ekspedeerija vastutuse kindlustamine katab ka vedaja vastutuse osa.

Vedamise korraldamise kohustus hõlmab eelkõige:

- sõiduki ja veomarsruudi määramist
- vedaja valikut
- vedamiseks vajalike veo-, lao- ja ekspedeerimislepingute sõlmimist ning nende lepingute täitmiseks vajaliku teabe ja juhendite andmist
- saatja kahju hüvitamise nõuete tagamist.

Ekspedeerija võib võtta lepinguga endale muude veondusega seonduvate kohustuste täitmise:

- veose kindlustamine
- pakkimine
- saadetise tähistamine (markeerimine)
- tollivormistuse korraldamine
- toimingute teostamiseks vajalike lepingute sõlmimine.

Ekspedeerija sõlmib vajalikud lepingud enda nimel või ka saatja nimel, kui saatja on ekspedeerijat selleks volitanud. Ekspedeerija peab oma kohustuste täitmisel tegutsema saatja huvides ning järgima tema juhiseid.

Saatja kohustused

Saatja peab veose vajaduse korral pakkima ja tähistama ning andma ekspedeerija käsutusse dokumendid ja kogu teabe, mida ekspedeerija vajab oma kohustuste täitmiseks. Ohtliku veose vedamise korral peab saatja ekspedeerijale kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis teatama ohu täpsest laadist. Kui see osutub vajalikuks, siis ka ettevaatusabinõudest.

Saatja peab ekspedeerijale hüvitama kahju ja kulud, mis on põhjustatud:

- veose ebapiisavast pakkimisest või märgistamisest
- veose ohtlikkusest teatamata jätmisest, samuti väärinfost või puudulikust infost
- veosega seotud ametlike toimingute korraldamiseks vajaliku teabe puudumisest, puudulikkusest või ebaõigsusest.

Teavitamis- ja väljaandmiskohustus

Ekspedeerija peab saatjale edastama vajalikud teated ja esitama pärast ekspedeerimislepingu täitmist selle kohta aruande. Saatja nõudmisel peab ekspedeerija andma saatjale teavet ekspedeerimislepingu täitmise kohta.

Ekspedeerija vastutus vedajana

Ekspedeerija vastutab vedajana samuti kui tegelik vedaja. Ta peab hüvitama korraldatava veo puhul veose kaotsiminekuks või kahjustumisest tekkinud kahju.

Ekspedeerija vastutus vahendajana

Vahendajana tegutseva ekspedeerija vastutus eeldab võimalikku ebapiisavat hoolikust dokumentide vormistamisel. Ekspedeerija vastutab vahendajana ainult oma töötajate, mitte alltöövõtjate tegevuse eest. Seega, kui veoprotsessis tekib kahjunõue vedaja vastu, siis juhul, kui ei ole tegemist ekspedeerija veaga dokumentide vormistamisel, peab klient suunama nõude veo tegelikule teostajale. Ekspedeerijal säilib kohustus vahendada kliendi suhtlemist vedaja või veoprotsessi muu kolmanda osalisega.

Ekspedeerija pandiõigus

Ekspedeerijal nagu vedajalgi on kõigi ekspedeerimislepingust tulenevate nõuete ning varasematest saatjaga sõlmitud veo-, ekspedeerimis- ja laolepingutest tulenevate nõuete tagamiseks pandiõigus veosele.

8.21. Vedude tellimine ja ekspedeerimis- või veolepingu sõlmimine

Veolepinguga lepivad kaks poolt kokku kauba veos tasu eest, millest üks pool tellib veo ja teine pool võtab endale kohustuse vedu korraldada. CMR-konventsioon reguleerib saatja, saaja ja vedaja õigusi ning kohustusi. Veolepingu sõlmivad omavahel saatja ja vedaja.

Saatja nime kasutamine võib tekitada segadust, kui kauba saatja (kaupa laadiv ettevõtte) ja veolepingu sõlmija võivad olla erinevad isikud. Veolepingu mõistes on saatja alati veolepingu sõlmija.

Praktikas on levinud tava veolepingu sõlmimiseks „offerta-aktsept“ (pakkumus/nõustumine) põhimõttel. Vedaja teeb pakkumise ja klient aktsepteerib selle, tellides veo. Pakkumises pakub vedaja tavaliselt, millise hinnaga ning millistel tingimustel vedu sooritatakse. Teisel juhul palub tellija teostada veo etteantud tingimustel ning vedaja aktsepteerib kauba pealelaadimisega tellija tingimusi.

Pikemaajaliste koostöölepingute puhul kasutatakse mitmeks aastaks sõlmitud raamlepinguid, milles on kokku lepitud teenuse osutamise ja veotasude kujunemise põhimõtted. Veo teostamiseks edastatakse elektronposti teel tellimus, milles antakse infot vaid konkreetse veo ja veose kohta.

Paljud ärilepingud, kaasa arvatud ekspedeerimis- ja veolepingud, sõlmitakse pakkumuse-nõustumise vormis vastavalt Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni konventsioonile kaupade rahvusvaheliste ostu-müügilepingute kohta. Riigid allkirjastasid konventsiooni 1980. a 11. aprillil Viinis (Viini konventsioon). Eesti Vabariik on mainitud konventsiooni ratifitseerinud 1993. Eestis reguleerib ärilepingute sõlmimist alates 01.07. 2002 kehtiv võlaõigusseadus (VÕS), mille lepingu üldsätete aluseks on juba mainitud Viini konventsioon.

Viini konventsiooni põhimõtete järgi tekib juriidiliselt siduv lepinguline suhe momendil, kui pakkumuse on vastaspool tingimusteta aktsepteerinud hoolimata sellest, et formaalset kirjalikku mõlema poole allkirjastatud lepingut pole sõlmitud.

Päring

Päringuga edastatakse vajalik informatsioon, mille põhjal saab vedaja või ekspedeerija koostada pakkumise. Ühekordse veo puhul piisab poolte, veo ja veosega seotud andmetest, kuid pikemaajaliste lepingute puhul tehakse ära põhjalik eeltöö eelneva kauba liikumise statistika ning prognoosiga tulevikuks.

Päring ehk ettepanek esitada pakkumus peab sisaldama järgmist informatsiooni:

- isik, kelle nimele pakkumine teha (kontakttelefoni number, elektronposti aadress)
- tellija/maksja kontaktandmed (ettevõtte nimi, postiaadress)
- veos(t)e nimetus ja veospetsiifika (tavaveos, külmutusveos, ohtlik veos, ülekaaluline veos jne.)
- veose brutokaal, ruumala, mõõtmed
- pakkeüksuste arv
- pakendi tüüp (kaubaalus, aluse tüüp, kast, vaat jms)
- pealelaadimiskoht (asula või kohanimi, postikood, vajadusel lähtesadam/-lennujaam)
- pealelaadimise aeg (kuupäev, vajadusel ka kellaaeg)
- mahalaadimiskoht (asula või kohanimi, postikood, vajadusel sihtsadam/-lennujaam)
- mahalaadimise aeg, soovitud tarnetähtaeg (vajadusel soovitud kuupäev)
- sihtkoht/mahalaadimiskoht (asula või kohanimi, postikood)
- tarnetingimus (müügilepingu tarneklausel, Incoterms 2010 vms)
- laadimisjuhend (laadimine pealt või küljelt, kauba paigutus koormaruumis, kinnitamine jms)
- märkused kauba omaduste ja käsitsemise kohta (nt ohtliku kauba puhul viide ja ÜRO number või ADR-klass, temperatuuritundlik kaup, kergestipurunev kaup jms)
- täiendavad teenused (veosekindlustus, tolliagenditeenus, lunatasu või akreditiivmaksevormi kasutamine jms).

Paljude veo- ja ekspedeerimisteenuseid osutavate firmade puhul on võimalik sisestada päringut nende veebilehelt, täites nõutud väljad soovitud veo kohta.

Pakkumine/pakkumus ehk ettepanek teostada vedu

Vastuseks kliendi päringule teeb ekspedeerija pakkumise. Pakkumine on ühele või mitmele isikule adresseeritud ettepanek, kui see on piisavalt selge ning väljendab pakkuja kavatsust pidada end pakkumise puhul seotuks. Pakkumine on piisavalt selge, kui selles on märgitud veos (kogus, kaal, ruumala vms), lähte- ja sihtkoht ja veotasu või on ette nähtud nende kindlaksmääramise kord (Viini konventsioon, art 14, p 2). Pakkumine jõustub, kui adressaat on selle kätte saanud. Pakkumus peab olema täielik ja kergesti mõistetav, et potentsiaalne klient saaks kogu informatsiooni, mida ta vajab tellimuse tegemiseks.

Pakkumine peaks sisaldama järgmist informatsiooni:

- Teenuse kirjeldus. Lepitakse kokku, millist teenust ostetakse ja müüakse. Näiteks, kas on tegemist tavaveoga, kiirveoga või ajalubadusega veoga, millega võivad kaasneda sanktsioonid. Samuti lepitakse kokku, mida teenus (pakutav hind) sisaldab ja mida mitte.
- Veo maht. Kas on tegemist ühekordse pakkumisega või on pakkumise koostamisel arvesse võetud prognoositud veomahtusid ning seetõttu pakutud ka soodsam hind.
- Veoraha arvestamise ja veohinna kujunemise alused. Kas on tegemist kokkuleppehinnaga kindlale saadetisele või pakutakse välja kogu tariifitabel ning leitakse vastavalt saadetise kaalule ja/või mõõtmetele veo hind. Millised on mahukaalu arvestamise tingimused?
- Maksetingimused. Kui pikka makseaega pakutakse ning millistel tingimustel? Kas nõutakse ettemaksu?
- Kohaldatavad seadusandlikud aktid. Tavaliselt viidatakse CMR-konventsioonile, ekspedeerijad viitavad ka EEA üldtingimustele 2000.
- Pakkumise kehtimise tähtaeg.
- Veotellimuse esitamise kord.
- Kontaktisik, tema kontaktandmed (kontakttelefon, elektronposti aadress).
- Vajadusel võimalikud lisad. Lisas antakse kaasa tavaliselt ajagraafikud (sõiduplaanid), veotariifid, hinnakirjad, veotingimused, EEA üldtingimused jms).

Tellimus ehk nõustumine pakkumise tingimustega ja ettepanek teostada vedu

Tellimuse esitamine tähendab kliendi nõustumist pakkumisega. Tellimus on pakkumuse saaja avaldus või muu käitumine, mis väljendab nõusolekut pakkumise tingimustega. Pakkumisele mittevastamine ei tähenda pakkumisega nõustumist. Tellimus jõustub hetkel, kui pakkumise tegija on selle kätte saanud. Seega jõustub ekspedeerimisleping kliendi ja ekspedeerija vahel hetkest, kui viimane on saanud kliendi tellimuse.

Juhul, kui klienti ei rahulda ekspedeerija pakkumise tingimused, kuid ta soovib läbirääkimisi jätkata, saadab ta ekspedeerijale elektronposti teel teate ettepanekuga muuta mõningaid pakkumuse tingimusi (nt vähendada veotasu 900 eurolt 820 eurole). Sellisel juhul on tegemist vastupakkumusega. Vastupakkumus on pakkumusele antud vastus, mis tähendab pakkumusega nõustumist teatud tingimustel, täienduste, muudatuste või piirangutega. Lisatingimusi veohinna, tasumise, teenindustaseme, tarnekoha ja tarne tähtaja, vastutamise ulatuse või vaidluste lahendamise kohta käsitletakse pakkumuse tingimuste oluliste muudatustena.

Kliendi vastupakkumuse esitamise korral jõustub ekspedeerimisleping siis, kui ekspedeerija selle aktsepteerib. Ekspedeerija nõusolekuks on tema poolt saadetud tellimuse kinnitus, kus pakkumuse tingimused on muudetud kliendi vastupakkumise nõudmiste kohaselt.

Tellimuse kinnituse saatmisega ekspedeerija/vedaja:

- tõendab, et on kliendi tellimuse kätte saanud või aktsepteerinud vastupakkumuse
- tõendab, et on kätte saanud kliendi juhised, millest lepingu täitmisel lähtub
- informeerib klienti, kuidas, millal ja kelle poolt toimub kaupade vastuvõtmine ekspedeerimislepingu täitmiseks ning millal veos sihtkohta jõuab.

8.22. Tollindus Euroopa Liidus ja Eestis

Riikide tolliasutustel on võtmeroll rahvusvahelise kaubanduse edendajatena. Iga rahvusvaheline kaubandustehing nõuab vähemalt kahte tolli vaheleastumist, ühte ekspordil ja teist impordil. Soome tolli analüüsid on näidanud, et keskmiselt kümnendikku ekspordi-importtoimingutest ei ole deklarandid dokumentide (tollideklaratsioonide) ettevalmistamise seisukohalt korrektselt ette valmistanud.

Euroopa Liidu liikmesriikide tolliteenistuste keskseks rolliks on aidata igapäevatöö ja tollilogistika parema korraldamisega kaasa kaubanduse arendamisele. Toll peab looma võimalused, et ettevõtete äritegevuse potentsiaali oleks võimalik efektiivselt kasutada. Selleks tuleb lihtsustada tollitoiminguid ja seda on võimalik teha eelkõige infotehnoloogia võimaluste senisest parema kasutamisega.

Tolliasutuste pürgimuseks peaks olema arendada partnersuhteid suure käibega ettevõtetega, kelle peamised tegevusvaldkonnad on logistika ja väliskaubandus. Mida rohkem erinevaid teenuseid tollilt soovitakse, seda rohkem neid automatiseeritakse ja seda rohkem kasutatakse erinevaid infotehnoloogia rakendusi. Sel viisil on tolliteenistustel võimalik aidata kaasa logistika sujuvemale toimimisele ja paremale korraldatusele. Logistika ja tolli koostöö vahel valitseb lihtne seos – mida vähem esineb väärtiminguid ja kuritarvitusi, seda efektiivsemalt toimib logistika.

Tolliasutuste hinnangul esinevad seoses tollivormistustega alljärgnevad puudused:

- olulise info puudumine või vead informatsioonis
- ebakorrektsed hinnad, tariifid ja maksud või statistiline klassifitseerimine
- tolliprotseduuri tarvis vajalike dokumentide koostamine on ebaõnnestunud.

Toll klienditeeninduse strateegia võiks olla määratud järgnevalt:
„Ühe käega peab toll soodustama ja kergendama seaduslikku väliskaubandust, teise käega aga ära tundma ja tõkestama illegaalset kaubandust”. Peamine eesmärk tolli klienditeeninduse strateegias peaks olema väliskaubanduse voogude sujuva ja takistusteta liikumise soodustamine.

Toll klienditeeninduse strateegia peaks koosnema järgmistest eesmärkidest:

- tolli koostöö erinevate kaubandusorganisatsioonidega
- orienteerumine ainult sellele tööle, milleks on tolliasutused loodud
- individualiseeritud lähenemine klientidele tolliprotseduuride lihtsustamisel
- andmetöötluse automatiseerimine, koostöö eksportööride ja importööridega
- klientide informeerimine muudatustest tolliseadustes ja -eeskirjades
- tolliagentide väljaõpetamine, nende töö jälgimine ja toetamine.

Toll konsultandid peaksid koos klientidega selgitama välja nende logistikaprotsessid ja pakkuma sobivaid lahendusi kliendi probleemidele. Senisest enam peaksid nad soovutama klientidele uusi logistilisi ja majanduslikke võimalusi kaubavoogude juhtimiseks ja tolliprotseduuride teostamiseks. Registreeritud lepinguliste klientide tarvis peaks toll jätkuvalt arendama individualiseeritud tolliprotseduure.

Maailmas toimub pidev kaupade liikumine nii riigisiselt kui ka riikide vahel. Riigid rakendavad meetmeid kaubanduse soodustamiseks ja tollimaksude sissenõudmiseks. Euroopa Liidu liikmesriikide territooriumid moodustavad ühtse tolliterritooriumi ning sellel territooriumil kehtivad ühtlustatud tollieeskirjad. Euroopa Liitu astumisega sai Eesti Vabariik ühtlasi EL-i tolliliidu liikmesmaaks. Kui varem tehti EL-i liikmesriikidest kauba Eestisse sissevedamisel kõik vajalikud tolliprotseduurid ja tasuti vajadusel impordimaksud, siis alates 1. maist 2004 toimub kaupade sissevedu liikmesriikidest vabalt. Ka kaupade müügil liikmesmaadesse ei tehta enam eksporditollimist. Eurooliidu riikide vahelises kaubavahetuses ei kohaldata mingeid tolliprotseduure ega tasuta ekspordi- ja impordi tollimakse. Samuti pole vajalik kaupade päritolu tõendamine.

EL-i liikmesmaad kohaldavad kolmandate riikide suhtes ühesugust kaubanduspoliitikat. Kõik liikmesriigid rakendavad impordil kolmandatest maadest ühesuguseid tollitariife. Sama kehtib eksporditollide kohta kaupade väljaveol kolmandatesse riikidesse. Liikmesmaadevaheline kaubavahetus toimub siseturul kehtivate reeglite alusel. Kui enne tolliliitu kuulumist toimus kaubavahetus peamiselt sissetoojate, hulgimüüjate ja tootjate osavõtul, siis nüüd on saanud võimaluse osta ja müüa vabal turul kaupu kõik ettevõtted ja eraisikud. Liikmesmaadevahelise sisekaubanduse kasvule on aidanud kaasa ka võrgukaubanduse areng.

Kui kaup saabub kolmandatest riikidest EL-i liikmesriiki, rakendatakse selle suhtes tollimenetlust. Kauba suhtes kohaldatakse erilisi järelevalve- ning testimistoiminguid tervise- ja turvariskide vähendamiseks. Saabunud kauba kohta võidakse nõuda selle päritolu tõendavaid dokumente ja impordiluba. Euroopa Liitu imporditavalt kaubalt tasutakse tollimaksu kooskõlas ühtse tollitariifistikuga. Kaupade importi EL-i ja eksporti EL-ist jälgivad ning registreerivad tolliasutused peamiselt kaubanduspoliitilistel põhjustel.

Euroopa Liidu (edaspidi ühenduse) tollistaatusega kaup on:

- ühenduse tolliterritooriumil saadud või toodetud kaup, mis ei sisalda imporditud kaupa riikidest või territooriumidelt, mis ei moodusta ühenduse tolliterritooriumi osa (kolmandad riigid)
- vabasse ringlusse lubatud kaup, mis on imporditud riikidest või territooriumidelt, mis ei moodusta ühenduse tolliterritooriumi osa
- vabasse ringlusse lubatud kaupadest või ühenduse tolliterritooriumil saadud või toodetud kaupadest täielikult ühenduse tolliterritooriumil saadud või toodetud kaup.

Toodetel on kaubanduslik väärtus, mida väljendatakse nende ostu-müügi hinnas. Tolliväärtus on imporditava kauba hind, mille alusel määratakse deklareeritavale kaubale selle ostuhinna järgi arvestatavad maksud. Tolliväärtuse määrab ja deklareerib deklarant (kauba omanik või tema volitatud isik). Kauba esmane tolliväärtus on tehinguväärtus, st ekspordiks ühenduse tolliterritooriumile müüdud kauba eest tegelikult makstud või makstav hind, mida ostja maksis või maksab müüjale.

Ostetavate ja müüdavate tootegruppide, iseäranis kindlate toodete nomenklatuur sisaldab sadu tootegruppe ja tuhandeid erinevaid tootenimetusi. Paljudele tootegruppidele ja toodetele rakendatakse ühenduse siseturu kaitseks sisseveol erinevaid impordi tollimakse. Aktsiisiga maksustavatele kaupadele kehtivad lisaks erineva määraga aktsiisimaksud. Toodete mahukas loetelus orienteerumiseks ja vajaliku info kiireks leidmiseks on need esitatud süsteemselt tollitariifistikus. Eesti Tollitariifistik (ETT) (*Estonian Master Tariff System*, EMTS) on mõeldud kasutamiseks kõigile, kes tegelevad kaubavahetusega kolmandate riikidega.

Süsteemi ülesanne on pakkuda täpseid ja ajakohastatud andmeid Euroopa ühenduse integreeritud tollitariifistiku (TARIC) ja Eesti riiklike meetmete kohta üle interneti.

ETT abil on võimalik sisestada kauba tolliprotseduurile suunamisel rakenduvaid riiklikke meetmeid, teha veebipõhiseid päringuid kaubakoodide, sertifikaatide, valuutakursside, tariifikoootide, tariifsete ja mittetariifsete meetmete kohta ning arvutada impordimakse. Riikliku meetmena lisatakse ETT-sse Eesti õigusaktidega kehtestatud kauba impordil kohaldatavad maksud (aktsiisid, käibemaks), impordi/ekspordi piirangud ning samuti ühenduse õigusaktidega kehtestatud liikmesriikidele täitmiseks ette nähtud piirangud, mida TARIC ei sisalda. ETT-st juhinduvad oma töös deklarandid, tolliagendid ja tolliametnikud tollivormistusel kauba suhtes meetmeid kohaldades.

Euroopa Nõukogu määrusega tariifi- ja statistikanomenklatuuri kohta on kehtestatud EL-i kombineeritud nomenklatuur (KN), mis vastab nii ühise tollitariifistiku kui ka ühenduse välis-kaubanduse statistika nõuetele. Kaupade impordil kolmandatest maadest EL-i territooriumile tuleb kaup lisaks kombineeritud nomenklatuurile klassifitseerida ka vastavalt EL-i integreeritud tollitariifistikule (TARIC).

Üldjuhul teostatakse tollivormistusi tolli tööaegadel. Vajadusel saavad kliendid taotleda tolliteenusena kauba läbivaatuse (ka tööajal) ja muude tolliformaalsuste teostamise ka väljaspool tolli tööaega kokkulepitud kohas ja ajal. Tolliteenuste osutamise eest võtab toll kindlaksmääratud tasusid.

Tollideklaratsioon tuleb vormistada ja esitada tollile juhul, kui:

- imporditakse kaupa Eestisse ühendusevälisest riigist üle kehtestatud piirmäära. Piirmääraks on impordil 21,98 eurot või kauba kogus ületab Eesti maksuseadustega kehtestatud maksuvaba koguselise piiri.
- eksporditakse Eestist ühendusevälisesse riiki kaupa, mille väärtus ületab 1000 eurot või kui kauba kogus ületab 1000 kg.

Deklareerida tuleb ühendusevälisest riigist Eestisse, Eestist ühendusevälisesse riiki toimetatavad kaubad ja kaup, mis tuleb Euroopa Liidu liikmesriigist, kuid kaubal ei ole ühenduse tollistaatust.

Ühenduse kaup on:

- täielikult ühenduse tolliterritooriumilt saadud või toodetud kaup, mis ei sisalda ühendusevälis- test riikidest imporditud kaupa
- vabasse ringlusse lubatud kaup
- kaup, mis on toodetud vabas ringluses olevast kaubast või vabas ringluses olevast ja täielikult ühenduse tolliterritooriumilt saadud või toodetud kaubast.

Kauba deklareerimisel peab klient esitama tolliasutusele koos paberil esitatava tollidekla- ratsiooniga:

- kaubaarve või muu(d) kauba väärtust ja omandiõigust tõendava(d) dokumendi(d);
- eriloa – eeskirjades ettenähtud juhtudel;
- muu(d) nõutava(d) dokumendi(d) seoses kauba sisse- või väljaveoga.

Tollideklaratsiooni ja kauba kontrollimine

Impordi- ja ekspordideklaratsioonid võib esitada tollile nii paberil kui ka elektrooniliselt. Elekt- rooniliselt esitatud tollideklaratsioonile on kehtestatud ooteaeg kuni 30 minutit. Ooteaja jooksul toimub deklaratsioonide riskianalüüs, mille käigus võib toimuda deklaratsiooni suunamine kont- rolli, millest infosüsteem klienti ka teavitab.

Tollil on seaduse järgi lubatud:

- kontrollida kauba valdajate isikuttõendavaid dokumente, volitusi ja õigust konkreetse kauba kohta tollideklaratsiooni esitada
- suunata tollideklaratsioon täiendavasse kontrolli, et teha kindlaks tollideklaratsiooni ja sellele lisatud dokumentide (nt eriload, tegevusload) omavaheline vastavus, kauba olemus, kauba sisse- ja/või väljaveoga seotud asjaolud (kauba päritolu, tolliväärtus, ekspordi-impordi- maksude arvestus)
- nõuda tollideklaratsiooni või kauba kontrollimise käigus täiendavate dokumentide esitamist
- suunata kaup osalisele või täielikule läbivaatusele, kui lisadokumentide kontrollist ei piisa, et veenduda esitatud andmete õigsuses
- nõuda põhjendatud juhtudel tagatist
- kontrollida aktsepteeritud tollideklaratsiooni kuni kolme tööpäeva jooksul
- tunnistada aktsepteeritud tollideklaratsioon kehtetuks vastavalt teostatud kontrolli tulemustele
- pikendada erandjuhtudel kontrolli läbiviimise tähtaega
- võtta kaubast analüüsimiseks või muuks uurimiseks proove ja näidiseid
- teostada kaubakoguste mõõtmist
- kaupa kinni pidada
- vajadusel kaasata tollikontrolli läbiviimiseks eksperte teistest ametkondadest
- paigaldada transpordivahendile (või kaubale) tõkendeid, kindlustamaks kauba puutumatult jõudmine tolliläbivaatuse teostamise kohta
- rakendada vastavaid meetmeid tollideklaratsiooni ja/või kauba kontrollimise käigus ilmnunud tollieeskirjade rikkumis(t)e korral.

Toll võib vajadusel teha kauba läbivaatuse. Läbivaatuse käigus kauba transpordivahendilt maha-, peale- ja/või ümberlaadimine, kahjustatud pakendite parandamine, pakendite avamine, pak- kimine ning ümberpakkimine tehakse kauba valdaja kulul ja vastutusel. Toll vormistab kauba läbivaatuse korral akti, mille eksemplar toimetatakse kliendile üldjuhul pärast tolliläbivaatuse lõppu.

Küsimused

1. Mis on riigi tolliasutuse töö eesmärgid ja ülesanded?
2. Kuidas saab toll aidata kaasa logistika ja tarneahelate paremale toimimisele ning ettevõtte logistikakulude vähendamisele?
3. Mida tähendab mõiste „EL-i liikmesriikide tolliliit“?
4. Mida tähendab mõiste „ühtne tolliterritoorium“?
5. Milleks kasutatakse ETT ja TARIC tariifistikke (andmebaase)?
6. Kuidas kasutavad tolliametnikud, tolliagendid ja importöörid oma töös ETT-d ja TARIC-it?

8.23. TIR ja ATA konventsioonid

Maailmas tegutseb mitmeid rahvusvahelisi maanteetranspordi organisatsioone, mis on tekkinud eri riikide rahvuslike assotsiatsioonide ja liitude ühinemisel. Ühiselt püütakse lahendada rahvusvahelises maanteetranspordis tekkivaid probleeme ja täiustada transpordisüsteemi. Rahvusvahelised organisatsioonid kaitsevad ka oma liikmeskonna õigusi ja huve kas kontinendil, kus tegutsetakse, või globaalses ulatuses. Üks suuremaid ja mõjuvõimsamaid organisatsioone on IRU (*International Road Transport Union*), tõlkes Rahvusvaheline Maanteevedude Liit.

IRU asutati Genfis 1948. a Euroopas tegutsenud rahvuslike maanteetranspordi assotsiatsioonide poolt. Aastatega on kujunenud IRU-st autovedajate rahvuslikke liite ja assotsiatsioone ühendav rahvusvaheline organisatsioon, mille tegutsemise eesmärk on parandada ja täiustada rahvusvahelise maanteetranspordi toimimist ja autovedude sektorit maanteevedajaid ühendavate rahvuslike organisatsioonide huvides. IRU peamine ülesanne on järgida liikmesorganisatsioonide ühiselt vastu võetud tegevuspõhimõtteid, et parandada rahvusvahelist maanteeliiklust. IRU vahendab oma liikmetele uusimaid maanteevedudega seonduvaid teadmisi ja parimat tegutsemispraktikat ning püüab neid aidata esilekerkivate probleemide korral. IRU tegevusvaldkondadeks on tegelemine riigipiiride ületamise probleemidega, veolubade režiimide liberaliseerimisega, autojuhtide töö- ja puhkeajarežiimiga, liiklus- ja tööohutusega ning teenindustaseme tõstmisega maanteetranspordis.

IRU esindab kaubavedajate, bussi- ja taksofirmade huve tagamaks majanduskasvu, ühiskonnaliikmete heaolu ning jätkusuutlikku inimeste ja kaupade liikumist maanteedel kõikjal maailmas, olles initsiaatoriks eri riikide seadusandluse harmoniseerimisel ja turvalise liikluse tagamisel. IRU missiooniks on toetada maanteeliiklust ja tagada selle jätkusuutlik areng, kasutades kutsealast väljaõpet autojuhtide professionaalse taseme ja transporditeenuste kvaliteeditaseme järjepidevaks tõstmiseks. IRU-sse kuulub rohkem kui 120 rahvuslikku assotsiatsiooni ja liitu üle maailma. Eestit esindab IRU-s Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon (ERAA).

TIR-süsteem

Kui rahvusvahelist maanteevedu tehakse lähteriigist sihtriiki kolmandate riikide kaudu ja kõnealused riigid ei oma ühtset tolliterritooriumi, tuleks teha riikide tolliseaduste alusel kolmandates riikides vajalikud tolliprotseduurid (kauba tollikontroll, tollideklaratsioonide täitmine jms). Kõik sellised vahepeatused piiripunktides nõuavad aega (tunde, vahel isegi päevi) ja tekitavad vedude tellijale täiendavaid logistikakulusid. Enamasti tekib rohkem kulusid mitte niivõrd tolliformaalsuste täitmisest, kuivõrd veokite ooteaegadest tollikontrolli ja tollivormistuse ootel. Selle tulemusel pikeneb veoag ning kasvavad veo- ja tollivormistuse kulud. Suuremad kulud kajastuvad kauba hinnas, lisaks klientide rahulolematust tarne täpsuse vähenemise pärast. Eriti palju olid veokid sunnitud tegema riigipiiridel peatusi enne Euroopa Liidu laienemist 2004. aastal.

Pärast IRU loomist hakati organisatsiooni initsiatiivil töötama välja süsteemi, mis võimaldaks ületada kaubaga veokitel transiitvedudel Euroopas riigipiire tavapäraseid kulukaid ja aeganõudvaid tolliprotseduure tegemata. 1949. aastal sõlmiti TIR (prantsuse k *Transports Internationaux Routiers*) kokkulepe (TIR-Agreement) üksikute Euroopa riikide vahel. 1954. a hakati töötama välja TIR-konventsiooni ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) egiidi all. Sama komisjoni sisemaatranspordi komitee võttis konventsiooni vastu 1959. aastal. TIR-konventsioon on olnud Lääne-Euroopas kehtiv alates 1960. aastast. Seoses uute veotehnoloogiate kasutuselevõtmisega ja vajadusega laiendada TIR-režiimi kasutusala võeti 1975. a vastu uus TIR-konventsioon. 2010. aastal oli TIR-süsteemiga ühinenud 68 riiki neljal kontinendil. Mitmed riigid Aafrikas, Aasias, Lähis-Idas ja Lõuna-Ameerikas on näidanud üles huvi liituda süsteemiga lähitulevikus.

TIR-konventsioon on sõlmitud lepinguosaliste riikide vahel, et hõlbustada kaupade rahvusvahelist maanteevedu, parandada veotingimusi ning ühtlustada ja lihtsustada piiriületamise formaalsusi. Süsteem loodi hõlbustamiseks riikidevahelist kaubandust ja transporti rahvusvaheliselt ühtlustatud tollikontrolli süsteemi abil. TIR kaitseb efektiivselt kõikide riikide maksutuluseid, kelle territooriumi kaudu riikide vahel kaupu veetakse.

TIR-süsteem toetub neljale alussambale:

- kaupu võib vedada ainult nõuetele vastavas veokis või haagises (lastiruumis)
- riskid on veo ajal kaetud kehtiva tagatisega
- kauba on kaasas rahvusvaheliselt tunnustatud tollidokument – TIR-märkmik, mis on võetud kasutusele lähteriigis ja mida kasutatakse tollidokumendina nii lähteriigis, transiidiriikides kui ka sihtriigis
- tollikontrolli, mida teostatakse lähteriigis, tunnustatakse transiidiriikides ja sihtriigis.

TIR-vedu on kaubavedu lähtekoha riigi tollist sihtkoha riigi tollini TIR-konventsioonis kindlaksmääratud protseduuri järgi. Lähtekohariigi toll on lepinguosalise riigi toll, kust algab TIR-protseduuri kohane kauba rahvusvaheline vedu. Sihtkohariigi toll on lepinguosalise riigi toll, kus lõpeb TIR-protseduuri kohane kauba rahvusvaheline vedu. Vahetoll on lepinguosalise riigi toll, läbi mille toimub sõiduki, autorongi või konteineri sisse- ja väljavedu TIR-protseduuri käigus.

Leping määratleb TIR-vedusid tegevate veokite ja veoühikute lastiruumide ehituse, tolli poolt paigaldatud plommidega varustatud kaubakoormate tollimisprotseduuri ja vedajate vastutuse tolliasutuste ees. TIR-vedude põhimõtteks on plommida veoki koorem lähteriigis, et see võiks takistusteta ja vahepealsete kontrollimisteta ning avamisteta läbida teel olevaid transiitriike kuni sihtriigis asuva mahalaadimiskohani. Veokit ei kontrollita vahepeal, piisab sellest, et koorem on plommitud.

TIR-protseduuri kohaselt plommitud sõidukites, autorongides ja konteinerites veetavaid kaupu üldjuhul vahetollis ei kontrollita. TIR-konventsiooniga seotud tolliformaalsusi (peamiselt vahetollimine) on tolliametnikud kohustatud teostama tasuta.

TIR-süsteemi võib kasutada, kui kas või osa veost toimub mööda maanteed. Tingimusteks on, et vedu peab toimuma konventsiooni tingimustele vastava sõiduki, autorongi või konteineriga, tagatisühing on tunnustatud ning veol kasutatakse TIR-märkmikku. Tagatised on võtnud enda vastutada IRU, kelle ees vastutavad tagatiste olemasolu eest rahvuslikud veondusliidud, kes tegutsevad ühtlasi ka tagatisühingutena. Tagatisühing on ühing, keda lepinguosalise riigi tolliorganid tunnistavad TIR-protseduuri kasutatavate isikute käendajana. Tagatisühing on käendajaks vedajatele, kes ostavad selle käest TIR-märkmikke. Tagatisühingult nõutakse välja tollieeskirjade rikkumise eest tehtud trahvid. Hiljem nõuab tagatisühing trahvi saanutelt trahvisummad tagasi. Eestis on rahvuslikuks tagatisühinguks ERAA. Selleks, et töötada TIR-süsteemis, peab Eestis registreeritud vedaja andma ERAA-le tagatise 50 000 USD suuruses summas – kas pangagarantiina, deposiidina või mõnel muul viisil. Tagatisühingu vastutus lähteriigi tolli ees algab hetkest, millal TIR-märkmik vormistati lähtekohariigi tollis. Tagatisühing vastutab ka nende kaupade eest, mis ei ole loetletud TIR-märkmikus, kuid mis on paigutatud sõiduki plommitud osadesse või plommitud konteinerisse.

TIR-*carnet* ehk TIR-märkmik on eriline tollidokument, mis hõlbustab lepingujärgsete riikide vahelist liiklust. See on kasutatav kõigis Euroopa riikides. TIR-märkmiku valdaja on isik, kellele on vastavuses TIR-konventsiooni sätetega antud välja TIR-märkmik ja kelle nimel on esitatud tollideklaratsioon TIR-*carnet*'i kujul. Valdaja vastutab sõiduki, autorongi või konteineri ja veose ning selle juurde kuuluva TIR-märkmiku esitamise eest lähteriigi tollis, vahetollides ja sihtriigi tolliasutuses.

TIR-märkmik antakse välja üldjuhul iga koormaruumi kohta eraldi. Autorongile vormistatakse tavaliselt kaks TIR-märkmikku – üks autole ja teine haagisele. TIR-märkmiku võib välja anda ka autorongile või sellele laetud mitmele konteinerile. Sel juhul on märkmikus eraldi loetelu iga konteineri või muu veoühiku sisu kohta. TIR-märkmik on kehtiv ainult ühe reisi jaoks ja peab sisaldama nii palju lehti, kui palju on neid vaja tollikontrolliks. Sinna kantakse veovahendite veoki, poolhaagise ja haagise numbrimärgid või konteinerite numbrid, konteinerite märgistus, kauba liik, brutokaal ja väärtus. Saatedokumentis peavad olema ära toodud lähtekoha tollipunkti, vahepealsete tollipunktide ja sihtkoha tollipunkti asukohad (nimed).

TIR-*carnet* on teel autojuhi valduses ja igas tollipunktis antakse tollile dokumendi koopia. Tollipunkti sissekanne märgitakse dokumendist järele jäänud kontsule. Lõpp-punktis vaadatakse koorem üle ja võrreldakse selle vastavust saatedokumentidele. Eestis tagastatakse TIR-märkmik ettenähtud tähtaja jooksul pärast vedu ERAA-le, kust see saadetakse pärast kontrollimist IRU-le. Kui TIR-vihiku kasutamine vedaja poolt on lihtne, siis selle täitmine nõuab tolliagentidelt aega ja kogemust.

Vedusid tegevad veokid peavad ehituselt vastama TIR-vedude nõuetele. See tähendab, et plommitud koormast ei saa midagi ära võtta ega juurde panna ilma tolliplommi rikkumata. Veok ja haagis peavad olema tähistatud ristkülikukujuliste märgistahvlitega, mille sinisel taustal on valgete tähtedega tähekombinatsioon TIR.

TIR on maailmas ainus tollitransiidi universaalne veosüsteem, mis võimaldab vedada kaupu ühest riigist teise läbi kolmandate riikide veokite plommitud lastiruumides tolli kontrolli all. Süsteemi populaarsus on seletatav TIR-režiimi iseärasustega, mis pakub maanteevedajaile ja tolliametnikele lihtsa, paindliku, vähekuluka ja turvalise süsteemi kaupade transportimiseks üle riigipiiride. Viimase 10 aasta jooksul on väljastatud aasta jooksul riikides ligikaudu 3 miljonit TIR-*carnet*'i.

ATA-*carnet*

Sageli tuleb ette olukordi, kus kolmandatesse riikidesse tuleb vedada esemeid, mis jäävad sinna teatud ajaks teatud eesmärgil ja mis on kavas vedada tagasi lähteriiki. Niisugusteks esemeteks võivad olla näituse eksponaadid ja stendide ehitamiseks vajalikud materjalid, kontsertide läbiviimiseks vajalik tehniline varustus jms. Selleks kohaldavad tolliasutused ajutise sisseveo protseduuri, mis on seotud ATA-*carnet*' ehk ATA-märkmiku kasutamisega ajutise sisseveo tollidokumendina riikide vahel. Ajutise sisseveo dokument on tollidokument, mis on aktsepteeritav tollideklaratsioonina, mis võimaldab identifitseerida kaupu ja mis sisaldab rahvusvaheliselt kehtivat garantiid impordimaksude ja -lõivude tasumise kohta.

Ajutine sissevedu tähendab tolliprotseduuri, mille alusel teatud kaupu võib tolliterritooriumile sisse vedada impordimaksudest ja -lõivudest vabastatuna teatud tingimustel, rakendamata impordikeelde ja -piiranguid. Ajutiselt sisseveetavad kaubad peavad olema imporditud kindlal eesmärgil ja ette nähtud reeksportimiseks (taasväljaveoks) kindla ajavahemiku jooksul muutusteta kujul, välja arvatud nende kasutamisest tingitud amortisatsioon.

ATA-märkmik asendab rahvusvahelise tollidokumendina rahvuslikke tollidokumente, moodustab rahvusvaheliselt aktsepteeritud tagatise riiki sissetoodud kaupadelt võetavate tollimaksude osas, on märkmikusse märgitud kaupade transiididokumendiks veol ühest riigist teise ning asendab ekspordidokumente lähteriigis.

Ajutise sisseveo luba antakse järgmistele kaupadele:

- näituste ja messide eksponaadid
- tooted, mida soovitakse eksponeerida üritustel
- reklaam- ja demonstratsioonimaterjalid (heli-, video- ja muud salvestused, filmid jms)
- heli- ja videosalvestusseadmed, tõlkimisseadmed jms varustus.

Ajutise sisseveo võib lõpetada:

- pannes kaubad hoiule vabasadamasse või vabapiirkonda, tollilattu või allutades need tollitransiidi protseduurile hilisema eksportimise või muu lubatud käsitlemise eesmärgil
- tollivormistusega siseriingluseks, kui tingimused seda õigustavad ja riigi seadused lubavad, lähtudes sellisel juhul rakendatavatest tingimustest ja formaalsustest
- kui kaubad on tõsiselt kahjustatud õnnetuse või vääramatu jõu tõttu ja tollivõimude otsuse kohaselt maksustatud impordimaksude ja -lõivudega.

ATA-märkmiku väljastaja on Eesti Kaubandus-Tööstuskoda.

ATA-märkmik koosneb kaantest ja vahelehtedest. Vahelehed omakorda jagatakse kontsudeks ja kviitungiteks. Pärast tolliformaalsuste täitmist piiritollipunktides jäävad täidetud kontsud märkmikusse alles, täidetud kviitungid rebitakse tolliametnike poolt välja. Kasutatud ATA-märkmik tagastatakse märkmiku väljastanud kaubanduskojale.

8.24. ATP kokkuleppe alusel korraldatavad veod

Kiirestiriknevate toiduainete rahvusvahelise vedusid ning selleks kasutatavate eriveokite kohta kehtivaid nõudeid sätestab rahvusvaheline ATP-kokkulepe. ATP kokkulepe (Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for Such Carriage) kokkulepet kohaldatakse veole, mida teostatakse tasu eest või oma kulul ainult raudteed või maanteed mööda või kombineeritud veona, kui:

- tegemist on sügavkülmutatud, külmutatud või jahutatud toiduainete veoga
- veose või seda sisaldava veoki raudtee- või autotranspordivahendile pealelaadimine ja mahalaadimine toimub erinevates riikides eeldusel, et veos laaditakse maha lepinguga ühinenud riigis.

ATP kokkuleppega on ühinenud praktiliselt kõik Euroopa riigid, lisaks osa Aasias asuvatest SRÜ riikidest.

Ka merevedusid käsitletakse ATP vedudena ja kokkuleppe nõudeid kohaldatakse ka merevedudel, mis on lühemad kui 150 km, eeldusel, et veosed toimetatakse ümber laadimata kohale maismaaveoks kasutatavaks veokis, ja et sellisele veole eelneb või järgneb vähemalt üks maismaavedu või seda teostatakse kahe maismaaveo vahel.

Kiirestiriknevate toiduainete veoks kasutatakse üldjuhul eriveokit, välja arvatud juhtudel, kui veo ajal ei ole vajalik hoida kokkuleppega määratletud temperatuuritingimusi. Veoki peab valima ja seda kasutama viisil, et kogu veo jooksul järgitaks konkreetsele kaubagrupile kehtestatud temperatuuritingimusi. Lisaks tuleb rakendada kõiki vajalikke meetmeid, mis käsitlevad toiduainete temperatuuri pealelaadimise ajal, külmutus- ja korduvkülmutusoperatsioone veo jooksul ning muid vajalikke operatsioone. Kui veo ajal, mille suhtes ATP kokkulepe kehtib, ei ole järgitud vajalikke temperatuuritingimusi, ei tohi toiduaineid pärast veo lõpetamist lepingupoole territooriumil üldjuhul müüa. Erandiks on juhud, kui selle lepingupoole pädevad asutused leiavad, et sanitaarnõuded ja müügiloo saamise nõuded on täidetud.

ATP veo eest on veodokumendi olemasolu korral vastutav veodokumendile märgitud kaubasaatja, selle puudumisel aga vedajaga veolepingu sõlminud füüsiline või juriidiline isik. Muudel juhtudel vastutab veo eest vedu teostav füüsiline või juriidiline isik. Saatekirjas peab olema märgitud toiduaine nimetus, kas see on sügavkülmutatud või külmutatud ja et see kuulub sihtpunktis koheselt edasisele töötlemisele.

Kiirestiriknevate toiduainete rahvusvahelisel veol kasutatavat veokit nimetatakse termos-, külmik, külmutus- või köetavaks veokiks. ATP kokkuleppega on määratletud veokite isothermilised näitajad ja veokite klassid alljärgnevalt:

- Termosveok on veok, mille kere seinad, uksed, põrand ja lagi on isothermilised ning piiravad soojusvahetust kere siseruumi ja väliskeskkonna vahel.
- Külmikveok on termosveok, mis võimaldab jahutusseadmeid kasutades vähendada keskmise välistemperatuuri +30 °C korral lastiruumis temperatuuri ning hoidmaks seda seejärel nõutud tasemel.
- Külmutusveok on termosveok, mis on kas varustatud külmutusseadmega või mida teenindab selline seade (mehhaaniline kompressoragregaat, absorptsiooniseade). Seade peab keskmise välistemperatuuri +30 °C juures võimaldama vähendada lastiruumis temperatuuri ja hoida püsivalt vajalikku temperatuuritaset
- Köetav veok on termosveok, millel on küttesead, mis võimaldab tõsta lastiruumis temperatuuri vähemalt +12 °C-ni ja hoida seda seejärel ilma täiendava soojendamiseta vähemalt 12 tundi muutumatul tasemel kindlaksmääratud miinuskraadidega temperatuuridel.

Sügavkülmutatud ja külmutatud toiduainete veoks valitakse veok ja kasutatakse seda nii, et veo ajal ei ületaks toiduainete temperatuur määratud temperatuuri veose mis tahes punktis. Toiduainete temperatuur veose mistahes punktis peab olema laadimise, veo ja mahalaadimise ajal selleks määratud või saatja poolt määratud madalamal tasemel.

Alljärgnevalt on toodud lubatud kõrgeimad temperatuuritasemed külmutatult veetavate toodete ja tooteliikide lõikes:

- jäätis -20 °C
- külmutatud või sügavkülmutatud kala, kalatooted ja kõik muud sügavkülmutatud toiduained -18°C
- külmutatud toiduained -12 °C

Sügavkülmutamata või külmutamata toiduainete veo temperatuuritingimused peavad olema veo ajal järgmised:

- tapasaadused +3 °C
- piim toiduainetetööstuse jaoks +6 °C
- piimatooted (jogurt, keefir, koor ja toorjuust) +4 °C
- kalad, molluskid ja vähilaadsed – peab alati vedama sulavas jääs
- lihatooted +6 °C

Nõuded ei kehti suitsutatud, soolatud ja kuivatatud kalale ning eluskalale, samuti ka soolamise, suitsutamise, kuivatamise või steriliseerimise teel stabiliseeritud toodetele.

Sihtpunktis koheselt edasisele töötlemisele kuuluvate toiduainete veo ajal on lubatud temperatuuri järkjärguline tõus sellisel määral, et nende sihtkohta saabumisel ei ole temperatuur kõrgem saatja poolt määratud ja veolepingus toodud suurusest. Temperatuur ei või olla kõrgem samale toiduale sätetatud maksimaalsest külmutamise temperatuurist.

Veokite kehtestatud normidele vastavuse kontrolli viiakse läbi katsejaamades, mille on määranud või kinnitanud selle riigi pädev asutus, kus veok on registreeritud või arvele võetud. Kontroll toimub enne veoki ekspluatatsiooni andmist, perioodiliselt vähemalt kord kuue aasta jooksul ja iga kord, kui seda nõuab pädev asutus.

Tunnistuse normidele vastavuse kohta annab pädev asutus välja kindla vormiga blanketil. Tunnistus või selle nõuetekohaselt tõendatud fotokoopia peab veo ajal asuma veokil ja see tuleb nõudmisel esitada kontrollijale. Kui veokile on paigaldatud tunnistustahvel, tunnustatakse seda kui ATP tunnistust. Tunnistustahvel tuleb eemaldada, kui veok ei vasta enam käesolevas lisas sätetatud normidele.

Tunnistustahvli peab veokile kinnitama kindlalt ja hästi nähtavasse kohta teiste ametlikel eesmärkidel väljaantud tahvlite kõrvale. Allpool toodud näidisele vastav tahvel peab olema ristkülikukujuline, korrosiooni- ja tulekindel, mõõtmetega vähemalt 160x100 mm.

Veokid peavad olema varustatud ka tunnustähistega. Sätestatud tunnustähised koosnevad valgele põhjale kantud tumesinistest suurtest ladina tähtedest.

Tunnustähised tuleb eemaldada, kui veok ei vasta ATP kokkuleppe lisas sätestatud normidele.

Termos-, külmik-, külmutus- või köetava veoki termoskeredele ja nende termilistele seadmetele kannab valmistajatehas alalised tunnustähised, mis sisaldavad vähemalt alljärgnevaid andmeid:

- valmistaja riigi nimetus või sellele riigile rahvusvahelises teeliikluses kasutamiseks määratud tähis
- valmistajatehase või -ettevõtte nimetus
- mudel (numbrid ja/või tähed)
- seerianumber
- valmistamise kuu ja aasta.