

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma

Heini Tattari

SELVITYS TEKSTIILI- JA VAATETUSTEOLLISUUDEN
VIENTITOIMITUSTEN LOGISTIIKASTA VENÄJÄLLE

Opinnäytetyö 2012

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Kansainvälisen kaupan ko.

TATTARI, HEINI	Selvitys tekstiili- ja vaateusteollisuuden vientitoimitusten logistiikasta Venäjälle
Työn ohjaaja	Lehtori Soili Lehto-Kylmänen Suunnittelija Raimo Päivärinta
Opinnäytetyö	68 sivua + 21 liitesivua
Toimeksiantaja	Fintormenta Oy
Maaliskuu 2012	
Avainsanat	asiakirjat, huolinta, maksutavat, tekstiili- ja vaateusteollisuus, toimitusehdot, Venäjä, vienti

Tässä opinnäytetyössä kerrotaan tekstiili- ja vaateusteollisuuden vientitoimitusten logistiikasta Suomesta Venäjälle. Työssä käsitellään kuljetuksia, huolintaa ja maksutapoja sekä viennin asiakirjoja Suomesta Venäjälle. Lisäksi käsitellään viennin logistiikan kannalta olennaisia toimitustapalausekkeitä (Incoterms 2010), vastuuta ja vakuuttamista sekä tullinimikkeistöä. Tutkimus on suoritettu perehtymällä aiheesta saatavaan kirjallisuuteen ja muuhun lähdemateriaaliin sekä kvalitatiivisena haastattelututkimuksena. Opinnäytetyötä voidaan käyttää myös opaskirjana yrityksen aloittaessa vientiä Venäjälle.

Työn tarkoituksena oli tutkia ja etsiä toimintamallia hankkeessa mukana oleville yrityksille kolmessa eri vientitoimitustavassa: 1) tavaran toimittaminen suomalaiselta viejältä rajan yli suoraan kuluttajalle eli verkkokauppa B to C, 2) B to B eli tavaran toimittaminen viejältä rajan yli ostajayritykselle Venäjällä ja 3) toimitustapa, jossa tavara tilataan myyjältä Suomessa ja toimitetaan valmistusmaasta venäläiselle yritykselle transitona.

Opinnäytetyötä tarjosi Kymenlaakson ammattikorkeakoulun KymiDesign & Business. Opinnäytetyö liittyy osana Tekstiili- ja vaateusteollisuus Finatex ry:n Fashion & Design -projektiin. Hankkeessa mukana ovat lisäksi työ- ja elinkeinoministeriö, ulkoasiainministeriön Pietarin taloudellisesta kehityksestä, teollisuuspolitiikasta ja kaupasta vastaava komitea, Pietarin ulkoisten suhteiden komitea sekä Leningradin alueen pienten ja keskisuurten yritysten ja kuluttajien markkinoiden kehityksestä vastaava komitea. Fashion & Design -projektin toteuttajia ovat Suomessa Palcon Oy, Fintormenta Oy sekä Kymenlaakson ammattikorkeakoulu ja Venäjällä St. Petersburg Social and Economic Institute.

Tutkimuksessa ilmeni, että tekstiilituotteiden vientitoimitukset Venäjälle ovat haastavia ja vaativat asiantuntemusta monella eri logistiikan osa-alueella. Jos yrityksellä ei ole riittävää asiantuntemusta, on mahdollista käyttää asiantuntevien logistiikka-alan yritysten palveluja. Lisäksi erityisesti verkkokaupankäynti Venäjällä vaatii yritykseltä paljon, mutta toisaalta siinä myös potentiaali on suuri.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

International Trade

TATTARI, HEINI

Research of Export Logistics of Textile and Clothing Industry

Bachelor's Thesis

68 pages + 21 appendices

Supervisor

Soili Lehto-Kylmänen, Senior Lecturer

Raimo Päivärinta, Adviser

Commissioned by

Fintormenta Oy

April 2012

Keywords

documents, export, forwarding, textile and clothing industry, terms of delivery, terms of payment, Russia

This thesis deals with export logistics of textile and clothing industry. Certain areas of export deliveries, such as transportation, forwarding, methods of payments and documentation in logistics from Finland to Russia, are involved. Research methods have been to get acquainted with the existing literature and having the qualitative study interviews. The thesis deals with some essential logistical issues such as International Commercial Terms (Incoterms 2010), terms of payments, documentation, insurance, Customs tariff code and textile deliveries. The thesis can be used as a guidebook when the enterprise is launching exports to Russia.

The purpose of the thesis was to research three different cases of export: 1) e-commerce B to C i.e. delivery from the Finnish exporter directly to the consumer in Russia 2) B to B i.e. delivery from the Finnish exporter to the Russian company and 3) the case in which the product is ordered from the Finnish company but is delivered as a transit cargo from the country of origin to the Russian company.

The commissioner of the thesis is Fintormenta Oy. The thesis is a part of a Fashion & Design project of Finatex ry which is the parent organisation of the textile and clothing industry in Finland. There are significant authorities both from Finland and Russia involved in the project e.g. Ministry of Employment and Economy and Ministry of Foreign Affairs of Finland and St. Petersburg Social and Economic Institute.

In the research it was found out that export delivery of textile products is a challenging process and expertise is needed in several parts of logistics. The enterprise can use services of forwarding companies in case needed. Particularly e-commerce to Russia is demanding, but on the other hand there is vast potential.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	2
ABSTRACT	3
KESKEISET KÄSITTEET	6
1 JOHDANTO	7
2 LOGISTIIKAN MÄÄRITELMÄ	8
3 TEKSTIILIEN VIENNIN KEHITYKSESTÄ ITÄNAAPURIIN	8
3.1 Vienti ennen Neuvostoliiton hajoamista.....	8
3.2 Vienti Venäjälle	9
4 PSYM 2000 JA INCOTERMS 2010	15
4.1 PSYM 2000	15
4.2 Incoterms 2010	16
5 VIENTILÄHETYKSEN VASTUUT JA VAKUUTTAMINEN	20
5.1 Vakuutusehdot ja vakuutuksen laajuus.....	21
5.2 Tavarankuljetusvakuutus	21
5.3 Kuljetusvastuuvakuutus	22
5.4 Huolintavastuuvakuutus	23
5.5 Vakuutuksen kesto.....	24
5.6 Vakuutusmaksun suuruus ja vakuutusarvo.....	24
6 TULLINIMIKKEISTÖT	24
7 VIENTITOIMITUKSEN VAIHEET	25
8 VIENNIN ASIAKIRJAT	27
8.1 TIR Carnet	27
8.2 CMR	29
8.3 Muut.....	30
8.4 Vientitullaus ja asiakirjat	31
8.5 Tuontitullaus ja asiakirjat	33
8.6 Sertifiointi	35
9 MAKSUTAVAT ULKOMAANKAUPASSA	38
9.1 Ennakkomaksu.....	38
9.2 Avoin luotto (Clean Payments)	39
9.2.1. Maksumääräys	39

9.2.2 Shekki	39
9.3 Asiakirjamaksut (Documentary payments)	40
9.3.1 Perittävä	40
9.3.2 Remburssi	40
10 TEKSTIILITUOTTEIDEN TOIMITUKSET	42
11 VERKKOKAUPPA - TAVARAN TOIMITTAMINEN TOIMITTAJALTA RAJAN YLI KULUTTAJALLE (B TO C).....	44
12 TOIMITTAMINEN MYYJÄLTÄ SUOMESSA OSTAJALLE VENÄJÄLLÄ (B TO B)	47
12.1. Täydet kuormat	48
12.2. Kappaletavarakuormat	49
13 TAVARAN TILAAMINEN MYYJÄLTÄ SUOMESSA JA TOIMITTAMINEN TRANSITONA OSTAJALLE VENÄJÄLLE	50
14 TUTKIMUSTULOKSET	51
14.1 Kvalitatiivinen tutkimus	51
14.2 Projektissa mukana olleiden yritysten haastattelut	51
14.3 Huolintayritysten haastattelut	56
15 JOHTOPÄÄTÖKSET.....	57
15.1 Huolintaliikkeen rooli asiamiehenä	57
15.2 Varastointi ja kuorman kokoaminen.....	58
15.3 Verkko- ja postimyyntikauppa	59
15.4. Tekstiilituotteiden kuljetukset	59
15.5. Maksutavat.....	60
15.6 Pohdinta	60
LÄHTEET	64
Tutkimuslähteet	64
Aineistolähteet	67

LIITTEET

- Liite 1. Kauppasopimus pohja
- Liite 2. Incoterms 2010
- Liite 3. PSYM 2000
- Liite 4. Tavarantoimittajan yleiset kuljetusvakuutusehdot 2003
- Liite 5. CMR
- Liite 6. TIR

KESKEISET KÄSITTEET

ELEX	Tullin sähköinen vientijärjestelmä
FinNode	Suomalaisten innovaatio-organisaatioiden maailmanlaajuisesti toimiva verkosto
ICC	Institute Cargo Clauses eli Englantilaiset vakuutusehdot
PSYM	Pohjoismaisen Speditööriiton yleiset määräykset
RFID	Radiotaajuuksilla toimiva tunnistusteknologia. RFID:n avulla erilaisia kohteita voidaan tunnistaa, jäljittää ja seurata. Etätunnisteella varustetut kohteet voidaan identifioida erityisillä RFID-lukijoilla. Tyypillisiä RFID-tunnisteella merkittyjä tuotteita ovat esimerkiksi paketit, korut, päivittäistavarat ja vaatteet. (UPM 2012)
SDR	Special Drawing Right eli erityisnosto-oikeus. Kansainvälisen valuutta rahaston eli IMF:n luoma varantoväline ja reservivaluutta. IMF käyttää tätä kirjanpidossaan ja jakaa jäsenmailleen. SDR on kirjanpidollinen yksikkö, jonka arvo määräytyy maailman keskeisten valuuttojen muodostaman valuuttakorin perusteella. Valuuttakori koostuu Yhdysvaltain dollarista, eurosta, Japanin jenistä ja Englannin punnasta.
SWIFT	Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication. Kansainvälinen maksujen välityksen nopeutta ja turvallisuutta parantamaan vuonna 1973 perustettu järjestelmä.
TIR Carnet	Passitusasiakirja, joka laaditaan luvanvaraisessa TIR-passitusmenettelyssä. Menettelyn tarkoituksena on varmistaa tavaroiden keskeytyksetön liikkuminen kuljetusreittiä pitkin tullivalvonnan vaarantumatta. Menettelyä voidaan soveltaa vain TIR-yleissopimukseen liittyneissä jäsenmaissa. Suomessa TIR Carneteja myöntää Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry. TIR-passituksen vakuutena toimii TIR Carnetin myöntäneen takaajan vakuus (SKAL ry), eli erillistä vakuutta ei tarvitse luovuttaa tullille.
Transito	Kolmansista maista eli EU:n ulkopuolisista maista tulevat tuotteet, jotka vain kuljetaan Suomen kautta, käsitellään kauttakulkuliikenteenä eli transitona. Transitoliikenne tarkoittaa tavaroiden ja raaka-aineiden kuljettamista toisen maan kautta kolmansiin maihin

1 JOHDANTO

Venäläinen ostovoima on kasvanut jo vuosia ja on edelleen voimakkaassa kasvussa. Suomalaisilla yrityksillä on avainpaikka suuren itäisen naapurimme kupeessa. Tekstiili- ja vaateusteollisuus onkin alkanut viime vuosina elvyttää idänkauppaa, joka Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen hiipui. Tekstiili- ja vaateusteollisuuden etujärjestön Finatex ry:n organisoima Fashion & Design -projekti on osa elvytyshanketta, jolla yritetään saada vienti uuteen nousuun.

Tämä opinnäytetyö liittyy osana Fashion & Design -projektiin. Työssä on selvitetty vientitoimituksen etenemistä Suomesta Venäjälle tekstiili- ja vaateusteollisuuden näkökulmasta. Tavoitteena on ollut antaa kokonaiskuva vientitoimituksesta ja siinä tarvittavista työkaluista. Vaikka työ on tehty tekstiili- ja vaateusteollisuuden tarpeisiin, siinä olevaa tietoa voivat hyödyntää myös muiden alojen yritykset.

Tutkimuksessa on selvitetty kolmea eri vientitoimitustapaa:

- 1) verkkokauppa B to C eli tavaran toimittaminen suomalaiselta viejältä rajan yli suoraan kuluttajalle
- 2) B to B eli tavaran toimittaminen viejältä rajan yli ostajayritykselle Venäjällä
- 3) tavaran tilaaminen myyjältä Suomessa ja toimittaminen valmistusmaasta venäläiselle yritykselle transitona

Työssä on käsitelty kuljetuksia, huolintaa, varastointia ja maksutapoja sekä viennin asiakirjoja, toimitustapalausekkeitä (Incoterms 2010), Pohjoismaisen Speditööriliiton yleisiä määräyksiä (PSYM 2000), osapuolten vastuita, niiden määräytymistä ja vakuuttamista sekä tullinimikkeistöä. Työssä on keskitytty maantiekuljetuksiin niiden nopeuden ja joustavuuden vuoksi sekä kuljetusmatkan lyhyiden vuoksi.

2 LOGISTIIKAN MÄÄRITELMÄ

Koska tutkimus koskee viennin logistiikkaa, on logistiikan käsite syytä määritellä ensin. Logistiikan määrittelemineen on haastavaa. Se voidaan käsitteenä mieltää hyvinkin laajana ja toisaalta se vaihtelee hieman lähteestä riippuen.

Turun kauppakorkeakoulun logistiikan yksikkö määrittelee logistiikan seuraavasti: *Logistiikka on materiaalivirtojen, rahavirtojen ja tietovirtojen hallintaa tehokkaalla tavalla. Logistiikka-termiä käytetään yleisesti puhuttaessa tavaroiden kuljetuksesta ja varastoinnista, ja nämä ovatkin usein näkyvin osa organisaatioiden logistisia toimintoja. Logistiikan tutkimuksen eri osa-alueita ovat muun muassa jakelu, toiminnanohjaus, kuljetukset, ostotoiminta, toimitusketjun hallinta ja organisaatioiden toiminta. Teollisuuden ja kaupan yrityksille logistiikka on koko yrityksen läpäisevä toimintatapa, jolla hallitaan yritysten prosesseja. Toimiva logistiikka on kansantalouksien ja yritysten kilpailukyvyyn ehto.*

Tässä opinnäytetyössä keskitytään logistiikan osa-alueista vientitoimituksiin. Työssä käsitellään myös niihin olennaisesti liittyviä aihealueita.

3 TEKSTIILIEN VIENNIN KEHITYKSESTÄ ITÄNAAPURIIN

3.1 Vienti ennen Neuvostoliiton hajoamista

Opinnäytetyötä on tehty tekstiili- ja vaatealusteollisuuden lähtökohdista, joten on paikallaan hiukan kartoittaa kyseisen teollisuuden alan idänkaupan kehitystä. Tekstiiliteollisuuden juuret ulottuvat pitkälle historiaan, ja vientiä Venäjälle on harjoitettu useampi vuosisata. Muun muassa turkisten vienti Viipuriin oli runsasta 1800-luvun alussa. Tekstiiliteollisuuden katsotaan Suomessa varsinaisesti alkaneen 1700-luvulla, kun perustettiin pukuja armeijalle valmistanut Littoisten verkatehdas. Ensimmäiset trikootehtaat perustettiin 1740-luvulla Turkuun, mm. sukka- ja nuttutehdas. 1700-luvulla perustettiin verkatehtaita, pellavakehräämöitä ja -kutomoita, silkki- ja nauhatehtaita ja purje- ja telttakangasverstaita. 1820-luvulla perustettiin Finlaysonin puuvillatehdas Tampereelle. (Yli-Öyrä 2009, 78.)

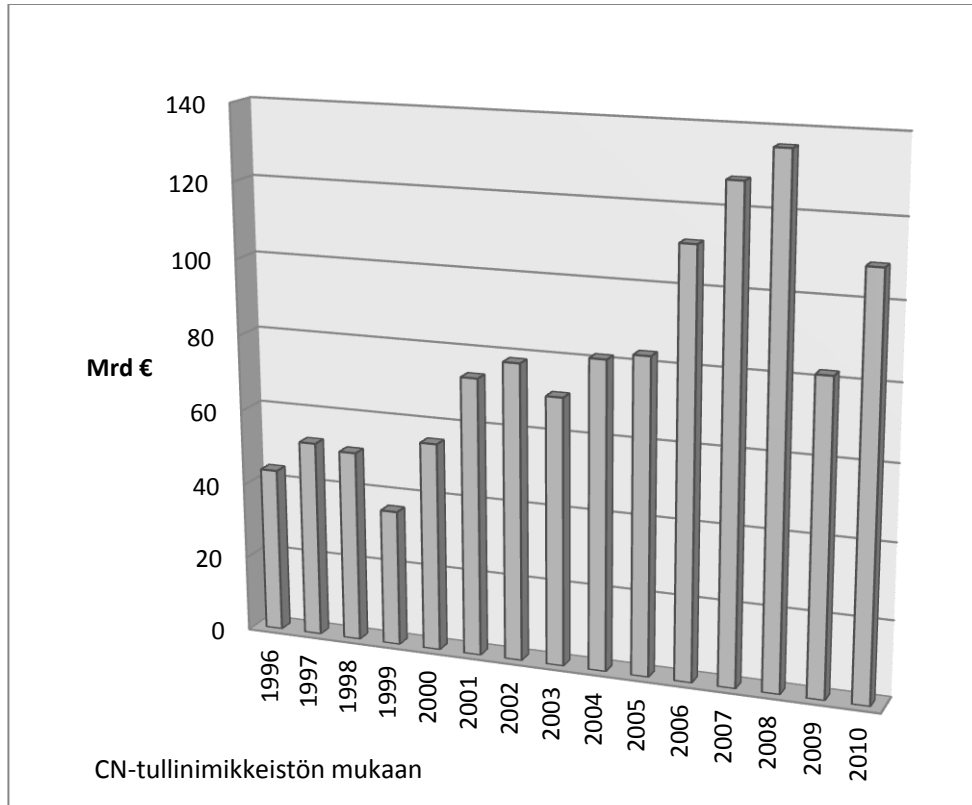
Tultaessa 1960-luvulle idän vienti kasvoi ripeästi erityisesti Neuvostoliittoon, jonne viennistä meni 81 %. Vaatteiden vienti Neuvostoliittoon ylitti 1980-luvun alkaessa EFTA-viennin. Neuvostoliiton kysyntä kasvoi 119 %, ja työvoimasta 32 % oli idän viennin työllistämiä. 1980-luvun puolivälissä vaatetusteollisuuden tuotannosta 60 % meni vientiin ja siitä runsas kolmasosa Neuvostoliittoon. 1970- ja 1980-luvuilla Neuvostoliiton kaupan ollessa merkittävä Suomesta vientiin tehtiin massatuotteita, ei niinkään yksilöllisiä tuotteita ja brändejä. Vuonna 1991 Neuvostoliiton hajottua idänkauppa romahti, eikä massatuotantoon keskittyneellä tekstiiliteollisuudella ollut valmiutta siirtyä länsimarkkinoille. Sitä ennen Neuvostoliiton maksukyky heikkeni ja alkoi ilmetä maksuviivästyksiä. Suomen ja Neuvostoliiton välinen bilateraali kauppajärjestelmä lakkautettiin vuoden 1990 lopussa. Neuvostoliiton kaupassa siirryttiin vapaavaihtokauppaan. Vuonna 1993 Suomen ja Venäjän välinen tullittomuussopimus päättyi, jolloin Venäjän kaupalle asetettiin tullitariffien mukaiset tullit. Edellä mainitut asiat vaikuttivat Venäjän kauppaan lamaannuttavasti. (Yli-Öyrä 2009, 17 - 18.)

3.2 Vienti Venäjälle

Tekstiili- ja vaatetusteollisuus on käynyt viimeisen 15 - 20 vuoden aikana suuren, Neuvostoliiton kaupan alulle laittaman rakennemuutoksen, jossa 1990-luvulla karsiutui kannattamattomia yrityksiä (Yli-Öyrä 2009, 40). 2000-luvun alusta on tekstiilien ja vaatteiden viennissä Suomesta Venäjälle tapahtunut nousua vuoteen 2008 asti. Vuonna 2009 tapahtui notkahdus, jonka jälkeen vienti on taas ollut lievästi nousuvoittoista. (Tullihallitus 2011.) Vuonna 2011 Venäjälle vietiin vaatteita lähes 50 % enemmän kuin edellisvuonna. Venäjä on Suomen vaatetusteollisuuden tärkein yksittäinen vientimaa, sillä yli 30 % viennistä suuntautuu sinne. Venäjän WTO-jäsenyys edesauttaa vientiä. Nykypäivän venäläinen kuluttaja haluaa laadukkaita, yksilöllisiä tuotteita, ja viennissä onkin otettu huomioon kuluttajien tarpeet ja toiveet Neuvostoliiton aikaisen massatuotannon sijaan.

Viime vuosina vientiä Venäjälle on alettu elvyttää, ja Tekstiili- ja vaatetusteollisuuden edunvalvonta-, koulutus- ja palvelujärjestö Finatex ry on muun muassa teettänyt kartoituksen Venäjän vaatetusmarkkinoiden näkymistä ja suomalaisyritysten

mahdollisuuksista Luoteis-Venäjällä. Seuraavissa luvuissa pyritään selvittämään, mitä suomalaisen tekstiilialan yrityksen on otettava huomioon viedessään tuotteita Venäjälle. Kuva 1 esittää tekstiilien viennin kehitystä Venäjälle vuosina 1996-2010.



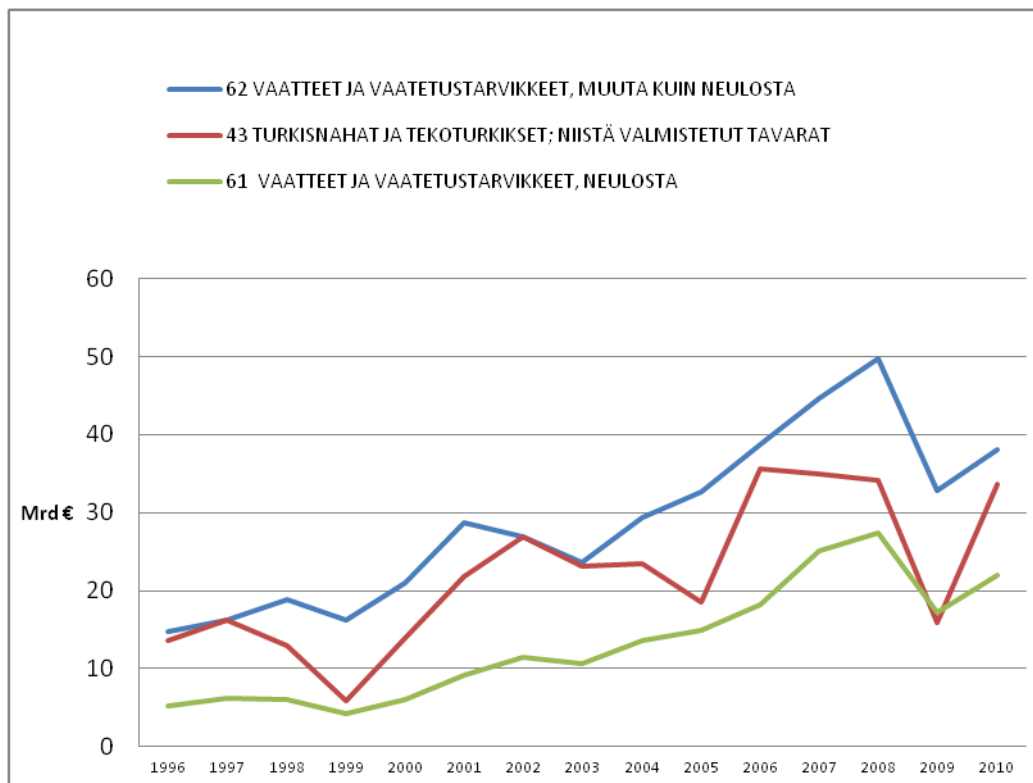
Kuva 1. Tekstiilien viennin kehitys Venäjälle v. 1996-2010. (Tullihallitus 2012)

Kuva 1 kattaa tekstiilituoteryhmistä CN-nimikkeet 43, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 58, 61, 62, 63 ja 65. Suomen tekstiilituotteiden vienti Venäjälle vuonna 1996 oli n. 43 miljardia euroa. Nousua jatkui vuoteen 1999, jolloin vienti laski n. 36 miljardiin euroon. (Tullihallitus 2012.) Laskuun oli todennäköisesti syynä Venäjän talouskriisi ja ruplan romahtaminen ja siitä johtuva venäläisen ostovoiman vähentyminen.

Vuodesta 2000 vienti oli nousujohteista aina vuoteen 2008 (n. 136 miljardia) asti. Vuonna 2009 tapahtui selkeä notkahdus, mikä johtunee vuoden 2008 lopulla alkaneesta maailmanlaajuisesta taloudellisesta taantumasta. Vienti jatkoi taas kasvuaan vuonna 2010. Taulukkoon ei aikataulullisista syistä ole saatu mukaan vuotta 2011, sillä tutkimusta jätettäessä vuoden 2011 joulukuuta ei ollut päivitetty vielä tullihallituksen sivuille. Viennin kasvu oli kuitenkin asiantuntijoiden mukaan viime

vuonna erittäin voimakasta (jopa 50 prosentin kasvu vuoteen 2010 verrattuna). Kuluvana vuonna kasvun odotetaan edelleen jatkuvan. (Tullihallitus 2012.)

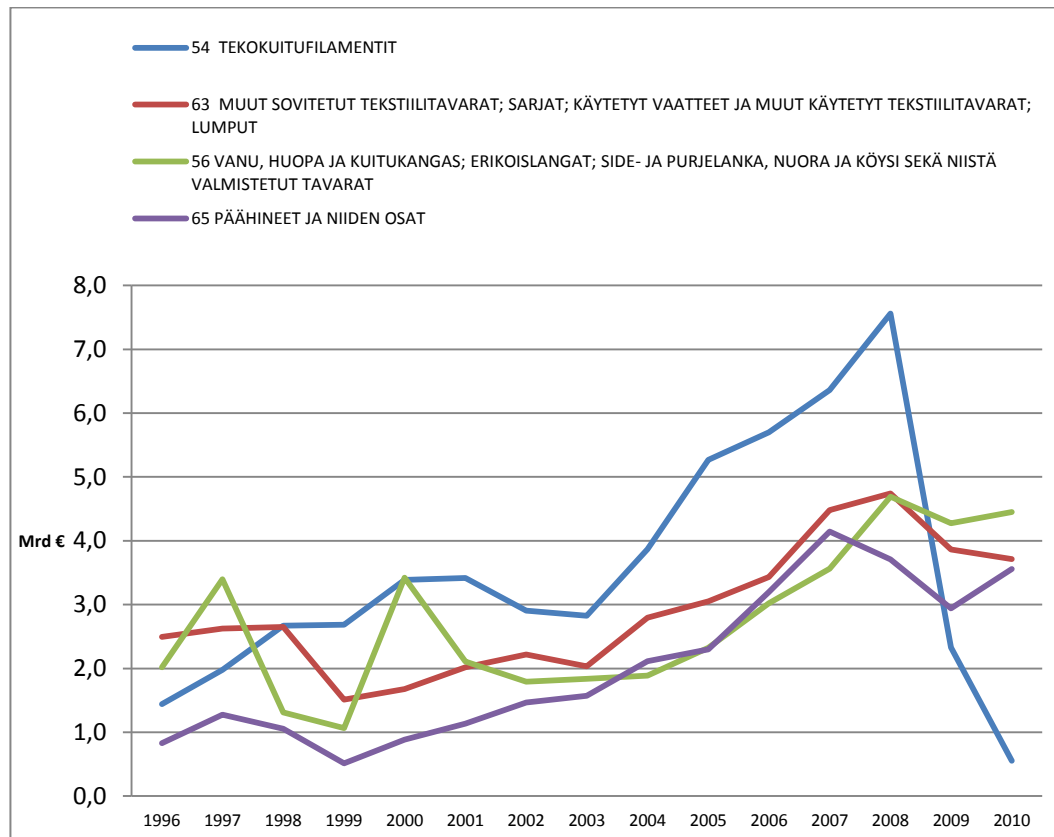
Kuvat 2 - 4 osoittavat Venäjän viennin tuoteryhmittäin euroissa vuosina 1996-2010. Suuren euromääräisen hajonnan ja selkeyden vuoksi tuoteryhmät on eritelty kolmeen eri taulukkoon. Kuva 2 kattaa CN-luokittelun mukaiset tuoteryhmät 43, 61 ja 62. Kuvassa 3 on vastaavasti esitetty tuoteryhmät 54, 56, 63 ja 65 ja kuvassa 4 tuoteryhmät 50, 51, 52, 53 ja 58.



Kuva 2. Venäjän vienti tuoteryhmittäin euroissa v. 1996-2010 CN 43, 61 ja 62 (Tullihallitus 2012)

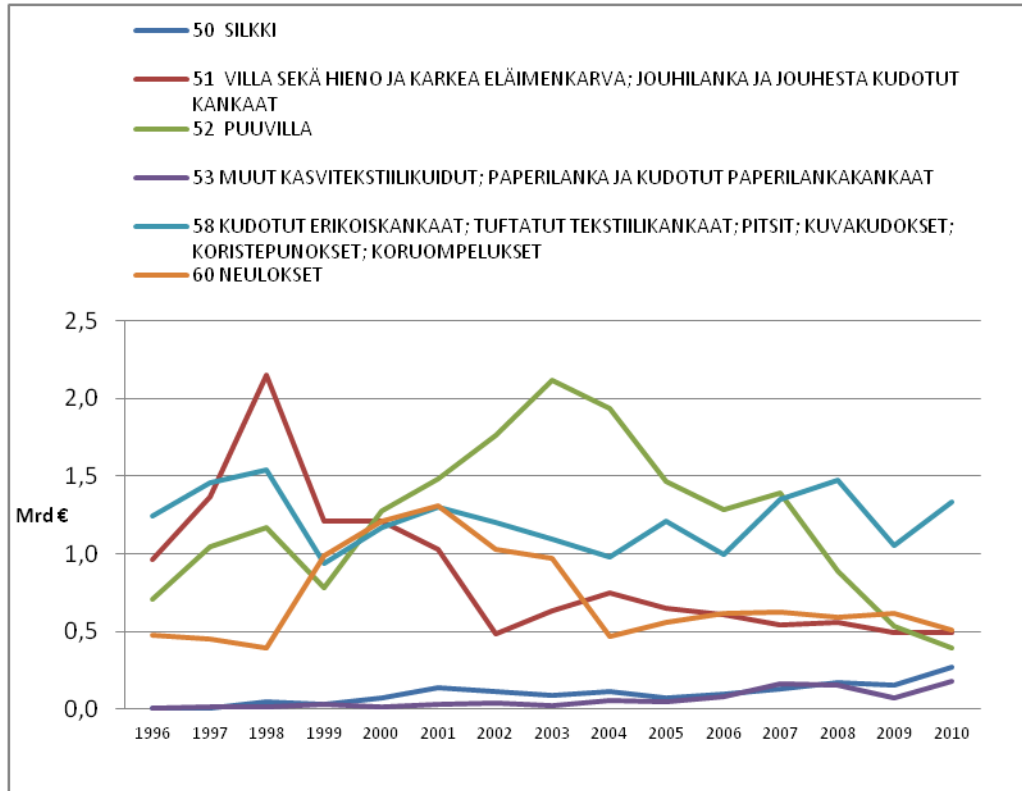
Kuvasta 2 ilmenee, että viennin kehitys etenee näillä tuoteryhmillä kutakuinkin samaa linjaa kuin kuvassa 1 esitetty koko tekstiilituoteryhmän viennin kehitys. Taulukon liikkumaväli on 0 - 60 miljardia euroa. Suurimmat notkahdukset ovat tapahtuneet vuosina 1999 (ruplan arvon romahtaminen ja Venäjän talouskriisi) ja 2009 (maailmantalouden kriisi). Tekstiilituoteryhmä CN 62 (vaatteet ja vaateustarvikkeet, muuta kuin neulosta) on suurin ryhmä, jonka euromääräinen vienti on ollut suurimmillaan n. 50 miljardia v. 2008. Tuoteryhmän CN 43 (turkisnahat ja turkikset;

niistä valmistetut tavarat) viennin euromääräisesti paras vuosi on ollut 2006 (n. 38 miljardia). Tämän tuoteryhmän vienti on vaihdellut selkeästi rajummin. Tasaisin viennin kehitys on ollut tuoteryhmällä CN 61 (vaatteet ja vaatetustarvikkeet neulosta). Vienti on kasvanut melko tasaisesti vuoden 2009 notkahdukseen asti. (Tullihallitus 2012.)



Kuva 3. Venäjän vienti tuoteryhmittäin euroissa v. 1996-2010 CN 54, 56, 63 ja 65. (Tullihallitus 2012)

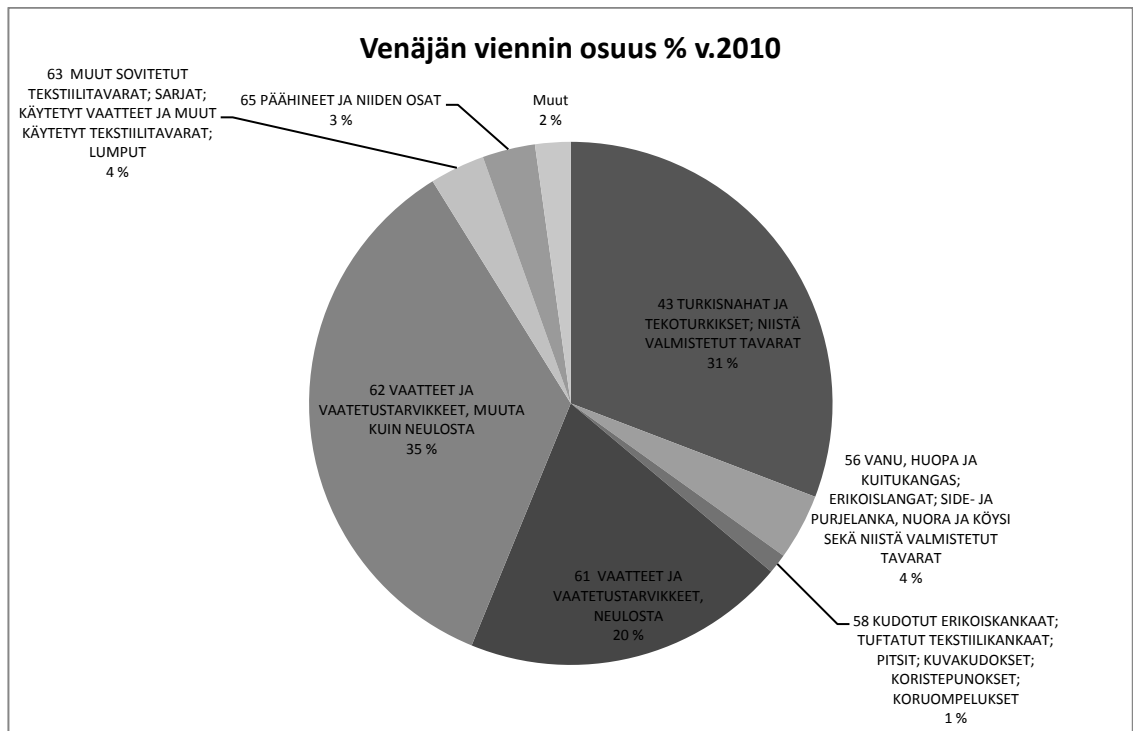
Kuvan 3 liikkumaväli euroissa on 0 - 8 miljardia euroa. Kuvasta 3 voidaan todeta, että viennin kehitys etenee näilläkin tuoteryhmillä kutakuinkin samaa linjaa kuin kuvassa 1 esitetty koko tekstiilituoteryhmän viennin kehitys. Suurimmat notkahdukset ovat tapahtuneet vuosina 1999 ja 2009. Poikkeuksen muodostaa ryhmä CN 56 (vanu, huopa ja kuitukangas; erikoislangat; side- ja purjelanka, nuora ja köysi sekä niistä valmistetut tavarat), jonka vienti on kehittynyt muista ryhmistä poikkeavasti – huiput v. 1997, 2000 ja 2008. Suurin tuoteryhmä on ollut CN 54 (tekokuitufilamentit), jonka viennin huippu on ollut vuonna 2008 ennen notkahdusta n. 7,5 miljardia euroa. (Tullihallitus 2012.)



Kuva 4. Venäjän vienti tuoteryhmittäin euroissa v. 1996-2010 CN 50, 51, 52, 53 ja 58 (Tullihallitus 2012)

Kuvan 4 liikkumaväli euroissa on 0 - 2,5 miljardia euroa. Kyseessä ovat siten vertailun pienimmät tekstiilituoteryhmät. Kuvasta 4 voidaan todeta näidenkin tuoteryhmien noudattelevan yleistä tekstiilituotteiden viennin kehitystä (notkahdukset vuosina 1999 ja 2009). Kuitenkin näissä tuoteryhmissä viennin käyrät vaihtelevat suuresti. Ryhmän CN 51 (villa sekä hieno ja karkea eläimenkarva; jouhilanka ja jouhesta kudotut kankaat) viennin huippu on ollut vuonna 1998 (hieman yli 2 miljardia euroa), jonka jälkeen vienti on ollut keskimäärin laskevaa. Ryhmän CN 58 (kudotut erikoiskankaat; tuftatut tekstiilikankaat; pitsit; kuvakudokset; koristepunokset; koruompeukset) viennin kehitys on ollut vaihtelevaa n. 1 - 1,5 miljardia vuosina 1996-2010. Ryhmän CN 52 (puuvilla) viennin huippuvuosi oli 2003, jolloin vienti kävi yli 2 miljardissa eurossa. Sen jälkeen puuvillatuoteryhmän vienti on laskenut. Ryhmä CN 60 (neulokset) on kokenut huipun vuonna 2001 (1,3 miljardia euroa), jonka jälkeen vienti on laskenut vuoteen 2004 asti (n. 0,5 miljardia euroa). Sen jälkeen vienti on jatkunut suhteellisen tasaisena. Tuoteryhmät CN 50 (silkki) ja 53 (muut kasvitekstiilikuidut; paperilanka ja muut paperilankakankaat) ovat kuvan pienimmät ryhmät. Niiden

viennin kasvu näyttäisi olevan hienoista vuoden 2009 notkahdukseen asti, jonka jälkeen vienti näyttäisi lähteneen suurempaan kasvuun. (Tullihallitus 2012.)



Kuva 5. Venäjän viennin osuus % CN-tuoteryhmittäin v. 2010 (Tullihallitus 2012)

Kuvasta 5 ilmenee vuoden 2010 eri tekstiilituoteryhmien Venäjän viennin prosentuaalinen osuus tekstiilituotteiden kokonaisviennistä. On havaittavissa, että kolme tuoteryhmää erottuu selkeästi muita suurempina. Vaatteiden ja vaatetustarvikkeiden muuta kuin neulosta (CN 62) osuus on suurin 35 %. Seuraavana ovat turkisnahat ja tekoturkikset sekä niistä valmistetut tavarat (CN 43) osuudella 31 %, ja kolmantena tulevat vaatteet ja vaatetustarvikkeet neulosta (CN 61) osuudella 20 %. Kolmen suurimman ryhmän prosentuaalinen osuus on siis yhteensä 86 %. Jäljelle jäävä 14 % muodostuu viidestä pienestä tuoteryhmästä, joiden yksittäiset osuudet vaihtelevat yhden ja neljän prosentin välillä. (Tullihallitus 2012.)

4 PSYM 2000 JA INCOTERMS 2010

4.1 PSYM 2000

Huolinta-alaa ei ole yhtenäisesti oikeudellisesti säädelty, joten Pohjoismaissa on laadittu yhtenäiset säännöt, vakioehdot, joilla määritellään oikeudet ja vastuut toimeksiantajan ja huolitsijan välisessä suhteessa. Nämä ovat Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset, ja uusimmasta vuonna 1998 laaditusta versiosta käytetään nimitystä PSYM 2000. (Liite 3.) Ehtoihin sisältyvät myös määräykset huolitsijan vastuusta eri kuljetusoikeuden konventioiden ja lakien mukaan. Suomesta ehtoja ovat olleet laatimassa Keskuskauppakamari, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto, Kaupan Keskusliitto sekä Suomen Rahdiantajain neuvottelukunta. Suomen Huolintaliikkeiden liitto on laatinut myös kansainvälisen maantieliikenteen yleiset kuljetusehdot (1.1.2010), jotka on tarkoitettu käytettäväksi kansainvälisissä maantiekuljetuksissa PSYM 2000-ehtojen ohella. (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2011.)

PSYM asettaa oikeuksia ja vastuita sekä toimeksiantajalle että huolitsijalle, mutta tässä opinnäytetyössä on keskitytty ainoastaan huolitsijan velvollisuuksiin, joista tärkeimmät PSYM 2000 mukaan ovat toimimisvelvollisuus, toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus, raporttoimisvelvollisuus, lojaliteettivelvollisuus ja tilitysvollisuus.

Toimimisvelvollisuus alkaa, kun huolitsija on vastaanottanut toimeksiannon. Se sisältää veloitteen toimia viivytyksettä. Lisäksi toimimisvelvollisuuteen kuuluu edustajien ja rahdinkuljettajien valinta ja toimintaohjeiden toimittaminen näille. (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2012.)

Toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus tarkoittaa huolintasopimuksen mukaisten toimintaohjeiden noudattamista koko kuljetusketjun aikana. Toisin sanoen huolitsijan on noudatettava sopimukseen sisällytettyjä ohjeita toimituksen kaikissa vaiheissa. (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2012.)

Raportoimisvelvollisuudella tarkoitetaan huolitsijan velvollisuutta informoida toimeksiantajaa toimituksen kannalta tärkeistä seikoista kuten lastaus- ja

laivausajankohdasta, tavarantoimituspaikasta sekä deadlinesta, jolloin tavarantoimitus on oltava viimeistään valmis toimitusta varten sekä asiakaspapereiden toimitettuina huolitsijalla tai tullissa. Tällä pyritään varmistamaan toimituksen sujutus sekä ehkäisemään informaation puutteesta johtuva tavaravirran katkeaminen. (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2012.)

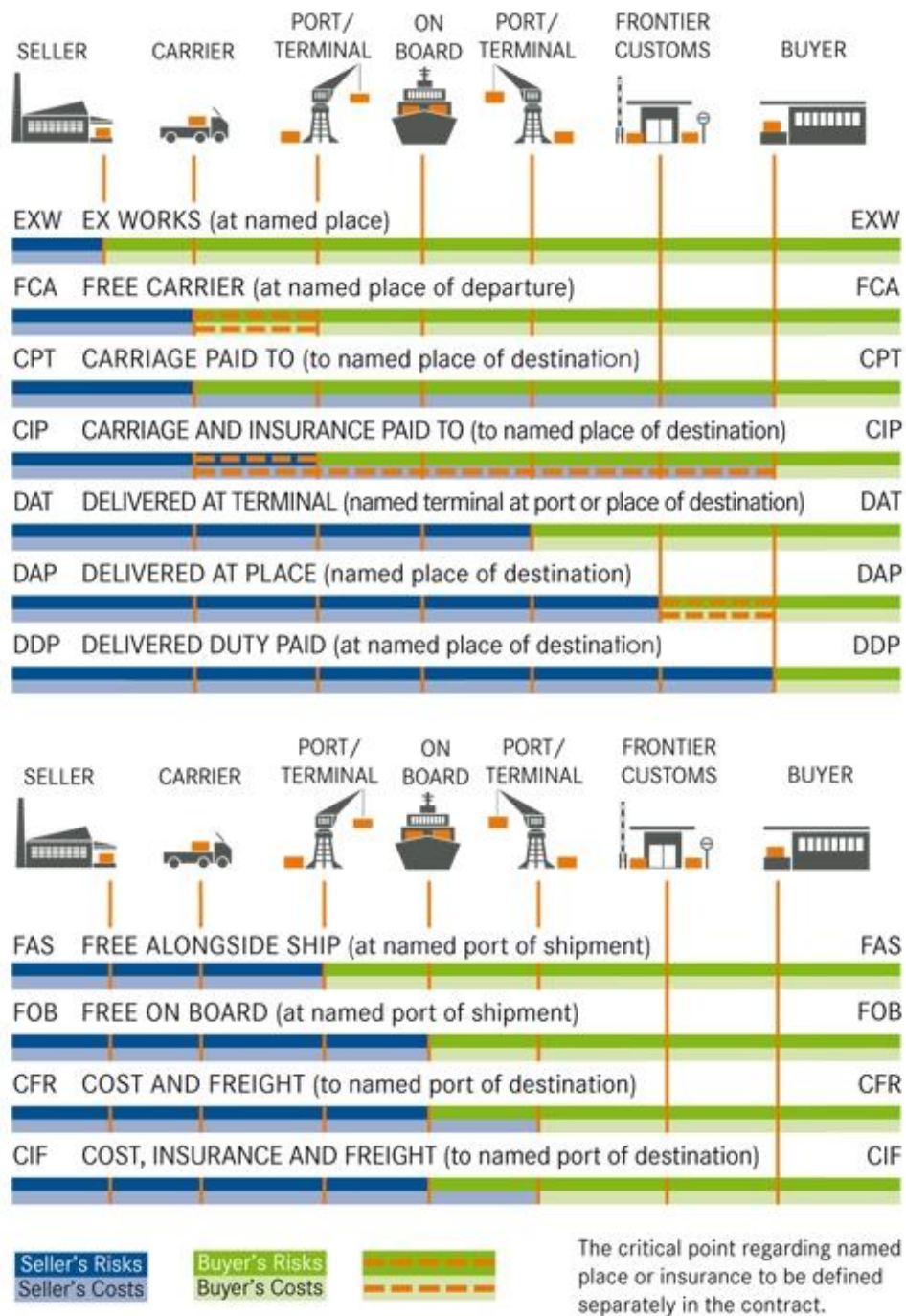
Lojaliteettivelvollisuudella tarkoitetaan huolitsijan velvollisuutta vastiketta vastaan, omilla nimissään ja toimeksiantajan lukuun huolehtia tavaralähetysten ja niihin liittyvistä toimenpiteistä. (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2012.)

Tilitysvelvollisuus tulee kyseeseen, mikäli huolitsija perii toimeksiantajan lukuun saatavia. Huolitsija on tällöin velvollinen tilittämään toimeksiantajan saatavat tälle viivytystä. (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2012.)

4.2 Incoterms 2010

Incoterms-toimituslausekkeet ovat yritysten välisessä kansainvälisessä tavarakaupassa noudatettujen käytäntöjen määritelmiä. Toimituslausekkeet kuvaavat tavarantoimitukseen liittyviä kauppasopimuksen osapuolten eli myyjän ja ostajan välisiä velvollisuuksia sekä kustannusten jakoa ja riskin siirtymistä heidän välillään. (Räty 2010, 5.)

Voimassa olevat Incoterms 2010 -toimitustapalausekkeet ovat kaikkia toimitustapoja koskevat EXW (Ex Works), FCA (Free Carrier), CPT (Carriage Paid To), CIP (Carriage and Insurance Paid To), DAT (Delivery at Terminal), DAP (Delivery at Place) ja DDP (Delivered Duty Paid) sekä vain merirahteja koskevat lausekkeet FAS (Free Alongside Ship), FOB (Free on Board), CFR (Cost and Freight) ja CIF (Cost, Insurance and Freight). Incoterms 2010 -toimituslausekkeet otettiin käyttöön 1.1.2011. (Räty 2010, 4.) Kuvassa 6 havainnollistetaan eri lausekkeiden merkitys ja vastuunjako.



Kuva 6. Incoterms 2010. (Incoterms 2010)

Edellä mainituista toimitusehdoista maantiekuljetuksissa voidaan käyttää siis ehtoja EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP ja DDP. Näistä ehdoista ja niiden asettamista toimintavastuista on kerrottu tarkemmin seuraavassa. (Liite 2.)

EXW

Lausekkeen ”Ex Works” (noudettuna lähettäjältä) mukaan myyjä toimittaa tavaran ostajalle silloin, kun hän asettaa sen ostajan käytettäväksi tiloissaan tai muussa nimetyssä paikassa, esim. tuotantolaitoksessa tai varastossa. Myyjän ei tarvitse lastata tavaraa sitä noutavaan ajoneuvoon. Myyjän täytyy kuitenkin huolehtia vientiselvityksestä EU:n alueella. Osapuolten tulisi täsmentää toimituskohta nimetyllä toimituspaikalla mahdollisimman selvästi, sillä kustannukset ja riskit siihen saakka ovat myyjän vastuulla. Ostaja vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä viedessään tavaran sovitusta kohdasta nimetyltä toimituspaikalta. Tämä lauseke edustaa myyjän vähimpiä mahdollisia velvollisuuksia. (Räty 2010, 15 - 21.)

FCA

Lauseke ”Free Carrier” (vapaasti rahdinkuljettajalla) tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran luovuttamalla sen ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle tai muulle henkilölle myyjän tiloissa tai muussa nimetyssä paikassa. Toimituspaikka vaikuttaa kuitenkin lastaus- ja purkausvelvollisuuksiin. Osapuolten tulisi täsmentää toimituskohta mahdollisimman selvästi, sillä riski siirtyy ostajalle siinä kohdassa.

Jos osapuolten aikomuksena on, että myyjä toimittaa tavaran ostajalle toimitiloissaan, heidän tulisi nimetä toimituspaikaksi toimitilojen osoite. Jos taas osapuolet haluavat toimituksen tapahtuvan muualla, heidän on osoitettava toinen tarkka toimituspaikka. Toimitustapalauseke FCA edellyttää, että myyjä vientiselvittää tavaran silloin, kun se on tarpeellista. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa mitään tuontimuodollisuuksia. (Räty 2010, 23 - 31.)

CPT

Lauseke ”Carriage Paid To” (kuljetus maksettuna) tarkoittaa, että myyjä luovuttaa tavaran nimeämälleen rahdinkuljettajalle tai muulle henkilölle sovitussa paikassa (jos osapuolet ovat siitä sopineet). Myyjä solmii kuljetussopimuksen ja maksaa rahdin tavaran kuljettamisesta nimettyyn määräpaikkaan. CPT edellyttää, että myyjä tarvittaessa vientiselvittää tavaran. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa mitään tuontimuodollisuuksia. (Räty 2010, 33 – 39.)

CIP

Lauseke ”Carriage and Insurance Paid To” (kuljetus ja vakuutus maksettuna) tarkoittaa, että myyjä luovuttaa tavaran nimeämälleen rahdinkuljettajalle tai muulle henkilölle sovitussa paikassa, jos osapuolet ovat siitä sopineet. Myyjä solmii kuljetussopimuksen ja maksaa rahdin tavaran kuljettamisesta nimettyyn määräpaikkaan. Myyjä solmii vakuutusopimuksen siltä varalta, että tavara tuhoutuu tai vahingoittuu sen ollessa kuljetuksen aikana ostajan vastuulla. Ostajan on huomattava, että CIP-lausekkeen mukaan myyjän edellytetään hankkivan vakuutuksen vain vähimmäislausekkeen mukaisesti. Mikäli ostaja haluaa laajemman vakuutussuojan, hänen on joko sovittava siitä myyjän kanssa tai tehtävä omat vakuutusjärjestelynsä. CIP edellyttää, että myyjä tarvittaessa vientiselvittää tavaran. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa mitään tuontimuodollisuuksia. (Räty 2010, 41 - 51.)

DAT

Lauseke ”Delivered at Terminal” (toimitettuna terminaalissa) tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran ostajalle asettamalla sen ostajan käytettäväksi kuljetusvälineestä purettuna nimetyssä terminaalissa nimetyssä määräpaikassa tai määräsatamassa. ”Terminaali” voi olla avoin tai katettu paikka, kuten laituri, varasto, konttipiha tai tie-rautatie- tai lentoterminaali. Myyjä vastaa kaikista riskeistä kuljetuksen aikana siihen asti, kunnes tavara on purettu terminaaliin nimetyllä määräpaikalla. DAT edellyttää, että myyjä tarvittaessa vientiselvittää tavaran. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa tuontimuodollisuuksia. (Räty 2010, 53 - 59.)

DAP

Lauseke ”Delivered at Place” (toimitettuna määräpaikalle) tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran ostajalle asettamalla sen hänen käytettäväkseen nimetyllä määräpaikalla saapuneesta kuljetusvälineestä purettavaksi. Myyjä vastaa kaikista kuljetuksen aikaisista riskeistä viedessään tavaran nimettyyn paikkaan. DAP-lausekkeen mukaan myyjällä on tarvittaessa vientiselvitysvelvollisuus. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa eikä maksaa tullia tai tuontimuodollisuuksia. (Räty 2010, 61 - 67.)

DDP

Lauseke "Delivered Duty Paid" (toimitettuna perille) tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran ostajalle asettamalla sen hänen käytettäväkseen nimetyllä määräpaikalla purettavaksi saapuneesta kuljetusvälineestä. Myyjä vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä tavaran tuomiseksi määräpaikkaan. Hän on velvollinen vienti- ja tuontiselvittämään tavaran, maksamaan vienti- ja tuontitullin ja hoitamaan kaikki tullimuodollisuudet. DDP kuvaa myyjän enimmäisvelvollisuuksia. Tätä lauseketta ei tule käyttää, jos myyjä ei pysty tuontiselvitykseen joko suoraan tai välillisesti. Arvonlisävero tai muu tuonnin yhteydessä maksettava vero kuuluu myyjän maksettavaksi, ellei kauppasopimuksessa ole nimenomaisesti toisin sovittu. (Räty 2010, 69 - 75.)

Toimitustapalausekkeen valintaan vaikuttaa se kuinka hyvin yritys tuntee kunkin lausekkeen sisällön niin kuljetusten kuin vastuunkin suhteen. Vakuutuskysymyksissä viejäyrityksen kannattaa kääntyä kuljetusvakuutustoimintaa harjoittavan vakuutusyhtiön puoleen. Toimitusehdon valintaan vaikuttaa myös yrityksen harjoittama myyntipolitiikka, sillä ehtoja oikein käyttämällä voi saada myös taloudellista etua. Rahdinmaksajan toimitusvalvonta aktivoituu ja rahdinmaksajalla voi olla myös mahdollisuus vaikuttaa tapahtumien kulkuun. Toimitusehdot saattavat myös vaikuttaa yrityksen harjoittamaan myyntipolitiikkaan niin, että tuotteet eivät kaupaksi mennäkseen vaadi lisäarvoa, kuten rahtia, tullausta määräraamaassa jne. Tällöin käytetään lausekkeita EXW, FCA, FAS ja FOB. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen 2010, 396.)

5 VIENTILÄHETYKSEN VASTUUT JA VAKUUTTAMINEN

Lait, asetukset ja kansainväliset sopimukset määrittelevät rahdinkuljettajan vastuun (Fintra 2006a, 9-1). Incoterms 2010 -toimitusehtojen mukaan vastuu tavaralle aiheutuvasta vahingosta siirtyy myyjältä ostajalle tietyssä kuljetusketjun vaiheessa ja se osapuoli, joka vahingon sattumishetkellä on vastuussa, vastaa myös vahingoista. Näin ollen suomalaisen viejän on suositeltavaa harkita kuljetusvakuutusta silloin, kun vientikuljetus tapahtuu myyjän vastuulla tai hänen tulee toimitusehdon mukaan

vakuuttaa ko. lähetys. (Fintra 2006a, 9-2.) Vakuuttaminen voidaan tehdä kertavakuutuksella tai vuosisopimuksella (Fintra 2006a, 9-5).

Kuljetusvakuutukset voidaan jakaa tavarankuljetusvakuutuksiin ja kuljetusvastuuvakuutuksiin, joista kerrotaan seuraavassa. Lisäksi luvussa on käsitelty huolintavastuuvakuutusta. Lähteinä luvussa on käytetty vakuutusyhtiöiden Internet-sivustoja, jos ei erikseen toisin ole mainittu (If 2012, Pohjola 2012, Tapiola 2012).

5.1 Vakuutusehdot ja vakuutuksen laajuus

Vakuutusten ehtojen tunteminen on olennaista vientikaupassa. Suomessa on käytössä Tavarankuljetuksen yleiset kuljetusvakuutusehdot 2003 (Liite 4.), joiden pohjana on käytetty englantilaisia Institute Cargo Clause -ehtoja (ICC), ja joita sovelletaan lähinnä kotimaan kuljetuksiin sekä tuontiin ja vientiin Pohjoismaihin. Muut kansainväliset kuljetusvakuutusten ehdot vakuutetaan Institute Cargo Clause (A) tai (C) -ehtojen mukaisesti. (Fintra 2006a, 9-3.)

ICC (C) -ehto on suppein ja edullisin vakuutusehto, joka vastaa suomalaista perusvakuutusta. Sen mukaan korvataan vahingot, jotka ovat aiheutuneet tavaralle kuljetuksen aikana mm. palon tai räjähdysten vuoksi, meri-, lento- ja liikenneonnettomuuden vuoksi tai tavarankuljetuksen purkamisen vuoksi. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen 2010, 407.)

ICC (A) -ehto on laajin vakuutusturva vastaten pääpiirteittäin suomalaista täysvakuutusta. Se kattaa äkilliset ja ennalta arvaamattomat vahingot ja menetykset all risks -periaatteen mukaisesti. ICC (A) kattaa kaikki ne kuljetuksen aikaiset vahingot, joita vakuutusehdoissa ei ole poissuljettu. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen 2010, 408.)

5.2 Tavarankuljetusvakuutus

Tavarankuljetusvakuutuksen ottaa rahdinkuljettaja. Se on esinevakuutus, jonka kohteena on itse kuljetettava tavara. Kuljetusvahinkotilanteissa vakuutus korvaa vakuutetulle vahingon vakuutusehtojen mukaisesti riippumatta siitä, kuka vahingon on aiheuttanut. Korvausperusteena on tavarankuljetuksen aikana vahingoittuminen kuljetuksen aikana

äkillisesti ja ennalta arvaamattomasti esim. tuotteen särkymisen, kastumisen, katoamisen tai liikenneonnettomuuden vuoksi. (If 2012.)

Rahdinkuljettajalla on rajoitettu vastuu, joka määräytyy lailla, asetuksilla ja kansainvälisillä sopimuksilla. Maantiekuljetuksissa rahdinkuljettaja ei vastaa vahingosta, joka näyttää aiheutuneen lähettäjän tai vastaanottajan virheestä tai sellaisesta seikasta, jota rahdinkuljettaja ei ole voinut välttää tai jonka seurauksia hän ei ole voinut ehkäistä. Rahdinkuljettaja ei ole myöskään vastuussa, jos vahinko on sattunut esimerkiksi puutteellisesta pakkauksesta, tavarankäsittelystä lähettäjän, vastaanottajan tai jonkun muun henkilön toimesta, tiettyjen tavararyhmien erityisestä alttiudesta vahingoittumiselle tai tavaroiden virheellisestä merkitsemisestä.

Rahdinkuljettajan vastuu on enintään tietyn kilorajoituksen mukainen, esimerkiksi kansainvälisissä maantiekuljetuksissa 8,33 SDR kiloa kohti, kuitenkin enintään kuljetuksessa käytetyn kauppalaskun mukainen määrä. Lisäksi korvataan rahtikulut, tullimaksut ja muut tavarankuljetukseen liittyvät kulut tavarankäytön vähentymistä vastaavalta osalta. Vastuu saattaa edellyttää, että vahingosta on reklamoitu rahdinkuljettajalle määräajassa (maantiekuljetuksissa 7 vrk). Kuitenkin ulkonaisesti havaittavien vahinkojen osalta reklamaatio on tehtävä jo tavaraa vastaanotettaessa. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen, Werdermann 2010, 274 - 276.)

Vahingon kärsinyt ei näin ollen aina saa rahdinkuljettajalta täyttä korvausta vahingosta. Venäjän liikenteessä omavastuu saattaa nousta korkeaksi, jopa kymmeniksi prosenteiksi kuorman arvosta. Yritys voi oman vakuutusyhtiönsä kanssa neuvotella tilanteeseensa tai toimitukseensa sopivista vakuutusratkaisuista, joilla yritys voi suojautua näiltä riskeiltä.

5.3 Kuljetusvastuuvakuutus

Kuljetusvastuuvakuutus eli CMR-vakuutus on tavarankuljettamisesta tai käsittelystä vastaavalle toimijalle (viejä, rahdinkuljettaja tai huolitsija) tarkoitettu vastuuvakuutus, joka kattaa toimijan lain tai sopimusten mukaista korvausvastuuta. Se korvaa tavarankuljetuksen vahingoittumisen tai katoamisen, hävikin tai kuljetuksen myöhästymisen. Vakuutusta

tarvitsee se kaupan osapuoli, joka on toimitusehdon mukaisesti vaaranvastuussa tavarasta kuljetuksen aikana. Kuljetusvastuuvakuutus korvaa kuljetusvahingoissa vain, jos toimija on myös lain mukaan vastuussa vahingosta.

Kuljetusasiakkaan ottama tavarankuljetusvakuutus ei poista rahdinkuljettajan tai huolitsijan vastuuta. Maksettuaan vakuutuskorvauksen omalle asiakkaalleen (vakuutetulle) tavaravakuutusyhtiö pyrkii perimään maksamaansa korvausta takaisin rahdinkuljettajalta tai huolitsijalta regressillä eli takaisinsaantivaatimuksella, mikäli tämä on vastuussa vahingosta.

5.4 Huolintavastuuvakuutus

Huolintavastuuvakuutus tarkoittaa huolintatoimeksiantoja sekä meri-, lento- ja rautatiekuljetuksia järjestävien huolintaliikkeiden kuljetusvastuuvakuutusturvaa (If 2012). Vakuutuksesta korvataan huolintatoiminnassa toimeksiantajalle tai häneen rinnastettavalle aiheutettu esine- ja varallisuusvahinko, josta vakuutuksenottaja on PSYM 2000:n mukaan korvausvastuussa. Korvausvastuun on perustuttava vakuutuskauden aikana sattuneeseen tekoon tai laiminlyöntiin. (Tapiola 2012.) Huolintavastuuvakuutus kattaa myös aiheutuneet ylimääräiset kustannukset, jos vakuutuksenottaja on lähettänyt tavaran väärään paikkaan. (Pohjola 2012).

Vakuutuksesta korvataan myös oikeudenkäyntikulut, jos korvauskysymys joutuu oikeuden käsiteltäväksi sekä kohtuulliset vahingon rajoittamis- ja torjumiskustannukset. Huolintaliikkeen vastuu kotimaisissa ja kansainvälisissä maantiekuljetuksissa sekä varastointitoiminnassa ja yhdistetyissä kuljetuksissa vakuutetaan erikseen kotimaisella ja kansainvälisellä tiekuljetusvastuuvakuutuksella, varastointivastuuvakuutuksella ja yhdistetyn kuljetuksen vastuuvakuutuksella. (If 2012.)

Huolitsijan on huolinta- ja kuljetustehtävän osalta sovittava sitovasti toimeksiantajansa kanssa Pohjoismaisen Speditööriliiton yleisten määräysten noudattamisesta. Jos näin ei ole tapahtunut, suoritetaan vakuutuksesta kuitenkin enintään kyseisten määräysten mukainen korvaus. (Tapiola, 2012).

5.5 Vakuutuksen kesto

Kuljetuksen alkamisen ja loppumisen välillä vakuutus kattaa myös normaalit kuljetukseen liittyvät välivarastoinnit sekä niihin liittyvät purkaukset ja lastaukset. Vakuutuskirjaan merkitään usein lauseke ”from warehouse to warehouse” epäselvyyksien välttämiseksi. Remburssikaupoissa tätä yleensä vaaditaan. (Fintra 2006a, 9-3.)

5.6 Vakuutusmaksun suuruus ja vakuutusarvo

Vakuutusmaksun suuruuteen vaikuttavat mm. tavara ja sen alttius vahingoille, pakkaus ja sen kestävyys, kuljetusväline ja sen ikä ja kunto, kuljetustapa, matkan pituus, vakuutusehdot ja niiden laajuus sekä edellisen kauden vahinkotilasto. Tavarán vakuutusarvo lasketaan seuraavasti:

Tavarán arvo lähtöpaikalla ja -hetkellä

+ rahtikulut

+ 10 % edellä mainittujen yhteismäärästä

+ vakuutusmaksu laskettuna edellä mainittujen erien yhteismäärästä

(Fintra 2006a, 9-3)

6 TULLINIMIKKEISTÖT

EU:ssa sovelletaan kahta eri tullinimikkeistöä, CN- ja Taric -nimikkeistöjä, jotka eroavat toisistaan vain nimikemäärän perusteella. Molempien pohjana on harmonoidun tavarankuvaus- ja koodausjärjestelmän nimikkeistö, HS-nimikkeet (Harmonized System). HS-nimikkeistön kahdeksan ensimmäistä numeroa ovat käytössä myös yhteisön nimikkeistössä. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen, Werdermann 2010, 193.) Tullinimikkeistöt sekä lisätietoa niistä ja niiden käytöstä löytyy Suomen tullin Internet-sivuilta www.tulli.fi.

Yhdistetty eli CN-nimikkeistö (Combined Nomenclature) sisältää noin 10 000 nimikettä, jotka ilmoitetaan kahdeksalla numerolla. CN-nimikkeistöä käytetään

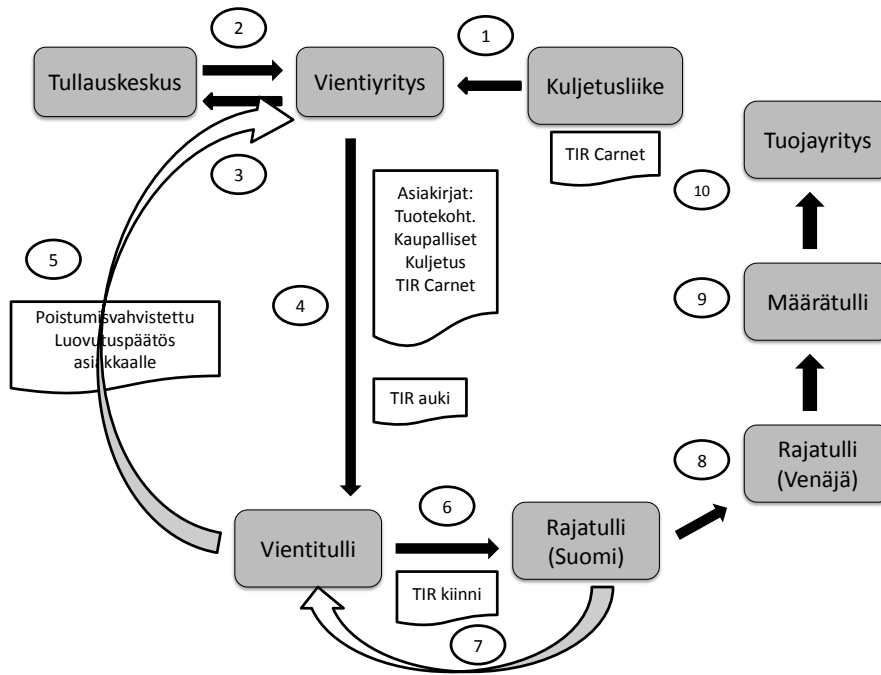
sisäkaupan INTRASTAT-tilastoinnissa yhteisö Hankintojen ja -myyntien ilmoittamiseksi sekä vientitavaroiden tullauksessa kolmansiin maihin. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen, Werdermann 2010, 193.)

Yhtenäistetyn tullitariffinimikkeistö eli Taric-nimikkeistö sisältää lähes 16 000 nimikettä, jotka ilmoitetaan kymmennumeroisina. Taric-nimikkeistöä käytetään tuontitavaroiden tullauksessa kolmansista maista. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen, Werdermann 2010, 193.)

Venäjällä on 1.1.2010 alkaen ollut käytössä vastaavasti tulliliiton yhteinen nimikkeistö ETN VED (Edinaja Tovarnaja Nomenklatura Vneshneekonommitshekoi Dejatelnosti). Venäjällä käytettävät tullinimikkeet ovat TN VED (Tovarnaja Nomenklatura Vneshneekonommitshekoi Dejatelnosti). Venäjän tullinimikkeet ovat pääasiassa kymmennumeroisia, joista ensimmäiset kahdeksan numeroa lähes poikkeuksetta vastaavat CN-nimikkeistön tullinimikkeitä. Joissakin tapauksissa ne on luokiteltu tarkemmin kuin HS-nimikkeistö. Kauppasopimusta tehdessä on syytä selvittää, että Venäjällä käytettävä tullinimike on yhtenevä CN-nimikkeistön vastaavan kanssa, jotta vältetään mahdolliset ongelmat tavaraa Venäjälle toimitettaessa. (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 25.)

7 VIENTITOIMITUKSEN VAIHEET

Vientitoimitus Suomesta Venäjälle on prosessi, jonka suorittaminen onnistuneesti vaatii aikaa ja asiantuntemusta. Toimitusta on edeltänyt myyjän (viejän) ja ostajan (vastaanottajan) välinen kauppasopimus, josta ilmenevät mm. kaupan kohde ja toimitusehdot (kauppasopimuksen vaatimuksista lisää luvussa 9.5). Kuvassa 7 on lyhyesti kuvattu maantiekuljetuksen vientitoimitus vaiheittain.



Kuva 7. Vientitoimituksen vaiheet vietäessä Suomesta Venäjälle. (Ks. Finpro 2010)

- 1) Kuljetusliikkeellä on hallussaan TIR Carnet kuljettajan lähtiessä noutamaan kuormaa viejältä.
- 2) Viejä tai hänen edustajansa tekee sähköisen vienti-ilmoituksen ja sähköisen TIR-passituksen ja lähettää sen tullille sähköisessä muodossa.
- 3) Tulli käsittelee ilmoitukset ja palauttaa luovutus päätöksen (EAD) ja MRN viitenumeron TIR Carnet'ille sähköisesti.
- 4) Viejä tai hänen edustajansa valmistelee tuotekohtaiset ja kaupalliset asiakirjat sekä kuljetusdokumentit.
- 5) Asiakirjat esitetään tullille sähköisten viitenumeroiden kera. Tulli sinetöi kuorman ja avaa TIR Carnet'n.
- 6) Tulli antaa poistumisvahvistetun luovutus päätöksen asiakkaalle.
- 7) Kuljetus lähtee Suomen rajatulliin, jossa TIR Carnet suljetaan.
- 8) Kuljetus saapuu Venäjän rajatulliin, jossa asiakirjat tarkistetaan ja kuorma punnitaan. Mahdollisesti kuorma myös tarkistetaan.
- 9) Varsinainen tullaus suoritetaan määrätullissa Venäjällä. Tullaajana voi olla tavaran vastaanottaja eli deklarantti tai tehtävään erikoistunut tullibroker eli tullihuolitsija. Tullibrokerin käyttö on monesti suositeltavaa, sillä tullausprosessi Venäjällä vaatii erityistä asiantuntemusta.

- 10) Kun tullausprosessi on hoidettu ja tullausmaksut suoritettu, tavara luovutetaan vastaanottajan nimeämään paikkaan. (Finpro 2010)

8 VIENNIN ASIAKIRJAT

Tämä luku koskee asiakirjoja, joita tarvitaan vietäessä tavaraa Suomesta Venäjälle. Osaa dokumenteista vaaditaan sekä Suomessa että Venäjällä, osaa vain toisessa näistä.

Molemmissa maissa tarvittavia asiakirjoja ovat TIR Carnet, CMR, kauppalasku ja pakkalista, matkalupa sekä tietyissä tapauksissa proformalasku. Suomessa vaadittavia asiakirjoja edellä mainittujen lisäksi ovat EAD, luovutus päätös, poistumisvahvistettu luovutus päätös ja AREX. Vain Venäjän viranomaisten vaatimat asiakirjat ovat kauppasopimus, tulli-ilmoitus, tullausarvoilmoitus, tuontipassi, alkuperätodistus ja sertifikaatit.

8.1 TIR Carnet

TIR Carnet -järjestelmä on luotu helpottamaan tullimuodollisuuksia ja nopeuttamaan kansainvälisiä kuljetuksia. Lähtömaan viranomaiset sinetöivät TIR-kelpoisen ajoneuvon tavaratilan, jolloin ajoneuvo pääsee kulkemaan raja-asemien läpi ilman erillisiä tarkastuksia. Järjestelmä perustuu tulliyleissopimukseen vuodelta 1975 ja pohjautuu kansainvälisen maantiekuljetusliiton (IRU eli International Road Transport Union) järjestämään kansainväliseen takuujärjestelmään. (Tullihallitus 2011, 1.)

TIR-järjestelmälle on asetettu perusedellytyksiä tavaroiden sujuvan liikkuvuuden ja kauttakulkumaiden tulliviranomaisille tarjottujen turvallisuustakuiden takia. Järjestelmän vastuuorganisaatiot ovat Suomessa Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry (SKAL) ja Venäjällä Association of International Road Carriers (ASMAP). Kuljetusliike on TIR Carnet'n haltija ja näin vastuussa sen tietojen oikeellisuudesta. (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 15.)

Ennen TIR-asiakirjojen saamista hakijan tulee asettaa Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry:lle 30 000 tai 60 000 euron yritysکوhtainen perusvakuus käytettäessä tavallista TIR Carnet'ta. Niiden TIR Carnet'n käyttäjien, joiden yhtä aikaa käytössä olevien TIR -

tullitakuuasiakirjojen määrä (yrityksen TIR-tullitakuuasiakirjakiintiö) on kuusi tai vähemmän, tulee asettaa 30 000 euron vakuus. Niiden TIR-käyttäjien, joiden yhtä aikaa käytössä olevien TIR-tullitakuuasiakirjojen kiintiö on yli kuusi, tulee asettaa 60 000 euron vakuus. Mikäli käyttäjä haluaa kuljettaa ns. HVG-tuotteita, 60 000 euron vakuus oikeuttaa samalla myös niiden kuljettamiseen. TIR Carnet'a käytettäessä on selvitettävä kuuluuko kuljetettava tavara HVG Carnet'n piiriin. Mikäli vähintään kymmenen prosenttia kuormasta luetaan HVG-tuotteisiin, on käytettävä HVG Carnet'ta. (SKAL 2012).

Perusedellytykset TIR Carnet'lle ovat:

1. Tavarat tulee kuljettaa määräysten mukaisesti varustelluissa ja varmennetuissa ajoneuvoissa ja konteissa.
2. Riskinalaiset tullit ja verot tulee kattaa koko matkan ajaksi kansainvälisesti voimassa olevalla takauksella.
3. Tavaroiden passitus- ja vakuusasiakirjana tulee käyttää kansainvälisesti hyväksyttyä TIR Carnet'ta, joka on otettu käyttöön lähtömaassa ja joka toimii valvonta-asiakirjana sekä lähtö-, kauttakulku- että määrämaissa.
4. Lähtömaassa sovelletut tullin valvontatoimenpiteet tulee hyväksyä myös kauttakulku- ja määrämaissa.
5. Takaajayhdistysten sekä TIR -käyttäjien ennalta hyväksyminen menettelyn piiriin. (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 14.)

Vuodesta 2009 sähköinen TIR-ilmoitus (TIR-passitus) on ollut pakollinen EU:n alueella tapahtuvissa kuljetuksissa. Se on laadittava ennen kuin TIR Carnet ja muut vientiasiakirjat esitetään lähtötullitoimipaikassa, muuten tullit eivät käsiteltäväkseen TIR-passitusta. Tulli vahvistaa sähköisen TIR-ilmoituksen viitenummerolla, joka on esitettävä lähtötullitoimipaikassa samanaikaisesti paperisen TIR Carnet'n ja muiden vientiasiakirjojen sekä kuljetettavan tavaran kanssa. Tulli luovuttaa TIR -passituksen menettelyyn, vahvistaa (paperisen) TIR Carnet'n ja tulostaa EAD -saateasiakirjan TIR Carnet'n liitteeksi. (Liite 6.) (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 15.)

8.2 CMR

Kansainvälinen CMR-sopimus eli Yleissopimus tavarankansainvälisessä kuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta solmittiin Genevessä vuonna 1956. Suomi liittyi sopimukseen vuonna 1980. CMR-rahtikirjaa (international waybill eli kansainvälinen autorahdikirja) käytetään maantiekuljetuksissa ja se on samalla lähettäjän ja rahdinkuljettajan välinen sopimus, jonka molemmat allekirjoittavat. Rahtikirjan täyttää viejä tai hänen edustajansa. CMR tulee laatia ainakin kolmena alkuperäiskappaleena, jotka annetaan lähettäjälle, vastaanottajalle ja rahdinkuljettajalle. Lisäksi voidaan laatia lisäkappaleita liikenne-, tulli- ym. tarkoituksiin. (Liite 5.) (Yleissopimus tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CMR) 2012.)

CMR-sopimus edellyttää, että rahtikirjaan on merkittävät tietyt pakolliset tiedot sekä tiedot, jotka kirjataan ylös tarpeen vaatiessa. Niiden lisäksi asianomaiset saavat merkitä rahtikirjaan muita tarpeelliseksi katsomiaan tietoja.

CMR-rahtikirjan tulee sisältää seuraavat tiedot:

- a) tekopaikka ja -aika;
- b) lähettäjän nimi ja osoite;
- c) rahdinkuljettajan nimi ja osoite;
- d) tavarankuljetettavaksi ottamispaikka ja -aika sekä määräpaikka
- e) vastaanottajan nimi ja osoite;
- f) tavaralajin yleisesti käytetty nimitys ja pakkaustapa sekä, kun kysymys on vaarallisesta tavarasta, sen yleisesti hyväksytty nimitys;
- g) kollien määrä, niiden erityismerkit ja numerot;
- h) tavarankokonaispaino tai sen määrä muulla tavoin ilmaistuna;
- i) kuljetukseen liittyvät kustannukset (rahti, lisämaksut, tullimaksut ja muut sopimuksen tekemisen ja tavarankuovuttamisen välisenä aikana syntyvät kustannukset);
- j) tulli- ja muita muodollisuuksia varten tarvittavat ohjeet;
- k) maininta, että tämän yleissopimuksen määräykset koskevat kuljetusta päinvastaisista määräyksistä huolimatta.

(Yleissopimus tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CMR) 2012)

Rahtikirjaan tulee tarpeen vaatiessa sisältyä myös:

- a) uudelleenkuormaamiskielto;
- b) kustannukset, jotka lähettäjä ottaa maksaakseen;
- c) tavaraa luovutettaessa perittävä jälkivaatimuksen määrä;
- d) tavarankilmoitettu arvo ja sen perille toimittamiseen liittyvän erityisen etuuden arvo;
- e) lähettäjän tavarankvakuuttamisesta rahtikuljettajalle antamat ohjeet;
- f) aika, jonka kuluessa kuljetus on sovittu saatettavaksi loppuun;
- g) luettelo rahtikuljettajalle annetuista asiakirjoista.

(Yleissopimus tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CMR) 2012)

8.3 Muut

Kauppalasku on kirjoitettava myyjän viralliselle paperille tieto- tai kirjoituskoneella, sillä käsin laadittu kauppalasku ei ole pätevä. Kauppalaskusta on ilmentävä vähintään myyjän/viejän täydellinen nimi ja osoite, ostajan/vastaanottajan täydellinen nimi ja osoite, laskun numero ja päiväys, toimituslauseke, toimitustapa, maksuehto, tavarankkauppanimitys, tullitariffinimike, tavarakollien merkit, numerot, lukumäärä ja laji, brutto- ja nettopainot tavaralajeittain ja tullinimikkeittäin, tavarankhintatiedot (sekä yksikkö- että kokonaishinta sovituksessa valuutassa), määräämä ja alkuperäämä, rahtin ja vakuutuksen hinta, myyjän/viejän allekirjoitus sekä leima. (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 31.)

Proformalasku voi korvata kauppalaskun, silloin kun on kyse ei-kaupallisesta viennistä, tuotteen jalostuksesta tai korjauksesta sekä osa- tai jälkitoimituksesta. Tällöin laskutus tapahtuu erikseen varsinaisella kauppalaskulla. Proformalaskua käytettäessä se on sisällöltään kauppalaskun kaltainen. (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 32.)

Pakkauslista laitetaan kauppalaskun liitteeksi kuorman mukaan. Pakkauslistan tekee myyjä tai viejä. Siitä tulee löytyä vähintään myyjän nimi ja osoite, ostajan tai vastaanottajan nimi ja osoite, huolitsijan nimi ja osoite, laskun numero ja päiväys, tavarán tai tuotteen kappalemäärä, netto- ja bruttopainot, tilavuus sekä mitat (pituus, korkeus ja leveys). (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 32.)

Matka- eli kuljetuslupaa tarvitaan kuljetettaessa tavaraa Suomen ja Venäjän välillä. Matkalupia on erilaisia, esimerkiksi matkalupa kahdenväliseen ja kauttakulkuliikenteeseen, joka on voimassa kuluvana vuonna yhdelle matkalle edestakaisin, sekä matkalupa kuljetukseen kolmanteen maahan, joka on voimassa vain yhdelle matkalle yhteen suuntaan. Matkalupia voi anoa tällä hetkellä Helsingin Metsälän ja Niiralán tullista. Poikkeustilanteessa rajatulleista saa yksittäisiä lupia. Venäjän ja Suomen hallitussopimuksen mukaan matkalupakäytännöstä vapautetaan eräitä erikoiskuljetuksia, kuten posti, messu- ja näyttelyesineet sekä -kalusto, ajoneuvot, urheilutapahtumien eläimet ja kalusto, näyttämötarpeisto sekä vaurioituneet ajoneuvot. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012.)

Edellä mainittujen matkalupien lisäksi tavarakuljetuksissa Venäjälle voidaan käyttää monenkeskisiä CEMT-lupia. Niitä voidaan käyttää yhden kalenterivuoden aikana rahtikuljetusyhtiön kaikilla autoilla. CEMT-luvan voi siirtää ajoneuvosta toiseen vasta konkreettisen tavarakuljetuksen päätyttyä. CEMT-luvat myöntää AKE Ajoneuvohallintokeskus. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012.)

8.4 Vientitullaus ja asiakirjat

Suomessa tarvittavista viennin asiakirjoista valtaosa määräytyy Euroopan Unionin määräysten mukaan. Suomessa vienti-ilmoitukset tehdään sähköisesti sanomamuotoisina ilmoituksina suoraan viejän tai asiamiehen omasta järjestelmästä (EDI) tai Internetin kautta. Tulli voi myöntää yritykselle luvat EDI-ilmoittamiseen, jos yrityksellä on riittävää tulliosaamista. Mikäli yrityksellä ei ole EDI-lupia, käytetään ilmoittamista netissä. Netti-ilmoittaminen tehdään tullin Nettivienti-palvelun kautta osoitteessa <https://asiointi.tulli.fi/nettivienti/anonymous/frontpage.html?locale=fi>. (Tulli 2011.)

Sanomamuotoinen ilmoittaminen eli EDI tehdään siis viejän tai asiamiehen järjestelmästä suoraan tullin sähköiseen ELEX-järjestelmään. Tämän perusteella tullilähetetään vastaussanomien sekä liiteasiakirjat, joita ovat saateasiakirjat (EAD) sekä päätökset (luovutus päätös ja poistumisvahvistettu luovutus päätös). Tulli lähettää myös AREX-sanoman. Kaikki sanomat lähetetään yrityksen järjestelmään pdf-muodossa. (Tulli 2011.)

EAD-saateasiakirja liitetään muihin viennin asiakirjoihin. Se esitetään tullille poistumistullitoimipaikalla. *Luovutus päätös* on virheettömän ja hyväksytyin sähköisen vienti-ilmoituksen luovutussanomien liiteasiakirja. *Poistumisvahvistetulla luovutus päätöksellä* vahvistetaan vientitavaran poistuminen EU-alueelta ja viennin arvonlisäverottomuus. Päätöksellä vahvistetaan siis ALV-vapaus. Asiakirja on syytä säilyttää viejän arkistossa mahdollisen verotarkastuksen varalta. (Tulli 2011.)

Tullin AREX-palveluun annetaan ilmoituksia (AREX) Suomeen saapuvista kolmansien maiden tavaroista sekä yhteisötavaroista. Lisäksi AREX-palveluun annetaan ilmoituksia myös Suomesta poistuvista yhteisötavaroista ja uudelleen lastattavista kolmansien maiden tavaroista, jotka ovat olleet väliaikaisessa varastossa (ns. transshipment-tavarat). AREX-hanke on osa EU:n tullikoodeksin uudistukseen tähtäävää kehitystyötä Suomessa. Hankkeen tavoitteena on määrittellä, toteuttaa ja ottaa käyttöön tullikoodeksin osittaisuudistuksen (ns. turvauudistuksen) vaatimusten mukainen uusi tietojärjestelmä AREX, jolla käsitellään maahan saapuvia ja maasta poistuvia tavaroita koskevia ilmoituksia. Hankkeen nimi muodostuu yhteisössä käytettävistä käsitteistä ”saapuminen” (Arrival) ja ”poistuminen” (Exit). Kehitettävään sovellukseen annetaan ilmoituksia Suomeen saapuvista kolmansien maiden ja yhteisötavaroista sekä Suomesta poistuvista yhteisötavaroista ja uudelleen lastattavista kolmansien maiden tavaroista, ns. transshipment-tavaroista. Sovellukseen annettujen ilmoitustietojen perusteella tehdään sähköinen riskianalyysi. Sovelluksen liittymien avulla varmistetaan, että tavarat on esitetty Tullille ennen tulliselvitysmuodon osoittamista ja sitä, että tavarat saa tuoda yhteisöalueelle tai viedä yhteisöalueelta. Viennissä välitetään tieto tavarain fyysisestä poistumisesta vientijärjestelmään. (Tulli 2011.)

8.5 Tuontitullaus ja asiakirjat

Venäjän federaation tullilaitos toimii Taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriön alaisena. Tullilaitos on toimeenpaneva elin, joka laissa asetettujen määräysten nojalla suorittaa tullivalvontaa, valuuttavalvontaa sekä salakuljetusta ja rikoksia ehkäisevää toimintaa. Venäjän tullilaitoksen toiminta perustuu seuraaviin säädöksiin ja asetuksiin: Venäjän perustuslaki, Venäjän siviililaki, Venäjän tullilaki, Venäjän hallintolaki ja Venäjän rikoslaki. (Kaikkonen 2010.)

Venäjän tuonnissa on tarkka asiakirjavaatimus. Venäjä, Kazakstan ja Valko-Venäjä muodostavat tulliliiton, joka tuli voimaan heinäkuussa 2010. Maiden välisessä tulliliitossa on säädetty yhdenmukaiset säännöt tavaroiden liikkuvuudelle ja tuonnille liittoon kuuluvista maista. Vastaavuuden vahvistamisen osalta Venäjällä on tiukemmat vaatimukset kuin tulliliitolla ja pakollinen vastaavuussertifikaatti tai -vakuutus vaaditaan Venäjällä useammalle tuoteryhmälle tai tuotteelle, joten Venäjän-kaupassa on suositeltavaa käyttää edelleen venäläisiä asiakirjoja. (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 46.)

Venäjällä vaadittavia asiakirjoja ovat kauppasopimus, kauppalasku, proformalasku, pakkauslista, tulli-ilmoitus, tullausarvoilmoitus, alkuperätodistus, tuontipassi, CMR-rahtikirja, TIR Carnet sekä tavarakohtaisten vaatimusten mukaiset asiakirjat kuten tuotekohtaiset sertifikaatit, lausunnot tai luvat. Seuraavassa on kerrottu tarkemmin edellä mainituista asiakirjoista ja tärkeimmistä niitä koskevista muotoseikoista lukuun ottamatta niitä, joista on kerrottu jo edellä (kauppalasku, proformalasku, pakkauslista, TIR Carnet ja CMR).

Kauppasopimus on syytä laatia huolella ottaen huomioon osapuolten vastuut ja toimintavelvoitteet, sillä sopimukseen pohjaa koko kauppa. Kauppasopimus on pätevä vain kirjallisesti tehtynä. Sopimuksessa on tärkeää mainita, mitä Incoterms-ehtoja on käytetty. (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 29.) (Liite 1.)

Tulli-ilmoituksen tekijä määräytyy kauppasopimuksen toimitusehdon (Incoterms 2010) mukaan. Sen on oltava venäläinen ostajayritys, maahantuoja tai huolitsija. Tulli-ilmoitus tehdään venäjäksi GTD-lomakkeella, joka vastaa Suomen SAD-

lomaketta. Ilmoitus esitetään Venäjän tullille tullauksen yhteydessä. (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 32.)

Tullausarvoilmoitus ilmaisee tavaran arvon, ja sen perusteella määritetään Venäjälle tuotavan tavaran tullimaksun suuruus ja muut tullauksen yhteydessä maksettavat suoritukset. Tullausarvon perusteena on tuotteen kauppahinta, johon lisätään kustannukset, jotka ovat syntyneet tuotteen saavuttua rajalle, sekä pakkauksen hinta. Ilmoitukseen on liitettävä seuraavat asiakirjat: tuojan viralliset asiakirjat, sopimus ja siihen liittyvät asiakirjat, lasku ja maksukuitit tai proformalasku, rahti- ja vakuutuspaperit, rahtilasku tai virallisesti vahvistetut rahtilaskelmat, vientimaan tullausilmoitus, pakkauslistat, tuontilupa (mikäli tavara sen tarvitsee), alkuperätodistus, laatusertifikaatti sekä vastaavuussertifikaatti (vain pakollinen). (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 33.)

Tuontipassi on venäläisen tuojan pankkinsa kanssa tekemä asiapaperi. Siihen merkitään tiedot tarvittavista valuuttaoperaatioista ostajan ja myyjän välillä. Tuontipassin avulla Venäjän valtio toteuttaa valuuttavalvontaa. (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 34.)

Tavarakohtaisten vaatimusten mukaiset asiakirjat tarkoittavat tuotekohtaisia sertifikaatteja, lausuntoja tai lupia. Näitä ovat muun muassa alkuperätodistus, vastaavuussertifikaatti, eläinperäisten tuotteiden terveystodistus sekä Rostehnadzorin lupa. Sertifikaatit voivat olla vuoden pituisia tai pitkäaikaissertifikaatteja. (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 36.) Taulukkoon 1 on lueteltu, mitä lupia ja sertifikaatteja vaaditaan vietäessä tavaraa Venäjälle.

Taulukko 1. Venäjän vaatimat todistukset ja sertifikaatit (Suomalais-Venäläinen kauppakamari, 2011)

Todistus/sertifikaatti	Vaatus
Alkuperätodistus	Tuontirajoitus, vaarallinen ympäristölle, yhteiskuntajärjestykselle tai venäläisten kuluttajien oikeuksille.
Eläinperäisten tuotteiden terveystodistus	Eläinperäiset tuotteet
Fytosaniteettitodistus	Kasvipäiset tuotteet
Mittalaitteiden tyyppihyväksyntäsertifikaatti	Maahan tuotavat mittalaitteet
Paloturvallisuussertifikaatti	Paloturvallisuutta vaativat tuotteet
Rostehnadzorin lupa	Federatiivisen ekologian ja teknologian sekä ydinvalvonnan tuotteet
Sanitaaris-epidemiologinen lausunto	Hygieniä vaativat tuotteet, osa tekstiileistä
Tietoliikennesertifikaatti	Venäjän hallituksen vaatimat tuotteet
Tuontilisenssi	Usein pakollinen Venäjälle vietäessä
Tuontipassi	Poikkeuksia lukuun ottamatta pakollinen
Vastaavuussertifikaatti	Suojaa kuluttajaa, osin vapaaehtoinen
Viljan laatusertifikaatti	Laadun tulee vastata kriteerejä

Alkuperätodistus ei ole pakollinen Venäjän lainsäädännön mukaan, mutta se on suositeltava, jos haluaa tavaralle suosituimmuuskohtelun. Lisäksi todistuksen puuttuminen antaa Venäjän tullille oikeuden periä kaksinkertainen tullimaksu. Tietyissä tapauksissa tullilla on myös oikeus vaatia alkuperätodistusta. Alkuperätodistusta voi hakea alueellisista kauppakamareista (EU-alkuperätodistuslomake). Vain alkuperäinen tai virallisesti todistettu jäljennös on pätevä. (SGS Finland 2012.)

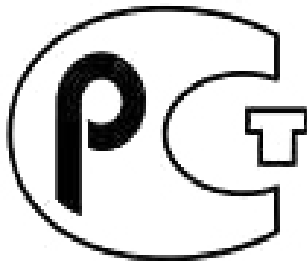
8.6 Sertifiointi

Sertifiointia Venäjällä säätelevät pääasiassa Kuluttajansuojalaki ja Laki teknisestä säätelestä. Lisäksi viranomaiset asettavat omia lisävaatimuksiaan sertifiointille. Pakollinen sertifiointi sisältää 16 järjestelmää vs. vapaaehtoinen sertifiointi yli 100 järjestelmää. Yhteen sertifiointijärjestelmään saattaa sisältyä useita erilaisia pakollisia sertifikaatteja. Esimerkiksi Rosstandardin järjestelmään kuuluvat yleisin ja tunnetuin GOST R -vastaavuussertifikaatti, GOST R -vastaavuusvakuutus,

tyyppihyväksyntäsertifikaatti mittalaitteille sekä GOST R -räjähdysuojasertifikaatti räjähdysturvallisille laitteille. (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 38 - 39.)

GOST R -vastaavuussertifikaatti vaaditaan tietyille kuluttajatuotteille mukaan lukien tekstiilit sekä koneet ja laitteet, osa rakennus- ja pakkausmateriaaleista sekä tekniset laitteet tietyillä teollisuuden aloilla. GOST R -vastaavuussertifikaatin myöntää Rosstandart eli Venäjän liittovaltion teknisen säätelyn ja metrologian virasto, joka myös valvoo sitä Venäjän tullin ohella. GOST R -sertifioitu tuote täytyy merkitä rekisteröidyllä GOST R -vastaavuusmerkillä, joka osoittaa tuotteen vastaavan sitä koskevia venäläisiä standardeja. Suomessa toimii yksi Rosstandardin akkreditoima sertifiointilaitos eli SGS. (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 47 - 48.)

GOST R -vastaavuusvakuutus. Vastaavuusvakuutuksen hakija voi olla vain Venäjällä rekisteröity juridinen yritys. Myös vastaavuusvakuutus tulee rekisteröidä Rosstandardin akkreditoimassa sertifiointilaitoksessa. Vastaavuusvakuutettu tuote tulee myös merkitä rekisteröidyllä GOST R -vastaavuusmerkillä. (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 49.) Kuvassa 8 on esitetty GOST R Vastaavuusmerkki.



Kuva 8. GOST R Vastaavuusmerkki. (SGS Finland 2012)

Venäjän lainsäädännön mukaan yli 50 %:lle tuotteista, joita myydään tai kulutetaan maassa, vaaditaan pakollinen vastaavuuden vakuuttamisen asiakirja. Tämä tarkoittaa sitä, että asiaankuuluvien venäläisten viranomaisten tulee hyväksyä, että sekä paikalliset että ulkomaiset tuotteet vastaavat kansallisia standardeja ja normeja. (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 40.)

Seuraavaan luetteloon on koottu tuote- ja aktiviteettiryhmiä, joille vaaditaan pakollinen vastaavuuden vakuuttamisen asiakirja:

- Tuotteet, palvelut ja välineet, jotka turvaavat kuluttajien hengen, turvallisuuden ja terveyden (mm. elintarvikkeet, lääkkeet, tekstiilit, sähkölaitteet ja näihin liittyvät laitteistot jne.)
- Alkoholituotteet ja laitteistot niiden valmistamiseen
- Tuotantotilat
- Tekniset laitteistot vaarallisissa tuotantotiloissa (mm. paineastiat, hissit ja nostolaitteet, pumpput, laitteet ja laitteistot kaivos-, petrokemian-, öljy-, kaasu- ja metallurgiateollisuuteen sekä muuhun vaaralliseen teollisuuteen)
- Tuleen ja tulentekoon liittyvät tuotteet
- Karja
- Tuotteet, jotka turvaavat eläimien hengen, turvallisuuden ja terveyden (rehu, rokotteet jne.)
- Torjunta-aineet ja maataloudessa käytettävät kemikaalit
- Muuntogeeniset tuotteet
- Energiaa säästävät tuotteet ja energian lähteet
- Tietoliikennelaitteet, -välineet ja -palvelut
- Tietojärjestelmät, tietokannat ja välineet niiden suojelemiseksi
- Liikennevälineet, -tuotteet ja -palvelut
- Avaruusjärjestelmät
- Maapallon pinnan mittaamisen tuotteet, kartanpiirustustuotteet sekä pinnanmuodostuksen tuotteet
- Puuraaka-aineet
- Kaasu ja kivihiili
- Ydinvoimateollisuuden tuotteet ja tekniikka
- Aseet

(SGS Finland 2012.)

Tekstiilituotteet vaativat siis GOST R -sertifikaatin sekä GOST R -vastaavuusvakuutuksen. Riippuen tullinimikkeestä joillekin tekstiilituotteille vaaditaan lisäksi sanitaaris-epidemiologinen lausunto.

Vapautuskirjeellä vahvistetaan se, ettei tuote ole pakollisen vastaavuussertifikaatin tai vastaavuusvakuutuksen alainen. Vapautuskirje voidaan hankkia, mikäli tuote ei ole pakollisen vastaavuuden vahvistamisen alainen ja tuotteiden valmistaja, viejä tai maahantuoja ei halua hankkia vapaaehtoista vastaavuussertifikaattia. Vapautuskirjeen voi ns. selvissä tapauksissa myöntää Rosstandardin akkreditoima sertifiointilaitos. (Alho, Kairo, Kekki, Portaankorva 2010, 54.)

9 MAKSUTAVAT ULKOMAANKAUPASSA

Maksuehtojen valitseminen on olennaista ulkomaankaupassa, sillä ehdoilla myyjä pystyy vaikuttamaan omaan rahoitustilanteeseensa. Toisaalta kilpailun kiristyessä joustavien maksuehtojen myöntäminen saattaa olla tärkeä kilpailukeino. Maksuehtojen valinnassa on otettava huomioon sekä taloudelliset että poliittiset näkökohdat kuten ostajan vakavaraisuus ja luotettavuus sekä ostajan maan ns. maariski eli maassa vallitsevat poliittiset ja taloudelliset olosuhteet tai toimenpiteet esimerkiksi maan kyky ja halu vastata sitoumuksistaan. (Fintra 2006b, 87.) Seuraavassa on esitetty yleisellä tasolla maksutavat. Tarkempia tietoja sopivan maksutavan löytämiseksi yritys voi kysyä omasta pankistaan. Myös pankkien pankkien verkkosivustoilta löytyy tietoa maksutavoista.

Maksujen välityksen nopeutta ja turvallisuutta parantamaan on vuonna 1973 perustettu SWIFT-järjestelmä (SWIFT eli Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication). Järjestelmä ylläpitää maailmanlaajuisia, jäsenpankkejaan yhdistävää sähköistä tietoliikenneverkostoa. Järjestelmällä korvataan perinteiset tiedonsiirtomenetelmät kuten posti, telex ja sähkeet. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen, Werdermann 2010, 360.) SWIFT tuo lisääntynyttä varmuutta ja nopeutta maksutapahtuman siirrossa (Fintra 2006a, 18-2).

9.1 Ennakkomaksu

Ennakkomaksun ollessa kyseessä maksu suoritetaan jo ennen tavarantoimitusta. Usein ennakkona suoritetaan vain osa tavarantoimituksen arvosta, sillä koko kauppahinnan maksaminen saattaa olla ostajalle riski. Ostaja voi myös vaatia myyjän pankilta takauksen siitä, että ennakko maksetaan takaisin, jos tavaraa ei toimiteta sopimuksen

mukaisesti. (Fintra 2006b, 87.) Verkkokaupassa ennakkoon maksaminen vähentää myös palautusten määriä, joiden osuus verkosta ostettaessa on muuten varsin suuri.

9.2 Avoin luotto (Clean Payments)

Avoimen luoton eli suorien maksujen käyttäminen edellyttää, että myyjän ja ostajan välillä vallitsee molemminpuolinen luottamus esimerkiksi pitkään jatkuneen kauppasuhteen johdosta. Käytännössä viejä harkitsee ja päättää ostajakohtaisen luottorajan, mihin määrään asti toimittaa tavaraa. Myyjä toimittaa tällöin suoraan ulkomaiselle ostajalle tavaraan mahdollisesti liittyvät asiakirjat. Avoimen luoton maksutapoja ovat ulkomaan maksumääräys, kansainvälinen postisiirto ja shekki. Näitä voidaan käyttää ennakkomaksuihin sekä suoritettaessa maksu vasta tavaran toimituksen jälkeen. (Fintra 2006b, 87.)

9.2.1. Maksumääräys

Maksumääräys on käytännössä kotimaisen tilisiirron vastine. Se perustuu maksajan pankille antamaan toimeksiantoon välittää maksu saajalle peruuttamattomasti, ehdoitta ja rajoituksitta. Maksumääräystä käytettäessä myyjän ja ostajan välinen kauppasuhte on yleensä vakiintunut. Määräys voidaan lähettää joko tavallisena tai pikamääräyksenä. Se on kaupan osapuolille nopea, edullinen ja turvallinen maksutapa tiedon välittyessä maksajan pankilta saajan pankille miltei reaaliajassa. Tämä helpottaa yrityksen kassanhallintaa ja rahoituksen suunnittelua. Maksumääräystä käytettäessä pankki toimii vain maksun välittäjänä eikä ota valvontaansa tai haltuunsa tavaraan oikeuttavia asiakirjoja. (Fintra 2006b, 88.)

9.2.2 Shekki

Shekin käyttö on vähentynyt ulkomaan kaupassa huomattavasti tiedonsiirtomenetelmien (SWIFT) kehityttyä. Shekki ei ole yhtä turvallinen kuin maksumääräys eikä sen käyttöä suositella ulkomaan maksuliikenteessä. Shekin lunastaminen on kallista ja hankalaa maksumääräykseen verrattuna. Sen postittamiseen liittyy myös katoamisriski. Shekkiä käytetään enää pääasiassa Pohjois-Amerikassa, Englannissa, Ranskassa ja Saksassa. (Fintra 2006b, 88.)

9.3 Asiakirjamaksut (Documentary payments)

Asiakirjamaksuja ovat perittävä ja remburssi. Asiakirjamaksut tuovat myyjälle lisävarmuutta maksun saamisesta. Ne ovat siten suositeltavia muun muassa uusissa kauppasuhteissa. ((Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen, Werdermann 2010, 274 - 276.)

9.3.1 Perittävä

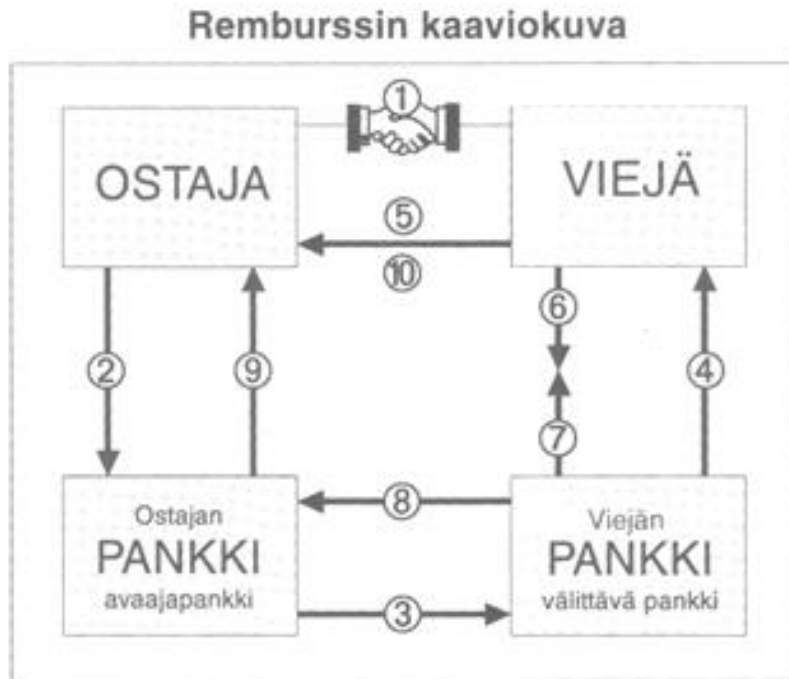
Perittävässä ostaja saa haltuunsa tavaran ja siihen oikeuttavat asiapaperit vasta kauppahinnan suorittamisen jälkeen. Viejä toimittaa tavaran hallintaan oikeuttavat asiapaperit oman pankkinsa kautta ulkomaisen ostajan pankkiin. Ostajan on lunastettava asiapaperit ennen tavaran haltuunottoa. Pankin on toimittava viejän toimeksiannon mukaisesti. Maksutapana perittävä varmistaa, että ostaja ei saa tavaraa maksamatta sovittua kauppasummaa. Riskinä voi silti edelleen olla, että ostaja ei lunasta asiapapereita eikä näin ollen tavaraa, vaan tavara ja siitä aiheutuvat kustannukset jäävät myyjän vastuulle. Perittävä on varteen otettava maksutapa etenkin uusissa kauppasuhteissa kilpailutilanteen niin vaatiessa. (Fintra 2006b, 89.)

Perittävät voidaan jakaa maksuajankohdan mukaan asiakirjoihin maksua vastaan eli D/P (Documents against Payment) tai maksu asiakirjojen esittämisen yhteydessä sekä asiakirjat tunnustetta vastaan eli D/A (Documents against Acceptance). D/P edellyttää ostajan käteissuoritusta pankin ilmoitettua asiakirjojen saapumisesta. Käytännössä maksu tapahtuu tavaran saavuttua ostajan maahan. D/A antaa ostajalle maksuaikaa yksiselitteiseen eräpäivään asti vekselin hyväksymistä vastaan. (Fintra 2006b, 89.)

9.3.2 Remburssi

Remburssi on pankin sitoumus suorittaa kauppahinta myyjälle remburssissa sovituin ehdoin sen jälkeen, kun remburssin ehdoissa mainitut asiakirjat on esitetty pankille. Remburssissa ostaja on toimeksiantaja, jonka hakemuksesta pankki avaa remburssin. Ostajan on osoitettava maksukykyensä ja esteettömyytensä tavaran maahantuonnille ja maksamiselle remburssin avaushetkellä. Myyjä saa ostajan tekemän suorituksen vain täyttämällä remburssin ehdot ja myyjä puolestaan varmistaa saatavansa esittämällä

remburssiehtojen mukaiset asiakirjat. Ostaja voi varmistua siitä, että myyjä ei saa maksua ennen remburssiehtojen mukaista suoritusta. Remburssi on myyjälle nopein ja varmin tapa saada maksu. (Fintra 2006b, 90.) Kuva 9 havainnollistaa remburssin käyttöä.



Kuva 9. Remburssin kaaviokuva. (Fintra 2006b)

Remburssiprosessin eri vaiheet:

1. Ostajan ja viejän välillä tehdään sopimus.
2. Ostaja pyytää pankkiaan avaamaan remburssin.
3. Ostajan pankki avaa remburssin kirjeenvaihtajapankkinsa välityksellä.
4. Viejän pankki ilmoittaa remburssiehtot myyjälle.
5. Tavara laivataan, ja viejä saa siitä kuljetusasiakirjan esim. konossementin.
6. Viejä esittää remburssiehtojen mukaiset asiakirjat mm. konossementin ja muut remburssin vaatimat pankilleen.
7. Viejän pankki suorittaa asiakirjojen ja remburssiehtojen välisen vertailun ja ilmoittaa viejälle, mikäli asiakirjat ovat remburssiehtojen mukaiset.
8. Viejän pankki lähettää asiakirjat avaajapankille, jolta veloitetaan myyjälle suoritettu maksu.
9. Avaajapankki tarkastaa asiakirjat ja luovuttaa ne ostajalle.

10. Ostaja esittää konossementin tai muun kuljetusasiakirjan rahdinkuljettajan tai varustamon edustajalle, joka luovuttaa tavaran ostajalle konossementtia tai muuta kuljetusasiakirjaa vastaan.

(Fintra 2006b, 90)

Remburssit voidaan jakaa maksutapahtuman ajankohdan mukaisesti avista- ja aikarembursseihin. Jälkimmäisessä viejä myöntää ostajalle maksuaikaa. Avista- ja aikaremburssit voidaan jakaa edelleen peruutettavissa oleviin, joka on harvinainen, ja peruuttamattomiin. Remburssi on peruuttamaton, jos ei muuta erikseen toisin mainita. Peruuttamatonta remburssia ei voida muuttaa ilman kaikkien osapuolien suostumusta. Peruuttamattomat remburssit ovat joko vahvistettuja tai vahvistamattomia. Vahvistetut remburssit ovat välittäjäpankin (viejän pankin) vahvistamia ja sitovat näin ollen myös ko. pankkia. Ostajan suostumuksella viejä voi siirtää remburssin tai sen osan toisen saajan hyväksi (esim. alihankkijan). Tällöin on kyseessä siirrettävä remburssi. (Fintra 2006, 93.)

10 TEKSTIILITUOTTEIDEN TOIMITUKSET

Tässä luvussa lähteinä on käytetty haastattelumateriaalia sekä tekstiililogistiikkaa harjoittavien yritysten Internet-sivuja (Mayer 2011, DHL 2012, Itella 2012). Lähtökohtaisesti tekstiilituotteiden toimitustavat ja muut käytännön asiat (mm. kuljetusmuoto ja pakkaustapa) määritellään jo kauppasopimuksessa. Tekstiilit voidaan kuljettaa laatikoissa tai riippukuljetuksina. Laatikoissa kuljetettaessa tavarat saadaan pakattua tiiviimmin ja kuormaan mahtuu näin enemmän tavaraa. Riippukuljetuksissa tekstiilit saadaan kuljetettua suorina roikkuen ja ne voidaan periaatteessa nostaa autosta suoraan myyntiin ilman oikomiskäsittelyä. Tekstiilit on kuitenkin pakattava erittäin huolellisesti likaantumisriskin vuoksi eikä kuormista saada yhtä täysiä riippukuljetuksissa kuin kuljetettaessa laatikoissa.

Huolintaliikkeet tarjoavat monipuolista palvelua tekstiilien kuljetuksiin ja niiden käsittelyyn, kuten uudelleen työstämistä, uudelleen pakkaamista, vaatteen käsittelyä ja etiketöintiä. Palvelupisteitä tekstiilien käsittelyyn löytyy huolintaliikkeiltä sekä Suomen että Venäjän puolella. Yritys voi harkita kuljettaako tavarat laatikoissa Venäjälle, jossa hoitaa tekstiilien oikomis- ym. myyntiä edeltävän käsittelyn vai

käsitelläänkö tekstiilit myyntikuntoon jo Suomessa ja kuljetetaan riippukuljetuksina Venäjälle, jossa ne puretaan suoraan myyntiin. Molempiin vaihtoehtoihin löytyy toimijoita sekä Suomen että Venäjän puolella. Vaihtoehdoista voi tiedustella huolintaliikkeitä. Esimerkiksi DHL:lla, Itellalla ja VR Transpointilla on runsaasti kokemusta tekstiilien käsittelystä.

Uudelleen työstäminen ja uudelleen pakkaaminen sisältää tuotteen muotoilua tai muuntamista sellaiseksi, että tuote sopii paremmin paikallisille markkinoille. Tämä kattaa valmiin tuotteen uudelleen pakkaamisen niin, että pakkaus tukee asiakkaan tuotetta esimerkiksi tuote-esittelyissä.

Vaatteen käsittely sisältää vaatteiden myyntikunnostustoimintoja. Näitä ovat muun muassa pakkauksista poisto ja uudelleen suojaaminen, pussittaminen, höyrytys, ripustimelle asettaminen ja viikkaaminen. Myyntikunnostustoimenpiteet myös edesauttavat tuotteen menekkiä.

Laputus, etiketöinti ja merkkien kiinnittäminen sisältää mm. riippuvien merkkien, varashälyttimien, RFID-merkintöjen, hintamerkintöjen ja muiden myyntiä edistävien merkintöjen kiinnittämistä. Venäjällä myytävissä tuotteissa tuoteselosteiden on oltava venäjänkielisiä.

Edellä mainittujen lisäksi huolintaliikkeillä on tekstiilitoimituksiin tarjolla myös muita palveluita mm. palautusten tehokas ohjaus. Palautusten tehokas ohjaus antaa asiakkaalle mahdollisuuden saada takaisin tuotteen menetetty arvo. Huolintaliike auttaa tällöin suunnittelemaan ja käynnistämään räätälöidyn palautuslogistiikkaratkaisun. (DHL 2012.)

Tekstiililogistiikan palveluista mainittakoon vielä aikataulutetut kotimaan ja ulkomaan kuljetuspalvelut riippuvana ja pakattuna, kontinveto- ja kuljetuspalvelut, Track & Trace -lähetyss seuranta, tullivarastopalvelut, tullauspalvelut sekä kontinveto- ja kuljetuspalvelut satamista, varaston keräilypalvelut riippuvana ja pakattuna käsiteltäville muotituotteille, varaston Pick & Pack -palvelut sekä sähköinen tiedonsiirto Logius-toiminnanohjausjärjestelmän ja asiakkaan oman järjestelmän välillä. (Itella 2012.)

11 VERKKOKAUPPA - TAVARAN TOIMITTAMINEN TOIMITTAJALTA RAJAN YLI KULUTTAJALLE (B TO C)

Verkkokauppa on lisääntynyt Venäjällä voimakkaasti 2000-luvulla. Vuonna 2000 Internetin käyttäjiä oli n. 3 miljoonaa ja nykyisin heitä on yli 50 miljoonaa. Internet-yhteys on myös saavuttanut aina vain etäisempiä alueita Venäjällä. Internetin käytön ja erilaisten sosiaalisen median sivustojen (mm. VKontakte.ru, Odnoklassniki.ru ja Moy mir.ru) lisääntyneen käytön myötä myös verkossa tehtävä kauppa eli verkkokauppa on kasvanut ja saanut aina vain lujemman jalansijan Venäjän markkinoilla. Tulevaisuudessa verkkokauppa lisääntyy entisestään uuden Internetin käyttöön tottuneen sukupolven myötä. Venäläiset kuluttajat ovat myös alkaneet luottaa enemmän verkossa käytävään kauppaan. (Makeeva 2011, 5-6.)

Verkkokaupan arvo Venäjällä on asiantuntija-arvioiden mukaan n. 6 miljardia euroa. Suomessa vastaava luku on n. 1,3 miljardia euroa. Verkkokaupan odotetaan kasvavan Venäjällä lähivuosina noin 20–30 % vuodessa ja sen arvioidaan jopa kymmenkertaistuvan vuoteen 2020 mennessä. Venäjälle suuntautuva verkkokauppa tarjoaa mahdollisuuksia myös suomalaisille viejille. (Makeeva 2011, 6.)

Finnoden innovaatioverkosto on tehnyt vuonna 2011 tutkimuksen, jossa selvitettiin verkkokaupan ja sosiaalisen median suomalaisille yrityksille avaamia liiketoimintamahdollisuuksia Venäjällä. Tutkimuksen mukaan verkkokaupan perustaminen vaatii yritykseltä uuden toimintamallin omaksumista, mutta se mahdollistaa kokonaan uusien kohderyhmien tavoittamisen ja tarjoaa säästöjä markkinoinnissa ja logistiikkakuluissa. (Makeeva 2011, 5.)

Venäjällä verkkokaupassa menestyminen edellyttää oikean kohderyhmän löytämistä sekä laajaa tuotevalikoimaa. Laajan valikoiman takaamiseksi suomalaisten pk-yritysten on helpointa perustaa verkkokauppa yritysryhmänä. Tutkimuksen mukaan verkkokauppa avaa mahdollisuuksia erityisesti elektroniikkaan, hyvinvointi- ja terveystuotteisiin sekä vaatteisiin tai lastentarvikkeisiin erikoistuneille yrityksille. (Makeeva 2011, 7.)

Venäjällä verkkokauppaa ei käytännössä voi käydä Suomesta käsin, vaan tavarat on tullattava ja toimitettava Venäjälle. Venäläiset verkkokaupat eivät ole lähtökohtaisesti kiinnostuneita toimimaan ulkomaisten toimijoiden kanssa haastavien tullimuodollisuuksien, puutteellisen logistiikan ja monimutkaisten kansainvälisten maksujärjestelmien takia. Tätä varten yritykset voivat etsiä venäläisen kumppanin, joka hoitaa viennin Venäjälle. Vaihtoehtoisesti suomalainen viejä voi perustaa Venäjälle oman yrityksen ja varaston tai jakelukeskuksen, josta käsin hoitaa verkkokauppaa ja siihen liittyviä laillisia prosesseja kuten sertifiointia, tullausta, sopimuksia, maksuja, varastointia ja jakelua. Kyseinen yksikkö voisi toimia, ei ainoastaan B to C -pohjalla, vaan myös B to B -pohjalta kuten tehdä yhteistyötä jälleenmyyjien suuntaan. (Makeeva 2011, 13.)

Toimitustapoina verkkokaupassa Venäjälle voidaan käyttää postia, kuriiripalveluja sekä omaa rahtia. Mikäli viejällä on Venäjällä noutoterminaali, asiakas voi noutaa tilauksen myös sieltä. Toimitusten ongelmana Venäjällä on usein kehittymätön logistiikka. (Makeeva 2011, 7.)

Venäjän postilaitosta on moitittu hitaaksi ja epäluotettavaksi ja tämä on myös vaikeuttanut nettikauppaa. Postilaitoksen huonoa mainetta Venäjällä yritetään parhailtaan kohentaa uudistuksilla, ja rakenteilla on automaattisten jakelukeskuksien ketju tavoitteena toiminnan automatisointi ja tehostaminen, kun tähän asti kaikki lajittelu postissa on tehty käsin. Osasyynä uudistuksen toteuttamiseen on nettikaupan räjähdysmäinen kasvu ja useiden kansainvälisten nettikauppojen (mm. eBay:n) vetäytymisilmoitus Venäjältä postilaitoksen hitauden vuoksi. (Parjattu ja nettikaupan kolhima Venäjän posti pyrkii automaatioon 2010.)

Venäjällä on totuttu ostamaan käteisellä verkkokaupasta niin, että tavara tuodaan kotiin, jolloin se tarkastetaan ja maksetaan kuittausta vastaan. Venäläisistä verkkokaupan asiakkaista edelleen 90 % maksaa ostoksensa käteisellä. Tämä johtuu siitä, että venäläiset eivät luota Internetiin siinä määrin, että ilmoittaisivat omia tietojaan sen välityksellä, ja toisaalta siitä, että tavara halutaan nähdä ja tarkastaa sen laatu ennen maksun suorittamista. Toisaalta tilanne saattaa muuttua olennaisestikin lähivuosina. Finnoden tutkimuksen mukaan vuonna 2011 tapahtui radikaali käänne venäläisten alettua maksaa verkkokaupassa selkeästi aktiivisemmin pankkikorteilla

edelliseen vuoteen verrattuna. Ennakkoon maksamisen hyvinä puolina voidaan pitää myyntiriskin pienenemistä ja palautusten määrän vähenemistä. (Makeeva 2011.)

Verkkokaupankäynnissä käytetään myös kuriiripalveluja tavarantoimitamiseen. Palveluja tarjoavat muun muassa DHL, SPSR-EXPRESS (the National express delivery company) ja DPD (Dynamic Parcel Distribution). Venäjän markkinoille on perustettu myös uusia yksityisiä kuriiripalveluyrityksiä ja express-yrityksiä kohderyhminään nimenomaan nettikauppa-asiakkaat. Kuriiripalvelujen kohdalla on huomioitava palvelun korkeampi hinta. Tämä viejän on syytä ottaa huomioon toimituskustannuksia hinnoiteltaessa. Toisaalta hyvä toimitusvarmuus on merkittävä etu markkinoilla. (Makeeva 2011, 46.)

Taulukossa 2 on esitetty sähköisessä kaupankäynnissä yleisimmin käytetyt maksutavat Venäjällä.

Taulukko 2. Sähköisessä kaupankäynnissä yleisimmin käytetyt maksutavat Venäjällä (Finnode 2011)

Maksutapa	Maksutavalle ominaista
Maksu toimitettaessa (COD)	<ul style="list-style-type: none"> • Alhainen riskitaso • Asiakkaiden suosima maksutapa
Pankkikortti	<ul style="list-style-type: none"> • Täysin automatisoitu maksutapa • Keskisuuri riskitaso
E-money	<ul style="list-style-type: none"> • Täysin automatisoitu maksutapa • Keskisuuri riskitaso
Pankkisiirto/ennakkomaksu	<ul style="list-style-type: none"> • Alhainen riskitaso

Sähköinen kaupankäynti on suhteellisen uusi kaupankäynnin muoto. Verkkokaupankäyntiä koskeva lainsäädäntö Venäjällä on vielä vähäinen. Esimerkiksi verkkokaupan sertifiointista ei ole erikseen säädetty laissa. Kuitenkin Venäjän lainsäädäntö velvoittaa varustamaan kaikki Venäjälle tuotavat tuotteet tarpeellisilla sertifikaateilla, vaatimusten mukaisilla deklaraatioilla ja lisensseillä. Kaikki tuotteet on myös tullattava. Tullaus ja sertifikaattivaatimukset ovat samoja riippumatta

myyntikanavasta. Lisäksi verkkokaupassa myytävistä tuotteista on säädetty, että tuoteselosteiden pitää olla venäjäksi, myyjä on velvollinen myymään hinnalla, joka tuotteella on tilaushetkellä ollut ja myyjä on velvollinen ilmoittamaan tuotteen palautusohjeet (palautusosoite, aukioloajat, maksupalautusehdot ym. palautusta koskevat ehdot). (Makeeva 2011.)

Venäjällä tilaaminen kansainvälisestä nettikaupasta yksityishenkilöiden kohdalla on pientä johtuen maan kehittymättömästä logistiikasta ja tullimuodollisuuksista. Yksityishenkilöt eivät voi tullata netissä vaan tullaus on tehtävä henkilökohtaisesti tai tullibrokerin välityksellä. Tuotteita ei tarvitse kuitenkaan nettikaupassa tullata, jos ne tulevat henkilökohtaiseen käyttöön, niiden hinta ei ylitä tuhatta euroa ja kokonaispaino on enintään 31 kilogrammaa. Huolimatta vaikeuksista venäläisten kohdalla tilaaminen kansainvälisistä nettikaupoista on viime vuosina lisääntynyt huomattavasti. Syinä tähän pidetään mm. uutta sukupolvea, joka on tottunut tilaamaan myös ulkomaisista nettikaupoista ja on valmis ottamaan riskin tilatessaan. Lisäksi palveluita tarjoavien ”välikäsiä” lisääntyminen, Internet-tarjonnan kasvu sekä tarjolla olevat laajemmat valikoimat edullisempaan hintaan ovat lisänneet venäläisten ostoja ulkomaisista nettikaupoista. (Makeeva 2011.)

12 TOIMITTAMINEN MYYJÄLTÄ SUOMESSA OSTAJALLE VENÄJÄLLÄ (B TO B)

Vientitoimituksen vaiheita on kuvattu edellä luvussa kahdeksan. Vientitoimitus perustuu myyjän ja ostajan (viejän ja vastaanottajan) väliseen kauppasopimukseen. Vientikauppa voidaan jakaa yhteisö- eli sisäkauppaan, joka on EU:n sisäistä kauppaa ja ulkokauppaan eli vientiin EU:n ulkopuolisille alueille (Fintra 2006a, 1-1). Vietäessä Venäjälle on näin ollen kyseessä ulkokauppa. Aiemmin on todettu, että opinnäytetyössä keskitytään maantiekuljetuksiin niiden nopeuden ja helppouden takia sekä kuljetusmatkan suhteellisen lyhyiden vuoksi. Hokkanen, Karhunen & Luukkaisen (2010, 96) mukaan nopeus on dynaamisuutta eli kuorma-autoliikenteen käsittelyohjeiden ja kuljetusreitien muuttamisen helppoutta sekä kattavaa infrastruktuuriverkkoa. Nopeus puolestaan kuvaa kuormankäsittelyaikojen nopeutta ja olemattomia odotusaikoja. (Hokkanen, Karhunen, Luukkainen 2010, 96.)

Tässä luvussa on käsitelty täyden kuorman toimitusta ja kappaletavaratoimitusta. Lisäksi on viittauksia lukuihin, joista löytyy aiheeseen olennaisesti liittyvää tietoa.

12.1. Täydet kuormat

Täydet kuormat eli kokokuormakuljetukset tarkoittavat kuljetuksia, joissa kaikki kuorman tavarat ovat yhdeltä ja samalta asiakkaalta. Vastaanottajia voi olla yksi tai useampi. Voidaan puhua myös tilausliikenteestä, jolla tarkoitetaan asiakkaan ovelta-ovelle -kuljetusta, jossa lähtö- ja määräpaikat ovat asiakkaan valittavissa, mikäli se on tulli- ja liikenneteknisesti mahdollista. Maantiekuljetuksia säätelevät CMR yleissopimus, joka koskee tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävää rahtikirjaa, sekä vuonna 1979 säädetty tiekuljetussopimuslaki TKSL, joka koskee kotimaankuljetuksia. Tiekuljetussopimuslakiin on sisällytetty CMR-yleissopimuksen periaatteet niin, että ne määrätyin poikkeuksin ovat voimassa myös kotimaankuljetuksissa. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen, Werdermann 2010, 272 – 273.)

Kansainvälisissä kuljetuksissa kuljetussopimus on vahvistettava CMR-rahtikirjalla. Rahtinkuljettajan tulee tarkistaa, että rahtikirjaan merkityt tiedot vastaavat kollien lukumäärää, merkkejä ja numeroita. Lisäksi rahtinkuljettajan tulee tarkastaa tavarankunnon ja pakkauksen kunto ja merkitä sitä koskevat mahdolliset varaukset rahtikirjaan. Rahtikirja on todisteena kuljetussopimuksen ehdoista ja siitä, että rahtinkuljettaja on ottanut tavarankansainvälistä vastaan. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen, Werdermann 2010, 273.)

Rahtinkuljettajan tulee ottaa tavara vastaan sovittuna aikana ja sovitussa paikassa. Lähtäjän on huolehdittava tavarankansainvälisestä pakkaamisesta ja siitä, että rahtinkuljettaja saa kaikki tarvittavat asiakirjat sekä kuljettamista varten että tavarankansainväliselle vastaanottajalle luovuttamista varten. Kuljetussopimuksen osapuolet voivat sopia siitä, kuka hoitaa tavarankansainvälisen lastauksen, ahtauksen ja sitomisen ajoneuvoon. Usein kuljetussopimuksessa tai siihen liitetyissä vakioehdoissa on osapuolten kesken sovittu lastaus-, ahtaus-, sidonta- ja purkausvelvoitteiden jakautumisesta osapuolten kesken. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen, Werdermann 2010, 273 - 274.)

Rahdinkuljettaja on velvollinen valvomaan lastinomistajan etua kuljetuksen aikana. Hänen tulee toimia niin, että kuljetus voidaan suorittaa vahingoittamatta tavaraa. Rahdinkuljettajan vastuu lakkaa, kun tavara on luovutettu vastaanottajalle. Tavara tulee luovuttaa määräpaikassa rahtikirjassa mainitulle vastaanottajalle. Rahdin purkaminen on yleensä kuljetusehdoissa määritelty vastaanottajan tehtäväksi. Vastaanottajan tulee tavaraa vastaanottaessaan tutkia se. Mikäli tavara on vähentynyt tai vahingoittunut, vastaanottajan on reklamoitava. Reklamaatio on tehtävä heti, jos vahinko on näkyvä. Muussa tapauksessa reklamaatio on tehtävä 7 vrk:n sisällä tavaran vastaanottamisesta. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen, Werdermann 2010, 274 - 275.)

12.2. Kappaletavarakuormat

Kappaletavaraa ovat kaikki pienemmät tavarat, joita voidaan kuljettaa ja lastata kappaleittain. Yleisesti ottaen kaikki tavarat, jotka eivät vaadi erillistä kuljetussäiliötä ja voidaan kuljettaa kuorma-autossa, kontissa tai lentokoneessa, ovat kappaletavaraa. (TimoCom 2012.) Kappaletavaraksi voidaan kutsua myös kahden paikkakunnan tavaraterminaalien välillä tapahtuvaa säännöllistä ja aikataulun mukaista linjaliikennettä (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen, Werdermann 2010, 272).

Kappaletavarakuormat muodostuvat mahdollisesti usean eri lähettäjän tavaroista tai tavaroista, jotka on osoitettu usealle eri vastaanottajalle. Tullitoimipisteiden määrä on ainoa rajoittava tekijä, sillä TIR Carnet'een mahtuu yhteensä neljä tullitoimipaikkaa. Kappaletavarakuormissa on huomioitava, että jokainen kolli on erikseen varustettava merkinnällä, jossa on vähintään vastaanottajan osoitetiedot. Kollimerkintöjen pitää Venäjälle vietäessä olla venäjänkielisiä. Usein tarvittavista merkinnöistä on sovittu jo kauppasopimuksessa. Kappaletavaran dokumentointi on asiakaskohtainen eli dokumentointeja tehdään niin monet kuin on vastaanottajiakin.

Käytännössä vientiprosessi alkaa ostajan myyjältä tekemästä tilauksesta. Kaupasta tehdään kauppasopimus ja maksu suoritetaan sovitulla tavalla. Kauppasopimukseen merkitään toimitusehto, jonka mukaisesti toimitustapa määräytyy. Mikäli toimitusehto

edellyttää myyjän toimittavan tavaran asiakkaalle, myyjä on velvollinen toimittamaan tavaran sovittuun paikkaan ja hoitamaan sitä koskevan dokumentoinnin toimitusehdon mukaisesti. Myyjä voi käyttää apuna asiamiestä kuten huolintaliikettä, joka voi hoitaa kuljetus- ja tullausasiakirjojen valmistamisen sekä kuljetuksen huolintasopimuksen perusteella myyjän puolesta.

Jos taas toimitusehto edellyttää ostajan aktiivisuutta toimituksen suhteen, ostaja on velvollinen noutamaan tavaran joko itse tai asiamiehensä välityksellä paikasta, johon sopimuksessa myyjä on sitoutunut tavaran asettamaan noudettavaksi. Ostaja myös vastaa tällöin toimitusehdon mukaisesti tavaran dokumentoinnista. Myyjä tai hänen edustajansa kuitenkin huolehtii, että vientiselvitys tehdään asianmukaisesti.

Sekä täydet kuormat että kappaletavaraliikenne vaativat dokumentoinnin, jota on kuvattu luvussa 9. Viejä voi halutessaan antaa toimeksiannon asiantuntevalle huolintaliikkeelle, joka hoitaa huolintasopimuksen sisällön laajuuden mukaisesti dokumentoinnin, vientiselvityksen, varastoinnin ja kuljetuksen. Huolintaliike voi myös hoitaa logistiikkaa koskevan yhteydenpidon vastaanottajan tai hänen edustajansa kanssa koskien esimerkiksi toimitusaikataulua. Huolintaliikkeen vastuista on kirjoitettu luvussa 4.1 ja huolintaliikkeen roolista asiamiehenä luvussa 15.1.

13 TAVARAN TILAAMINEN MYYJÄLTÄ SUOMESSA JA TOIMITTAMINEN TRANSITONA OSTAJALLE VENÄJÄLLE

Transito tarkoittaa tavaroiden ja raaka-aineiden kuljettamista toisen maan kautta kolmansiin maihin. Toisin sanoen transito Venäjälle käsittää kauttakulkukuljetukset, jotka tulevat Suomen tullirajalle ja kuljetetaan maanteitse tai rautateitse Venäjälle niitä Suomen tullialueella tullaamatta. Transito on siis kauttakululiikenteenä ns. kolmansista maista eli EU:n ulkopuolisista maista tulevaa tavaraa, joka vain kuljetaan Suomen kautta. Transitoa koskevat osin eri säännökset kuin vientiä. Tässä luvussa käsitellään siis kolmansista maista tulevia tuotteita, jotka kuljetetaan Suomen kautta Venäjälle.

Kun venäläinen ostaja tilaa tavaraa myyjältä Suomessa ja tavara toimitetaan valmistusmaasta transitona venäläiselle yritykselle, on tavara toimitusvarmuuden ja

helppouden vuoksi syytä toimittaa Suomen kautta. Suomalainen myyjä voi tällöin paremmin valvoa toimituksen asianmukaista etenemistä ja perille pääsemistä. Suomen kautta kuljetettaessa tavaralle voidaan suorittaa myös mahdollisia lisäarvopalveluja kuten uudelleen pakkaamista, uusien venäjänkielisten tuoteselosteiden kiinnittämistä, käyttö- ja pesuohjeiden lisäämistä ynnä muuta vastaavaa. Lisäarvopalvelut voidaan suorittaa tulliterminaalissa tai huolitsijan osoittamissa muissa tiloissa, ja ne tuottavat yritykselle lisätuloja.

Kuten aiemmin on todettu kolmansista maista tulevaa transitotavaraa ja sen dokumentointia koskevat EU:ssa ja näin ollen myös Suomessa osin eri säännöt kuin vientiä. Transiton toimittamiseen tarvitaan Suomen puolella CMR-rahtikirja, kauppalasku, pakkauslista ja TIR Carnet viitenumeroineen sekä AREX-ilmoitus. Venäjän puolella vaadittavat asiakirjat ovat samat kuin Venäjän tuonnissa (ks. luku 9).

14 TUTKIMUSTULOKSET

14.1 Kvalitatiivinen tutkimus

Tutkimus on suoritettu perehtymällä aiheesta saatavaan kirjallisuuteen ja kvalitatiivisena haastattelututkimuksena. Tutkimuksessa haastateltiin neljän hankkeessa mukana olleen yrityksen edustajaa sekä kahta logistiikka-alan yrityksen edustajaa. Hankkeessa mukana olevat yritykset valittiin haastatteluun satunnaisesti ja sillä perusteella, oliko yrityksen edustajalla aikaa osallistua haastatteluun. Logistiikka-alan yritykset valittiin aihealueen vaatiman asiantuntemuksen perusteella. Toinen haastattelu pureutui vientiprosessin yleisiin kysymyksiin haastateltavan laajan asiantuntemuksen vuoksi. Vastaavasti toisessa haastattelussa keskityttiin tekstiilituotteiden logistiikkaan haastateltavan yrityksen tekstiililogistiikan erityisasiantuntemuksen vuoksi.

14.2 Projektissa mukana olleiden yritysten haastattelut

Haastattelut perustuivat etukäteen laaditulle haastattelurungolle. Kysymykset oli laadittu tavoitteena selvittää yritysten nykytilannetta, logistisia ratkaisuja sekä mahdollisia toiveita Fashion & Design -projektin logistiikan osalta. Haastattelun

kysymykset ja vastaukset käsitellään seuraavassa. Yritykset halusivat pitää vastauksensa anonyymeinä, ja siksi vastauksia ei ole eritelty yrityksittäin. Vastausten yhteenveto on esitetty kursivoituna.

1. Yrityksen nykytilanne logististen ratkaisujen osalta:

- a) Missä yrityksen tuotantolaitos/varasto/tavara sijaitsee?
- b) Kuljettaako yritys itse tavaraa?

Kysymyksillä pyrittiin kartoittamaan yrityksen nykyistä tilannetta logistiikan osalta. Missä tuotantolaitos tai tavara konkreettisesti sijaitsee, onko yrityksellä tarvetta kuljettaa tavaraa, ja jos on, niin kuinka kuljetukset on hoidettu? Tällä haluttiin kartoittaa taustaa koontivaraston mahdollisuudelle ja sen sijainnille sekä kuljetusmahdollisuuksille.

Haastateltujen yritysten tuotantolaitosten sijaintipaikat olivat: Helsinki, Siikainen, Kruunupyö, Orimattila, Puola ja Viro.

Osa yrityksistä hoiti itse kuljetukset, osa käytti kuriiripalveluja.

- c) Onko yrityksellä jo vientiä Venäjälle?

Jos on, niin miten logistiikka on hoidettu seuraavien osalta?

- ✓ kuljetus
- ✓ tullaus/dokumentointi Suomessa
- ✓ tullaus Venäjälle

Onko käytetty asiamiestä?

Kysymyksellä selvitettiin, onko yrityksellä jo vientiä Venäjälle vai onko vienti Venäjälle vasta suunnitelmissa. Mikäli yrityksellä oli jo vientiä Venäjälle, haluttiin myös selvittää kuinka logistiset ratkaisut, tullausten ja kuljetusten osalta on hoidettu. Onko käytetty asiamiestä, onko yritys hoitanut viennin itse vai onko kenties vastaanottaja itse hoitanut dokumentoinnin ja kuljetuksen sekä tullauksen Venäjällä.

Yritykset, joilla on jo vientiä Venäjälle, totesivat, että monesti asiakas haluaa itse noutaa tavaran ja hoitaa dokumentoinnin myös itse. Tällöin jo toimitusehto kauppasopimuksessa määrää toimitustavan. Viejäyrityksen on kuitenkin hoidettava vientiselvitys Suomessa.

d) Onko yrityksellä postimyyntikauppaa/nettikauppaa Venäjälle?

Jos on, niin miten logistiikka on hoidettu seuraavien osalta?

- ✓ kuljetus
- ✓ tullaus/dokumentointi Suomessa
- ✓ tullaus Venäjälle

Onko käytetty asiamiestä, esim. huolintaliikettä?

Kysymyksellä kartoitettiin, onko yrityksellä netti- tai postimyyntikauppaa Venäjälle ja mikäli on, kuinka logistiset ratkaisut on hoidettu.

Mikään haastatelluista yrityksistä ei harjoittanut netti- tai postimyyntikauppaa Venäjälle.

2. Tuote:

- a) Millaisia tuotteita?
- b) Miten tuote on pakattu kuljetuksen aikana?
- c) Onko erityiskäsittelyä vaativia tuotteita?
Jos on, niin millaista?
- d) Vaatiiko tavaran kuljettaminen erikoiskalustoa?
Jos vaatii, niin millaista?
- e) Onko jotain muuta erityistä huomioitavaa tuotteen osalta?

Kysymyksillä pyrittiin kartoittamaan yrityksen tuotteita ja vaatimuksia kuljetusta ajatellen. Millainen tuoteryhmä on, kuinka tuote on pakattu kuljetuksen aikana, vaatiiko tuote erityiskäsittelyä tai erikoiskalustoa kuljetukseen ja onko jotain muuta erityistä huomioitavaa tuotteen osalta.

Kaikki haastatellut yritykset pakkasivat tuotteet laatikoihin kuljetuksen ajaksi. Mikään haastatelluista yrityksistä ei kuljettanut riippukuljetuksina. Kuljetusten osalta tämä helpottaa kaluston saamista, ja laajentaa mahdollisuuksia käyttää eri huolintaliikkeitä, kun ei ole tarvetta riippukuljetuksiin.

3. Kuinka Venäjälle toimitettavat myytäväksi tarkoitetut tuotteet tulee varustaa?

- a) laputusten osalta?
- b) sertifiointin osalta?
- c) hoitaako yrityksenne tarvittaessa itse vai käytetäänkö ostopalvelua?

Kysymyksillä haluttiin kartoittaa kuinka Venäjälle vietävät myytäväksi tarkoitetut tuotteet tulee varustaa Venäjän lainsäädännön mukaan. Lisäksi haluttiin selvittää, onko yrityksellä resursseja tehdä tarvittava itse.

Vastauksista ilmeni, että tuotteet on laputettava venäjänkielisillä teksteillä ja tuotteet tarvitsevat myös GOST R -sertifiointin. Haastatelluista yrityksistä ne, jotka vievät jo Venäjälle, hoitavat edellä mainitut toimenpiteet itse.

4. Yrityksen resurssit

Toimintamallina on keskittää Pietariin toimitettavat eri toimittajien tavarat yhteen tulliterminaaliin esim. pääkaupunkiseudulla tai Kaakkoisrajalla, jossa tavarat kootaan kuormiksi Pietariin toimittamista varten. Tässä terminaalissa kenties hoidettaisiin myös tavarantoimituksen dokumentointi. Onko ajatusmalli mahdollinen teidän yrityksessänne?

Kysymyksessä tiedusteltiin pitääkö yritys omalla kohdallaan realistisena mahdollisuutena ajatusta keskittää Pietariin toimitettavat eri toimittajien tavarat yhteen tulliterminaaliin esim. pääkaupunkiseudulla tai Kaakkoisrajalla, jossa tavarat kootaan kuormiksi Pietariin toimittamista varten. Kyseisessä terminaalissa kenties hoidettaisiin myös tavarantoimituksen dokumentointi.

Yritykset totesivat mahdollisuuden varteenotettavaksi, silloin kun toimitusehto on asianmukainen. Toimintamalli on siis tapauskohtaisesti kiinni myös vastaanottajasta.

5. Maksuliikenne

- a) Mitä maksutapoja yrityksessä on käytetty?
- b) Onko mahdollisia ongelmia ilmennyt? Millaisia?

Kysymykset kartoittivat yritysten maksuliikennettä – mitä maksutapoja yrityksessä on käytetty ja onko niissä mahdollisesti ilmennyt ongelmia?

Vastauksista ilmeni, että yrityksissä oli käytössä sekä ennakkomaksu, luotto että osaluotto. Ennakkomaksua käytettiin lähinnä uuden asiakkaan ollessa kyseessä. Luottokauppaa voitiin käydä vakiintuneen kauppakumppanin kanssa. Maksutapana oli myös malli, jossa osa kauppasummasta (esim. 40 %) maksettiin ennakkoon ja loput noudettaessa tai toimituksen jälkeen. Yrityksillä ei ollut ilmennyt suurempia ongelmia maksuliikenteessä, ainoastaan ”jotain pientä” ja siitäkin oli selvitty puhumalla.

6. Toivomuksia, ehdotuksia, ajatuksia liittyen projektin logistiikkaan

Projektin logistiikkaan liittyviä toivomuksia, ehdotuksia tai ajatuksia kysyttäessä yrityksen edustajilla oli sana vapaa.

Varsinaisia toiveita tai ehdotuksia ei esitetty. Kysymys herätti kuitenkin muutaman ajatuksen yrityksen edustajissa. Haastattelussa mainittiin postikuljetusten hitaus maailmalla ja erityisesti Venäjällä. Lisäksi mainittiin, että venäläiset vastaanottajat eivät kaikissa tapauksissa halua huolintaliikettä hoitamaan vientiin Suomesta ja tuontiin Venäjälle liittyvää dokumentointia ja tullausta vaan hoitavat toimitukseen liittyvän prosessin itse.

14.3 Huolintayritysten haastattelut

Huolintayritysten haastattelut olivat vapaamuotoisia ja haastattelurunko kysymyksineen oli suuntaa antava. Haastattelut olivat ns. asiantuntijahaastatteluita, joilla pyrittiin saamaan taustatietoa logistiikkaan tutkimuksen aihepiiriin kuuluvista asioista. Kysymykset koskivat dokumentointia, täysiiä kuormia, kappaletavaraliikennettä, kuriiripalveluja sekä tekstiilikuljetuksia. Haastattelutilanteet olivat keskustelun omaisia ja uusia kysymyksiä tuli esille haastattelujen edetessä.

Aihealueina huolintaliikkeiden edustajia haastateltaessa olivat:

1. täydet kuormat
2. kappaletavaraliikenne
3. kuriiripalvelut
4. tekstiilitoimitukset

Haastattelut olivat erittäin antoisia ja toivat runsaasti lisää tietoa aihepiiriin. Haastattelujen keskustelun omaisen ja polveilevan luonteen johdosta tarkkaa kysymysrunkoa ei varsinaisesti ollut. Ainoastaan aihepiirit oli rajattu edellä mainittuihin. Toinen haastatteluista perustui haastateltavan laajalle asiantuntemukselle ja siinä käsiteltiin lähinnä täysiiä kuormia, kappaletavaraliikennettä sekä kuriiripalveluja, näihin liittyviä dokumentointeja ja prosesseja. Haastattelussa tuli opinnäytetyötä varten jonkin verran uutta tietoa. Toisaalta tietoa em. aihealueista oli haastattelijalla jo ennestään ja esiin tullut tieto oli lähinnä täydentävää. Toinen haastatteluista perustui tekstiilitoimituksille. Aihealue oli haastattelijalle täysin vieras, joten haastattelussa tuli tekstiilien kuljettamisen ja käsittelyn osalta runsaasti uutta ja arvokasta tietoa opinnäytetyötä varten.

15 JOHTOPÄÄTÖKSET

Venäjän kaupan logistiikka on hyvin haastavaa. Lait ja asetukset muuttuvat erityisesti Venäjällä tiuhaan, ja niiden perässä pysyminen vaatii aikaa ja perehtymistä. Lisäksi Venäjän kulttuurin ja kauppatapojen tuntemus ovat olennaisia kaupankäynnin ja sen logistiikan onnistumiseksi.

Onkin perusteltua käyttää asiantuntevia huolinta-alan yrityksiä asiamiehinä. Heillä on käytettävissään alan uusin tieto ja asiantuntemus sekä usein myös valmiit kontaktit Venäjällä. Ainakin isoimmilla huolintaliikkeillä on lisäksi tulliterminaaleja ja osaavaa henkilökuntaa Venäjällä. Yrityksen on mahdollista hoitaa logistiikka suomalaisen huolintaliikkeen kautta. Näin riskit pienenevät ja viejäyritykset saavat keskittyä omaan ydinalueeseensa. Tarvittaessa yritykset käyttävät kuriiripalveluja tuotteiden toimittamiseen.

Toisaalta joistakin yrityksistä tuli viestiä, että venäläiset asiakkaat hoitavat mielellään itse kuljetuksen Suomesta Venäjälle sekä sitä varten vaadittavat kuljetusasiakirjat sekä myös tullauksen Venäjälle. Näistä lähtökohdista voisi pitää yhtenä kriteerinä asiakaslähtöisyyttä, eli halutessaan asiakas voi huolehtia dokumentoinnista, kuljetuksesta ja tullauksesta Venäjälle haluamallaan tavalla. En näe tässä olevan riskiä viejäyritykselle, mikäli toimitusehto ja muut ehdot on määritelty asianmukaisesti jo kauppasopimuksessa. Esimerkiksi käytettäessä toimituslauseketta EXW myyjän vastuu loppuu siihen, kun hän asettaa tavaran ostajan käytettäväksi tiloissaan tai muussa nimetyssä paikassa, esim. tuotantolaitoksessa tai varastossa.

15.1 Huolintaliikkeen rooli asiamiehenä

Mikäli yritykset kuitenkin itse toimittavat tavaran Venäjälle, ne voivat käyttää viennissä asiamiestä eli huolintaliikettä, joka huolintasopimuksen mukaisesti voi huolehtia vaadittavien asiapapereiden laatimisesta ja oikeellisuudesta ja niiden esittämisestä tullille, väliaikaisesta varastoinnista tullivarastossa, kuorman kokoamisesta sekä yhteistyöstä kuljetusliikkeen kanssa eli rahdin tilaamisesta ja toimitusaikatauluista sopimisesta. Huolintaliikkeellä on myös pääsääntöisesti Suomen tullin vaatimat passitusvakuudet kuorman toimittamiseksi Venäjälle. Huolintaliikettä

käytettäessä on suositeltavaa tehdä kirjallisesti huolintaohje, joka on toimeksianto huolintaliikkeelle. Se voidaan tehdä huolitsijan valmiille lomakkeelle, vapaamuotoisesti tai se voidaan korvata asiakirjakopioilla ko. kauppatahtumasta täydennettynä lisäohjeilla. (Fintra 2006, 11-5.)

Huolintaliikkeen käyttäminen asiamiehenä on erityisen suositeltavaa, jos viejän Venäjän kaupan ja siihen liittyvien toimien ja asiapapereiden tuntemus on heikkoa. Huolintaliikkeellä on usein ajanmukaista tietoa siitä, mitä asiakirjoja vaaditaan, ja taitoa valmistaa niitä asianmukaisesti. Lisäksi, jos huolintaliikkeellä on tullivarasto Suomessa, voidaan tavaroiden välivarastointi ja kokoaminen kuormaksi tehdä siellä. Varastot ovat usein lähellä tullitoimipaikkoja, ja huolintaliikkeen vakiintunut yhteistyö tullin kanssa on etu. Ainakin muutamalla suurella logistiikkayrityksellä on toimipiste ja varasto myös Pietarissa, ja koko viennin toimitusketju on mahdollista ohjata asiamiehen kautta, joten myös tätä silmällä pitäen kokenut huolitsija asiamiehenä on varteen otettava vaihtoehto.

Huolitsija voi suorittaa myös maksujen perintää toimeksiantajan puolesta huolintasopimuksen nojalla. Tällöin huolitsija sitoutuu tilittämään saatavat toimeksiantajalle viivytyksettä tilitysvelvoitteensa mukaisesti.

Huolintaliike voi tilata myös rahdin, jolloin kuljetustilaus ja rahdinmaksu voivat tapahtua huolintaliikkeen kautta. Venäjälle suuntautuvissa kuljetuksissa rahdinkuljettaja on useimmissa tapauksissa suomalainen tai venäläinen. Osalla huolintaliikkeistä on myös tarjota tekstiili- ja vaatekuljetuksissa mahdollisesti vaadittavaa erikoiskalustoa riippukuljetuksiin.

15.2 Varastointi ja kuorman kokoaminen

Kuten edellä mainittiin, kuorma on mahdollista koota keskitetysti esimerkiksi huolintaliikkeen tullivarastossa. Tavara voidaan toimittaa asiamiehen varastoon tai vaihtoehtoisesti huolintaliike noutaa tavarat, jossa se kootaan asianmukaisesti sopimuksen tai tilauksen mukaisissa erissä kuljetettavaksi vastaanottajalle. Kuorman valmistuttua huolitsija valmistelee tarvittavat asiakirjat tavarat toimitusta varten.

15.3 Verkko- ja postimyyntikauppa

Haastattelemistani yrityksistä mikään ei käynyt verkko- tai postimyyntikauppaa Venäjälle. Opinnäytetyön toimeksianto kuitenkin edellytti myös näiden kaupankäyntimuotojen käsittelyä. Pehdyin verkkokauppaa varten kirjallisuuteen ja Finpron Finnnode-verkoston sähköisestä kaupankäynnistä tekemään tutkimukseen. Kirjallisuutta aiheesta löytyy toistaiseksi varsin niukasti, mutta Finnnode-verkoston laaja tutkimus tarjosi runsaasti tietoa.

Perinteisesti verkko- ja postimyyntikaupassa Venäjällä tavara on toimitettu vastaanottajan ovelle, jossa tämä on voinut tavarankäytön tarkistaa ja maksaa. Ovelle toimittaminen lisää ilman muuta kustannuksia. Tämän yritys voi ottaa huomioon hinnoittellessaan toimituskustannuksia. Mikäli vastaanottaja on valmis maksamaan perille toimittamisesta, tavara voidaan toimittaa hänen ilmoittamaansa osoitteeseen kuriiripalveluna. Toisaalta edullisemmin voidaan tavara toimittaa yhteen keskitettyyn paikkaan, esim. tulliterminaali, josta asiakas voi tavarankäytön noutaa. Tämä terminaali voi olla asiamiehen (huolintaliike tai vastaava) hallinnoima, jolloin toimitukset Suomesta saadaan kulkemaan nopeasti ja joustavasti.

Venäjällä postilaitosta on moitittu hitaaksi ja epäluotettavaksi – lähetyksen perille pääsy saattaa joidenkin arvioiden mukaan kestää jopa kuukausia ja lähetyksiä myös katoaa säännöllisesti. Tästä johtuen en näkisi realistisena mahdollisuutena käyttää Venäjän postilaitoksen palveluja verkko- ja postimyyntikaupassa. Verkkokauppaa on käsitelty laajemmin luvussa 12.

15.4 Tekstiilituotteiden kuljetukset

Tekstiilit voidaan kuljettaa laatikoissa tai riippukuljetuksina. Haastattelujen perusteella voi tehdä päätelmän, että pääasiassa yritykset pakkaavat tekstiilit muovitettuna laatikoihin. Pakkaustavasta johtuen yritysten tekstiilitoimituksiin voidaan usein käyttää normaalia kuljetuskalustoa. Tämä taas mahdollistaa paremman kuljetuskaluston saatavuuden, täydemmat kuormat ja näin ollen edullisemmat rahat.

Purettaessa laatikoista määränpäässä tekstiilit mahdollisesti vaativat oikomiskäsittelyä – silittämistä ja höyryttämistä – ennen myyntiin laittamista. Tämä on mahdollista hoitaa Venäjällä, jossa tavara on myyntipaikan läheisyydessä eikä vaadi enää pitkää kuljetusta käsittelyn jälkeen. Venäjän palkkatasosta johtuen työ tulee Venäjällä tehtynä toistaiseksi myös selkeästi edullisemmaksi. Myös tekstiileissä vaadittava venäjänkielinen laputus voidaan tarvittaessa hoitaa Venäjällä. Osa haastatelluista yrityksistä tekee laputuksen itse jo Suomessa. Vaihtoehtoisesti, jos yrityksellä ei ole tähän omia resursseja, laputus voidaan suorittaa myös lisäarvopalveluna esim. huolintaliikkeen toimesta Suomessa.

15.5 Maksutavat

Maksutapoina Venäjän kaupassa yritykset käyttivät ennakkomaksua uusissa asiakassuhteissa ennen kauppasuhteen vakiintumista. Luottokauppaa voitiin käydä vakiintuneiden kauppakumppaneiden kanssa. Käytössä oli myös maksutapa, jossa osa kauppasummasta maksettiin ennakkoon ja osa vasta tavaran toimituksen jälkeen. Suurempia ongelmia yritykset eivät maksuliikenteessä olleet kohdanneet. Maksutavat vastasivat sitä, miten Venäjän kaupassa pääsääntöisesti toimitaan. Periaatteessa maksu suoritetaan ennakkoon, mutta toisaalta kaupankäynti vaatii tietyissä tilanteissa joustoa myös myyjältä ja tällöin voidaan vakiintuneissa kauppasuhteissa ottaa käyttöön luotto tai ainakin osaluotto.

15.6 Pohdinta

Työn tarkoituksena oli selvittää logistisia ratkaisuja kuljetusten, tilausten ja toimitusten osalta viennissä Venäjälle suomalaisten tekstiili- ja vaatetusalan yritysten näkökulmasta. Toimeksiantajani toivoi käsiteltävän nettikauppaa B to C, toimituksia Suomesta Venäjälle B to B sekä transitoa, jossa venäläinen toimija tilaa Suomesta ja tilaus toimitetaan lähtömaasta Venäjälle. Lisäksi toimeksiantajani halusi työssä käsiteltävän maksutapoja. Työn ohjaajien kanssa tulimme siihen tulokseen, että on syytä käsitellä myös toimitustapalausekkeitä sekä Pohjoismaisen Speditööriiliiton määräyksiä.

Opinnäytetyön aihe oli laaja sekä haastava ja siihen sisään pääseminen vei yllättävästi aikaa. Aihealueen rajaaminen ja otsikon muokkaaminen toivat oman haasteensa. Kenties paremmin olisin aiheeseen päässyt mukaan, jos olisin ollut Fashion & Design -projektissa alusta alkaen mukana – olisin ehkä saanut paremmin kiinni siitä, mitä projektin logistiikkaosuudelta odotetaan.

Haastattelujen tekeminen oli myös haastavaa. Se oli minulle täysin uusi alue ja haastattelurunkojen laatiminen kysymyksineen opetti paljon. Haastateltavien tavoittaminen, haastatteluajankäytöstä sopiminen ja itse haastattelut veivät myös oman aikansa. Valitettavasti haastattelun ajoitus ei varmastikaan ollut paras mahdollinen, koska haastattelut ajoittuivat joulun alusaikaan, jolloin erityisesti tekstiili- ja vaatetusala elää kiireistä sesonkia. Näin ollen osa teva-alan yrityksistä kieltäytyi haastatteluista kiireisiin vedoten.

Välimatkojen takia ja koska haastateltavia oli kohtuullinen määrä, tein haastattelut yhtä lukuun ottamatta puhelimitse. Mikäli haastateltavia olisi ollut huomattavasti enemmän, olisi ollut aiheellista laatia kysymyslomake ja suorittaa haastattelu sen avulla sähköpostitse.

Puhelinhaastattelut jäivät selkeästi kliinisemmiksi kuin kasvotusten tehty haastattelu. Haastattelujen jälkeen purkaessani vastauksia huomasin haastattelurungon kysymysten osalta muutamia puutteita, joita en osannut huolellisen suunnittelunkaan puitteissa ottaa huomioon. Toisaalta huolintaliikkeen tehty haastattelut eivät noudattaneet tiettyä kaavaa, vaan olivat vapaamuotoisia, ja niistä sainkin erittäin arvokasta tietoa opinnäytetyötä varten.

Lähdemateriaalia aihealueesta löytyi runsaasti, sillä Venäjän kaupasta, logistiikasta ja viennistä on kirjoitettu paljon. Poikkeuksena oli verkkokauppa, josta oli varsin hankalaa löytää kirjallisia lähteitä tai muutenkaan tietoa. Finpron Finnnode-tutkimus verkkokaupasta toi kuitenkin valmistuessaan runsaasti ajantasaista informaatiota. Lähdemateriaalin valintaan oli syytä paneutua huolella mahdollisimman tuoreen tiedon saamiseksi, sillä logistiikassa tapahtuu muutoksia kaiken aikaa – lainsäädäntö EU:ssa ja Suomessa muuttuu, samoin tullisäädökset, Venäjän lainsäädäntö ja tullisäädökset, jopa toimijat ja toimintatavat muuttuvat. Uusia tietoja siis päivitetään

jatkuvasti. Se, mitä on kirjoitettu 2000-luvun alussa, saattaa olla nyt reilu kymmenen vuotta myöhemmin vanhaa tietoa. Näin ollen pyrin käyttämään mahdollisimman tuoreita lähteitä, mikä myös osaltaan vaikutti siihen, että olen käyttänyt runsaasti Internet-lähteitä.

Muutoksista mainitsisin omakohtaisena kokemuksena alalla pitkään työskennelleenä, että logistiikan alalla fuusioita ja yritysostoja tapahtuu paljon jopa Suomessa, saati oletettavasti maailmalla. Fuusiot muuttavat aina joltain osin logistiikan toimintaympäristöä, enemmän tai vähemmän.

Edellä kerroin opinnäytetyön haasteista. Toisaalta on huomioitava, että aihepiiri oli minulle ennestään osin tuttu, sillä olen toiminut huolitsijana vienti- ja transitohuolinnan parissa useita vuosia. Työkokemuksesta oli luonnollisesti merkittävää hyötyä, sillä saatoin hyödyntää kokemustani monessa opinnäytetyön osiossa ja myös uusia asioita oli helpompi omaksua, kun tunsin vientiprosessin pääpiirteet ja dokumentointia koskevat asiat jo ennestään. Toisaalta esimerkiksi maksutavat, verkkokauppa ja tekstiilien vienti olivat vieraita aihealueita. Kuitenkin maksutavoista oli saatavilla runsaasti tietoa useista eri lähteistä. Tekstiilien käsittelystäkin löytyi riittävästi materiaalia, logistiikkaa koskien lähinnä vaatelogistiikkaa tekevästä huolintaliikkeistä. Opin paljon uutta näistä mielenkiintoisista logistiikan alueista.

Haastattelut toivat jonkin verran lisätietoa aihepiiriin. Toisaalta ne osin vahvistivat jo ennakkoon tiedossa ollutta asiaa. Kaikki haastatteluihin osallistuneet yritysten edustajat suhtautuivat myönteisesti haastatteluihin. Kysyttäessä odotuksia ja toivomuksia projektin logistiikan osalta haastatellut eivät juuri esittäneet kommentteja, joten tältä pohjalta ei syntynyt erityisiä kysymyksiä, joihin tarvittaisiin ratkaisuja.

Opinnäytetyö opetti minulle, miten etsiä tietoa eri lähteistä, kuinka luonnostella, miettiä, käyttää tietolähteitä, mikä on relevantti lähde, mitä taas ei voi pitää riittävän luotettavana, kuinka laatia haastattelut ja toteuttaa ne. Lukuisia käytännön asioita tuli punnittavaksi. Omaksuin uutta, mielenkiintoista ja todennäköisesti tulevaisuudessa tarpeellista tietoa tehdessäni opinnäytetyötä. Yhden lähteen tutkiminen vei

seuraavaan, ja matkan varrella tuli hyvinkin omaksuttua myös varsinaisen aiheen vierestä tietoa – eli koin opinnäytetyöprosessin hyvin antoisaksi myös tältä osin.

Venäjän viennin logistiikka opinnäytetyön aiheena on mielenkiintoinen mutta myös haastava. Aihealue oli melko laaja ja sisälsi runsaasti olennaisia asioita, jotka oli syytä sisällyttää työhön mukaan. Siitä huolimatta sain mielestäni työn vastaamaan hyvin toimeksiantajan haasteeseen ja viitekehykseen.

Jatkotutkimuksen aihe voisi löytyä siinä vaiheessa, kun yrityksillä on jo jonkin verran kokemusta Venäjän viennistä ja toimintaa haluttaisiin laajentaa muuallekin. Toisaalta voitaisiin myös tutkia, mitä mieltä yritykset ovat olleet Venäjälle laajentamisestaan - onko se vastannut odotuksia, ja mikäli mahdollisia ongelmia on ilmennyt, näihin voitaisiin pohtia ratkaisuja.

LÄHTEET

Tutkimuslähteet

Alho, A., Kairo, I., Kekki, P. & Portaankorva, M. 2010. Tullaus- ja sertifiointiopas 2010. Suomalais-Venäläinen kauppakamariyhdistys – SVKK ry.

Auvinen, S., Dudarev, G. & Hernesniemi, H. 2005. Suomen ja Venäjän logistinen kumppanuus. Helsinki: Taloustieto Oy.

DHL. Vaatelogistiikka. Saatavissa:

http://www.dhl.fi/fi/logistics/toimialakohtaiset_ratkaisut/vaatelogistiikka [viitattu 4.1.2012].

Euroopan komissio. Verotuksen ja tulliliiton pääosasto. Ilmoitus TIR-Carnet'n haltijalle. Saatavissa:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/tir/recommendation_HS_code_notice_fi.pdf [viitattu 16.11.2011].

Finnode. 2011. Virtual Trade House - Venäjälle verkon kautta seminaari 9.12.2011.

Finpro. 2010. Laivauskäsikirja 2010. Helsinki: Hakapaino Oy.

Fintra. 2006a. Vientikaupan asiakirjat 2007. 33. uusittu painos. Helsinki: Multiprint Oy.

Fintra. 2006b. Vientiopas. 13. uusittu painos. Helsinki: Multiprint Oy.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. uudistettu painos. Hämeenlinna: Kariston kirjapaino Oy.

Hokkanen, S., Karhunen, J. & Luukkainen, M. 2010. Johdatus logistiseen ajatteluun. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino.

Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattsson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A., Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Uudistettu painos 2010. Vantaa: Suomen Spedservice Oy.

If. Vakuutukset. Saatavissa:

<http://www.if.fi/WEB/FI/YRITYSASIAKKAAT/VAKUUTUKSEMME/Pages/default.aspx> [viitattu 9.1.2012].

Incoterms 2010. Saatavissa: <http://en.ecommercewiki.info/glossary/i/incoterms> [viitattu 10.1.2012]. Itella. Muotilogistiikka. Saatavissa:

<http://www.itella.fi/palvelutjatuotteet/varastopalvelut/muotilogistiikka.html> [viitattu 4.1.2012].

Kaikkonen, S. 2010. Vienti ja logistiikka venäläisen liikekumppanin näkökulmasta. Saatavissa: <http://www.rusgate.fi/sites/default/files/julkaisut/vienti-ja-logistiikka-venalaisen-liikekumppanin-nakokulmasta-id186.pdf> [viitattu 13.10.2011].

Liikenne- ja viestintäministeriö. Rekalla Venäjälle. Saatavissa:

http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964902&name=DLFE-11199.pdf&title=Rekalla%20venajalla%202010 [viitattu 15.1.2012].

Makeeva, O. 2011. Virtual Trade & Marketing in Russia. Finpro-tutkimus. Finnodeverkosto.

OP. Ulkomaankaupan maksutavat. 2011. Saatavissa:

<https://www.op.fi/media/liitteet?cid=150826941&srcpl=4> [viitattu 20.10.2011].

Parjattu ja nettikaupan kolhima Venäjän posti pyrkii automaatioon. 2010. Kaleva. Saatavissa: <http://www.kaleva.fi/uutiset/juttu/857627> [viitattu 21.9.2010].

Pohjola. Vakuutukset. Saatavissa: <https://www.pohjola.fi/pohjola/yritys--ja-yhteisoasiakkaat/vakuutukset/vakuutustuotteet?id=321800&srcpl=8> [viitattu 9.1.2012].

Räty, A. 2010. Incoterms ® 2010. Helsinki: ICC Palvelu Oy.

SGS Finland. Vastaavuuden vakuuttaminen Venäjällä/Ivy-maissa: Milloin, Miksi, Mitä. Saatavissa: <http://www.fi.sgs.com/sgssites/gost/sertifiointi-lisensiointi.htm> [viitattu 4.1.2012].

Suomalais-venäläinen kauppakamari. Saatavissa: http://www.svkk.fi/tietoa_venajasta [viitattu 28.12.2011].

Suomen huolintaliikkeiden liitto. PSYM 2000. Saatavissa: http://www.huolintaliitto.fi/huolintaliikkeidenliitto/fi/liitetiedostot/psym/PSYM_2000_netti.pdf [viitattu 7.11.2011].

Suomen kuljetus ja logistiikka. TIR. <http://www.skal.fi/index.phtml?s=341#TIRpassitusjrjestelm> [viitattu 10.1.2012].

Suomen kuljetusopas. Saatavissa: <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/ulkomaankauppa> [viitattu 29.9.2011].

Suomen Pankki. Idäntalouksien katsauksia. Saatavissa: http://www.suomenpankki.fi/bofit_en/tutkimus/tutkimusjulkaisut/idantalouksien_katsauksia/Documents/0494JR2.PDF [viitattu 9.1.2012].

Tapiola. Kuljetusvakuutukset. Saatavissa: <http://www.tapiola.fi/Sivustot/Yritysasiakkaiden+ehdot/Omaisuus+ja+toiminta/Kuljetusvakuutukset> [viitattu 9.1.2012].

TimoCom. Kuljetusalan sanakirja. Saatavissa: <http://www.timocom.de/sec/900110/?lexicon=802151004333652|kappaletavara|kuljetusalan-sanakirja> [viitattu 29.12.2011].

Tulli. AREX. Saatavissa: <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/internet/arex/index.jsp> [viitattu 29.11.2011].

Tullihallitus. 2011. TIR-käsikirja. Helsinki: Edita Prima Oy.

Tullihallitus. 2012. Ulkomaankauppatilastot. Saatavissa:

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot [viitattu 10.1.2012]

Turun kauppakorkeakoulu. Logistiikan yksikkö. Saatavissa:

<http://www.tse.fi/FI/tutkimus/Pages/default.aspx> [viitattu 10.1.2012].

UPM. RFID. Saatavissa:

<http://www.upm.com/FI/UPM/Liiketoiminnot/RFID/Pages/default.aspx> [viitattu 4.1.2012].

Yleissopimus tavaran kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä

rahtisopimuksesta (CMR). Saatavissa: <http://www.scanditrans.fi/pdf/cmr-fin.pdf> [viitattu 7.10.2011].

Yli-Öyrä, R. 2009. Tämän päivän koulutuksen ja työelämän kohtaaminen tekstiili- ja vaatetusteollisuuden historian jatkeena. Saatavissa:

<https://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/9942/Yli-%C3%83%C2%96yr%C3%83%3F.Ritva.pdf?sequence=1> [viitattu 9.1.2012].

Aineistolähteet

Horppu, A. 2011. Toimitusjohtajan puhelinhaastattelu 15.12.2011. TopKnit Oy. Siikainen.

Mascher, F. 2011. Markkinointijohtajan puhelinhaastattelu 9.12.2011. Finn Karelia Virke Oy. Orimattila.

Mayer, M. 2011. Osastopäällikön puhelinhaastattelu 15.12.2011. VR Transpoint. Kotka.

Pelli, I. 2011. Toimitusjohtajan puhelinhaastattelu 14.12.2011. Ilona Pelli Oy. Helsinki.

Pöntiö, C. 2011. Toimitusjohtajan puhelinhaastattelu 15.12.2011. Oy Ahlskog Leather Ab. Kruunupyy.

Soisalo, T. 2011. Rail Product Manager / Branch Manager Customs. Haastattelu 29.11.2011. DHL. Hamina.

Образец внешнеторгового контракта

Контракт №

Contract #

Москва « ____ » _____ 200_ г.

Moscow « ____ » _____ 200_

Компания « _____ », зарегистрированная по адресу _____ в дальнейшем именуемое "Продавец" в лице _____, _____, действующего на основании устава, и ООО " _____ ", именуемое в дальнейшем "Покупатель" в лице _____ – генерального директора, действующего на основании устава, подписали настоящий контракт о нижеследующем:

Company « _____ » registered (hereinafter referred to as the "SELLER"), represented by _____, _____, due to the power of the statement on the one hand, and ООО " _____ " (hereinafter referred to as the "BUYER"), represented by _____, General Director, due to the statement on the other hand, have concluded the Present Contract on the following:

1. Предмет контракта

1. Subject of the contract

Продавец обязуется отгрузить, а Покупатель – купить на условиях (базисные условия поставки) согласно Инкотермс-2000 товары, номенклатура которых приведена в Приложении 1 к настоящему Контракту, являющемся неотъемлемой частью контракта, на общую сумму _____ (_____) долларов США в срок до _____.

The SELLER is to ship and the BUYER is to buy products (hereinafter referred to as the "GOODS") on terms delivery basis (Incoterms-2000) in accordance with the specification given in SUPPLEMENT #1 attached to the Present Contract and constitute an integral part thereof, for the whole amount _____ (_____) USD up to _____.

2. Цены по Контракту и общая стоимость Контракта

2. Price and total amount of the contract.

2.1. Все цены на товары оговариваются в предложениях Продавца и обозначаются в долларах США. Продавец имеет право изменять цены при условии оповещения Покупателя о предстоящем изменении не менее чем за две недели.

2.1. All the prices are specified in the SELLER's proposals and fixed in US dollars. The SELLER has a right to change prices in case of informing the BUYER two weeks before these changes.

2.2. Общая стоимость настоящего Контракта _____ (_____) долларов США и остается неизменной, даже если Продавец изменяет цены в течение срока действия Контракта.

2.2. The total amount of the Present Contract is _____ (_____) USD and is to be firm and not subject to any alterations even if the SELLER changes prices for the duration of the Present Contract.

2.3. Все расходы, включая таможенные, после подписания и исполнения Контракта уплачиваются сторонами на территориях своих стран.

2.3. After signing and fulfillment of the Present Contract all the expenses, including custom dues, are paid by the parties on their own territories.

3. Условия поставки

3. Terms of delivery

3.1. Условия поставки: базисные условия поставки.

3.1. Delivery terms: delivery basis.

3.2. Поставка Товара осуществляется

3.2. GOODS are delivered in lots formed in the assortment, based on BUYER's orders and

партиями, сформированными на основании заказов Покупателя и наличия Товара на складе Продавца.

3.3. Заказ считается принятым к исполнению, если Продавец выставил Покупателю предварительный инвойс.

3.4. Инвойс вступает в силу с момента подтверждения Покупателем согласия на оплату по этому инвойсу.

3.5. Продавец обязуется в течение 5 дней с момента подтверждения Покупателем согласия на оплату по выставленному инвойсу отгрузить Товар со склада Изготовителя.

Продавец обязан известить Покупателя о факте отгрузки Товара в кратчайшие сроки, сообщив следующие данные: дату отгрузки, номер Контракта, наименование средства доставки, номер товаросопроводительного документа, описание, количество и вес отгруженного Товара.

В случае если Продавец не произвел отгрузку товара в течение 5 дней с момента подтверждения Покупателем согласия на оплату по выставленному инвойсу, он обязан уплатить покупателю 0,1% от стоимости заказа за каждый день задержки.

В случае если Продавец не произвел отгрузку товара в течение 30 дней с момента подтверждения Покупателем согласия на оплату по выставленному инвойсу, Покупатель вправе отказаться от заказанного товара.

3.6. Право собственности на Товар переходит к Покупателю в момент _____ (согласно базису поставки).

4. Условия оплаты

4.1. Покупатель оплачивает 100% суммы, указанной в инвойсе, в течение 90 календарных дней по завершению оформления документов по таможенной очистке груза.

В случае просрочки платежа, Покупатель должен уплатить Продавцу пени в размере 0,1% от просроченной суммы за каждый день просрочки.

Авансовые платежи возможны по согласованию сторон. В случае непоставки товара Продавец возвращает сумму авансового платежа не позднее 90 дней со дня аванса.

availability of GOODS in the SELLER's stock.

3.3. The order considered to be implemented if the SELLER makes out a pro forma invoice to the BUYER.

3.4. Invoice comes into power after the BUYER confirms its payment.

3.5. The SELLER shall ship the GOODS from manufacturer warehouse within 5 days after BUYER's confirmation of the invoice.

The SELLER shall inform the BUYER of the fact of shipment as soon as possible and shall provide following information: Date of shipment; Contract No.; Name of Vessel, No. of Document of Title, Description, Number and Weight of the GOODS.

In case the GOODS are not shipped within 5 days after BUYER's confirmation of the Invoice, the SELLER is to pay the BUYER the fine 0,1% of the cost of non-shipped GOODS.

In case the GOODS are not shipped within 30 days after BUYER's confirmation of the Invoice, the BUYER has a right to refuse these GOODS.

3.6. The right of ownership for the GOODS shall pass to the BUYER at the moment of _____ (according to the delivery basis).

4. Terms of payment

4.1. The BUYER shall pay 100% of the Invoice within 90 calendar days after executing records on customs clearance is completed.

If failing to pay on time, the BUYER is to pay the SELLER the fine 0,1% of the Invoice, which was not paid on time.

Payments in advance are available if both parties have agreed. In case of non-delivery SELLER is to reimburse the amount of the payment in advance not later than 90 days from the day BUYER made the payment.

4.2. All payments under this Contract are made in US dollars by bank remittance to the SELLER's account.

4.2. Все платежи по настоящему контракту осуществляются в долларах США банковским переводом.

5. Упаковка и маркировка

5.1. Товары должны быть упакованы в соответствии с требованиями к каждому виду Товара.

Внешняя и внутренняя упаковка должны обеспечивать защиту от порчи, повреждений и атмосферных воздействий.

Ящики, в которые упакован товар, должны быть отмаркированы с трех сторон: верхней и двух противоположных друг другу боковых сторон. Все сопроводительные документы (упаковочные листы, спецификации) так же, как маркировка и техническая документация, должны быть составлены на английском языке.

6. Приемка

6.1. Товар считается доставленным Продавцом и принятым Покупателем:

- по количеству - в соответствии с сопроводительными документами;
- по качеству – в соответствии с сертификатом качества Продавца.

6.2. Окончательная приемка выполняется в стране Покупателя. Товары принимаются:

- по количеству мест - на момент получения Товара от Экспедитора (Перевозчика);
- по количеству содержимого в упаковке - не позднее двух недель после получения Товара, а также на момент вскрытия упаковки;
- по качеству – не позже месяца после вскрытия упаковки.

6.3. Приемка выполняется уполномоченным представителем Покупателя с приглашением при необходимости представителя Торговой палаты (по выбору Покупателя) с оформлением акта приемки.

7. Качество и гарантии

7.1. Качество Товара должно находиться в полном соответствии с Сертификатом качества производителя.

7.2. Для Товара, качества которого требуют специальных гарантий, устанавливается гарантийный срок 12 месяцев со дня

5. Packing and Marking

5.1. The GOODS shall be packed and marked in accordance with the demands of each kind of the GOODS.

Internal and external packing shall secure full safety of the GOODS and protect them against any breakage and damage as well as atmospheric effects.

Each carton used for packing the GOODS shall be marked three sides: top one and two opposite to each other side sides. All the covering documents such as Packing and Specification Lists as well as Marking and Technical Documentation shall be written down in English.

6. Acceptance of the GOODS

6.1. The GOODS are considered as delivered by the SELLER and accepted by the BUYER:

- as to number of packages - according to shipment documents;
- as to quality - according to the Quality Certificate issued by the SELLER.

6.2. Final acceptance is to be made in the territory of the BUYER.

The GOODS are being accepted:

- as to number of packages_ on receipt of the GOODS from a Forwarder (Carrier);
- per quality of items_ - not later than two weeks after receiving the GOODS and the moment of opening the package;
- as to quality_ - not later than one month after opening the package.

6.3. Acceptance of the GOODS shall be made by the official representative of the BUYER in the presence of, if necessary, the official representative of the Chamber of Commerce (at BUYER's discretion) with the execution of the report of acceptance.

7. Quality and Warranty

7.1. The quality of the GOODS shall conform to the Quality Certificate issued by the supplier.

7.2. For the GOODS being in need of special warranty, the warranty period is fixed within 12 months from the date of delivery.

7.3. Should the GOODS within the guarantee

поставки.

7.3. Если в течение гарантийного срока Товар, поставленный Продавцом, проявит дефекты или несоответствие условиям Контракта, Продавец обязан устранить дефект или заменить дефектные компоненты за свой счет. Доставка дефектных товаров при возврате выполняется за счет Покупателя.

8. Претензии

8.1. Покупатель может выдвинуть Продавцу претензии по количеству и качеству Товара в течение двух недель со дня приемки.

Для Товара, обеспеченного гарантийным периодом, претензии по качеству могут быть выдвинуты и в течение месяца после истечения гарантийного срока при условии, что Покупатель обнаружил дефекты в течение гарантийного срока.

8.2. Претензии подтверждаются Сертификатом нейтральной компетентной экспертной организации.

8.3. Продавец должен удовлетворить возникшую претензию в течение 20 дней с момента ее получения.

9. Форс-мажор

В случае обстоятельств, делающих невозможным частичное или полное выполнение Контрактных обязательств любой из сторон, а именно: пожар, стихийные бедствия, война или боевые действия, эмбарго дата исполнения Контрактных обязательств изменяется в соответствии с продолжительностью воздействия таких обстоятельств.

Если такие обстоятельства продолжаются более трех месяцев, каждая из сторон имеет право отказаться от дальнейшего исполнения Контрактных обязательств, и в этом случае ни одна из сторон не имеет права требовать возмещения понесенных убытков.

Сторона, находящаяся под воздействием обстоятельств, делающих невозможным исполнение Контрактных обязательств, должна информировать другую сторону о наступлении или окончании таких обстоятельств в течение пяти дней. Документы из Торговой палаты стран Продавца и Покупателя, соответственно,

period prove to be defective or not corresponding to the Terms and Conditions of the Present Contract, the SELLER shall eliminate defects or replace defective parts. The costs on the delivery of defective parts back to the SELLER are covered by the BUYER.

8. Claims

8.1. The BUYER can claim the SELLER for quantity as well as for quality within two weeks from the date of acceptance.

For the GOODS ensured by a warranty period claims can be made 30 days after warranty period expires in case if the BUYER has found defects within this warranty period.

8.2. The claims must be proved by the Certificate drawn up by a competent independent expert Organization.

8.3. The SELLER is to examine and fulfill the claim within 20 days on receipt of the claim.

9. Force-majeur

If in the case of the Force-majeur circumstances, namely fire, natural calamity, blockade, embargo on exports or Imports, or some other ones not dependent on the Parties, the full or partial execution of this Contract becomes impossible by any of the participants, the period of the obligations execution is extended in correlation with the time frame of the Force-majeur circumstances.

If such circumstances and their consequences should continue for more than three months each of the Parties in this Contract shall have the right to reject all future obligations stipulated in the Contract. Neither Party shall have the right to claim compensation for damages related to these circumstances from the other Party.

Either Party who finds it impossible due to such circumstances to accomplish their obligations according to this Contract shall immediately inform the other Party by both electronic means and registered mail of the Force-majeur circumstances. A certificate issued by the Chamber of Commerce of an appropriate

будет подтверждать очевидность вышеупомянутых обстоятельств, их наличие и продолжительность.

10. Прочие условия

10.1. Продавец имеет право передачи Контрактных обязательств третьей стороне и должен уведомить об этом Покупателя сообщением по факсу.

10.2. Настоящий Контракт может быть изменен или расторгнут только с оформлением письменного соглашения сторон.

Любые изменения и дополнения к настоящему Контракту являются его неотъемлемой частью и действительны только в случае, если они письменно оформлены и заверены подписями уполномоченных представителей обеих сторон.

10.3. После подписания Контракта все предыдущие переговоры и относящаяся к ним переписка аннулируются и становятся недействительными. Настоящий Контракт составлен в 2 экземплярах, русский и английский вариант имеют одинаковую юридическую силу.

10.4. Срок действия контракта: контракт вступает в силу с момента его подписания сторонами и действует до _____.

11. Аннотация

С целью высокой эффективности в решении текущих проблем, связанных с этим Контрактом, стороны заявляют, что посланные факсом документы действительны до момента получения оригиналов, но не более 180 календарных дней, по истечении которых подлинники документов должны быть предоставлены другой стороне. Продление срока действия документов извещением по факсу не допускается.

12. Юридические адреса и банковские реквизиты сторон

В случае изменений банковских реквизитов

geographical entity, related to either the SELLER's or BUYERS' countries, shall serve as proper proof of the existence of a Force-majeur and its duration.

10. Other terms

10.1. The SELLER is entitled to transfer its Contract obligations to a third party after the BUYER is to be informed about it by fax.

10.2. The present Contract can be changed or annulled only after both parties' written consent.

All amendments and additions to the Present Contract are its inherent parts and valid only if they are made in writing and signed by both parties.

10.3. After signing the Present Contract all previous negotiations and correspondence between the parties in connection with it shall be considered null and void. The present contract exists in two copies. All of them (Russian and English) have equal juridical validity.

10.4. The Duration of the Present Contract: The Present Contract comes to power from the moment of being signed and is valid until _____.

11. Annotation

In order to make this Present Contract work more effectively, both parties announce that documents sent by fax are valid till the original documents arrival, but not longer than 180 calendar days, after 180 days being over, the original documents are to be presented to the other party. Extension in validity by fax is not allowed.

12. Legal address and Bank Requisites of the Parties

In case of bank requisites being changed by any

любой из сторон другая сторона должна быть поставлена об этом в известность в письменном виде, и в течение 10 дней надлежит составить подписанное обеими сторонами Дополнение к настоящему Контракту с вновь установленными банковскими реквизитами.

of the parties, the other party shall be informed about it in writing and within 10 days an ADDENDUM to the Present Contract with new Bank requisites is to be made and signed by both parties.

Покупатель (BUYER):

SELLER (Продавец):

INCOTERMS 2010

Incoterms-toimituslausekkeet ovat yritysten välisessä kansainvälisessä tavarakaupassa noudatettujen käytäntöjen määritelmiä. Toimituslausekkeet kuvaavat tavaran toimittamiseen liittyviä kauppasopimuksen osapuolten eli myyjän ja ostajan välisiä velvollisuuksia sekä kustannusten jakoa ja riskin siirtymistä heidän välillään. (Räty 2010, 5)

Seuraavassa taulukossa on luokiteltu voimassa olevat Incoterms 2010- toimituslausekkeet, jotka otettiin käyttöön 1.1.2011.

Kaikissa kuljetusmuodoissa käytettäviä toimitustapalausekkeita		
EXW	EX WORKS	Noudettuna lähettäjältä
FCA	FREE CARRIER	Vapaasti rahdinkuljettajalla
CPT	CARRIAGE PAID TO	Kuljetus maksettuna
CIP	CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO	Kuljetus ja vakuutus maksettuina
DAT	DELIVERED AT TERMINAL	Toimitettu terminaalissa
DAP	DELIVERED AT PLACE	Toimitettu määräpaikalle
DDP	DELIVERED DUTY PAID TO	Toimitettu tullattuna
Ainoastaan vesikuljetuksissa käytettäviä lausekkeita		
FAS	FREE ALONGSIDE BOARD	Vapaasti aluksen sivulla
FOB	FREE ON BOARD	Vapaasti aluksessa
CFR	COST AND FREIGHT	Kulut ja rahti maksettuina
CIF	COST INSURANCE AND FREIGHT	Kulut, vakuutus ja rahti maksettuina

EXW

Lausekkeen ”Ex Works” mukaan myyjä toimittaa tavaran ostajalle silloin, kun hän asettaa sen ostajan käytettäväksi tiloissaan tai muussa nimetyssä paikassa, esim. tuotantolaitoksessa tai varastossa. Myyjän ei tarvitse lastata tavaraa sitä noutavaan ajoneuvoon. Myyjän täytyy kuitenkin huolehtia vientiselvityksestä EU:n alueella. Osapuolten tulisi täsmentää toimituskohta nimetyllä toimituspaikalla mahdollisimman selvästi, sillä kustannukset ja riskit siihen saakka ovat myyjän vastuulla. Ostaja vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä viedessään tavaran sovitusta kohdasta nimetyltä toimituspaikalta. Tämä lauseke edustaa myyjän vähimpiä mahdollisia velvollisuuksia.

FCA

Lauseke “vapaasti rahdinkuljettajalla” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran luovuttamalla sen ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle tai muulle henkilölle myyjän tiloissa tai muussa nimetyssä paikassa. Toimituspaikka vaikuttaa kuitenkin lastaus- ja purkausvelvollisuuksiin. Osapuolten tulisi täsmentää toimituskohta mahdollisimman selvästi, sillä riski siirtyy ostajalle siinä kohdassa. Jos osapuolten aikomuksena on, että myyjä toimittaa tavaran ostajalle toimitiloissaan, heidän tulisi nimetä toimituspaikaksi toimitilojen osoite. Jos taas osapuolet haluavat toimituksen tapahtuvan muualla, heidän on osoitettava toinen tarkka toimituspaikka. Toimituslauseke FCA edellyttää, että myyjä vientiselvittää tavaran silloin, kun se on tarpeellista. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa mitään tuontimuodollisuuksia.

CPT

Lauseke “kuljetus maksettuna” tarkoittaa, että myyjä luovuttaa tavarannimeämälleen rahdinkuljettajalle tai muulle henkilölle sovitussa paikassa, jos osapuolet ovat siitä sopineet. Myyjä solmii kuljetussopimuksen ja maksaa rahdin tavaran kuljettamisesta nimettyyn määräpaikkaan. CPT edellyttää, että myyjä tarvittaessa vientiselvittää tavaran. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa mitään tuontimuodollisuuksia.

CIP

Lauseke “kuljetus ja vakuutus maksettuna” tarkoittaa, että myyjä luovuttaa tavaran nimeämälleen rahdinkuljettajalle tai muulle henkilölle sovitussa paikassa, jos osapuolet ovat siitä sopineet. Myyjä solmii kuljetussopimuksen ja maksaa rahdin tavaran kuljettamisesta nimettyyn määräpaikkaan. Myyjä solmii vakuutusopimuksen siltä varalta, että tavara tuhoutuu tai vahingoittuu sen ollessa kuljetuksen aikana ostajan vastuulla. Ostajan on huomattava, että CIP-lausekkeen mukaan myyjän edellytetään hankkivan vakuutuksen vain vähimmäislausekkeen mukaisesti. Mikäli ostaja haluaa laajemman vakuutusuojan, hänen on joko sovittava siitä myyjän kanssa tai tehtävä omat vakuutusjärjestelynsä. CIP edellyttää, että myyjä tarvittaessa vientiselvittää tavaran. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa mitään tuontimuodollisuuksia.

DAT

Lauseke “toimitettuna terminaalissa” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran ostajalle asettamalla sen ostajan käytettäväksi kuljetusvälineestä purettuna nimetyssä terminaalissa nimetyssä määräpaikassa tai määräsatamassa. “Terminaaliksi” voi olla avoin tai katettu paikka, kuten laiturit, varasto, konttipiha tai tie- rautatie- tai lentoterminaalit. Myyjä vastaa kaikista riskeistä kuljetuksen aikana siihen asti, kunnes tavara on purettu terminaalisiin nimetyllä määräpaikalla. DAT edellyttää, että myyjä tarvittaessa vientiselvittää tavaran. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa tuontimuodollisuuksia.

DAP

Lauseke “toimitettuna määräpaikalle” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran ostajalle asettamalla sen hänen käytettäväkseen nimetyllä määräpaikalla saapuneesta kuljetusvälineestä purettavaksi. Myyjä vastaa kaikista kuljetuksen aikaisista riskeistä viedessään tavaran nimettyyn paikkaan. DAP-lausekkeen mukaan myyjällä on tarvittaessa vientiselvitysvelvollisuus. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa eikä maksaa tullia tai tuontimuodollisuuksia.

DDP

Lauseke “toimitettuna perille” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran ostajalle asettamalla sen hänen käytettäväkseen nimetyllä määräpaikalla purettavaksi saapuneesta kuljetusvälineestä. Myyjä vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä tavaran tuomiseksi määräpaikkaan. Hän on velvollinen vienti- ja tuontiselvittämään tavaran, maksamaan vienti- ja tuontitullin ja hoitamaan kaikki tullimuodollisuudet. DDP kuvaa myyjän enimmäisvelvollisuuksia. Tätä lauseketta ei tule käyttää, jos myyjä ei pysty tuontiselvitykseen joko suoraan tai välillisesti. Jos osapuolet haluavat, että ostaja vastaa kaikista tuontimuodollisuuksien kustannuksista ja riskeistä, heidän tulisi käyttää lauseketta DAP. Arvonlisävero tai muu tuonnin yhteydessä maksettava vero kuuluu myyjän maksettavaksi, ellei kauppasopimuksessa ole nimenomaisesti toisin sovittu.

FAS

“Vapaasti aluksen sivulla” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran, kun hän asettaa sen ostajan käytettäväksi tämän nimeämän aluksen vierellä, esim. laiturilla tai proomussa, nimetyssä laivaussatamassa. Riski tavaran vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta siirtyy, kun tavara on aluksen vierellä ja ostaja vastaa kaikista sen jälkeisistä kustannuksista. Kun tavara toimitetaan kontitettuna, myyjä luovuttaa tyypillisesti kontin rahdinkuljettajalle sisämaan terminaalissa eikä aluksen vierellä. Niissä tapauksissa oikea toimituslauseke ei ole FAS, vaan tulisi käyttää lauseketta FCA. Toimituslauseke FAS edellyttää, että myyjä vientiselvittää tavaran silloin, kun se on tarpeellista. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa mitään tuontimuodollisuuksia.

FOB

“Vapaasti aluksessa” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran ostajan nimeämään alukseen nimetyssä laivaussatamassa tai osoittaa tavaran oleva jo siten toimitetun. Riski tavaran vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta siirtyy silloin, kun tavara on aluksessa. Ostaja vastaa kaikista sen jälkeisistä kustannuksista. Toimituslauseke FOB edellyttää, että myyjä vientiselvittää tavaran silloin, kun se on tarpeellista. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa mitään tuontimuodollisuuksia.

CFR

Lauseke “kulut ja rahti maksettuina” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran alukseen tai osoittaa tavaran olevan jo siten toimitetun. Riski tavaran vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta siirtyy ostajalle, kun tavara on aluksessa. Myyjän tulee tehdä kuljetussopimus ja maksaa kulut rahtitavaran tuomiseksi nimettyyn määräsatamaan. Toimituslauseke CFR edellyttää, että myyjä vientiselvittää tavaran silloin, kun se on tarpeellista. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa tuontimuodollisuuksia.

CIF

Lauseke “kulut, vakuutus ja rahti maksettuina” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran alukseen tai osoittaa tavaran olevan siten toimitetun. Riski tavaran vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta siirtyy ostajalle, kun tavara on aluksessa. Myyjän tulee tehdä kuljetussopimus ja maksaa kulut ja rahti tavaran tuomiseksi nimettyyn määräsatamaan. Myyjä solmii sen lisäksi vakuutussopimuksen, joka kattaa ostajan riskin tavaran tuhoutumisesta tai vahingoittumisesta kuljetuksen aikana. Ostajan tulisi huomata, että CIF-lausekkeen mukaan myyjän edellytetään hankkivan vakuutuksen vain vähimmäisehdoin. Jos ostaja haluaa laajemman vakuutussuojan, hänen on sovittava siitä myyjän kanssa tai tehtävä oman vakuutusjärjestelynsä. Toimituslauseke CIF edellyttää, että myyjä vientiselvittää tavaran silloin, kun se on tarpeellista. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa tuontimuodollisuuksia.



Voimassa 1.6.1998 alkaen

PSYM 2000

**POHJOISMAISEN
SPEDITÖÖRILIITON
YLEISET MÄÄRÄYKSET**

Näistä määräyksistä, jotka tulevat voimaan 1.6.1998 on käytyjen neuvottelujen perusteella sovittu Pohjoismaisen Speditööriin ja alla mainittujen järjestöjen välillä:

TANSKA	NORJA	SUOMI	RUOTSI
Erhververnes Transportudvalg	Transportbrukernes Fellesorganisasjon	Keskuskauppakamari Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto Kaupan Keskusliitto Suomen Rahdinantajain neuvottelukunta	Svensk Handel Svenska Handelskammarförbundet Sveriges Industriförbund ICA Aktiebolag Kooperativa förbundet Lantbrukarnas Riksförbund

Nämä määräykset antavat toimeksiantajalle kaikissa suhteissa vähintään sen suojan, joka seuraa FIATAN asiakirjasta Freight Forwarding Services (painos 1996).

JOHDANTO

Pohjoismaisen Speditööriin yleiset määräykset määrittelevät huolitsijan ja toimeksiantajan oikeudet ja velvollisuudet sekä sisältävät määräykset huolitsijan vastuusta kuljetusoikeuden eri konventioiden mukaan, kuten CIM, CMR, Haag-Visbyn -säännöt sekä Varsovan konventio.

SOVELTAMINEN

1 §

Näitä määräyksiä - mikäli toisin ei nimenomaisesti ole sovittu - sovelletaan Pohjoismaisen Speditööriin valtakunnallisten jäsenliittojen jäseniin ja myös muihin, jotka ovat sopineet näiden määräysten soveltamisesta.

HUOLITSIJAN TEHTÄVÄ

2 §

Huolitsijan toimeksiantoon voi kuulua:

- tavarankuljetus
 - tavarankorjaukset
 - muut tavarankuljetukseen tai varastointiin liittyvät tehtävät kuten:
 - 1) tavarankorjaukset
 - 2) toimeksiantajan avustaminen julkisoikeudellisten velvollisuuksien täyttämiseksi
 - 3) tavarankäsittely ja merkitä
 - 4) vakuutuksen merkitseminen
 - 5) avustaminen vienti- ja tuontiasiakirjojen laadinnassa
 - 6) jälkivaatimuksen periminen ja avustaminen muissa perimistoimenpiteissä
 - 7) neuvonta kuljetus- ja jakelukysymyksissä.
- Huolitsija voi suorittaa näitä toimeksiantajaa joko omaan lukuunsa tai välittäjänä.

A. Huolitsija vastaa **rahdinkuljettajana** 15-23 §:ien mukaisesti

- a) kun hän suorittaa kuljetuksen omalla kuljetusvälineellään (suorittava rahtinkuljettaja) tai
 - b) kun hän antamalla nimenomaisen kuljetuslupauksen tai muulla tavoin on ottanut itselleen rahtinkuljettajan vastuun (sopimuksen tehnyt rahtinkuljettaja).
- Huolitsijan katsotaan olevan sopimuksen tehnyt rahtinkuljettaja
- 1) kun hän on antanut kuljetusasiakirjan omassa nimissään
 - 2) kun hän markkinoinnissaan tai tarjouksessaan on ilmaissut sitoutumisensa siten - esim. tarjonnut oman hintansa kuljetukselle - että huolitsijan voidaan kohtuudella olettaa ottaneen rahtinkuljettajan vastuun
 - 3) maantiekuljetuksissa.

B. Huolitsija vastaa **välittäjänä** ilman rahtinkuljettajan vastuuta 24-26 §:ien mukaan sellaisista kuljetuksista, jotka eivät sisälly kohtaan A.

C. Huolitsijan vastuu **sisältää vastuun** niistä tahoista, joita hän on käyttänyt tehtävän suorittamiseen (alihankkijat)

- a) kun hänellä on rahtinkuljettajan vastuu kohdan A. mukaisesti
 - b) kun hän on suorittanut tehtävän itse käyttäen apunaan omia laitteita tai työntekijöitä tai
 - c) kun hän on ottanut tehtävän hoitaakseen omaan lukuunsa.
- Huolimatta siitä, mihin toimeksiantajan vaatimus huolitsijaa tai tämän alihankkijaa vastaan perustuu, on näitä määräyksiä sovellettava. Alihankkijalla on sama vastuu kuin huolitsijalla itsellään. Huolitsijan ja alihankkijan yhteenselkokuu enimmäisvastuu rajoittuu siihen, mitä näissä määräyksissä säädetään.
- Kun huolitsija on ottanut tehtävän suorittaakseen omaan lukuunsa, sovelletaan - ellei toisin ole nimenomaisesti sovittu - yleisesti sovellettuja ja hyväksytyjä ehtoja siinä määrin kuin ne eivät poikkea näistä määräyksistä.
- Muissa kuin a- ja c- kohdissa tarkoitetuissa tapauksissa huolitsija vastaa välittäjänä **ilman vastuuta** muista kuin omasta henkilökunnastaan.

D. **Varastointitoimeksiantoihin** sovelletaan 27 §:n määräyksiä.

TOIMEKSIANTAJA

3 §

Näissä määräyksissä pidetään toimeksiantajana sitä, joka on tehnyt sopimuksen huolitsijan kanssa tai joka on tullut toimeksiantajan tilalle. Toimeksiantajan vastuusta määrätään 28 §:ssä.

YLEISET MÄÄRÄYKSET

TEHTÄVÄN SUORITTAMINEN

4 §

Osapuolet ovat velvolliset antamaan toisilleen tarpeelliset tiedot tehtävän suorittamiseksi. Huolitsija sitoutuu sopimuksen mukaisesti noutamaan, huolehtimaan ja kuljettamaan tavarankuljetuksen toimeksiantajan kannalta tarkoituksen mukaisella tavalla käyttämällä yleisesti käytettyjä kuljetusvälineitä ja kuljetusreittejä.

Huolitsijan tehtävän laajuutta koskevat ohjeet on tiedotettava huolitsijalle suoraan. Kauppalaskussa olevat tiedot, joiden mukaan tavara on myyty jälkivaatimuksella tai lähetysohjeisiin sisältyvä arvoilmoitus, eivät näin ollen merkitse sitä, että huolitsijan kuuluu periä laskun osoittama määrä tai merkitä vakuutus.

5 §

Huolitsija on velvollinen näyttämään, että hän on tehtävänsä rajoissa valvonut huolellisesti toimeksiantajan etuja.

Jos huolitsija tai hänen vastuullaan oleva on aiheuttanut vahingon, viivästyksen tai muun menetyksen tahallaan, hän ei voi vedota näiden määräysten vastuusta vapauttaviin tai sitä rajoittaviin tai todistustaakan siirtymistä koskeviin sääntöihin, ellei 23 §:stä muuta johdu.

6 §

Huolitsija on vastuussa siitä, että tavara saapuu perille kohtuullisessa ajassa (ilman aikalupausta). Arvioitaessa ajan kohtuullisuutta on otettava huomioon huolitsijan markkinoinnissaan tai muutoin sopimuksen teon yhteydessä antamat tiedot olettavasta perilleluloajasta.

Huolitsija on vastuussa siitä, että tavara saapuu perille sen ajan kuluessa (aikalupausta), joka on

- kirjallisesti sovittu erityisenä aikataulukuljetuksena;
- annettu kirjallisena tarjousedellytyksenä, jonka huolitsija on nimenomaisesti hyväksynyt;
- huolitsijan kirjallisessa tarjouksessa, jonka toimeksiantaja on hyväksynyt.

7 §

Jos huolitsijan täytyy tehtävää suorittaessaan toimia niin, ettei hän hanki ensin ohjeita, katsotaan hänen toimivan toimeksiantajan lukuun ja tämän vastuulla.

Jos syntyy sellainen vaara, että haltuun otetun tavarankuljetuksen arvo vähenee, tai jos vaara syntyy tavarankuljetuksen vuoksi henkilölle, omaisuudelle tai ympäristölle, eikä toimeksiantajaa tavata, tai jos hän ei ensi tilassa kehotuksen saatuaan huolehdi tavarankuljetuksesta, huolitsija on oikeutettu ryhtymään tarvittaviin toimenpiteisiin tavarankuljetuksen suhteen. Jos katsotaan tarpeelliseksi, on huolitsijalla oikeus myydä tavara turvallisella tavalla. Tavarankuljetuksen pilaantuminen tai voimakas arvokäytön väheneminen tai joka aiheuttaa välitöntä vaaraa, huolitsija voi olosuhteiden mukaan ilman ennakkoilmoitusta myydä toimeksiantajan lukuun, tehdä vaarattomaksi tai hävittää.

Saamansa myyntivastikkeen, josta on vähennettävä kohtuulliset myynnin johdosta aiheutuneet kustannukset, huolitsija on velvollinen välittömästi tilittämään toimeksiantajalle.

Huolitsijan on mahdollisimman pikaisesti tiedotettava toimeksiantajalle suoritetuista toimenpiteistä. Hänen on vaadittaessa tosittein vahvistettava näihin liittyvien kustannusten määrä sekä osoitettava, että hän on noudattanut asianmukaista huolellisuutta kulujen ja riskien rajoittamiseksi.

Suorittamistaan maksuista huolitsijalla on oikeus periä erityinen maksupalkkio.

8 §

Kolmannen henkilön toimenpiteistä tai laiminlyönnistä aiheutuneesta vahingosta, viivästyisestä tai muusta menetyksestä huolitsija on velvollinen reklamoidaan tätä vastaan. Huolitsijan on ilmoitettava asiasta toimeksiantajalle, ja hänen on yhteisymmärryksessä tämän kanssa ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin toimeksiantajan korvausvaateiden varmistamiseksi siltä, joka on aiheuttanut vahingon tai katoamisen tai siltä, joka siitä vastaa. Lisäksi hänen on pyynnöstä avustettava toimeksiantajaa tämän kiittäessä kolmannen henkilön kanssa.

Huolitsijan on pyynnöstä luovutettava toimeksiantajalle ne oikeudet ja vaatteet, joita huolitsijalla voi olla kolmannen henkilön kanssa solmimansa sopimuksen takia.

9 §

Huolitsijan tarjous perustuu hänelle annettuihin, tehtävän täyttämiseksi tarvittaviin tietoihin tai olosuhteisiin, joita huolitsija muuten voi pitää normaaleina tarkoitettuna tehtävässä. Ellei olosuhteista muuta ilmene, huolitsija voi luottaa siihen, että kuljetettavaksi tarkoitettu tavara on ominaisuuksiltaan ja tilavuus-/painosuhteiltaan tavallomaisesta sertyyppiselle tavaralle.

Toimeksiantaja on, ellei muuta ole sovittu, velvollinen vaadittaessa maksamaan huolitsijalle ennakkoa tehtävän täyttämiseksi syntyviä kuluja varten.

10 §

Riippumatta siitä, mitä mahdollisesti on sovittu toimeksiantajan maksuvelvollisuudesta kauppa- tai kuljetussopimuksen mukaisesti muun kuin huolitsijan kanssa, toimeksiantaja on velvollinen huolitsijan vaatimuksesta korvaamaan huolitsijalle tämän saamiset, jotka johtuvat tehtävän suorittamisesta (palkkio, ennakko, kulujen korvaus ym.) asianmukaisia tositteita vastaan.

Ellei muuta ole sovittu ja mikäli tavaraa ei sopimuksen mukaisesti ole luovutettu kuljettamista varten eikä tehtävää tästä syystä voida kokonaisuudessaan tai osittain toteuttaa, huolitsijalla on oikeus sovittoon rahtiin ja muuhun korvaukseen vähennettynä sillä määrällä, jonka huolitsija on säästänyt tai kohtuudella olisi voinut säästää sen vuoksi, että tehtävää ei tarvinnut suorittaa.

Jos huolitsija on antanut toimeksiantajalle maksulykkäystä siihen saakka, kunnes tavara on tullut perille määräpaikkakunnalle, toimeksiantaja on kuitenkin huolitsijan vaatimuksesta velvollinen korvaamaan huolitsijalle tämän saatavat, vaikka tehtävää ei huolitsijan vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevan esteen takia ole voitu suorittaa sovitulla tavalla ja edellyttäen, että tämä ei ole aiheutunut näiden määräysten mukaisesta huolitsijan vastuulla olevasta seikasta.

11 §

Työstä, jota todistettavasti tarvitaan nimenomaisesti sovitun tai huolitsijan tehtävään normaalisti sisältyvän työn lisäksi, huolitsija on oikeutettu saamaan erityisen korvauksen. Korvaus määräytyy samojen periaatteiden mukaan kuin tehtävään sisältyvä työ.

Kuluista, jotka eivät sisälly nimenomaisesti sovittoon tai huolitsijan normaaliin tehtävään ja joista huolitsijalle ei ole maksettu ennakkoa, on huolitsijalla oikeus korvaukseen tositteita vastaan sekä rahoituspalkkioon.

12 §

Jos huolitsija joutuu velvolliseksi maksamaan lisälaskuja välittämistään palveluista, toimeksiantaja on vaadittaessa velvollinen korvaamaan hänelle nämä määrät asianmukaisia tositteita vastaan. Huolitsijan velvollisuutena on tarkastaa, ja mikäli mahdollista, varmistaa toimeksiantajan kanssa, että välitetyt palvelut sisältyvät huolitsijan saamaan tehtävään ja että laskutetut määrät ovat kohtuulliset. Huolitsijan on, mikäli mahdollista, ilmoitettava asiasta toimeksiantajalle ennen maksun suorittamista.

13 §

Mikäli aloitettu tehtävä keskeytyy sellaisen seikan johdosta, joka on huolitsijan vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella, on hän oikeutettu saamaan korvauksen suorittamistaan kustannuksista ja tehdystä työstä asianmukaisia tositteita vastaan.

PANTTIOIKEUS YM.

14 §

Huolitsijalla on panttioikeus hänen valvonnassaan olevaan tavarahan ja kaikkien tavaraa rasittavien kustannusten - palkkio ja varastovuokra niihin mukaan luettuina - että hänen kaikkien muiden samalta toimeksiantajalta edellä 2 §:n tarkoitamiin tehtäviin perustuvien saataviensa vakuudeksi.

Jos tavara häviää tai tuhoutuu, on huolitsijalla sama oikeus korvausmääriin, jotka vakuutusyhtiö, rahdinkuljettaja tai joku muu suorittaa.

Ellei huolitsijan eräntynnyttä saatavaa makseta, on huolitsija oikeutettu turvallisella tavalla myymään tavarasta niin paljon, että kustannusten lisäksi hänen yhteensä saatavansa tulevat katetuiksi. Mikäli mahdollista, huolitsijan tulee hyvissä ajoin tiedottaa toimeksiantajalle toimenpiteistä, joihin hän aikoo ryhtyä tavarahan myymiseksi.

ERITYISET MÄÄRÄYKSET

HUOLITSIJAN VASTUUN RAHDINKULJETTAJANA

15 §

Huolitsija on rahdinkuljettajana vastuussa 16-23 §:ien mukaisesti tavarahan katoamisesta, vähenemisestä ja vahingosta sen kuljetettavaksi ottamisen ja luovuttamisen välisenä aikana sekä tavarahan luovutuksen viivästyttämisestä.

Kaikkissa tapauksissa rahdinkuljettajan vastuu lakkaa viimeistään viidestoista (15) päivän kuluttua siitä, kun huolitsija on tiedottanut tavarahan oikeutetulle siitä, että tavara on saapunut, tai lähettänyt tästä kirjallisen ilmoituksen toimeksiantajan ilmoittamaan osoitteeseen.

Tämän jälkeen huolitsija on vastuussa tavarahan huolehtimisesta sopimuksen mukaan tai 5 §:ssä määritetyn huolenpitovelvollisuutensa asettamissa rajoissa.

16 §

Huolitsija on vapaa vastuusta, jos katoaminen, väheneminen, vahinko tai viivästyminen on aiheutunut

- toimeksiantajan virheestä tai laiminlyönnistä
- tavarahan käsittelystä, lastauksesta, ahtauksesta tai purkamisesta, josta toimeksiantaja tai hänen puolestaan toiminut henkilö on huolehtinut
- tavarahan omasta luonnollisesta erityisestä alttiudesta vahingoittumiselle, kuten murtumiselle, vuodolle, itsesytyykselle, mädäntymiselle, ruostumiselle, käymiselle, haihtumiselle sekä kylmän, lämmön tai kosteuden arkuudelle
- puuttavasta tai puutteellisesta pakkauksesta
- tavarahan virheellisestä tai epätäydellisestä osoittamisesta tai merkitsemisestä
- tavaraa koskevien tietojen virheellisyydestä tai epätäydellisyydestä
- olosuhteista, joita huolitsija ei ole voinut välttää ja joiden seurauksia hän ei ole voinut estää.

Huolitsija on kohdissa a - f olevista määräyksistä huolimatta vastuussa katoamisesta, vähentymisestä, vahingosta tai viivästyksestä siinä määrin kuin hänen virheensä tai laiminlyöntinsä on sen aiheuttanut tai siihen myötävaikuttanut.

Arvioitaessa huolitsijan vastuuta kohtien b, d ja e mukaisesti on otettava huomi-

oon, onko huolitsija tällaisen olosuhteen tietoisuudesta huolimatta sen hyväksynyt tai laiminlyönyt huomauttaa toimeksiantajan tavaraa koskevasta toimenpiteestä.

Rahoista, arvopapereista ja muista kalleuksista huolitsija vastaa ainoastaan, jos siitä on erikseen sovittu.

17 §

Korvaus tavarahan katoamisesta tai vähenemisestä lasketaan kauppalaskuun merkityn arvon mukaisesti, ellei osoiteta, että samanlaatuisen tavarahan markkina-arvo tai käypä arvo sinä aikana ja siellä, missä huolitsija oli ottanut tavarahan huostaansa, oli toinen. Korvausta ei suoriteta antiikkiarvosta, tunnearvosta eikä muusta erityisestä tavarahan arvosta.

Edellä olevan lisäksi korvataan kadonneen tavarahan rahtikustannukset, tullimaksut ja muut kuljetukseen liittyvät maksut. Huolitsija ei ole tämän lisäksi velvollinen korvaamaan muuta vahinkoa, kuten menetetyistä kauppavoitosta, menetetyistä markkinoista eikä muusta sellaisesta aiheutunutta vahinkoa.

18 §

Korvaus tavarahan vahingosta on se määrä, joka vastaa arvon vähentymistä. Tämä määrä lasketaan siten, että sitä tavarahan arvoa, joka määrätään 17 §:n 1 momentin mukaisesti, alennetaan sillä prosentimäärällä, jolla tavarahan arvo on vahingon johdosta vähentynyt. Tämän lisäksi korvataan vastaavassa määrin kustannukset, joita tarkoitetaan 17 §:n 2 momentin ensimmäisessä lauseessa. Tämän lisäksi ei huolitsija ole velvollinen korvaamaan mitään muuta vahinkoa.

19 §

Jos huolitsija on täydellisesti korvannut tavarahan, siirtyy tavarahan omistusoikeus hänelle, mikäli hän sitä vaatii.

20 §

Viivästys

A. Jos tavara luovutetaan myöhemmin kuin mitä 6 §:n ensimmäisessä kappaleessa on sanottu, on huolitsijan korvattava toimeksiantajalle sellaiset välittömät ja kohtuulliset kustannukset, jotka sopimusta tehtäessä saatettiin katsoa viivästyksen todennäköisiksi seurauksiksi. Huolitsijan on kuitenkin korvattava enintään se määrä, joka vastaa tehtävästä sovitua rahtia tai muuta korvausta.

B. Tapauksissa, joissa kuljetussopimus on sisältänyt 6 §:n toisessa kappaleessa tarkoitetun aikalapauksen, huolitsijan on, ellei muuta ole sovittu, sovitun kuljetustavan ylityessä hyvitetävä toimeksiantajalle rahti tai muu kuljetuksesta sovitto korvaus. Hyvitystä ei kuitenkaan ole tehtävä, jos viivästyminen on johtunut olosuhteista, jotka ovat huolitsijan oman vaikutuspiirin ulkopuolella. Euroopan sisäisissä maantiekuljetuksissa huolitsija vastaa kuitenkin myös siitä, mikä sisältyy hänen alihankkijansa vaikutuspiiriin.

Toimeksiantajan katsotaan kärsineen rahdin määrää vastaavan vahingon, ellei osoiteta, että vahinko on tätä pienempi. Viimeksi mainitussa tapauksessa hyvitystä maksetaan ainoastaan vahinkoa vastaava määrä.

Viivästyskorvaus ei missään tapauksessa ylitä rahdin määrää.

21 §

Viivästyksen muuttuminen katoamiseksi

Toimeksiantajalla on oikeus vaatia korvausta tavarahan katoamisesta, jos luovutusta ei ole tapahtunut

- kansainvälisissä maantiekuljetuksissa 30 päivän kuluessa sovitun määräajan kulumisesta, tai mikäli erityistä aikaa ei ole sovittu, 60 päivän kuluessa siitä, kun tavara otettiin kuljetettavaksi
 - muissa kuljetuksissa 60 päivän kuluessa siitä ajankohdasta, jolloin tavarahan olisi tullut saapua perille.
- Toimeksiantajalla ei kuitenkaan ole oikeutta korvaukseen katoamisesta, jos huolitsija voi edellä mainitussa määräajassa osoittaa, että tavara on tallessa ja se voidaan luovuttaa kohtuullisessa ajassa.

22 §

Huolitsijan vastuu tavarahan katoamisesta, vähenemisestä tai vahingoittumisesta rajoittuu 8,33 SDR:ään kilolta tavarahan bruttopainosta siltä osin kuin tavara on kadonnut, vähentynyt tai vahingoittunut.

23 §

Jos on tehty erityinen sopimus tietyn kuljetusmuodon käyttämisestä tai jos osoitetaan, että katoaminen, väheneminen, vahingoittuminen tai viivästyminen on tapahtunut, kun tavara on kuljetettu tietyllä kuljetusvälineellä, huolitsija vastaa sen sijasta, mitä näissä ehdoissa on määrätty, tällaista kuljetusmuotoa koskevien lainmääräysten ja yleisesti käytettyjen ja hyväksytyjen kuljetusehtojen mukaisesti kaikissa tapauksissa, joissa tällaiset lainmääräykset ja ehdot poikkeavat näiden määräysten 5 §:n 2 momentista tai 15-22 §:istä.

HUOLITSIJAN VASTUUN VÄLITTÄJÄNÄ

24 §

Huolitsija vastaa vahingosta, joka aiheutuu siitä, ettei hän ole noudattanut riittävää huolellisuutta tehtävän suorittamisessa. Huolitsija on velvollinen näyttämään, että hän on tehtävänsä rajoissa valvonut huolellisesti toimeksiantajan etuja.

Huolitsija ei vastaa kolmannen henkilön toimenpiteistä eikä laiminlyönneistä kuljetuksessa, lastauksessa, purkamisessa, luovutuksessa, tullaussessa, varastoinnissa, perimistehtävissä tai muissa huolitsijan välittämässä tehtävissä edellyttäen, että huolitsija voi näyttää noudattaneensa asiaankuuluvaa huolellisuutta kolmannen henkilön valinnassa.

Rahoista, arvopapereista ja muista kalleuksista huolitsija vastaa ainoastaan, jos tästä on erikseen sovittu.

25 §

Laskettaessa korvausta tavarankatoamisesta, vähenemisestä, vahingoittumisesta sekä viivästyisestä on noudatettava sitä, mitä näiden määräysten 17-19 §:issä sekä 20 §:n 1 momentissa on määrätty.

26 §

Huolitsijan vastuu välittäjänä ym. on rajoitettu 50.000 SDR:ään jokaista tehtävää kohden kuitenkin niin, että korvaus on enintään

- viivästyksen osalta tehtävästä sovitun huolitsijalle tulevan korvauksen suuruinen
- tavarankatoamisesta, vähenemisestä tai vahingoittumisesta 8,33 SDR kilolta tavarankattavuudesta siltä osin kuin tavara on hävinnyt, vähentynyt tai vahingoittunut.

VARASTOINTI

27 §

A. Varastoitaessa tavaraa sellaisen kuljetuksen yhteydessä, jossa huolitsijalla on ollut rahdinkuljettajan vastuu, huolitsija vastaa varastoinnista 15 päivän ajan kuljetuksen jälkeen 15-23 §:ien mukaisesti.

B. Huolitsijan välittäessä varastointitoimeksiantoja ovat 24-26 §:ien säännökset voimassa.

C. Muissa varastointitoimeksiannoissa huolitsija vastaa myös alihankkijoista. Seuraavat lisämääräykset ovat voimassa:

- Huolitsijan tulee tarkastaa ja kuitata vastaanotetuiksi kokonaiset kolliit. Hänellä ei kuitenkaan ole vastuuta niiden sisällöstä ja piilevästä vahingosta.

Toimeksiantajan vaatimuksesta huolitsijan on suoritettava varaston kokonaisinventaario.

Mikäli kokonainen kolli rikkoutuu vastaanoton jälkeen, tulee huolitsijan rikottumisen tapahduttua välittömästi reklamoida puutteellisuudesta tai vahingosta, jonka hän on havainnut tai joka hänen olisi pitänyt havaita.

Huolitsijan on huolehdittava tarpeellisesta luovutustarkastuksesta.

- Ellei toimeksiantaja ole antanut erityisiä ohjeita tavarankatoamisesta, huolitsijalla on oikeus edellyttää, että hän toimii riittävän huolellisesti, vapaasti valita eri säilytystapojen välillä.

- Huolitsijan tulee omilla nimissään ja toimeksiantajan lukuun merkitä palo-, vesi- ja murtovakuutus, joka perustuu tavarankatoamisesta arvoon varastoinnin alkamisaikasta + 10 %, ellei toimeksiantaja ole antanut kirjallisesti muuta ohjetta.

Tavarankatoamisesta, vähenemisestä tai vahingosta, jota edellä tarkoitettu vakuutus ei kata tai jos sellaista vakuutusta ei ole otettu, huolitsija vastaa virheensä tai laiminlyöntinsä perusteella 17-19 §:ien ja 22 §:n mukaisesti ja niissä mainituin rajoituksin. Huolitsijan kokonaisvastuu suhteessa kaikkiin toimeksiantajiin samasta tapahtumasta aiheutuneista vahingoista on rajoitettu 500.000 SDR:ään.

Viivästyksestä huolitsija vastaa 20-21 §:ien mukaisesti.

- Jos varastoitu tavara ominaisuuksiensa vuoksi saattaa aiheuttaa vahinkoa henkilölle tai omaisuudelle, on toimeksiantaja heti velvollinen viemään tavarankatoamisesta pois.

- Toimeksiantajan on viimeistään varastoinnin alkamisaikasta ilmoitettava huolitsijalle osoite, johon tavaraa koskevat ilmoitukset on lähetettävä ja josta ohjeet annetaan.

Toimeksiantajan on myös välittömästi tiedotettava huolitsijalle mahdollisista osoitteenmuutoksista.

TOIMEKSIAANTAJAN VASTUU

28 §

Toimeksiantaja on velvollinen huolehtimaan siitä, että huolitsija ei kärsi vahinkoa eikä tappiota vahingosta, joka aiheutuu

- tavaroita koskevien tietojen virheellisyydestä, epäselvyydestä tai epätäydellisyydestä
- tavaroiden puutteellisesta pakkaamisesta, merkitsemisestä tai selvittämisestä tai siitä, että toimeksiantaja on lastannut tai ahdannut tavarat puutteellisesti
- tavarankatoamisesta, vähenemisestä tai vahingoittumisesta, joita huolitsija ei kohtuudella ole saattanut havaita
- siitä, että huolitsija toimeksiantajan virheen tai laiminlyönnin perusteella velvoitetaan maksamaan tulla tai muita virallisia maksuja tai asettamaan vakuus.

Arvioitaessa toimeksiantajan vastuuta a- ja b -kohtien mukaisesti on otettava huomioon, onko huolitsija huolimatta siitä, että hän on ollut tietoinen tällaisesta olosuhteesta sen hyväksyntä tai laiminlyönti huomauttaa toimeksiantajan tavaraa koskevasta toimenpiteestä.

Jos huolitsija rahdintarjoajan ominaisuudessa on joutunut velvolliseksi toimeksiantajan tavarankatoamisesta maksamaan osuuden yhteishaverista merirahdin ottajalle tai muusta edellä mainitusta syystä joutunut kolmannen henkilön vaatimusten kohdaksi, on toimeksiantaja velvollinen huolehtimaan siitä, ettei huolitsijalle aiheudu tästä vahinkoa.

REKLAMAATIO JA ERIMIELISYYDET

REKLAMAATIO

29 §

Huomautukset huolitsijaa vastaan on esitettävä ilman aiheetonta viivytystä. Tavaraa vastaanotettaessa näkyvästä vahingosta tai vähentymisestä on reklamoitava heti vastaanottoilmaisuuksissa.

Mikäli reklamaatio tapahtuu myöhemmin kuin seitsemän (7) päivän kuluessa tavarankatoamisesta, on sen, joka esittää huomautuksen huolitsijalle, näytettävä, että vahinko tai väheneminen on tapahtunut ennen tavarankatoamista. Jos hän ei sitä pysty näyttämään, katsotaan tavara luovutetuksi täysin hyvässä kunnossa. Reklamaatio, joka koskee muuta kuin tavarankatoamista, vähenemistä tai katoamista, on tehtävä neljäntoista (14) päivän kuluessa siitä kun toimeksiantaja sai tietää tai hänen olisi pitänyt saada tietää olosuhteista, joihin huolitsijan vastuu perustuu. Jos sellaista reklamaatiota ei ole tehty, toimeksiantaja menettää asiassa kanneoikeutensa.

Jos huolitsijan kanssa on sovittu tietyn kuljetusmuodon käyttämisestä, on noudatettava tätä kuljetusmuotoa koskevia laimmääräyksiä ja yleisesti käytettyjä ja hyväksytyjä kuljetusehtoja, mikäli ne poikkeavat siitä, mitä tämän pykälän 1 momentissa on määrätty.

VANHENTUMINEN (Ruotsi, Suomi ja Tanska)

30 §

Kanne huolitsijaa vastaan - kanneoikeuden menettämisen uhalla - on nostettava yhden vuoden kuluessa. Aika lasketaan

- tavarankatoamisesta, vähenemisestä ja vahingoittumisesta päivästä, jolloin tavara luovutettiin vastaanottajalle
- tavarankatoamisesta- ja kokonaiskatoamistapauksissa tai muussa vahingossa siitä ajankohdasta, jolloin viivästyminen, katoaminen tai muu vahinko aikaisintaan oli voitu todeta.

Tätä määräystä on sovellettava silloin, kun huolitsijan liiketoimipaikka sijaitsee Ruotsissa, Suomessa tai Tanskassa.

Jos huolitsijan kanssa on sovittu tietyn kuljetusmuodon käyttämisestä, on noudatettava tätä kuljetusmuotoa koskevia laimmääräyksiä ja yleisesti käytettyjä ja hyväksytyjä kuljetusehtoja, mikäli ne poikkeavat siitä, mitä tämän pykälän 1 momentissa on määrätty.

VÄLITYSLAUSEKE (Norja, Ruotsi ja Suomi)

31 §

Suomi

Huolitsijan ja hänen toimeksiantajansa välisiä erimielisyyksiä ei saa alistaa, ottaen huomioon tässä pykälässä määrätyn poikkeuksen, tuomioistuimen ratkaistavaksi, vaan ne on ratkaistava Suomen oikeuden mukaisesti väliesmenettelyssä. Väliesmenettelyä asettaa Keskukskaupakamarin välityslautakunta, ja väliesmenettelyssä noudatetaan sanotun lautakunnan sääntöjä. Väliesmenettely tapahtuu Helsingin kaupungissa. Ryhtyminen oikeudellisiin toimenpiteisiin riidattomien saatavien perimiseksi ei oikeuta vastapuolta perimään riitaisia vastasaataviaan vastakanteella tai kuittausvaatimuksella muualla kuin väliesmenettelyssä.

Riitoja, jotka koskevat enintään 30.000 euron määrää tai jotka koskevat suhdetta toimeksiantajaan, joka on solminut sopimuksen pääasiallisesti yksityishenkilönä, ei kuitenkaan saa ratkaista väliesmenettelyssä.

Norja

Huolitsijan ja hänen toimeksiantajansa välisiä erimielisyyksiä ei saa alistaa, ottaen huomioon tässä pykälässä määrätyn poikkeuksen, tuomioistuimen ratkaistavaksi, vaan ne on lopullisesti ratkaistava Oslon kaupakamarin välitysinstituutin (Oslo Handelskammer Institutt for Voldgift og Alternativ Tvisteløsning) yksinkertaistettua välitysmenettelyä koskevien sääntöjen mukaisesti. Tämä instituutti saa määrätä, ottaen huomioon asian vaikeusasteen, riidan kohteen arvon ja muut olosuhteet, onko menettelyyn sovellettava yleisiä välitysmenettelysääntöjä. Ryhtyminen oikeudellisiin toimenpiteisiin riidattomien saatavien perimiseksi ei oikeuta vastapuolta perimään riitaisia vastasaataviaan vastakanteella tai kuittausvaatimuksella muualla kuin välitysmenettelyssä.

Oslon kaupakamarin välitysinstituutin (Oslo Handelskammer Institutt for Voldgift og Alternativ Tvisteløsning) ja Norjan oikeutta on sovellettava tapauksissa, joissa huolitsijalla on liiketoimipaikkansa Norjassa.

Riitoja, jotka koskevat enintään 30.000 euron määrää tai jotka koskevat suhdetta toimeksiantajaan, joka on solminut sopimuksen pääasiassa yksityishenkilönä, ei kuitenkaan saa ratkaista väliesmenettelyssä, mikäli osapuolet eivät ole sopineet toisin.

Ruotsi

Huolitsijan ja hänen toimeksiantajansa välisiä erimielisyyksiä ei saa alistaa, ottaen huomioon tässä pykälässä määrätyn poikkeuksen, tuomioistuimen ratkaistavaksi, vaan ne on ratkaistava Ruotsin oikeuden mukaan väliesmenettelyssä Tukholman kaupakamarin välitysinstituutin (Stockholms Handelskammarens skiljedomsinstitut) sääntöjen mukaisesti. Yksinkertaistettua välitysmenettelyä koskevia sääntöjä on noudatettava, ellei instituutti ottaen huomioon asian vaikeusasteen, riidan kohteen arvon ja muut olosuhteet päättä, että instituutin välityssääntöjä on noudatettava menettelyssä. Viimeksimainitussa tapauksessa instituutti päättää myös, käsittääkö väliesmenettely yhden vai kolme välimiestä.

Ryhtyminen oikeudellisiin toimenpiteisiin riidattomien saatavien perimiseksi ei oikeuta vastapuolta perimään riitaisia vastasaataviaan vastakanteella tai kuittausvaatimuksella muualla kuin välitysmenettelyssä.

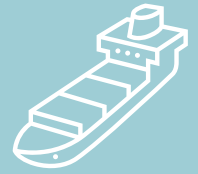
Riitoja, jotka koskevat enintään 30.000 euron määrää tai jotka koskevat suhdetta toimeksiantajaan, joka on solminut sopimuksen pääasiassa yksityishenkilönä, ei kuitenkaan saa ratkaista väliesmenettelyssä, mikäli osapuolet eivät ole sopineet toisin.

OIKEUSPAIKKASÄÄNNÖS (Tanska)

32 §

Millöin huolitsijalla on liiketoimipaikkansa Tanskassa, tulee huolitsijaa vastaan nostettu kanne käsitellä Tanskan tuomioistuimessa Tanskan oikeuden mukaan.

Tavaran yleiset kuljetusvakuutusehdot 2003



Näitä ehtoja käytetään yhdessä Kuljetusvakuutuksen yleisten sopimusehtojen 2003 (yrityksille ja elinkeinonharjoittajille) kanssa.



Sisällysluettelo

1	Vakuutuksen kohde	1	3	Rajoitukset	3
			3.1	Aina voimassa olevat rajoitukset	3
			3.2	Erietyiset rajoitukset	3
2	Vakuutuksen laajuus	1	4	Vakuutuksen voimassaolo	4
	2.1 Perusvakuutus	2	4.3	Vakuutuksen alkaminen	4
	2.2 Perusvakuutuksen laajennukset	2	4.4	Vakuutuksen jatkuminen	4
	2.3 Täysvakuutus	3	4.5	Vakuutuksen päätyminen	5
			4.6	Kuljetuksen keskeytyminen	5

Tavaran yleiset kuljetusvakuutusehdot 2003

Tavarankuljetusvakuutus voidaan näiden vakuutusehtojen mukaan tehdä vakuutuksen laajuudesta riippuen joko perusvakuutuksena (kohta 2.1), laajennettuna perusvakuutuksena (kohta 2.2) tai täysvakuutuksena (kohta 2.3).

Vakuutusyhtiö sitoutuu näiden ehtojen sekä Kuljetusvakuutuksen yleisten sopimusehtojen 2003 (yrityksille ja elinkeinonharjoittajille) mukaisesti korvaamaan kohdassa 2 mainitusta vakuutustapahtumasta vakuutuksen kohteelle aiheutuneen esinevahingon sekä erikseen mainitut kustannukset.

Tummennetulla painetut ehtokohdat rajoittavat vakuutusyhtiön korvausvelvollisuutta tai poistavat sen kokonaan.

1 Vakuutuksen kohde

Vakuutuksen kohteena on vakuutussopimuksessa tai -kirjassa mainittu kauppatavara tai muu erikseen mainittu omaisuus.

Raha, arvopaperit, jalometallit, jalometallikorut, helmet, jalokivet, taideteokset, elävät eläimet ja elävät kasvit sisältyvät vakuutukseen vain, mikäli niin on erikseen sovittu.

2 Vakuutuksen laajuus

Näiden ehtojen mukainen vakuutus voidaan tehdä joko perusvakuutuksena, laajennettuna perusvakuutuksena tai täysvakuutuksena näissä ehdoissa mainituin rajoituksin.

Käytetyn tavarán, kansilastin tai avonaiseen kuljetusvälineeseen lastatun tavarán osalta vakuutus on voimassa vain perusvakuutuksena, ellei toisin ole nimenomaan sovittu. Kansilastiksi ei katsota tavaraa, joka kuljetetaan kiinteärakenteisessa umpikontissa tai umpikorissa.

2.1 PERUSVAKUUTUS

Vakuutus kattaa seuraavien vakuutustapahtumien suorana seurauksena tavaralle ulkoapäin aiheutuneen äkillisen ja ennalta arvaamattoman vahingon sekä kohdissa 2.1.7 ja 2.1.8 mainitut kustannukset:

- 2.1.1 palo, räjähdys tai salamanisku
- 2.1.2 merikuljetusvälineen uppoaminen, kaatuminen tai törmääminen rantaan, pohjaan, toiseen merikuljetusvälineeseen, uivaan tai kiinteään esineeseen
- 2.1.3 maakuljetusvälineen ollessa maissa sen törmääminen, kaatuminen, suistuminen raiteilta tai tieltä kykenemättä omin voimin palaamaan tielle. Törmäämisenä ei pidetä junavaunujen järjestelyssä tai kytkennässä syntynyttä töytäisyyä.
- 2.1.4 kuljetusvälineeseen lastatun tavarán törmöys maakuljetuksessa kuljetusvälineen ulkopuolella olevan esineen kanssa
- 2.1.5 ilmakuljetusvälineen törmääminen, maahan syöksyminen tai kaatuminen
- 2.1.6 tavarán purkaminen aluksesta hätäsatamassa
- 2.1.7 yhteiseen haveriin liittyvä uhraus, osallistumismaksu ja kustannus sekä pelastuskustannukset
- 2.1.8 vakuutuksesta korvattavan välittömästi uhkaavan vakuutustapahtuman kohtuulliset torjumis- tai rajoittamiskulut.

2.2 PERUSVAKUUTUKSEN LAAJENNUKSET

Perusvakuutusta on mahdollista laajentaa eri sopimuksesta kattamaan lisäksi seuraavien vakuutustapahtumien tavaralle ulkoapäin aiheuttaman äkillisen ja ennalta arvaamattoman vahingon edellyttäen, että siitä on tehty merkintä vakuutus sopimukseen tai -kirjaan:

- 2.2.1 varkaus
- 2.2.2 katoaminen
- 2.2.3 murto
- 2.2.4 ryöstö
- 2.2.5 vaje
- 2.2.6 vuoto
- 2.2.7 särkyminen
- 2.2.8 putoamisesta tai kaatumisesta lastauksen tai purkauksen aikana aiheutunut särkyminen
- 2.2.9 koko kollin katoaminen kuljetuksen aikana
- 2.2.10 tavarán mereen huuhtoutuminen
- 2.2.11 meri-, järvi- tai jokiveden tunkeutuminen kuljetusvälineeseen, lastinkantajaan, varastoon tai varastoalueelle.

2.3 TÄYSVAKUUTUS

Vakuutus kattaa kaikki ulkoapäin aiheutuneet äkilliset ja ennalta arvaamattomat vahingot sekä kohdissa 2.1.7 ja 2.1.8 mainitut kustannukset.

3 Rajoitukset

3.1 AINA VOIMASSA OLEVAT RAJOITUKSET

Vakuutus ei kata vahinkoa, menetystä tai kustannusta, jonka on aiheuttanut

- 3.1.1 vakuutuksenottajan, vakuutetun tai heihin samastettavan (ks. sopimusehdot kohta 10) tahallisuus
- 3.1.2 tavanomainen painon tai tilavuuden hupeneminen tai tavanomainen hankaantuminen, kuluminen tai naarmuuntuminen
- 3.1.3 se, että tavaraa ei ole ennen kuljetuksen alkamista tarkoituksenmukaisesti pakattu, suojattu ja varustettu kestämaan tavanomaista rasitusta tavarahan vahinkoalttius sekä kuljetus-, käsittely- ja varastoimisolosuhteet huomioon ottaen
- 3.1.4 se, että kuljetusväline, lastin kiinnitys tai lastinkantaja ei ollut turvallisen kuljetuksen kannalta sopiva tai asianmukaisessa kunnossa, ja vakuutuksenottaja on ollut tai hänen olisi pitänyt olla tästä tietoinen tavaraa lastattaessa tai ahdatessa
- 3.1.5 tavarahan takavarikointi, pidättäminen, pakkotilaus, menetetyksi julistaminen (konfiskaatio), viipyminen karanteenissa tai muut siviili- tai sotilasviranomaissten toimet
- 3.1.6 sota, sisällissota tai tapahtumat, jotka näiden lisäksi luetaan kuuluviksi vakuutusta merkittäessä yleisesti voimassa olevien Merivakuutusyhtiöiden Yhdistyksen hyväksymien tavarahan sotavakuutusehtöjen korvauspiiriin
- 3.1.7 lakko, työsulku, mellakka, kansalaislevottomuudet, ryöstely, terrorismi tai sabotaasi.
- 3.1.8 Missään tapauksessa vakuutus ei kata vahinkoa, vastuuta tai kustannusta, jonka on suoraan tai välillisesti aiheuttanut tai johon on myötäväikuttanut
 - a) ionisoiva säteily tai radioaktiivinen saastuminen, joka aiheutuu ydinpolttoaineesta tai ydinjätteestä tai ydinpolttoaineen palamisesta
 - b) ydinlaitoksen, reaktorin tai muun ydinlaitteen tai siihen liittyvän komponentin räjähdysherkkyys tai radioaktiivinen, myrkyllinen tai muu vaarallinen tai saastuttava ominaisuus
 - c) ydinfissiolla ja/tai ydinfuusiolla tai muulla vastaavalla reaktiolla tai radioaktiivisella voimalla tai aineella toimiva sota-ase.
- 3.1.9 Vakuutus ei kata vahingonkorvausvelvollisuutta kolmannelle henkilölle.

3.2 ERITYISET RAJOITUKSET

Seuraavat rajoitukset ovat voimassa, jollei muusta ole sovittu:

- 3.2.1 Vakuutus ei kata vahinkoa, menetystä tai kustannusta, jonka on aiheuttanut
 - tavarahan oma ominaisuus
 - kylmyys, lämpö, valo, ilman lämpötilan tai kosteuspiitoisuuden vaihtelut, ellei vahinko ole syntynyt suorana seurauksena perusvakuutuksen käsittämistä tapahtumasta.
- 3.2.2 Vakuutus ei kata vahinkoa, joka on aiheutunut yksinomaan tavarahan kuljetuspakkaukselle.
- 3.2.3 Vakuutuksesta ei korvata
 - vahingoittuneen tavarahan poistamisesta tai hävittämisestä aiheutuneita kustannuksia
 - kuljetusvälineen, lastinkantajan tai ympäristön puhdistuskuluja.

- 3.2.4 Vakuutus ei kata myöhästymisestä johtuvaa tavaravahinkoa tai muuta menetystä, vaikka myöhästymisen olisi aiheutunut vakuutuksen kattama tapahtuma.
- 3.2.5 Vakuutus ei kata ajan menetystä, korko- tai suhdannetappiota, markkinoiden menetystä, kuljetuksen myöhästymisestä aiheutunutta kustannusta tai muuta välillistä menetystä.
- 3.2.6 Vakuutus ei kata vahinkoa, menetystä tai kustannusta, joka on johtunut siitä, että rahdinkuljettaja tai se, jonka kanssa vakuutuksenottaja on solminut rahtisopimuksen taikka tällaisen sopimuksen välittäjä, joko maksukyvyttömyyden johdosta tai menettelemällä rikollisesti tai vilpillisesti, ei ole suorittanut kuljetusta tai on myötävaikuttanut siihen, että kuljetusta ei ole suoritettu.
- 3.2.7 Vakuutuksesta ei korvata uudelleenlastauskuluja, rahtia, joka ei ole vakuutuksenottajan tai vakuutetun vastuulla, eikä myöskään määräpaikassa vahingoittuneesta tavarasta maksettavia kustannuksia kuten tullia ja veroja.

4 Vakuutuksen voimassaolo

- 4.1 ellei muusta ole sovittu, vakuutus on voimassa vain kuljetuksissa, jotka tapahtuvat viranomaisten liikenteeseen tai tavaransiirtoon hyväksymällä kuljetusvälineellä tai kalustolla.
- 4.2 Ellei muusta ole sovittu, vakuutus ei ole voimassa CIF-, CIP- tai vastaavin toimituslausekkein ostettujen tavaroiden CIF/CIP -pisteen jälkeisissä kuljetuksissa.

4.3 VAKUUTUKSEN ALKAMINEN

- 4.3.1 Vakuutus alkaa, ellei toisin ole sovittu, kunkin käsittely-yksikön osalta aikaisintaan, kun sen lastaus kuljetusvälineen sivulta tähän kuljetusvälineeseen alkaa, edellyttäen, että lastaus tapahtuu
- vakuutusopimuksessa tarkoitetulla paikkakunnalla sijaitsevalla varastoimispaikalla
 - varsinaiseen kuljetukseen varattuun kuljetusvälineeseen, ja
 - varsinaisen kuljetuksen aloittamista varten.
- 4.3.2 Jos kuljetuksen aloittaminen lastauksen jälkeen viivästyy vakuutuksenottajasta riippumattomasta syystä, on vakuutus voimassa myös tällaisen viivästymisen aikana; ks. kohta 4.6.1.
- 4.3.3 Varsinaiseksi kuljetukseksi katsotaan myös kaikki se tavanomainen tavarankäsittely ja -siirto, joka tapahtuu vakuutuksen voimassa ollessa muualla kuin lähettäjän tai vastaanottajan varastolla; ks. kohta 4.4.1.

4.4 VAKUUTUKSEN JATKUMINEN

- 4.4.1 Vakuutus jatkuu tavanomaisen kuljetuksen ajan kattaen tavanomaiset uudelleenlastauksen ja välivarastoinnin purkauksineen ja lastauksineen.
- 4.4.2 Vakuutus on voimassa myös lastaus- tai purkaussataman alueella tapahtuvan sellaisen proomukuljetuksen tai proomuvarastoinnin aikana, joka tavanomaisena osana kuuluu merikuljetukseen, kuitenkin enintään kahdeksan päivää tavarantoimituksesta proomuun.
- 4.4.3 Tapauksissa, jolloin vakuutuksenottajasta, vakuutetusta tai heihin samastettavasta riippumattomien olosuhteiden johdosta käytetään muuta kuin tavanomaista reittiä tai suoritetaan muu kuin tavanmukainen uudelleenlastaus tai sattuu viivytys yli kohdassa 4.5.2 mainittujen aikarajoitusten, vakuutusyhtiön vastuu käsittää lisämaksusta myös tällaisen vastuun laajentumisen.

Saatuana tiedon lisävakuutusmaksua edellyttävästä olosuhteesta vakuutuksenottajan on viipymättä ilmoitettava siitä vakuutusyhtiölle. Jos hän sen laiminlyö, vakuutusyhtiö on vapaa kaikesta tämän olosuhteen aiheuttamasta vastuusta.

4.5 VAKUUTUKSEN PÄÄTTYMINEN

4.5.1 Vakuutus päättyy,

- kun tavara on saapunut vakuutuskirjassa mainitulle tai vakuutussopimuksessa tarkoitettulle määräpaikalle ja siellä purettu varsinaiseen kuljetukseen käytetystä kuljetusvälineestä välittömästi sen sivulle, tai
- kun vakuutuksenottaja, vakuutettu tai heihin samastettava sitä ennen määräysvaltaansa käyttäen on ryhtynyt varastoimaan, lajittelemaan tai jakelemaan tavaraa, myynyt sen tai määrännyt sen kuljetettavaksi muulle kuin vakuutuskirjassa mainitulle tai vakuutussopimuksessa tarkoitettulle määräpaikalle.

4.5.2 Vakuutus päättyy kuitenkin viimeistään

- 60 päivän kuluttua sen päivän päättymisestä, jolloin vakuutettu tavara on purettu merialuksesta tavaran lopullisessa purkaussatamassa, tai
- 30 päivän kuluttua sen päivän päättymisestä, jolloin vakuutettu tavara on purettu ilma-aluksesta määräpaikan lentoasemalla, taikka
- kahdeksan päivän kuluttua sen päivän päättymisestä, jolloin vakuutettu tavara on purettu muusta kuljetusvälineestä kuin meri- tai ilma-aluksesta määräpaikalla sijaitsevalla tulli-, rautatie- tai muulla tavara- asemalla.

4.6 KULJETUKSEN KESKEYTYMINEN

4.6.1 Milloin vakuutuksenottajan, vakuutetun tai heihin samastettavan toimenpiteen tai laiminlyönnin johdosta

- purkaussatamaan saapuneen tavaran edelleen kuljettaminen lopulliselle määräpaikalle viivästyy tai keskeytyy, tai
- tavara varastoidaan tai sitä säilytetään muualla kuin vakuutuskirjassa mainitulla tai vakuutussopimuksessa tarkoitettulla määräpaikalla sijaitsevassa lopullisessa varastossa tai varastopaikassa, päättyy vakuutus tällaisen viivästyksen, keskeytyksen tai varastoinnin alkaessa.

4.6.2 Milloin tavara on purettu muualla kuin rahtisopimuksessa mainitulla lopullisella määräpaikalla sen johdosta, että rahtisopimus on purkautunut vakuutuksenottajasta riippumattomasta syystä eikä vakuutuksenottaja, vakuutettu tai heihin samastettava ota tavaraa vastaan tällaisella paikalla, jatkuu vakuutus erikseen sovittavin ehdoin ja lisämaksusta

- kunnes tavara on myyty tällaisella paikalla, tai
- kunnes vakuutuksenottaja on pyytänyt lakkauttamaan vakuutuksen, tai
- mikäli tavara kuljetetaan edelleen joko purkautuneessa rahtisopimuksessa mainitulle tai muulle sovitulle määräpaikalle, kunnes vakuutus kohdan 4.5 mukaan päättyy, edellyttäen, että vakuutuksenottaja on tästä olosuhteesta tiedon saatuaan viipymättä ilmoittanut siitä vakuutusyhtiölle, eikä vakuutuksenottajan tai vakuutusyhtiön tietoon tuolloin ole tullut, että tavara olisi vahingoittunut.

Lähettiläjä Consignor Absender


INTERNATIONAL WAYBILL INTERNATIONALER FRACHTBRIEF

Päivämäärä Date Datum

Numero Number Nummer

Lähettiläjän viite Consignor's reference Referenz des Absenders

Ostajan viite Buyer's reference Käufers referenz

Vastaanottaja Consignee Empfänger		Rahdinkuljettaja/Huoltaja Carrier/Forwarding agent Frachtführer/Spediteur des Absenders		
Tavaran toimitusosoite Delivery address Lieferanschrift				
Lähtö- ja lastauspaikka/Vientikuluneuvo From/Export carlage Abgangs- und Ladeort		Toimitusehto Terms of delivery Lieferbedingungen		
Purkaus- ja määräpaikka Place of discharge and Final destination Entladeort/Bestimmungsort		Luovutusehto Goods delivered against Zahlungsbedingungen		
Merkki ja numerot Marks and numbers Zeichen und Nummern	Kolliluku ja -laji sekä kaupanimitys Number and kind of packages, description of goods Kollanzahl, Art der Kollis und Ware	Tilastonro Statistical No. CCCN	Brutto, kg Gross weight Bruttogewicht, kg	Tilavuus Volume, m ³ Volumen
Lähettiläjän ohjeet Consignor's other instructions Andere Instruktionen des Absenders				
				
Rahdinkuljettajan huomautukset Carrier's remarks Vorbehalte und Bemerkungen des Transportführers				
<p>Tähän kuljetukseen sovelletaan, päinvastaisista sopimuksista huolimatta, kansainvälistä maantiekuljetus-sopimusta [CMR]. Kaikki toimitukset suoritetaan sopimusta olevien kuljetusta, huolintaa ja varastoita koskien pohjoismaisen Speditööriläiton yleisten määräysten mukaisesti.</p> <p>This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention of the Contract for the International Carriage of goods by road [CMR] and the carrier's General Transport and Liability Conditions.</p> <p>Die Beförderung unterliegt trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag in Internat. Strassengüterverkehr (CMR). Alle Aufträge werden gem. Allgemeinen Bedingungen des Nordischen Speditör-verbandes für Transport, Spedition und Lagerung, gültig ab 1. April 1985, durchgeführt.</p>				
Päivämäärä Date Datum	Päivämäärä Date Datum	Lähetetty Issued at Abgefasst in		
Vastaanottajan allekirjoitus Receiver's signature Unterschrift des Empfängers	Kuljettajan / huoltajan allekirjoitus Driver / terminal signature Unterschrift des Fahrers/Des Terminals	Lähettiläjän allekirjoitus Consignor's signature Unterschrift des Absenders		

(green)

VOUCHER N° 2 PAGE 2		1. TIR CARNET No _____	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country)	
		5. Country of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s), of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office 2. Customs office 3. Customs office		Number	17. Customs office at departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 
13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete		14. Place and date 15. Signature of holder or agent	
14. Place and date 15. Signature of holder or agent			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)		24. Certificate of discharge (Customs office of exit en route or of destination)	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit	<input type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at _____ under No. _____		26. Number of packages discharged	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.)		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 	


TIR CARNET NO
PAGE 2

COUNTERFOIL N° 2

PAGE 2

of TIR CARNET

No _____

1. Arrival certified by the Customs office at _____	6. Customs officer's signature and Customs office date stamp 
2. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact	
3. Discharged _____ packages or articles (as specified in the manifest)	
4. New seals affixed _____	