

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU
Logistiikan koulutusohjelma / International Logistics

Jenna Loiri

PUOLIVALMISTEIDEN VIENTI SUOMESTA INTIAAN
Merivientitapahtuma-prosessin käsittely
Case Facor Oy
Opinnäytetyö 2013

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Logistiikka

LOIRI, JENNA

Puolivalmisteiden vienti Suomesta Intiaan.

Merivientitapahtuma-prosessin käsittely.

Case Facor Oy

Opinnäytetyö

66 sivua + 10 liitesivua

Työn ohjaaja

Lehtori, KTM Eeva-Liisa Kauhanen

Toimeksiantaja

Facor Oy

Huhtikuu 2013

Avainsanat

Huolinta, Merivienti, Intia, Vientitullaus,

Tutkimustyön aiheena on puolivalmisteiden vienti Suomesta Intiaan merikuljetuksena ja tämän merikuljetusprosessin käsittely. Tavoitteeksi asetettiin prosessin avaaminen ja niiden komponenttien läpikäyminen, jotka sisältyvät kyseiseen prosessiin. Tämän tarkoituksena on saada kattava tietopaketti Intiaan suuntautuvan viennin eri osa-alueilta. Työ pohjautuu Facor Oy:n uuteen Intiaan suuntautuvan viennin selvitystyöhön.

Tutkimustyön pohjana käytettiin teoriaa vientitapahtumaan liittyvästä lainsäädännöstä, asiakirjoista, kustannuksista ja kuljetusyksiköistä. Opinnäytetyön tiedon hankintaan käytettiin tiedonhankkimismenetelminä erilaisia interne-sivustoja, aiheeseen liittyvää kirjallisuutta sekä vievän yrityksen että nykyisten kollegojen henkilöhaastatteluja. Työssä käsitellään kaikkia niitä asioita, joita viejän tulisi huomioida, kun vientitapahtumaa ollaan käynnistämässä, kun se etenee ja miten se saadaan päätökseen. Intiaan tapahtuvan viennin käsittelyssä huomioitiin kaikkia eri osa-alueita samalla periaatteella kuin yleisen viennin käsittelyssä.

Muokkaamalla teoriaosioissa olevia tietoja voidaan räätälöidä Facor Oy:lle yrityksen kaipaama vientitapahtuma. Tämän työn avulla Facor Oy pystyy selvittämään omiin tarkoituksiinsa sopivat menetelmät Intian viennissä.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Logistics

LOIRI, JENNA

Export of Semi-Finished Goods from Finland to India by
Sea

Bachelor's Thesis

66 pages + 10 pages of appendices

Supervisor

Eeva-Liisa Kauhanen, Senior Lecturer, MBA

Commissioned by

Facor Oy

April 2013

Keywords

forwarding, export, ocean freight, export customs

The goal was to make a good guide to a company which is undertaking their first export case to India. This study was about ocean freight export process and what should be taken care of during this process. International organizations which were involved in ocean freight shipments were presented. Customs, costs, transportation units, liner terms, Incoterms and other necessary information were also explained in the study, in other words, what an exporter needs to know when they are exporting products for the first time.

Exporting company will transport their stainless steel tanks, pipes and hydraulic machinery which they use to build a full lubrication system. There were difficulties, for example how to choose the right transportation unit or where to get all the right information about Indian customs or problems with all needed documents. One of the goals was to gather recent information and make it clear and readable for those kinds of exporters who have not carried out their first export case yet.

Many types of information were used and it was collected in different ways. Colleagues and Facor Oy's personnel were interviewed. Information was gathered from the Internet and books about logistics, basics of international trade and transportation as well.

As a result, Facor Oy can use this information to get started with their export cases to India. In the future they need to update their knowledge, but maybe now they can start the process.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	7
2	KANSAINVÄLISIÄ ORGANISAATIOITA JA TAVARALIIKENNE SOPIMUKSIA	8
	2.1 FIATA	8
	2.2 IMO	8
	2.3 MARPOL	9
	2.4 SOLAS	10
	2.5 PSYM	11
3	LAINSÄÄDÄNTÖ	12
	3.1 Kansallinen tullilainsäädäntö	13
	3.2 Tulliviranomaisten toimivalta	13
	3.3 Tullaus	14
	3.4 Tullietuussopimukset	14
	3.5 Vientitullaus ja vientimenettely	16
	3.6 Tilastointi	17
4	VIENNIN JA TUONNIN RAJOITUKSIA	18
5	KANSAINVÄLISESSÄ KAUPASSA ESIINTYVIÄ ASIAKIRJOJA	19
	5.1 Kauppalasku	19
	5.2 Alkuperäistodistukset	20
	5.3 Pakkauslista	22
	5.4 Konossementti	22
	5.4.1 Lastauskonossementti	24
	5.4.2 Vastaanottokonossementti	25
	5.4.3 Kauttakulkukonossementti	26
	5.4.4 Puhdas ja likainen konossementti	26
	5.5 Merirahtikirja	28
	5.6 Huolintaohje	28

6 VIENNISSÄ HUOMIOITAVAA	28
6.1 Yleistä	28
6.2 Maksuehdot ja maksutavat	29
6.3 Toimituslausekkeet	31
6.4 Kuljetusyksikkö	32
6.5 Kustannukset	35
7 MERIKULJETUKSET	45
7.1 Linjaliikenne	45
7.2 Hakurahtiliikenne	47
7.3 Huolinta	48
8 FACOR OY	50
9 TUTKIMUSTYÖ	51
9.1 Tehtävän anto ja siihen perehtyminen	51
9.2 Satamavaihtoehdot Suomessa	51
9.2.1 Mustolan satama, Lappeenranta	51
9.2.2 Mussalon satama, Kotka	52
9.2.3 Vuosaaren satama, Helsinki	53
9.3 Kuljetusyksikön valinta	53
9.4 Intian satamat	54
9.4.1 Mundra	54
9.4.2 Hazira	55
9.4.3 Jawaharlal Nehru Port eli Nhava Sheva port	55
9.5 Intiaan suuntautuvassa viennissä huomioitavaa	56
9.5.1 Tuonnin rajoitukset	56
9.5.2 Asiakirjoihin liittyvät rajoitukset	56
9.5.3 Tullit ja tullaus	57
9.5.4 Merkintä- ja pakkausmääräykset	57
9.5.5 Toimituslausekkeet ja maksuehdot	58
9.5.6 Kustannukset	58
9.5.7 Merikuljetusmuodot	59
10 LOPPUSANAT	59

LÄHTEET

LIITTEET

Liite 1. PSYM 200

Liite 2. EAD-sanoma

Liite 3. Kauppalasku

Liite 4. Pakkauslista

Liite 5. Konossementti

Liite 6. Merirahtikirja

Liite 7. Huolintaohje

Liite 8. Remburssi

Liite 9. Laiva-sertifikaatti

Liite 10. Merirahtitarjous

1 JOHDANTO

Suomesta tuli osa Euroopan Unionia vuonna 1995 ja tämän seurauksena kaupankäynti vilkastui ja helpottui koko Unionin alueella. Yksi Unionin tarkoituksista oli saada tavarat liikkumaan maiden välillä vapaasti ja näin luoda suuremmat markkinat kuin mitä valtio voi kotimaassaan saada. Tällaista kaupankäyntiä tukemaan on perustettu erilaisia järjestöjä Euroopan Unionin lisäksi. Niitä ovat muuan muassa Kansainvälinen kauppakamari eli ICC ja Maailman kauppajärjestö eli WTO. Näiden järjestöjen avulla yritysten on nykypäivänä mahdollista tehdä kauppaa myös kolmansien maiden kanssa. Tämä vapauttaa tavaran todella liikkumaan ympäri maailman.

Kun käydään ulkomaankauppaa, on otettava huomioon erilaiset sopimukset, säännökset ja lait. Esimerkiksi toimituslausekkeet, maksuehdot, maksutavat ja sopimukset ovat asioita, jotka vaikuttavat lähes kaikkiin vientiin ja tuontiin liittyviin tapahtumiin.

Työn tutkimuskohteena on erikokoisille tuotantolaitoksille yksilöllisiä voitelujärjestelmiä tuottavan yrityksen Intia-projekti. Hankkeen tarkoituksena on siirtää Intiaan yrityksen puolivalmiita tuotteita jotka yrityksen työntekijät kokoavat valmiiksi järjestelmiksi asiakkailleen. Työssä otetaan kantaa siihen, kuinka yrityksen tuotteet kuljetetaan Intiaan ja mitä kaikkea matkan varrella pitää huomioida.

Keskityn työssäni siihen, mitä kaikkea on huomioitava, kun kuljetettavana on kooltaan ja mitoiltaan epämääräisen muotoisia tuotteita EU:n ulkopuolelle. Käyn työssä hieman läpi teoriaa kolmansiin maihin suuntautuvasta vientiopeeraatiosta sekä lainsäädäntöä ja säännöksiä. Aloitan yrityksen hankkeen suunnittelusta ja jatkan sen jälkeen siihen, kuinka tutkimuksessamme teimme asiat. Työn tuloksena yritys sai hyvän käsityksen kokonaisesta vientitapahtumasta, jonka oli tarkoituksena olla avuksi yrityksen päätöksenteossa ja auttaa huolintaliikkeen valitsemisessa. Lopussa on myös yhteenveto erilaisista ongelmista, joita tätä työtä tehdessä ilmeni ja kuinka ratkaisimme ne.

2 KANSAINVÄLISIÄ ORGANISAATIOITA JA TAVARALIIKENNE SOPIMUKSIA

2.1 FIATA

FIATA tulee sanoista *Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés*, jotka tarkoittavat kansainvälistä huolintayhdistystenliittoa. FIATA ei ole minkään valtion perustama järjestö, vaan se toimii 150 maassa ja sillä on yli 8 miljoonaa työntekijää. Järjestön internet-sivujen mukaan siihen kuuluu yli 40 000 logistiikan ja huolinta-alan yritystä. (FIATA 23.1.2013).

Järjestön päätavoitteita ovat

- a) yhdistää huolinta-ala maailmanlaajuisesti
- b) edustaa, edistää ja suojata alan etuja. Tämä onnistuu niin, että järjestön työntekijät ovat mukana erilaisissa asiantuntijatehtävissä eri kuljetuselimissä ja järjestöjen tapaamisissa
- c) tehdä huolinta-alaa tunnetuksi sekä julkisuudessa että kaupan ja teollisuuden aloilla
- d) huolintadokumentteja ja kauppaehtoja kehittämällä, standardoimalla ja uusimalla on tarkoitus parantaa huolinta-alan palvelutason laatua
- e) ammatillisen koulutuksen avustaminen ja uusien telematiikkasovellusten käyttöönotto (Karhunen 2007, 33).

Järjestö on vuonna 1925 perustettu ja sen toimipaikka sijaitsee Zürichissä. Suomen Huolintaliikkeiden liitto ry kuuluu myös FIATA-järjestöön. Suomessa oli vuonna 2010 yhteensä 66 huolinta-alan yritystä, jotka kuuluivat tähän huolinta-alan kattoorganisaatioon. (Hörkkö et al. 2010, 22).

2.2 IMO

Lyhenne IMO tulee sanoista *International Maritime Organization*, joka tarkoittaa kansainvälistä merenkulkujärjestöä. Järjestön päätavoitteena on ollut kehittää ja ylläpitää kokonaisvaltaisia puitteita merenkulun säätelylle. Tähän vastuualueeseen nykypäivänä kuuluvat turvallisuus, ympäristön suojelu, lakiasiat, tekniikkayhteistyö, merenkulun turvatoimet sekä tehokkuus. Järjestö on perustettu vuonna 1948 Genevessä, jossa silloinen henkilöstö hyväksyi yhteissopimuksen. Aikaisemmin järjestöä kutsuttiin *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* tai

lyhennettynä IMCO. Vapaasti suomennettuna nimi tarkoittaa hallitusten välistä merenkulun konsultointijärjestöä. Nimi vaihdettiin vuonna 1982 IMO:ksi. (IMO 29.1.2013).

2.3 MARPOL

MARPOL eli *The International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ship*. Sanat tarkoittavat kansainvälistä sopimusta meren pilaantumisen ehkäisemiseksi. Yleissopimus solmittiin kansainvälisesti vuonna 1973, jonka jälkeen tähän sopimukseen on tehty muutoksia aina tietyin väliajoin. Sopimus pitää sisällään määräyksiä, joiden tarkoituksena on ehkäistä ja minimoida alusten päästöjä sekä satunnaisia että normaaleista rutiineista syntyviä. Tällä hetkellä tämä yleissopimus sisältää kuusi teknistä liitettä. Jokaiseen liitteeseen on lisätty omat toimintaohjeensa onnettomuuden varalta.

Liitteet jaotellaan seuraavalla tavalla;

- Liite 1 Säännökset öljyn aiheuttamien saasteiden torjumiseksi (otettu käyttöön 2.10.1983)
- Liite 2 Säännökset haitallisten nestemäisten aineiden saasteiden kontrolloimiseksi bulk-kuljetuksissa (Otettu käyttöön 2.10.1983)
- Liite 3 Haitallisten aineiden, jotka kuljetetaan meritse pakettien muodossa, saastuttamisen ehkäisemiseksi annetut määräykset (Otettu käyttöön 1.7.1992)
- Liite 4 Alusten jätevesien saastuttamisen ehkäisemiseksi annetut määräykset (Otettu käyttöön 27.9.2003)
- Liite 5 Alusten jätteiden käsittelyn aiheuttamien saastumisten ehkäisemiseksi annetut määräykset (Otettu käyttöön 31.12.1988)
- Liite 6 Alusten rikkipitoisuuksista annetut määräykset eli alusten ilman saastuttamisen ehkäiseminen (Otettu käyttöön 19.4.2005) (IMO, Marpol 6.2.2013).

2.4 SOLAS

SOLAS-sopimus eli *International Convention for the Safety of Life at Sea*, joka pohjautuu Titanicin tapaturmaan vuonna 1912. Sopimus tarkoittaa kansainvälistä sopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä. Ensimmäinen versio sopimuksesta, otettiin käyttöön vuonna 1914, jonka jälkeen sitä on uusittu vuosina 1929, 1940 ja 1960. Vuoden 1974 versio sisältää epäsuoran hyväksynnän menettelytavalle, joka huolehtii siitä, että lainlisäykset tulevat voimaan ilmoitettuna päivänä, ellei ennen voimaantumispäivää ole vastaanotettu lisäyksen kumoavaa määrää vastaväitteitä. Tämän uudistuksen myötä sopimusta on uudistettu lukemattomia kertoja. Virallisesti sopimus on astunut voimaan vasta vuonna 1980.

Sopimuksen päätarkoituksena on täsmentää minimaalisimmat standardit alusten rakentamiselle, varustukselle ja toiminnoille, eli siis yhteen sovittaa toimintojen turvallisuus. Valtiot, joiden lippujen alla alukset purjehtivat, ovat vastuussa siitä, että nämä alukset vastaavat vaatimuksia ja että sertifikaatit ovat määräyksenmukaisia. Tarkastusehdot sallivat myös sopimusmaiden hallitusten tarkastaa muiden jäsenmaiden lipun alla purjehtivan aluksen, jos on painavia syitä epäillä, että aluksen varusteet eivät olennaisilta osin vastaa sopimuksen ehtoja. Nykyinen SOLAS-sopimus sisältää artiklat yleisten velvollisuuksien noudattamisesta, muutosmenettelyistä jne. Nämä artiklat on jaettu kahteentoista osioon.

Luku I	Yleiset määräykset
Luku II-1	Rakentaminen-alaosasto ja vakaus, koneistus ja sähköasennukset
Luku II-2	Tulelta suojautuminen, tulen estäminen ja sammuttaminen
Luku III	Ihmishenkiä pelastavat välineet ja järjestelyt
Luku IV	Radiokommunikaatio
Luku V	Navigoinnin turvallisuus
Luku VI	Rahdin kuljettaminen
Luku VII	Vaarallisten tuotteiden kuljettaminen
Luku VIII	Ydinasealukset

- Luku IX Alusten turvallisuus operaatioiden hallinta
- Luku X Suurnopeusalusten turvallisuus toimenpiteet
- Luku XI-1 Erikoisjärjestelyt merenkulun turvallisuuden parantamiseksi
- Luku XI-2 Erikoisjärjestelyt merenkulun turvatoimien parantamiseksi
- Luku XII Täydentävät toimenpiteet bulk–kuljetusten turvaksi

(IMO, SOLAS 6.2.2013).

2.5 PSYM

Pohjoismaisen Speditööriliiton Yleiset Määräykset lyhennettynä PSYM 2000 määrittelevät huolitsijan toimeksiantajan yleiset oikeudet ja velvollisuudet sekä sisältää yleiset sisältävät määräykset huolitsijan vastuusta kuljetusoikeuden eri konventioiden mukaan, kuten CIM, CMR, Haag-Visbyn -säännöt sekä Varsovan konventio, näin sanotaan Suomen huolintaliikkeiden liiton internetsivuilla. (Huolintaliikkeiden liitto, PSYM 2000 7.2.2013).

Huolintaa voidaan kuvata monen asian taloudelliseksi kokonaisuudeksi, jota ei kuitenkaan ole oikeudellisesti säännelty. Tämän takia on kehitetty pohjoismaiden yhteiset tavat toimia, Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset. Ensimmäiset yleismääräykset kehiteltiin jo vuonna 1919, tämän jälkeen niitä on uusittu vuosina 1959, 1974, 1985 ja 1998.

Tästä uusimmasta määräyskokoelmasta käytetään nimitystä PSYM 2000. Kyseinen kokoelma on Suomen osalta syntynyt Pohjoismaisen Speditööriliiton, Keskuskauppakamarin, Kaupan keskusliiton, Teollisuus ja Työnantajain keskusliiton ja Suomen Rahdinantajain Neuvottelukunnan kesken. (PSYM 2000 7.2.2013).

Huolinta-alan käsikirjassa (Hörkkö et al. 2010, 32) käsitellään ehtojen sovellettavuutta toimeksiantoihin, joita kuljetusalan yritykset hoitavat joka päiväisissä toimissaan. Nämä toimeksiannot ovat sellaisia, että ehtoja sovelletaan kaikkiin tapauksiin, joita Speditööriliiton jäsenet hoitavat. Ehdot tulevat tavallisesti osana huolintasopimusta Suomessa. Muissa Pohjoismaissa voi käytäntö olla hieman erilainen. Asiakkaalla on kuitenkin oltava mahdollisuus ehtojen läpikäymiseen, tämän takia huolintatarjouksen

osana täytyy olla viittaus Speditööriliiton määräyksiin ja esimerkiksi liitteenä PSYM-ehdot. Joissakin tapauksissa yritykset rajaavat ehtoja, sillä suomalaiset vakuutusyhtiötkin rajaavat osan pykälistä huolintavastuuvakuutuksen korvauspiirin ulkopuolelle. PSYM ei tarjoa varsinaisia toimintaohjeita siitä, kuinka toimeksiannot on hoidettava, sillä huolitsijalla on kuitenkin yleinen huolenpitovelvollisuus toimeksiantajan eduista. Koska huolintatarjouksista suurin osa on solmittu vuosittaisina sopimuksina, ovat PSYM-ehdot tulleet jo aikojen saatossa tavalliseksi ja turvalliseksi kauppatavaksi.

PSYM-ehtojen käytäntöön soveltamisesta ja vastuukysymyksistä huolinta-alan käsikirja (Hörkkö et al. 2010,33) mainitsee sen ikävän puolen, että eihän näitä ehtoja tarvittaisi, jos kaikki menisi aina niin kuin on suunniteltu. Siinä vaiheessa kun jotain on mennyt väärin ja aletaan etsiä asiaan syntipukkeja, nämä ehdot auttavat löytämään vastuunkantajan. Ehtokokoelman vastuupykälät astuvat voimaan ja sovellettaviksi, ellei kuljetusoikeudellisesta lainsäädännöstä muuta seuraa. Huolitsijan vastuut jaetaan kolmeen alueeseen PSYM:n mukaan:

- Huolitsijan vastuu rahdinkuljettajana (Pykälät 15–23)
- Huolitsijan vastuu välittäjänä ilman rahdinkuljettajan vastuuta (Pykälät 24–26)
- Huolitsija vastuu varastointitoimeksiannoissa (Pykälä 27)

Katso liite 1: PSYM 2000

3 LAINSÄÄDÄNTÖ

Euroopan Unionissa on käytännössä yhteinen tullilainsäädäntö, joka on lakina toiminnassa kaikissa yhteisömaissa. Sen keskeisimmät säädökset ovat

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 450/2008, yhteisön tullikoodeksista (EUR-Lex, N:o 450/2008 12.3.2013).
- Komission asetus (ETY) N:o 2454/93, tietyistä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä (EUR-Lex, N:o 2454/93 12.3.2013).
- Neuvoston asetus (EY) N:o 1186/2009, yhteisön tullittomuusjärjestelmän luomisesta (EUR-Lex, N:o 1186/2009 12.3.2013).
- Neuvoston asetus tariffi – ja tilastonimikkeistöstä ja yhteisestä tullitariffista eli TARIC-asetus.

3.1 Kansallinen tullilainsäädäntö

Jokaisella jäsenmaalla on voimassa kansallisia tullisäädöksiä. Suomen tärkein kansallinen tullisäädös on tullilaki, joka tuli voimaan vuonna 1995. Laki täydentää tullilainsäädäntöä. Se sisältää tulliverotusta ja -valvontaa, tullin henkilörekistereitä, tietojen salassapitoa ja luovuttamista, tietojen saantia eräistä rekistereistä, ulko- ja sisäkaupan tilastointia, tullirikostutkintaa sekä takavarikoitua tavaraa koskevia säännöksiä. Kun taas tulliverotuksen osalta tullilaki sisältää tullittomuutta, tullin maksamista, tullinkorotusta, virhemaksua, arviotullausta, veronkiertoa, sekä tullin tileihin kirjaamista ja palauttamisen yhteydessä koskevia säännöksiä. Lisäksi tullilaista löytyy säännöksiä tullilaitoksen henkilörekisteristä, pienimmistä kannettavasta tullin määrästä, palautuskorosta, takavarikkomenettelystä sekä viranomaisten työnjaosta tullirikostutkinnassa. (Hörkkö et al. 2010, 106-107).

Tullilain ensimmäinen pykälä sanoo näin:

Tätä lakia sovelletaan kolmansista maista tuotavien ja niihin vietävien tavaroiden tulliverotukseen ja tullivalvontaan sen lisäksi, mitä niistä säädetään yhteisön tullikoodeksista annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2913/92, jäljempänä koodeksi, tietyistä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä annetussa komission asetuksessa (ETY) N:o 2454/93, jäljempänä soveltamisasetus, ja yhteisön tullittomuusjärjestelmän luomisesta annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1186/2009, jäljempänä tullittomuusasetus, tai muussa Euroopan unionin (EU) lainsäädännössä. Lisäksi tätä lakia sovelletaan EU:n lainsäädännön ohella Suomen ja muiden maiden välisen kaupan tilastointiin sekä tullirikostutkintaan. (Tullilaki 1 § 21.12.2012/961. 12.3.2013).

3.2 Tulliviranomaisten toimivalta

Euroopan Union yhteinen tullilainsäädäntö jättää kansallisesti määrättäväksi jäsenmaiden eri viranomaisten keskinäisen työnjaon sekä tulliviranomaisten sisäisen toimivaltajaon, kirjoitetaan Huolinta-alan käsikirjassa (Hörkkö et al. 2010, 107). Tullihallitus määrää Suomessa nykyisen tullilaitoslain ja tullilain nojalla siitä, mitkä eri yksiköt käyttävät tullilaitoksen toimivaltaa. Valtiovarainministeriö käyttää valtaansa tietyiltä osa-alueilta.

Näitä valtiovarainministeriön päätettäviä asioita ovat muun muassa muonitukseen sekä merimiesten ja muiden kolmannen maan liikenteessä palvelevien henkilöiden tuonteihin liittyvät ehdot. Ministeriö voi päättää myös eräistä merkittävistä tullia tai menettelyä koskevista asioista sekä ottaa ratkaistavakseen merkittävän vapaa-alue tai vapaavarastolupa-asian. (Hörkkö et al. 2010, 107).

Tullipiirit taas päättävät väliaikaisen varastoinnin luvista, tullivarastoluvista sekä yksinkertaistetuista sisäisen ja ulkoisen jalostuksen luvista. Tullihallitus päättää vapaa-alue ja -varastoluvista, keskitetyn tullauksen ja edi-tullauksen luvista, rekisteröityä asiakasta ja hänen vakuuksiaan koskevista asioista sekä luvasta käyttää sisäisen ja ulkoisen jalostuksen ja tullivalvonnassa tapahtuvan valmistuksen tullimenettelyä. (Hörkkö et al. 2010, 107).

3.3 Tullaus

Ulkokauppaa käydään sellaisten toimijoiden välillä, jotka kuljettavat tuotteitaan EU:n rajan ulkopuolelle niin sanottuihin kolmansiin maihin. Toinen vaihtoehto on, että tavarat tulevat jostain EU:n sisällä olevasta tullivarastosta. Tavara on asetettava tullimenettelyyn ennen kuin se saapuu Euroopan Unioniin. Tämä tarkoittaa myös sitä, että tuotteisiin kohdistetaan erilaisia valvonta- ja testaustoimia, esimerkiksi turvallisuus- ja terveyssyistä. Tuotavien tuotteiden mukana saatetaan edellyttää löytyvän erilaisia erityisdokumentteja kuten alkuperäistodistuksia tai tuontilupia. EU-alueelle tuotavista tuotteista kannetaan mahdollisesti myös tullimaksua Euroopan yhteisön käyttämän tullitariffin eli niin sanotun TARIC:n mukaisesti. Tuotteiden tuontia ja vientiä niin EU:sta kuin EU:hun valvotaan myös kauppapoliittisten ja muidenkin poliittisten syiden takia. (Logistiikan maailma, Tullaustoiminta 12.3.2013).

3.4 Tullietuussopimukset

Suomen kannalta tärkeitä ovat Euroopan Unionin tekemät erilaiset sopimukset unioniin kuulumattomien maiden kanssa. Näitä maita ovat muun muassa Norja, Sveitsi, Islanti ja Liechtenstein. Muita tällaisia sopimuksia mainitaan Huolinta-alan käsikirjassa (Hörkkö et al. 2010, 108) olevan

- GSP-sopimukset eli kehitysmaiden kanssa tehdyt sopimukset

- EU–välimeri sopimus
- EU–Albania sopimus
- Järjestelyt, jotka koskevat Marokkoa, Tunisiaa, Jordaniaa, Egyptiä, Libanonia ja Syyriaa
- AKT-maita koskevat järjestelyt
 - AKT-maita ovat Afrikan, Karibian ja Tyynenmeren maita, jotka ovat solmineet Euroopan Unionin kanssa erilaisia poliittisia, taloudellisia ja sosiaalisia suhteita. Maita on yhteensä 79 kappaletta. (AKT-maat 14.3.2013).
- MMA-sopimus
 - MMA-lyhenne tulee sanoista Merentakaiset Maat ja Alueet. Näitä maita ja alueita on yhteensä 21 ja ne kuuluvat perustuslain nojalla neljälle EU:n jäsenvaltiolle: Tanskalle, Ranskalle, Alankomaille ja Yhdistyneelle kuningaskunnalle. MMA-maat eivät kuulu Euroopan Unionin alueeseen, mutta ovat silti sen jäseniä. (MMA-maat 14.3.2013).
- EU– Turkki-sopimus
- Cariforum-sopimus
 - Cariforum-lyhenne tulee sanoista The Caribbean Forum. Cariforum valtioita on yhteensä 15 kappaletta, jotka nimensä mukaisesti sijaitsevat Karibianmerellä. Yhteisön tarkoituksena on parantaa alueen taloudellisia mahdollisuuksia esimerkiksi EY-alueen markkinoille pääseminen. (Cariforum 14.3.2013).
- EU–Israel-sopimus
- EU–Länsiranta ja Gaza järjestelyt
- EU–Ceuta/Melilla-sopimus
 - Ceuta ja Melilla ovat kaupunkeja, jotka kuuluvat Espanjaan mutta niillä on itsehallinto. Tämä tarkoittaa, että niillä on enemmän valtaa kuin tavallisella kaupungilla, muttei kuitenkaan valtaa niin paljon kuin varsinaisella itsehallintoalueella. Ceuta sijaitsee Gibraltarinsalmen etelärannalla Pohjois-Afrikassa, kun taas Melilla sijaitsee Pohjois-

Afrikassa Marokon rannikolla Gibraltarinsalmen itä puolella. (BBC, Ceuta ja Melilla 19.4.2013)

- Sopimukset Moldovan, Serbian, Kosovon, Montenegron, Makedonian ja Kroatian kanssa
- EU–Andorra-sopimus
- EU–San Marino-sopimus
- EU:n sopimukset Meksikon, Färsaarten, Chilen ja Etelä-Afrikan kanssa
- sekä sopimus EU:n ja Etelä-Korean kanssa

Tällaisilla vapaakauppa- ja tullietuussopimuksilla on tarkoituksena vapauttaa, alentaa tai vähentää tulleja ja maksuja sekä määrällisiä ja vaikutukseltaan vastaavia rajoituksia. Vapaakauppaa käydään niiden valtioiden tai alueiden kanssa, joilla on jokin edellä mainituista sopimuksista tai järjestelyistä Euroopan Unionin kanssa.

Nuo sopimukset Huolinta-alan käsikirja (Hörkkö et al. 2010, 108) jakaa neljään kategoriaan;

1. vapaakauppasopimukset
2. assosiaatiosopimukset
3. yhteistyösopimukset
4. erilaiset järjestelyt ja järjestelmät

Etuuskohtelun saaminen määrämaassa edellyttää, että vientituote on EU:n tai mahdolliseen sopimusverkostoon kuuluvan muun maan alkuperätuote. Tullin internet-sivuilla mainitaan, että jokaisessa etuuskohtelusopimuksessa on mainittu, millä edellytyksillä vientimaassa tuotettava tai valmistettava tuote voi saavuttaa alkuperäaseman. Esimerkiksi, että tuotteen on oltava joko kokonaan vientimaassa tuotettu tai riittävien valmistusvaiheiden kautta valmistettu. Toinen vaihtoehto on, että tuote on vietävä suoraan EU:sta sopimusmaahan. (Tulli, tullietuussopimukset 14.3.2013).

3.5 Vientitullaus ja vientimenettely

Vientitullaus aloitetaan siitä, että varmistetaan asiakkaan kanssa, onko kaikki rahtitarjoukset, toimituslausekkeet ja muut rahdin maksamiseen vaikuttavat asiat selvillä. Tämän jälkeen varmistetaan, ettei tuotteille ole mitään kieltoja tai rajoituksia

voimassa. Asiakas laatii vientitullauksessa ja - tapahtumassa vaadittavat asiakirjat: kauppalasku, pakkalista ja mahdollisesti tarvittava alkuperäistodistus. Näiden jälkeen tehdään vientiselvitys tullin sähköisessä järjestelmässä, jonne lisätään kuljettavan tuotteen toimituslausekkeen FOB:n mukainen arvo. Tämä FOB-arvo on arvo, joka saadaan, kun tavaran arvoon lisätään kuljetuskustannukset vientimaan rajalle tai vähennetään, jos kauppalaskun loppusumma pitää sisällään kuluja, jotka on laskettu pidemmälle. (Hörkkö et al. 2010, 186) Sähköisestä järjestelmästä saadaan tulostettua EAD-sanoma, joka sisältää MRN-numero. Tämän numerosarjan vaatii satamaoperattori, jotta tuotteet voidaan kuljettaa maasta.

Katso liite 2. EAD-sanoma

Vientimenettely tarkoittaa sitä, että yhteisötavara viedään yhteisön tullialueelta. Vienti ulkoisen jalostuksen menettelyyn ja jälleenvienti ovat eri asia. Ensimmäinen näistä tarkoittaa sitä, että yhteisötavara viedään väliaikaisesti yhteisöalueelta jalostustoimintoja varten. Jälleenvienti tarkoittaa muun kuin yhteisötavaran vientiä yhteisön tullialueelta. Tavaran siirto Suomesta toiseen yhteisön maahan ei myöskään ole vientiä, vaan sisäkauppaa, alv-lain mukaan yhteisömyyntiä. Vientimenettelytapoja on viisi: vienti, ulkoinen jalostus, passitus, tullivarastointimenettelyyn luovuttaminen (hyväksytään eräissä maissa ja eräissä tilanteissa) ja asettaminen jälleenviennin menettelyyn. (Hörkkö et al. 2010, 189).

3.6 Tilastointi

Vientiä ja tuontia valvotaan tarkasti EU:n alueella. Kootuista tiedoista kasataan erilaisia tilastoja, joiden tarkoituksena on selvittää kaupankäyntiä muiden maiden välillä. Suomessa tullilaitos kerää ja julkaisee virallisen ulkomaankauppatilaston. Ulkomaankauppatilastoon tiedot tulli saa tullaustiedoista. Tämä tarkoittaa, että periaatteessa kaikki arvonlisäverolliset yritykset ja yhteisöt ovat tilastotietojen antajia. Kuitenkin EU:n jäsenmaat määrittelevät kalenterivuositain viennin ja tuonnin arvoon perustuvan tilastointirajan. Yritysten ei itse tarvitse seurata tilastointirajan ylittymistä. Tulli ilmoittaa asiasta, kun tuonnin tai viennin arvo kalenterivuoden alusta laskettuna ylittää tilastointirajan. (Logistiikan maailma, tilastointi 12.3.2013).

4 VIENNIN JA TUONNIN RAJOITUKSIA

Sekä viennissä että tuonnissa on omat rajoituksensa. Näitä ovat mm;

- Banaanien punnitus
- Cites–sopimus
- Hedelmien ja vihannesten menettelyt
- Huumausaineiden tuonti ja vienti
- Huviveneet ja niiden moottorit
- Jätteet
- Kaksikäyttötuotteet, avaruusteknologia, ydinteknologia, sotateknologia
- Kissojen ja koirien turkisten ja niitä sisältävien tuotteiden tuonti ja vientikielto
- Kuolemanrangaistuksen täytäntöönpanoon ja kidutukseen käytettävien tuotteiden tuonti ja vienti
- Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat esineet
- Polkumyyntitullit
- Puisen materiaalin vaatimukset
- Riisin tuontivalvonta
- Tekstiilien valvonta
- Timanttien sertifioinnit

(Hörkkö et al. 2010, 196-202).

Joidenkin tavaroiden vientiä on rajoitettu tai niiden vienti on kokonaan kielletty, joko yhteisö- tai kansallisilla säännöksillä. Vientirajoituksia ovat esimerkiksi aseiden, ampumatarvikkeiden, kaksikäyttötuotteiden, kulttuuriesineiden ja otsonia tuhoavien aineiden vienti. Tulli on vientirajoituksia valvova viranomainen, mutta näitä rajoituksia hallinnoivat muut viranomaiset kuten sisäministeriö (aseet ja ampumatarvikkeet), ulkoministeriö (kaksikäyttötuotteet) ja Museovirasto (kulttuuriesineet). YK ja EU ovat päättäneet eräistä alueellisista vientikielloista ja talouspakotteista, jotka ovat toistaiseksi voimassa tapauskohtaisesti. Päätösten voimaan saattamisesta, täytäntöönpanosta ja raportoinnista vastaa ulkoasiainministeriö.

(Tulli, vientirajoitukset 7.3.2013).

5 KANSAINVÄLISESSÄ KAUPASSA ESIINTYVIÄ ASIAKIRJOJA

Tuotteita siirrettäessä tai kuljettaessa maasta toiseen tarvitaan useita erilaisia asiakirjoja riippumatta siitä kuljetaanko tuotteita EU:n alueelle vai EU:n ulkopuolelle. Se, siirtyvätkö tuotteet EU:n alueella sisäkauppana vai ulkokauppana määrittää minkälaisia asiakirjoja ja käytäntöjä luodaan kuljetukselle. Siksi viejän on osattava valita kuljetukselleen oikeat asiakirjamallit, joka varmistaa että maksu saadaan ostajalta. Kaikista tärkeintä on muistaa, että asiakirjat ovat oikeat ja oikein täytetyt. (Vientikeskus 8.2.2013).

Asiakirjojen virheellisyys voi aiheuttaa viivästyksiä matkan varrella, joka aiheuttaa lisäkustannuksia sekä ostajalle että myyjälle. Näitä viivästyskohtia voivat olla esimerkiksi tullit, tavarahan vahingoittuminen, katoaminen tai palautuminen. Jos asiakirjat ovat virheelliset, sen huomataan nopeasti vaikuttavan koko logistiseen ketjuun. (Kuljetusopas, asiakirjat 11.2.2013).

5.1 Kauppalasku

Kauppalasku eli Commercial invoice on laadittava kaikista kaupallisista lähetyksistä. Tämän asiakirjan tulee sisältää kauppasopimuksen pääkohtien lisäksi tietoja ostajalle, tulliviranomaisille, huolitsijalle, kuljetusliikkeelle ja mahdollisesti vielä myyjän edustajalle. Kaikki tiedot on ilmoitettava mahdollisimman tarkasti. Tiedot ovat perustana muille vientikaupassa laadittaville asiakirjoille. Kauppalaskussa tulee ilmetä seuraavat asiat:

- myyjän yhteystiedot
- ostajan yhteystiedot
- kauppalaskun asettamispäivämäärä
- tavarakollien yksiköintitiedot
- tavarahan kauppanimitys yksityiskohtaisesti yksilöitynä
- tavarahan paljous sekä brutto- että nettopainona
- tavarahan hintatiedot
- hinnanalennukset ja niiden perusteet

- toimitusehdot
- maksuehdot
- tullitariffikoodi ja -nimike
- ostajan alv-numero
- alkuperämaa ja määrämaa
- allekirjoitus
- tuotteet kuljetusreitti ja -väline

Alkuperämaan ja määrämaan ilmoittamisella voidaan tarkoittaa ulkokauppaan suuntautuvissa tapauksissa sitä, että hinta- tai tullialennukset voidaan saada vasta kun on esitetty alkuperätodistus tuotteelle. (Kuljetusopas, asiakirjat 7.2.2013).

Kauppalasku voidaan joutua tekemään kokonaan ostajan valitsemalle laskupohjalle. Tämä voi johtua esimerkiksi kaupanehdoista tai määrämaan käytännöistä. Hörkkö (Hörkkö et al. 2010, 208) mainitsee internetistä löytyvän Finpron laivauskäsikirjan, josta voi tarkistaa minkälaisia käytäntöjä eri mailla on. Ulkomaiden viranomaiset voivat antaa omia vaatimuksiaan esimerkiksi siitä, kuinka monena kappaleena kauppalasku täytyy esittää, jos kauppalasku täytyy vahvistaa tai laillistaa, jos kauppalaskussa täytyy ilmetä viejän alkuperämaata tai kaupan arvoa koskevia vakuutuksia. Kauppalasku täytyy ehkä allekirjoittaa tai määrämaa vaatii konsulilaskua eli kauppalaskua, joka on laadittu erityislomakkeelle, jonka kyseisen maan konsulaatti laillistaa.

Tullille kauppalasku on tärkeä asiakirja, sillä sen avulla muun muassa määritetään kuljetettavan tuotteen tullausarvo. Tällaisessa tapauksessa tullausarvo määritetään kauppaa-arvon perusteella. (Tulli, vientiarvo 7.2.2013). Katso liite 3:Kauppalasku

5.2 Alkuperäistodistukset

Alkuperäistodistus eli Certificate of Origin on viejän tekemä todistus siitä, mikä on tuotteen alkuperämaa. Kyseisen todistuksen vahvistaa jokin valtuutettu viranomainen tai elin esimerkiksi kauppakamari. Alkuperäistodistusta, jonka kauppakamari myöntää käytetään Euroopan yhteisön ja niin sanottujen kolmansien maiden välisessä kaupassa. Tätä todistusta tarvitaan maihin, joilla ei ole yhteisön kanssa vapaakauppasopimuksia, mutta tarvitsevat kuitenkin alkuperäistodistuksen erilaisten kauppapoliittisten

toimenpiteiden takia. Näitä toimenpiteitä voivat olla muuan muassa rajoitukset, kiintiöt tai kiellot. Alkuperäistodistusta tarvitaan toimenpiteiden oikein kohdistamiseen ja ulkomaankaupan tilastointiin.

Kauppakamarista voi käydä hakemassa tarvittavat paperit täytettäväksi ja tämän jälkeen ne tuodaan takaisin kauppakamariin hyväksyttäväksi. Sivuilla kerrotaan, että alkuperäistodistus on määrämuotoinen, sarjanumeroin varustettu lomake ja siihen kuuluu kolme asiakirjaa;

- hakemuslomake, jonka viejä allekirjoittaa
- alkuperäiskappale, joka lähetetään tavaran mukana määrämaahan
- jäljennöskappale, joka jätetään viejän arkistoon

Euroopan yhteisön yleinen alkuperätodistus eli European Community Certificate of Origin ei kuitenkaan anna oikeutta etuuskohteluun tullin toiminnoissa, vaan tätä varten on täytettävä tullin tavaratodistus, EUR 1. (Keskuskauppakamari, alkuperäistodistus 5.3.2013).

Tullin internet-sivuilla kerrotaan, että tavaran alkuperä voidaan todistaa joko viejän ilmoituksella tai tullin omalla EUR.1-tavaratodistuksella. Tuotteelle, jonka alkuperää ollaan todistamassa, täytyy hakea vientipaikan tullilta EUR.1-tavaratodistus. Tämän todistuksen tulee olla tullin vahvistama. EUR.1-lomakkeita myyvät kaikki tullitoimipaikat. Viejän on itse täytettävä hakemuksen varsinainen hakemusosa. Määrämaassa todistuksen mukaan voidaan osoittaa tuotteen alkuperä ja saada etuuskohtelu.

Aikaisemmin mainittu viejän oma ilmoitus voi olla esimerkiksi laadittu kauppalaskuilmoitus alkuperätuotteelle. Tämä voidaan tehdä vain silloin, kun tuotteen arvo ei ylitä 6000 euroa. Ilmoituksen voi tehdä kuka tahansa, mutta valtuutettu viejä voi alkuperätuotteen arvosta riippumatta tehdä kauppalaskuilmoituksen. Valtuutetuksi viejäksi voi hakea yritys, joka säännöllisesti vie alkuperätodistuksia vaativia tuotteita. (Tulli, etuuskohtelu 5.3.2013).

5.3 Pakkauslista

Pakkauslista eli packing list täydentää kuljetettavien tuotteiden pakkaus- ja kuljetusmerkintöjä. Yleinen käytäntö on, että nämä listat liitetään osaksi kuljetuspakkausta jotta tiedot kulkevat aina pakkauksen mukana. (Bellair, packing list 19.4.2013)

Pakkauslista sisältää tiedot kuljetettavasta tuotteesta. Näitä tietoja ovat muuan muassa painot, mitat, viejä, ostaja, konttitiedot, toimitusehto, maksuehto, yleinen kuvaus tavarasta ja pakkausmerkinnät. Pakkalistassa on lähestulkoon kaikki samat tiedot kuin kauppalaskussa, mutta kuljettavan tavaran arvoa ei ole kirjattu ylös. Listat ovat tarkka linkki agenttien, ostajan ja viejän välillä. Ne auttavat kohdistamaan tuotteen oikeaan paikkaan. (Kkfreight, packing list 5.3.2013). Katso liite 4: Pakkalista

5.4 Konossementti

Konossementti eli Bill of Lading. Huolinta-alan käsikirjassa (Hörkkö et al. 2010, 216) kerrotaan, että konossementista on olemassa merkintöjä merilaissa jo vuodelta 1667. Jo tuolloin tarvittiin paperi, joka symboloi tavaraa. Tavara voitiin muuttaa rahaksi matkan aikana myymällä ostajalle konossementti. Tällä kyseisellä asiakirjalla on pitkät perinteet merirahdin maailmassa.

Taloussanomien internet-sivuilla sanotaan, että konossementti on varustamon antama asiakirja. Kuljetusliike Viktor Ek:n internet-sivuilla sanotaan, että konossementin voi myöntää myös rahdinkuljettajan sijaan joku muukin taho. Tällainen tarkoittaa esimerkiksi huolintaliikkeitä. Konossementti on kummankin yrityksen internet-sivujen mukaan asiakirja, joka sisältää kuittauksen tietyn tavaramäärän vastaanottamisesta kuljetettavaksi asiakirjasta ilmikäyvillä ehdoilla ja sitoumuksen luovuttaa sen määräpaikalla asiakirjaa vastaan. Konossementti voidaan asettaa tietylle henkilölle, tämän henkilön määräämälle henkilölle tai tavaran haltijalle. Kyseinen asiakirja määrää tavaran kuljetus- ja luovutusehdot vastaanottajaan nähden. Viktor Ek:n internet-sivuilla kerrotaan, että konossementit tehdään normaalisti kolmena originaali kappaleena ja kolmena kopiona, tästä syntyy täysi sarja eli niin sanottu full set. Konossementti kopioita voidaan tehdä enemmänkin kuin kolme, mutta yleensä ne aina matkaavat niiden valmistajalta asiakkaalle täytenä sarjana. Originaalit konossementit

oikeuttavat tavaransa saantiin, kappaleilla ei ole samaa oikeutta. (Taloussanomien sanakirja, konossementti. Viktor Ek. konossementti. 5.3.2013).

Rahdinkuljettajan antama tai hänen puolestaan annettu konossementti, joka on:

1. TODISTE kuljetussopimuksesta
2. KUITTI siitä, että tavarankuljettaja on vastaanottanut tavaransa kuljetettavaksi ja lastannut sen alukseen
3. SITOUMUS kuljettaa tavara määräpaikkaan
4. SITOUMUS vapauttaa tavara määräpaikassa ainoastaan sille, joka esittää alkuperäisen konossementin (= asiakirjan palauttamista vastaan).

Huolinta-alan käsikirja (Hörkkö et al. 2010,216) kuvailee konossementin tärkeimmät tehtävät.

Merilain neljännessä luvussa pykälässä 46 määritellään ne tiedot, jotka on löydettävä konossementista. Nämä tiedot ovat:

1. laivaajan ilmoituksen mukaisesti tavaransa laadusta, mukaan lukien tiedon sen vaarallisista ominaisuuksista, tavaransa tunnistamiseksi tarpeellisista merkinnöistä, kolli- tai kappalemäärästä sekä tavaransa painosta tai sen määrästä ilmaistuna muulla tavoin;
2. tavaransa ja pakkauksen havaittavasta tilasta;
3. rahdinkuljettajan nimestä ja pääkonttorin sijaintipaikasta;
4. laivaajan nimestä;
5. vastaanottajasta, jos laivaaja tämän on ilmoittanut;
6. kuljetussopimuksessa mainitusta lastauspaikasta ja päivästä, jolloin rahdinkuljettaja vastaanotti tavaransa tässä satamassa;
7. kuljetussopimuksessa mainitusta purkauspaikasta ja mahdollisesta sopimuksesta tavaransa luovutusajankohdasta tässä satamassa;
8. kappalemäärästä, jos konossementti on laadittu useampana kuin yhtenä kappaleena;
9. konossementin laatimispaikasta;
10. rahdin suuruudesta, jos sen maksaa vastaanottaja, tai maininta siitä, että hänen on maksettava rahti, sekä muista tavaransa kuljetus- ja luovutusehdoista;

11. siitä, että kuljetukseen on sovellettava yleissopimusta 4 §:n 3 momentin mukaisesti;
12. siitä, että tavara kyseessä olevassa tapauksessa on kuljetettava tai voidaan kuljettaa aluksen kannella; ja
13. osapuolten mahdollisesti sopimasta korkeammasta vastuurajasta.

Lastauskonossementissa on lisäksi mainittava aluksen nimi ja kansallisuus, lastauspaikka sekä lastauksen lopettamispäivä. Konossementin allekirjoittaa rahdinkuljettaja tai joku, joka toimii hänen puolestaan. Allekirjoitus voi olla mekaanisesti tai elektronisesti tehty. (Merilaki 4/46 7.3.2013). Katso liite 5: Konossementti

5.4.1 Lastauskonossementti

Lastaus- eli On Board-konossementti. Aikoinaan konossementit jaettiin kahteen luokkaan, nykypäivänä tämä ei ole välttämätöntä. Tämän konossementin nimi kertoo jo, että asiakirjan allekirjoitushetkellä tavarat ovat aluksessa. Konossementissa täytyy olla lastausta osoittava maininta, joka voi olla esimerkiksi;

- ”Shipped on board the vessel...”
- “Shipped in apparent good order and condition...”

Yleensä näistä teksteistä jonkinlainen versio on valmiiksi lisätty tavaraselostesivun tekstiin, mutta jos niin ei ole, teksti voidaan jälkikäteen lisätä vaikkapa leimasimella. Rahdinkuljettaja tai hänen puolestaan toimiva on velvollinen antamaan lastauskonossementin, jos laivaaja sitä pyytää.

Joissakin tapauksissa lastauskonossementti on tärkeä, tällaisia tapauksia voivat olla:

1. Vasta kun konossementti on allekirjoitettu ja lähetetty lastinantaja tietää, että tavaraerä on konossementin allekirjoittamispäivämäärällä todella laivattu kyseiseen alukseen.
2. Monet pankit vaativat esimerkiksi remburssikaupassa tätä lastauskonossementtia.

3. Useimmiten lastinkuljettaja lisää konossementtiin varauksen, joka vapauttaa heidät vastuusta ennen lastauksen alkamista ja purkamisen jälkeiseltä ajalta. Tämä aika on siis rahdinkuljettajan vastuukausi. Jos kuitenkin lastauskonossementti on annettu, ei edellä mainitulla varauksella ole merkitystä, koska rahdinkuljettajan kontrollipiste on hänen vastuualueensa sisällä. (Hörkkö et al. 2010, 217).

5.4.2 Vastaanottokonossementti

Vastaanotto- eli Received for shipment-konossementti. Vastaanottokonossementti ilmoittaa, että tavaraerä on otettu kuljetettavaksi rahdinkuljettajan toimesta. Huolinta-alan käsikirjan (Hörkkö et al. 2010,218) tekstissä puhutaan, että tämä lastin kuljetettavaksi ottaminen ei edellytä tavaran olevan konossementin allekirjoituspäivämäärällä laivattuna aluksessa. Tavaraerä voi olla esimerkiksi rahdinkuljettajan varastossa, terminaalissa tai kokoamisasemalla jossakin sisämaassa.

Konossementeille voidaan antaa varaus, minkä takia lastauskonossementille ei välttämättä voida antaa niin painavaa arvoa kuin On Board-konossementille. Tämän takia pankit saattavat kieltäytyä ottamasta vastaan Received for shipment-konossementtia. Kuitenkin nykypäivänä pankit ottavat vastaan paljon enemmän vastaanottokonossementteja kuin aikaisemmin, sillä lastauskonossementteja ei välttämättä ehditä lähettää määränpäähän ennen aluksen saapumista sinne. (Hörkkö et al. 2010, 218).

Huolinta-alan käsikirja kertoo tavaran luovutuksesta konossementtia vastaan seuraavaa. Konossementin määritelmän mukaan määränpäässä tavara luovutetaan vain konossementin original- eli alkuperäiskappaleita vastaan. On kuitenkin huomioitava, että vaikka todellisuudessa konossementin alkuperäiskappaleita on useampia, jo yhden alkuperäiskappaleen esittäminen oikeuttaa tavaraerään määräsatomassa. Muualla kuin määräpaikassa tavaraerää havittelevan on esitettävä kaikki alkuperäiset konossementit samanaikaisesti. Tämän perusteella voidaan siis sanoa, että se joka omistaa täyden sarjan konossementteja voi olla varma yksinoikeudestaan tavaraerään. (Hörkkö et al. 2010,218).

Tavaran luovuttamiseen pätevät perusteet määräsatamassa:

- Vastaanottajan tulee esittää konossementtien alkuperäiskappale rahdinkuljettajalle
- Vastaanottajan tulee olla nimetty vastaanottajaksi konossementissa
- Konossementista ilmenee yhtenäinen sarja siirtoja, jotka johtavat konossementissa mainitusta vastaanottajasta siihen, joka vaatii tavaran luovutusta
- Konossementti on luovutettu avosiirrolla
- Vastaanottajan on maksettava rahdinkuljettajan kulut tai asetettava näitä vastaava vakuus sekä täytettävä muut tavaran kuljetus- ja luovutusehdot.

Jos rahdinkuljettaja luovuttaa tavaraerän yllä mainittujen sääntöjen vastaisesti, voi hän joutua korvausvastuuseen oikealle vastaanottajalle. Jos taas konossementtien haltijoita ilmaantuu useampia samaan aikaan vaatimaan tavaraa itselleen, rahdinkuljettajan on talletettava tavaraerä. Hän ei saa antaa sitä kenellekään, vaan tuomioistuimen tai vastaavan tahon on selvitettävä tavaraerän oikea saaja. (Hörkkö et al. 2010, 218–219).

5.4.3 Kauttakulkukonossementti

Merilaki määrittelee kauttakulkukonossementin lain neljännessä luvussa pykälässä 43;

Kauttakulkukonossementilla tarkoitetaan konossementtia, josta käy ilmi, että tavaran kuljetuksen suorittaa useampi kuin yksi rahdinkuljettaja. Sen, joka antaa kauttakulkukonossementin, on huolehdittava siitä, että erityisessä konossementissa, joka annetaan osasta kuljetusta, mainitaan tavaran kuljetuksen tapahtuvan kauttakulkukonossementin perusteella. (Merilaki 4. luku § 43 7.3.2013).

5.4.4 Puhdas ja likainen konossementti

Puhdas konossementti eli clean Bill of Lading ja likainen konossementti eli foul/unclean/clean/dirty Bill of Lading. Puhtaalla konossementilla tarkoitetaan, että tavara on merikuljetukseen otettaessa vahingoittumaton ulkoisesti, Karhunen toteaa (Karhunen 2007, 89). Puhtaaksi konossementiksi Hörkkö kumppaneineen (Hörkkö et al. 2010, 220) ilmoittaa olevan sellainen, johon ei ole lisätty mitään sellaisia lausekkeita, joissa nimenomaan ilmoitetaan jonkin tavaran tai tavaraerän

puutteellisuudesta. Kuitenkaan seuraavat asiat eivät muuta puhtaan konossementin luonnetta;

- lausekkeet, joissa ei nimenomaan mainita tavaran tai tavaraerän olevan epätyydyttävä, esim. käytettyjä laatikoita
- lausekkeen, jossa korostetaan sitä, että kuljetuksen suorittaja ei ole vastuussa tavaran luonteesta tai tavaraerästä aiheutuneesta vahingonvaarasta
- lausekkeet, joissa kuljetuksen suorittaja ilmoittaa, että hän ei ole tietoinen tavaran sisällöstä, painosta, mitoista tai teknillisistä yksityiskohdista. (Hörkkö et al. 2010, 220).

Likaisella konossementille tarkoitetaan, että tavara on ulkoisesti ollut rikkonainen tai muuten puutteellinen kertoo Karhunen (Karhunen 2007, 89). Huolinta-alan käsikirja ilmaisee likaisen konossementin olevan sellainen, johon on lisätty tavarasta tai tapauksesta riippuen esim.

- ”wet cartons” (kastuneita laatikoita)
- ”damaged drums” (vahingoittuneita tynnyreitä)
- ”two parcels missing” (kaksi kollia puuttuu/kadonnut)
- ”short shipped” (tavaraa puuttuu)

Käsikirjassa avataan tarkemmin näitä kahta konossementtia. Aikaisemmin on mainittu, että rahdinkuljettaja voi joutua korvausvelvolliseksi, elleivät konossementissa vaaditut tiedot ole oikein. Siksi on tärkeää, että rahdinkuljettaja jo vastaanottaessaan tavaraa valvoo kollien lukumäärän, ulkoisen olemuksen ja muut asiat, jotka voivat vaikuttaa tavaran vaurioitumiseen tai katoamiseen matkan aikana. Tärkeintä on valvoa, että tavaratiedot täsmäävät niiden tietojen kanssa, jotka laivaaja on ilmoittanut. Sekä rahdinkuljettaja että laivaaja koettavat pitää konossementin puhtaana, sillä määrämaassa voi syntyä ongelmia tavaran luovutuksessa, jos konossementti on likainen. Tämä konossementin likaantuminen saattaa aiheuttaa sen, että vastaanottaja ei suostu lunastamaan tavaraa tai tavaraerää ilman suuria alennuksia. Remburssi-kaupassa, jos konossementti on likainen, pankki voi kieltäytyä vastaanottamasta viejän esittämiä asiakirjoja. (Hörkkö et al. 2010, 220).

5.5 Merirahtikirja

Merirahtikirja eli Liner Waybill/Waybill/Non-Negotiable Bill of Lading. Huolinta-alan käsikirjan mukaan merirahtikirja on:

1. rahdinkuljettajan puolesta annettu todistus siinä mainitun tavaran vastaanotosta
2. sitoumus kuljettaa tavara määräpaikkaan ja siellä luovuttaa asiakirjassa vastaanottajaksi nimetylle henkilölle ilma, että tämän tarvitsee esittää asiakirjoja
3. kuljetussopimus, joka sisältää tai viittaa niihin ehtoihin, joilla tavara on otettu kuljetettavaksi (Hörkkö et al. 2010, 228).

Merirahtikirja voidaan antaa vain yhtenä alkuperäiskappaleena laivaajalle, se on aina osoitettava nimetylle vastaanottajalle eikä sitä voida siirtää. Tavaran saapuessa perille määränpäähänsä, merirahtikirja luovutetaan siinä ilmoitetulle vastaanottajalle.

Joissakin tapauksissa tavara luovutetaan vastaanottajan valtuuttamalle henkilölle, mutta tämä edellyttää, että tästä on tehty kirjallinen valtuutus. Ennen tavaran luovutusta on vastaanottajan suoritettava määräpaikkakunnalla rahdin maksu sekä muut mahdolliset maksut. Verratessa konossementtia ja merirahtikirjaa huomataan, että ne ovat samankaltaiset oikeusvaikutuksiltaan, mutta konossementti on siirtokelpoinen ja konossementtien koko sarja tarvitaan tavaran luovutukseen (Hörkkö et al. 2010, 228). Katso liite 6: Merirahtikirja

5.6 Huolintaohje

Toimeksianto huolitsijalle tai rahdinkuljettajalle annetaan huolintaohjeella, jossa kerrotaan muuan muassa kuljetusta koskevat erikoisvaatimukset. Huolintaohje voi olla vapaamuotoinen tai tarkoitusta varten laadittu. Kirjallista toimeksiantoa suositellaan, kun toimeksiantoon sisältyy perimis- tai vakuutustehtävä. (Kuljetusopas, huolintaohje 7.3.2013). Katso liite 7: Huolintaohje

6 VIENNISSÄ HUOMIOITAVAA

6.1 Yleistä

Vientikaupassa on paljon huomioitavaa. Viejän tulee sopia ajoissa asiakkaansa kanssa esimerkiksi milloin ja missä laskut maksetaan, kuka maksaa minkäkin suuruisia

summia ja kuinka pienennetään riskejä matkan aikana. Viejän on hyvä ottaa selvää, onko asiakas jo entuudestaan tuttu, voiko asiakkaaseen luottaa, kuinka turvataan maksun saanti, sekä määrämaan poliittinen ja taloudellinen tila. Asiakkaan vaatimukset ja maan kaupankäyntitavat on hyvä huomioida, kuten käytetäänkö remburssia tai onko määrämaalla jonkinlainen tietty toimintamalli tuonnissaan. (Aktia Oyj. vienti 15.3.2013).

Viejän on tunnettava kuljetettavan tavaraerän koko ja kiireellisyys, tavaraerän tekniset ominaisuudet, olomuoto, arvo, vahinkoalttius, pakkaus sekä lastaus- ja purkuolosuhteet. Nämä asiat määrittelevät sen, millaista kuljetusmuotoa viejän kannattaa käyttää. Nykypäivänä voidaan koota kuljetuskokonaisuus meri-, lento-, rautatie- ja autokuljetuksista sekä näiden yhdistelmistä. Kotimaan asioiden ollessa kunnossa on viejän yksinkertaisempi aloittaa vientitapahtuman käsittely. (Logistiikan maailma, kuljetusmuodon valinta 15.3.2013).

6.2 Maksuehdot ja maksutavat

Maksuehdolla tarkoitetaan sitä suoritusta, jonka ostaja maksaa myyjälle.

Maksuehdoissa on määritelty milloin ja missä maksu suoritetaan. Tiedot löytyvät kaupallisista dokumenteista, joita edellä mainitut osapuolet käyttävät myynti- ja ostotapahtumia suorittaakseen. Yleisimmät maksutavat viennissä ovat maksumääräys (Payment order), sekki (Cheque), perittävä (Collection, CAD) ja remburssi (Documentary Credit, D/C, Letter of Credit, L/C). (Taloussanomien sanakirja, maksuehto 3.1.2013).

Maksumääräystä käytetään silloin, kun maksua ei ole mahdollista suorittaa SEPA-maksuna. Maksumääräys on määräys maksaa toimeksiantajan varoista tietylle vastaanottajalle. SEPA tarkoittaa yhtenäistä euromaksualuetta, johon kuuluu yhteensä 32 maata; kaikki EU:n jäsenmaat sekä Islanti, Norja, Liechtenstein, Monaco ja Sveitsi. (Suomen pankki, yhtenäinen euromaksualue 19.4.2013 OP-Pohjola 15.3.2013).

Sekkejä on kahdenlaisia; pankki- ja yksityissekkejä. Ne eroavat toisistaan siten, että pankkisekki on pankin asettama ja virallisesti allekirjoittama, jossa mainitaan asettajapankin lisäksi maksava pankki. Yksityissekki on yksityishenkilön tai yrityksen oman tilin velaksi asettama ja allekirjoittama. Tämä tarkoittaa, että yritys tai yksityishenkilö voi lunastaa sekin vain, jos asettajan tilillä on katetta.

Ulkomaankaupassa tällaiset sekrit lähetetään aina määrämaan pankkiin perittäväksi, jonka jälkeen selviää onko tilillä katetta. Oli sekki kumpi tahansa, se perustuu ostajan ja myyjän väliseen sopimukseen, se on riskialtis, turvaton ja vanhanaikainen, vastaanottajalleen aina kallein maksutapa sekä saattaa olla katteeton ja/tai vanhentunut. Sekkiä ei kannata ottaa vastaan koskaan tuntemattomalta asiakkaalta. (Nordea 15.3.2013).

Perittävä on maksutapa, jossa myyjä toimittaa asiakirjat pankin kautta luovutettaviksi ostajalle maksua tai vekseliä vastaan. Pankit toimivat maksun välittäjinä, mutta eivät ole maksuvelvollisia vaan velvollisuus on ostajalla. Laivauskuljetuksessa viejällä on mahdollisuus säilyttää tavaraerän hallintaoikeus, kunnes ostaja on maksanut perittävän tai hyväksynyt vekselin. Maksutapoja on kaksi erilaista, D/P eli Documents against payment, jossa ostajan on maksettava heti, kun asiakirjat hänelle esitetään. Toinen vaihtoehto on D/A eli Documents against acceptance, jossa ostaja saa vientikaupan asiakirjat, hyväksyttyään vientivekselin ja ostajan velvollisuus siirtyy vekselissä mainittuun eräpäivään. (Handelsbank 15.3.2013).

Remburssi on turvallinen maksutapa niin ostajalle kuin myyjällekin. Remburssi on ostajan ja myyjän pankin välinen kirjallinen sopimus maksaa kauppahinta myyjälle. Remburssimaksu on aina ehdollinen, joka tarkoittaa että myyjä saa maksun vasta, kun täyttää remburssinehdot eli toimittaa tavarat ja esittää ehtojen mukaiset asiakirjat. Remburssin tarkoituksena on pienentää kaupanteon riskejä, joka sopii erityisesti uusien asiakassuhteiden aloittamiseen. Myyjä on yleensä se, joka valitsee maksutavaksi remburssin, sillä hän mahdollisesti haluaa rahansa ennen tavarat toimitusta. Jos tätä tarkastellaan ostajan kannalta, ostaja ei halua maksaa ennakkoon, vaan haluaa vastinetta rahoilleen. Tässä ilmestyy ristiriita, joka voidaan remburssin avulla ratkaista. Remburssi toimii sekä samalla maksunvälitysinstrumenttina, että maksun niin sanottuna takaajana. Pankit valvovat maksun suorittamista ja tavarat toimitusta osoittavien asiakirjojen luovuttamista. Sama remburssi voi toimia yhtäaikaaisesti molempien osapuolien maksunvälitysinstrumenttina. Jos remburssin voimassaoloaikana ei esitetä ehtojen mukaisia asiakirjoja ja remburssi erääntyy käyttämättömänä, näin ollen pankin sitoumus lakkaa. Tämän takia on tärkeää, että kummatkin osapuolet käyvät läpi kaikki remburssinehdot ja toimivat niiden mukaan. (Aktia Oyj, vientiremburssi 15.3.2013). Katso liite 8: Remburssi. Remburssissa

voidaan vaatia osapuolia laatimaan esimerkiksi liitteen 9 mukainen laiva-sertifikaatti. Katso liite 9: Laiva-sertifikaatti

Maksuehdot määritellään tarkemmin ulkomaankaupassa kuin kotimaankaupassa, sillä myyjän on tärkeää ennakoida ostajan mahdolliseen maksukyvyttömyyteen tai -haluttomuuteen. Suojautumiskeinoja myyjälle ovat muun muassa omistusoikeuden pidättäminen, maksu- ja toimitusehdon oikea valinta ja vakuuden vaatiminen ostajalta. Ongelmia saattaa esiintyä maksun eräpäivään liittyen, sillä ulkomaankaupassa eräpäivät ovat yleensä noin 30–60 päivän päässä laskun päiväyksestä, mutta pituutta saattaa olla jopa 90–120 päivää. Tämä voi aiheuttaa myyjälle lisärahoituksen tarvetta ja nostaa luottotappion riskiä. Tärkeintä maksuehtoa määriteltäessä on, että maksun saaminen on taattu. Valintaan vaikuttavat asiakkaan luotettavuus, maa jossa ostaja sijaitsee (mahdolliset poliittiset tai kansalliset käytännöt tai tottumukset), markkinatilanne, kaupan olosuhteet (kilpailutilanne yritysten välillä), myytävä tuote, maksutavan nopeus ja varmuus sekä kustannusvaikutukset yrityksille. (Yrittäjät 3.1.2013).

6.3 Toimituslausekkeet

Ensimmäiset toimituslausekkeet on kirjattu jo vuodelta 1930. Silloin lausekkeitä oli yhteensä yhdeksän kappaletta ja siitä lähtien niitä on päivitetty noin kymmenen vuoden välein. Uusin päivitys on vuodelta 2010. Lausekkeiden avulla pystytään ilmaisemaan ostajan ja myyjän oikeuksia ja velvollisuuksia, vaikka osapuolet olisivat eri kulttuureista tai toimisivat erilaisen lainsäädännön alla. Kun molemmat osapuolet ymmärtävät lausekkeiden tarkoituksen ja niiden toiminta periaatteet, voidaan niiden avulla taata turvalliset ja yhtenäiset kuljetukset ympäri maailmaa. (Karhunen 2007, 204–205).

Toimituslausekkeista voidaan käyttää yleisemmin sanaa Incoterms. Ne ovat kansainvälisen kauppakamarin määrittelemä sääntökokoelma. Tärkeimmät kohdat kokoelmassa ovat sen niin sanotut kriittiset pisteet. Nämä tarkoittavat rajoja, joissa tavara siirtyy myyjältä ostajan vastuulle ja jokaisella lausekkeella kriittinen piste on hieman eri paikassa kuljetusketjussa. Kyseinen sääntökokoelma on kaikkein laajimmin maailmalla hyväksytty toimituslausekekokoelma, jota käytetään ulkomaankaupassa. Nämä säännöt koskevat ainoastaan myyjää ja ostajaa, sillä

kuljetussopimus vastaa suhteesta kuljettajaan. (Kuljetusopas toimituslausekkeet 3.1.2013).

Toimituslausekkeet voidaan jakaa neljään ryhmään niiden etukirjaimien mukaan, E, F, C ja D. Vuoden 2010 lausekkeet on totuttu jakamaan kahteen ryhmään. Nämä ryhmät ovat meri- ja sisävesikuljetuksiin soveltuvat lausekkeet ja muihin kuljetuksiin soveltuvat lausekkeet. Lausekkeet ovat;

- | | |
|--|---|
| • EXW, Ex Works | Varastosta/ tehtaasta vapaasti noudettuna |
| • FCA, Free Carrier | Vapaasti rahdin kuljettajalla |
| • FAS, Free Alongside Ship | Vapaasti aluksen sivulla |
| • FOB, Free On Board | Vapaasti aluksessa |
| • CFR, Cost and Freight | Kulut ja rahti maksettuina |
| • CIF, Cost, Insurance and Freight maksettuina | Kulut, vakuutus ja rahti |
| • CPT, Carriage Paid To | Kuljetus maksettuna |
| • CIP, Carriage and Insurance Paid To | Kuljetus ja vakuutus maksettu |
| • DAT, Delivered At Terminal | Toimitettuna terminaalissa |
| • DAP, Delivered At Place | Toimitettuna määräpaikalle |
| • DDP, Delivered Duty Paid | Toimitettuna tullattuna |

Näistä lausekkeet FAS, FOB, CFR ja CIF soveltuvat ainoastaan meri- ja sisävesikuljetuksiin. Sekaannusten välttämiseksi lausekkeen perään voidaan kirjoittaa paikan nimi ja se, minkä vuoden Incoterms-lauseketta käytetään. Esimerkiksi FOB Helsinki, Incoterms 2010. (Incoterms 2010 3.1.2013).

6.4 Kuljetusyksikkö

Kuljetusyksiköllä tarkoitetaan sitä apuvälinettä, johon tavarat pakataan ennen kuin ne lähetetään merille. Tällaisia ovat muun muassa merikuljetuksissa käytetyt merikontit tai merikuljetuspakkaukset. Merikontteja on erikokoisia. Taulukko 1 selventää merikonttien kokoja ulkomitoiltaan ja taulukko 2 sisämittojen suhteen. Merikonttien mitat:

1 Merikonttien ulkomitat

Tunnus	Pituus (m)	Leveys (m)	Korkeus (m)	TEU
20'DC	6,1	2,44	2,59	1
20'HC	6,1	2,44	2,90	1
40'DC	12,2	2,44	2,59	2
40'HC	12,2	2,44	2,90	2
20'OT	6,1	2,44	-	1
40'OT	12,2	2,44	-	2

(Finncontainers 19.4.2013)

2 Merikonttien sisämitat

Tunnus	Sisäpituus (m)	Sisäleveys (m)	Sisäkorkeus (m)
20'DC	5,9	2,33	2,37
20'HC	5,9	2,33	2,69
40'DC	12	2,33	2,37
40'HC	12	2,33	2,69
20'OT	5,9	2,33	-
40'OT	12	2,33	-

(Rahtihuolinta 4.1.2013).

Merikontteja valmistetaan myös niin sanottuina erikoismittaisina, tällaisia ovat 10-, 30- ja 45-jalkaiset kontit. Nuo kontit eivät eroa muuten muista konteista, kuin pituudeltaan. Konttityyppejä on erilaisia.

- yleisrahtikontti, joka on yleisnimitys niille konteille jotka eivät ole erikoiskontteja
- yleiskäyttökontti, joka on yleisin konttityyppi. Kontti on umpinainen, kiinteäseinäinen ja siinä on kiinteä katto. Kontin ovet ovat yleensä toisessa päässä ja kontti suojaa sisältöään erilaisilta sääoloilta.
- tuuletettu kontti, jossa sisäilma vaihtuu ulkoilman mukaan.
- avokattoinen kontti eli open-top, jossa on avattava tai kokonaan poistettava katto, mutta on muuten samanlainen kuin yleiskontti.

- lavakontti, on kontti jossa ei ole kattoa tai seiniä, mutta sen kulmissa on kulmakappaleet, jotka mahdollistavat sen kuljettamisen ja siirtelyn samalla tavalla kuin muidenkin konttien.
- lava-alustaisia kontteja on erilaisia. Tällaisia kontteja voivat olla sellaiset joissa on pelkät päädyt ja nekin voidaan kaataa nurin lavalle. Lava-alustaisessa kontissa voi olla ainoastaan kehikko katon paikalla tai aivan avoimet ovet.
- erityisrahtikontti, on yleisnimitys sellaisille konteille, jotka on varta vasten rakennettu tiettyä rahtia varten.
- säiliökonttia käytetään yleisesti erilaisten nesteiden kuljettamiseen. Säiliökontti on sekä säiliö, jossa neste kuljetetaan, että säiliötä ympäröivä metallikehikko.
- termokontti eli lämpöeristetty kontti. Konttia käytetään tietyissä lämpötiloissa pilaantuvien tuotteiden kuljettamiseen. Kontti voidaan joko lämmittää tai kylmentää. (TIS, container types 19.4.2013)

Guillermo kirjoittaa kirjassaan merikonttien volyymeja mitattavan TEU-yksiköinä. Tämä tarkoittaa 20-jalkaisen kontin vastaavan yhtä TEU-yksikköä. 40-jalkainen kontti vastaa 2:ta TEU-yksikköä. Sillä, onko kontti normaalikorkuinen vai korkeampi HC-malli ei ole merkitystä, koska TEU määräytyy kontin pituuden mukaan. Lyhenne TEU tulee sanoista Twenty-foot Equivalent Units (Guillermo 2010, 257). Tämä käsite on hyvä tunnistaa, koska konttilaivojen vetoisuuksia mitataan TEU-yksikön avulla. Esimerkkinä tästä Maersk-varustamon internet-sivuilla kerrotaan tällä hetkellä maailman suurimman konttialuksen, EMMA MAERSK, vetoisuuden olevan 14 770 TEU:ta. (Maersk Line 17.1.2013).

Merikuljetuspakkauksella ei ole standardeja kuten merikonteilla. Kuljetuspakkaus on aina mitoitettava sen vaatvimman kuljetusosion mukaan. Mitä useammin pakkausta tullaan käsittelemään matkan varrella, sitä useammin sen on mahdollisuus vaurioitua. Tällaisia suojia tarvitaan muun muassa silloin, kun kuljetettava tuote on tarkoitus kuljettaa kappaletavarakuljetuksena. Merikuljetuspakkaukset voivat olla esimerkiksi pahvista, muovista ja puusta tehtyjä erilaisia kehikoita ja tukia. Muita vaihtoehtoja pakkauksille ovat muun muassa häkki, johon voi lastata tuotteita, jotka kestävät lämpötilavaihteluita, mutta eivät kolhuja. Tällaista pakkausta käytettäessä on

huomioitava, että pakatut tuotteet eivät saa olla helposti alttiina varkauksille, tuotteet eivät saa roikkua häkin ulkopuolella tai olla helposti häkistä pois vedettäviä. Yksi tapa on käyttää erilaisia tankkeja tuotteen niin vaatiessa. Sekä koneet että laitteet voidaan kuljettaa hyvin suojattuna merikuljetuspakkauksessa. Niiden on kestettävä lämpötilavaihteluita ja sääilmiöitä, joita matkan varrella tulee tapahtumaan. Olkoon pakkauksen materiaali mikä tahansa, on aina muistettava, että sen tulee kestää kuljetuksen aiheuttamat rasitukset ja sääolosuhteet. Siksi suositellaankin aina valittavaksi ehjät ja kansainväliset käsittelymerkinnät täyttävät tuotteet. (DHL pakkausohjeet 7.2.2013).

Kuljetuspakkaus tulee merkitä oikein, jotta se saadaan kuljetettua oikeaan paikkaan. Pakkauksessa tulee ilmetä käsittely- ja osoittelumerkinnät. Käsittelymerkinnöillä tarkoitetaan nosto- ja kiinnityskohtia sekä pakkauksen painopistettä. Nämä merkinnät ovat pakollisia ainoastaan, kun on kyseessä painava kolli. Kuljetuspakkauksen laivausmerkinnöistä tulee ilmetä vastaanottajan nimi tai koodi, kaupan osapuolten sopima viitenumero, purkauspaikka, kuljetuspakkauksen numero ja vahvistetut käsittelymerkinnät. Kaikki merkinnät tulee olla samanlaiset kuin kuljetusasiakirjoissa. (DHL pakkausohjeet 7.2.2013).

6.5 Kustannukset

Logistiseen ketjuun sitoutuu huomattavia summia pääomaa. Ketjussa on lenkkejä joihin pääomaa sitoutuu, kuten muun muassa varastointi, väliavarastointi, hallinnointi, kuljetukset ja pakkaukset. Näitä kustannuksia voidaan tässä yhteydessä kutsua logistisiksi kustannuksiksi. Logistiset kustannukset voidaan jakaa viiteen pääkategoriaan; kuljetus-, varastointi-, hallinto-, pakkaus- ja pääomakustannukset. (Hörkkö et al. 2010, 52–53).

Suomen Huolintaliitto ry:n kirjoittamassa kirjassa kuljetuskustannukset ovat asia, josta huolintaliikkeen myyntihenkilökunta ja vientiyrityksen ostohenkilöstö ovat keskustelleet. Yleinen käytäntö on, että viejä pyytää huolintaliikettä laskemaan tarjouksen vietävälle kuljetusyksikölle. Näin päästään yhteisymmärrykseen ja yllättäviä lisäkustannuksia ei pitäisi syntyä. Tämä edellyttää, että huolintaliikkeen kuljetustarjous on hyvin eritelty (Hörkkö et al. 2010, 52–53). Guillermo erottelee ja

käsittelee kuljetuskustannukset, jotka yleisimmin löytyvät kuljetustarjouksista (Guillermo 2010, 254–257):

- Rahti

Rahtimaksu on maksu, jonka rahdinkuljettaja laskuttaa määränpäähän kuljetuista tuotteista. Yleisin tapa laskea rahtimaksu on käyttää joko tuotteen painoa tai volyymia, käytäntö riippuu aina varustamosta. On myös mahdollista saada hinta, joka on suhteutettu molempiin, sekä painoon että volyymiin. Rahtihinta voidaan laskea kappaleiden tai yksiköiden mukaan.

- Polttoainemaksu (BAF) ja valuuttakerroinmaksu (CAF)

Merirahdinkuljettajat joutuvat maksamaan veroja ja muita maksuja meriliikenteessä toimimisesta. Yritykset laskuttavat asiakkailtaan polttoainemaksun (Bunker Adjustment Factor). Polttoaineen kallis hinta on yksi syy siihen, miksi lähes kaikilta reiteiltä maksetaan tämä maksu. Polttoainemaksu voi muuttua todella nopeasti, koska kaikki maailman tapahtumat vaikuttavat öljyn hintaan, jonka takia BAF ilmoitetaan yleensä kuukausittain. Yleensä maksu on joitakin prosentteja rahdin summasta.

Rahdinkuljettajat veloittavat asiakkailtaan valuuttakerroinmaksua (Currency Adjustment Factor). Maksun avulla yritykset koettavat tasata valuuttaeroja, koska rahti ei aina ole tarjottu lähtö- tai määrämaan valuuttana. Yleinen käytäntö onkin, että rahti ilmaistaan USA:n dollareina.

- Satamamaksut

Satamamaksuja on erilaisia, sillä maksu maksetaan tavarasta ja laivasta. Sekä Helsingin sataman, että KotkaHaminan sataman internet-sivuilla ilmoitetaan satamamaksuihin kuuluvan tavara- ja alusmaksujen lisäksi seuraavat maksut; matkustajamaksu, alusten jätehuolto, alusten kiinnitys ja irrotus, kuljetusmaksu, vedenmyynti, laituri- ja vesialueiden vuokra, satamanosturit, moottorivenemaksu, sähkönmyynti, yksikköliikenne, muut palvelumaksut, varastoalueiden tilapäisvuokrat (esim. konttikentän vuokrat), muut käyttömaksut sekä sataman kulunvalvonta. Nämä satamamaksut perustuvat lakiin kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista

(955/76). Näitä maksuja perimällä satamat pystyvät toimittamaan työtehtävät alueellaan. (Port of Helsinki, Port of HaminaKotka hinnastot. 22.01.2013).

- Konttien ja bulk-tavaran nostot (koti- ja määrämaassa)

Konttien tai bulk-tavaran nostoista veloitetaan satamissa oma maksunsa. Yleensä hinta on ilmaistu rahtitarjouksessa sekä lähtö-, että määrämaan sataman omalla valuutalla. Lastaus- ja purkukulut kuuluvat oleellisena osana rahtia. Guillermo mainitsee tekstissään, että kontit tai bulk-tavara voidaan tuoda satamaan erilaisilla kuljetusmuodoilla, joten satamassa toimivien satamaoperaattoreiden on oltava valmiita siirtämään kaikenlaisia tuotteita. Tuotteita voidaan varastoida hetkellisesti satamassa. Varastoitujen tuotteiden kuljettaminen lähelle lähtevää laivaa tai nostaminen auton kyytiin kuuluvat myös nostokulujen piiriin. (Guillermo 2010, 254)

- Ahtauskulut

Ahtauskuluiksi Guillermo nostaa kulut, jotka syntyvät satamaoperaattoreiden kollien käsittelystä. Näitä ovat muun muassa aluksien purku ja lastaus, konttien tai muiden kuljetusyksiköiden siirtely satama-alueella sekä osa varastoissa tapahtuvat toiminnot. Nykyisin ahtaajat joutuvat ottamaan tarkkaan huomioon Incoterms-säännösten sekä muiden säännösten ohjeita. Tämä vaikeuttaa työntekoa, sillä kulut joudutaan jakamaan monelle eri osapuolelle riippuen lausekkeista. (Guillermo 2010, 256)

- Liner terms -ehdot ja Incoterms

Liner terms eli laivausehdot ovat ehtoja joiden avulla varustamot voivat kuljettaa yksiköitä satamasta toiseen. (Business dictionary 22.01.2013). Finnlinesin internet-sivuilla käsitellään asiaa tarkemmin. Sivuilla mainitaan viisi erilaista ehtoa; porttiehto (gate term), perävaunuehto (trailer term), varastoehto (warehouse term), konttiehto (C/Y-term) ja laivaehto (ship term).

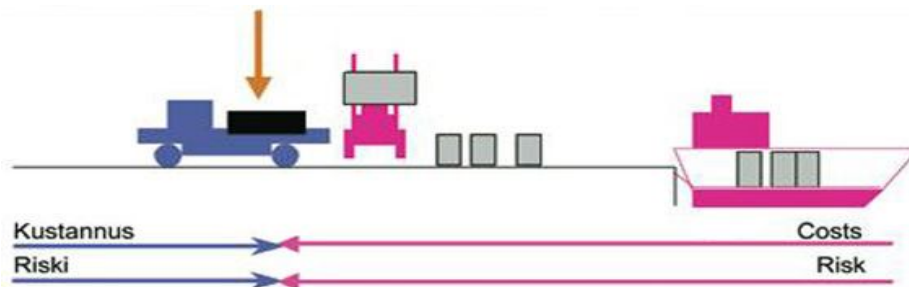
- Porttiehto on vähiten lastinantajalle velvollisuuksia antava ehto. Porttiehdossa käsiteltävä kappaletavara, kontti tai muu kuljetusyksikkö on ehdon kohteena. Kun puhutaan lastauksesta, lastinantaja luovuttaa lastinsa tavarankuljettajalle sovituissa paikassa, sovittuna ajankohtana ja sovituilla kuljetusvälineillä. Lastinantajan velvollisuus on pakata ja merkitä tuotteet niin, että ne ovat

tavalliseen tapaan käsiteltävissä. Tavarankuljettaja kuljettaa lastin purkupaikalle sovitulla ehdoilla ja purkaa lastin joko varastoon tai lastattavaksi alukseen.

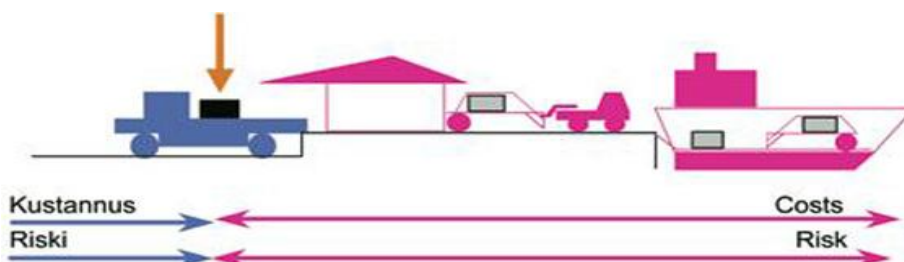
Kustannukset siirtyvät tavarankuljettajalle sen jälkeen, kun lastinantaja on toimittanut tavarankuljettajalle tavarankuljetuksen, mahdollistanut tavarankuljetuksen purkamisen kuljetusvälineestä ja nämä ovat tapahtuneet sovitussa ajassa. Tavarankuljettaja ottaa kaikki riskit hoitaakseen heti sen jälkeen, kun hän on koskenut tavarankuljetukseen sovitun ajan puitteissa. Jos tavarankuljettaja ei sovitussa ajassa tartu tavarankuljetukseen, riskit ja kustannukset siirtyvät jokataapauksessa tavarankuljettajalle. Tavarankuljettajan tavaravastuu päättyy, kun hänen toimitusvelvollisuutensa päättyy.

Purkutapahtumassa tavarankuljettaja luovuttaa tavarankuljetuksen vastaanottajalle, kuten lastinantaja ja tavarankuljettaja ovat sopineet. Joko tavarankuljettaja toimittaa tavarankuljetuksen lähtösataman varastoon kuormattavaksi kuljetusvälineeseen (porttiehto) tai jo valmiiksi kuormattuna vastaanottajan kuljetusvälineeseen (porttiehto kuormattuna). Jälkimmäistä porttiehtoa voidaan soveltaa myös konttiliikenteeseen silloin, kun lastinantaja luovuttaa kuljetusyksikön tavarankuljettajan huomaan, tämän tarkoituksena tuoda yksikkö satama-alueelle kuljetusvälineessään. Satamassa rahdinkuljettaja nostaa yksikön pois tavarankuljettajalta ja siirtää sen lastattavaksi alukseen. Määrämaassa rahdinkuljettaja lastaa vastaanottavan tavarankuljettajan kuljetusvälineeseen kontin ja näin saadaan porttiehto täyttymään.

Kuvat 1–5 kuvastavat porttiehdon mukaisia kustannusten ja riskien siirtymiskohtia lastaus- ja purkutapahtumissa. Kuvat 1–2 koskevat lastaus- ja kuvat 3–5 purkutapahtumaa.



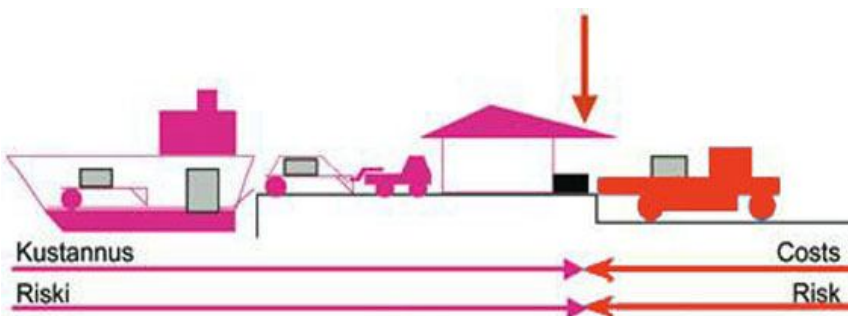
Kuva 1: Kuva osoittaa sitä paikkaa, jossa kustannukset ja riskit siirtyvät lastinantajalta tavarankuljettajalle, kun kuljetettavana on kontti.



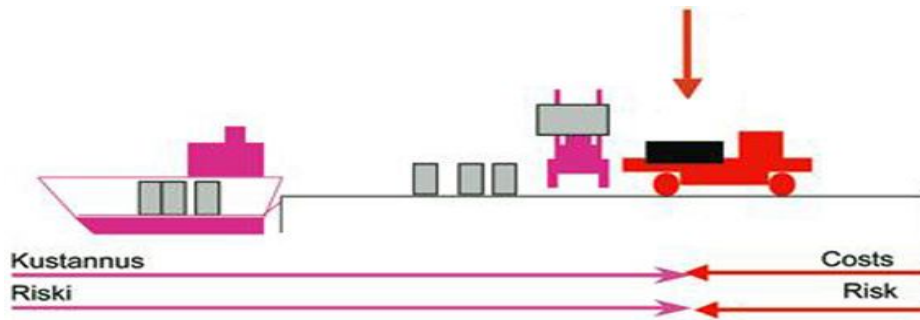
Kuva 2: Kuva osoittaa sitä paikkaa, jossa kustannukset ja riskit siirtyvät lastinantajalta tavarankuljettajalle, kun kuljetettavana on yksittäinen pakkaus.



Kuva 3: Kuva osoittaa sitä paikkaa, jossa kustannukset ja riskit siirtyvät tavarankuljettajalta vastaanottajalle, kun kuljetettavana on yksittäinen pakkaus, mutta on sovittu että se toimitetaan kuormattuna.



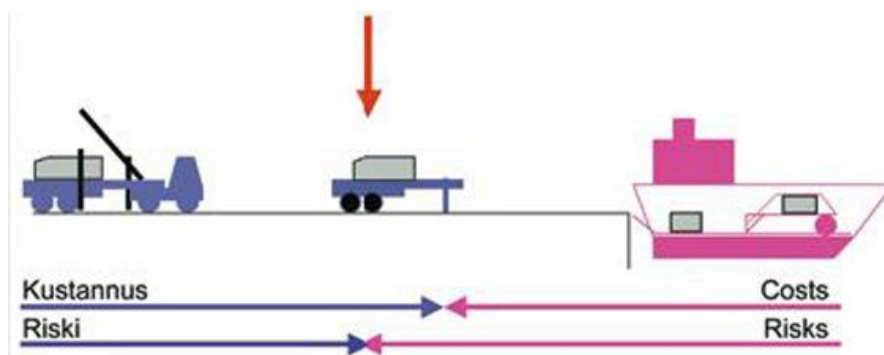
Kuva 4: Kuva osoittaa sitä paikkaa, jossa kustannukset ja riskit siirtyvät tavarankuljettajalta vastaanottajalle, kun kuljetettavana on yksittäinen pakkaus.



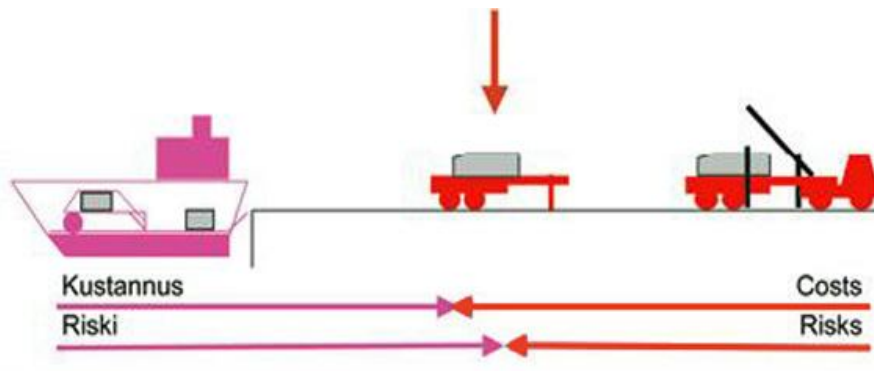
Kuva 5: Kuva osoittaa sitä paikkaa, jossa kustannukset ja riskit siirtyvät tavarankuljettajalta vastaanottajalle, kun kuljetettavana on kontti. (Finnlines porttiehto 18.3.2013).

- o Perävaunuehto koskee yleensä puoliperävaunua, mutta kyseessä voi olla myös täysperävaunu tai jonkinlainen muu omilla pyörillä kulkeva vaunu tai yksikkö. Tarkoituksena on, että lastinantaja tuo vaunun ajoneuvolla lähtösataman lastausalueelle ja rahdinkuljettaja tarkastaa vaunun sataman portilla tai lastausalueella.

Rahdinkuljettaja osoittaa vaunulle tai yksikölle paikan lastausalueella ja kun tämä alue on saavutettu, vastuu siirtyy rahdinkuljettajalle. Lastinantaja vastaa seisontakustannuksista niin kauan, kunnes rahdinkuljettaja siirtää vaunun tai yksikön alukseen. Määränpäässä rahdinkuljettajalla on vaunusta vastuu niin kauan, kunnes vastaanottaja on sen tullut hakemaan. Vastaanottaja maksaa kaikki seisontakustannukset, jos niitä syntyy määrämaan satama-alueella. Rahdinkuljettaja voi tarkastaa vaunun tai yksikön määrämaan satama-alueella ennen kuin se haetaan.

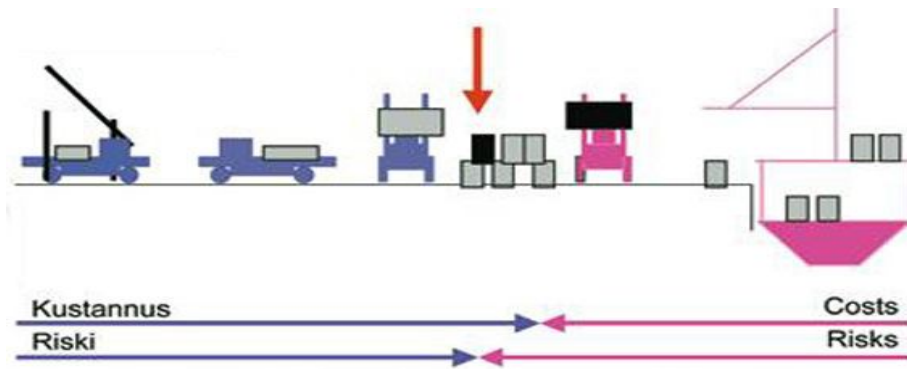


Kuva 6: Kuva osoittaa sitä paikkaa, jossa riskit ja kustannukset siirtyvät lastinantajalta rahdinkuljettajalle, lastaustilanne.

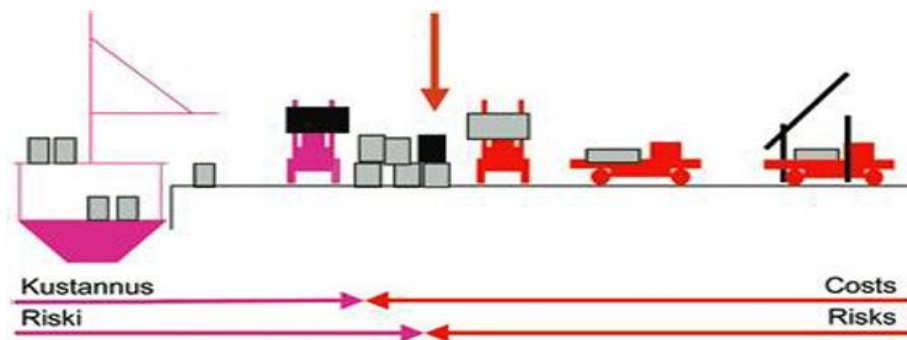


Kuva 7: Kuva osoittaa sitä paikkaa, jossa riskit ja kustannukset siirtyvät rahdinkuljettajalta vastaanottajalle, purkutilanne. (Finnlines perävaunuehto 18.3.2013).

- o Varastoehto tarkoittaa, että lastinantaja luovuttaa lastin rahdinkuljettajalle lähtösataman varastossa. Määrämaassa toimitaan samalla tavalla kuin lähtömaassakin eli rahdinkuljettaja luovuttaa tavarat vastaanottajan haltuun määrämaan satamassa sijaitsevassa varastossa. Tällaisessa tapauksessa osapuolten kustannukset ja vastuut jakautuvat toimitushetkellä. Varastoehtoa käytettäessä voidaan puhua kahdesta eri vaihtoehdosta, roro-kuljetuksista tai muista kuljetuksista. Roro-kuljetuksissa lastinantaja kuljettaa kuormattuna tavarat rahdinkuljettajalle lastaussataman terminaaliin lastialustalle. Määrämaan satamassa roro-kuljetuksissa rahdinkuljettaja toimittaa tavarat sataman varastoon tai varastointia varten valitulle kentälle. Tarkasteltaessa toista vaihtoehtoa lastinantaja luovuttaa tavarat lähtösataman varastossa silloin, kun rahdinkuljettaja tarttuu tavarahan. Määrämaassa tavarat toimitetaan varaston lattialle tai varastointi kentälle.
- o Konttiehto tarkoittaa, että lastinantaja luovuttaa rahdinkuljettajalle lastatun kontin tai kontin tapaisen kuljetusyksikön lastaussatamassa silloin, kun lastinantaja itse on asettanut kontin konttipihalle rahdinkuljettajan määräämään paikkaan. Käytännössä tämä tarkoittaa, että lastinantaja kuljettaa kontin satamaan ja satamassa toimiva satamaoperaattori nostaa kontin tai muun yksikön ja asettaa sen konttikentälle laivattavaksi eteenpäin. Kaiken tämän tulee tapahtua sovitussa aikarajoissa. Määrämaan satamassa rahdinkuljettaja luovuttaa käytännössä kontin vastaanottajalle silloin, kun määrämaan satamaoperaattori tarttuu konttiin ja antaa sen tavarankuljettajalle sovitun ajan puitteissa. Kontti voidaan nostaa joko suoraan laivasta tai konttikentältä.

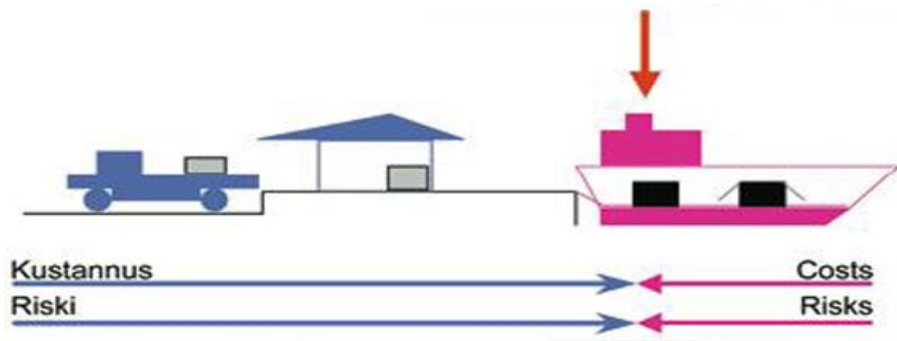


Kuva 8: Kuva osoittaa sitä paikkaa, jossa kustannukset ja riskit siirtyvät lastinantajalta rahdinkuljettajalle, lastaustilanne.

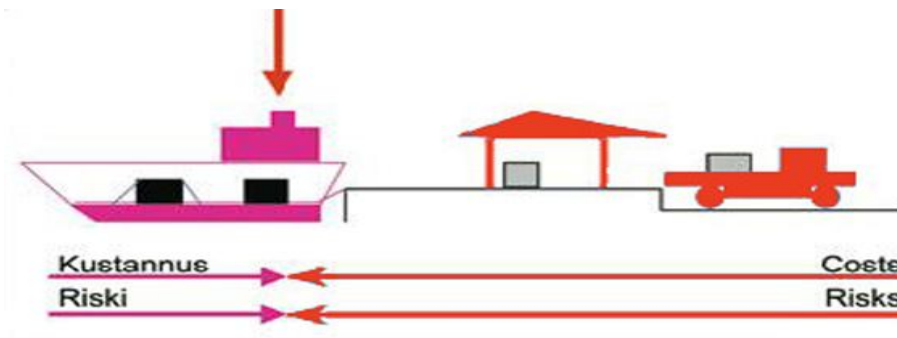


Kuva 9: Kuva osoittaa sitä paikkaa, jossa kustannukset ja riskit siirtyvät rahdinkuljettajalta vastaanottajalle, purkutilanne. (Finnlines konttiehto 18.3.2013).

- o Laivaehto tarkoittaa, että lastinantaja itse kuljettaa tavaran alukseen. Tällaiseen toimitukseen saattavat kuulua lisäksi ahtaus ja aluksen kiinnitys. Kun tavara on toimitettu sovitulla tavalla alukseen, kustannukset ja tavaravastuu jakautuvat. Tavaravastuu siirtyy vastaanottajalle määrämaan satamassa, kun rahdinkuljettaja luovuttaa tavarat purettaviksi aluksesta. Tavaravastuun tarkka siirtymispaikka on määrämaan satamassa aluksen sivulla. Käytännössä nämä lastaus- ja purkutapahtumat ovat sama kuin ”free in” ja ”free out”. (Finnlines laivaehto 23.1.2013)



Kuva 10: Kuva osoittaa sitä paikkaa, jossa kustannukset ja riskit siirtyvät lastinantajalta rahdinkuljettajalle, lastaustilanne.



Kuva 11: Kuva osoittaa sitä paikkaa, jossa kustannukset ja riskit siirtyvät rahdinkuljettajalta vastaanottajalle, purkutilanne. (Finnlines laivaeto 18.3.2013).

Guillermo valottaa näitä termejä. Lastauksessa käytetään termiä ”free in”, joka tarkoittaa, että rahdinkuljettaja ainoastaan asettaa aluksen valmiiksi vastaanottamaan tavaroita. Lastinantajan on asetettava tuotteet alukseen ja ahdettava ne aluksen ruumaan. Purkutapahtumassa käytetään termiä ”free out”, joka tarkoittaa, että rahdinkuljettaja ajaa aluksen laituriin ja vastaanottaja hoitaa tavarat pois aluksesta laiturille. Käytännössä satamaoperaattori nostaa tuotteet pois aluksesta kuljettavaksi seuraavalla kuljetusvälineellä. Näitä ”free in” ja ”free out”- sanontoja voidaan käyttää myös yhdessä, jolloin ne ovat ”free in and out”. Tämä sanonta tarkoittaa, että rahdinkuljettaja huolehtii ainoastaan lastauksesta ja purkamisesta, muut asiat hoitavat lähettäjä ja vastaanottaja. (Guillermo 2010, 256).

Varastointikustannukset kertyvät varastointitilasta, henkilökunnasta, tarvittavasta kalustosta ja tarvittavan pääoman korosta. Summa on nykypäivänä noin neljännes koko varaston arvosta. Varastoja voi olla useita kuljetusketjun varrella ja tämä tuo jo omia haasteitaan matkaan. Varsinkin kun varastointikustannukset ovat riippuvaisia kuljetus- ja jakelujärjestelmän toimivuudesta on tärkeää, että varastoista pidetään

tarkkaa kirjaa. Näin varastointikustannuksiin osataan paremmin varautua. (Hörkkö et al. 2010, 52–53).

Huolinta-alan käsikirjassa kirjoitetaan hallintokustannuksista. Ne ovat kustannuksia, jotka kasaantuvat kaikenlaisten toimintojen ohjaamisesta ja suunnittelusta. Suurin osa näistä toiminnoista on sellaisia, joissa ihmiset ovat osallisena, muun muassa toiminnan suunnittelu, toteuttaminen, johtaminen ja jälkitoimenpiteet. Jälkitoimenpiteiksi voidaan nimetä esimerkiksi palkanmaksu ja kirjanpito. (Hörkkö et al. 2010, 52–53) Santala puhuu mieluummin ylläpitokustannuksista, kuin hallintokustannuksista, mutta samoja elementtejä on silti havaittavissa. Nimettäviä kustannuksia yllä mainittujen lisäksi voivat olla muonitus, vakuutukset, huolto ja palkkojen lisäkulut. Tarkasteltaessa tätä kustannuserää tarkemmin huomataan, että suuri osa kustannuksista menee erilaisiin toimintoihin ja niissä työskentelevään henkilökunnan kustannuksiin. (Karhunen 2007, 97).

Pakkauskustannukset koostuvat pakkauksen tärkeimmistä tehtävistä. Nuo tehtävät ovat tuotteen suojaaminen ja informaation välittäminen. Tuotteen pakkauksesta voi lukea missä tuote on valmistettu, mitä kaikkea se sisältää, miten tuotetta on käsiteltävä ja säilytettävä tai mihin se on menossa. Nykypäivänä tuotepakkausten tarkoitus on paljon tärkeämpi kuin 50 vuotta sitten, sillä nykyisin ihmiset haluavat tietää enemmän käyttämästään tuotteesta ja sen alkuperästä. Yksi suurimmista kustannusten tuojasta onkin pakkausmateriaali, sillä nykyisten normien mukaan suotavaa on, että pakkausmateriaali on kierrätettävä. Ulkomaille suuntautuvissa vienneissä on huomioitava myös, että pakkausmateriaalit tuovat lisäpainoa tuotteelle ja tämä voi aiheuttaa kuljetukseen ja/tai rahtiin lisäkustannuksia. (Hörkkö et al. 2010, 52–53).

Huolinta-alan käsikirjan mukaan pääomakustannukset syntyvät sijoitetun pääoman korosta, joka kertyy esimerkiksi varastoon sidotuista varoista (Hörkkö et al. 2010, 52–53). Santala taas mainitsee, että pääomakustannukset muodostuvat pääoman korkotasosta ja halutusta pääoman tuottoasteesta. Kun sijoitettuja varoja saadaan takaisin, ne voidaan sijoittaa esimerkiksi tuotantoon, kuitenkin pääomakustannuksiin vaikuttavat poistot ja ylläpitokustannukset huomioiden. (Karhunen 2007, 96).

7 MERIKULJETUKSET

Yleistä

Merikuljetukset ovat maailman vanhin kuljetusten muoto. Merikuljetuksia on hyödynnetty jo satoja vuosia ja niiden suosio on edelleen nousujohteista. Ensimmäinen konttialus saapui Tyynellemerelle vuonna 1956 ja Euroopan satamaan sellainen laivautui ensimmäisen kerran 1965. Taloustilanne maailmalla ei ole tällä hetkellä häävi, mutta merikuljetuksia järjestetään silti huomattavia määriä. Mantereiden välisissä kuljetuksissa merikuljetukset ovat tärkein kuljetusmuoto edelleenkin ja joka vuosi maailman suurimmissa satamissa käsitellään rahtia miljoonia tonneja. Guillermo kirjoittaa kirjassaan ICC: Guide to Export-Import Basics merikuljetusten osuuden olevan koko maailman laajuisesta kaupasta on 90 %. Kirjassa mainitaan, että monet kansainvälisessä kaupassa käytettävät lait ja säännökset ovat saaneet alkunsa merikuljetuksista opittujen käytäntöjen kautta. Tämä onkin hyvä syy, miksi logistiikan alan liikkeenharjoittajien pitäisikin ymmärtää merikuljetusten perusteet. (Karhunen 2007; 56–57. Guillermo 2010, 257).

Logistiikan maailman internet-sivuilla kirjoitetaan merikuljetuksista ja niiden merkityksestä Suomen ulkomaankaupassa. On laskettu, että Suomen ulkomaankaupasta meritse kuljetetaan 85-90 % viennistä, noin 70 % tuonnista ja 80–90 % kokonaistonnista. Kansainväliset merikuljetusmarkkinat ovat hyvin avoimet, mutta toisaalta kilpailu on hieman yksipuolista ja epätasaista. Voidaan todeta sen olevan samankaltaista kuin oli 90-luvun loppuun asti, kun oli niin sanottuja mukavuuslippuja ja erilaisia rekistereitä. Vuonna 1995 EU:n jäsenvaltiot ovat päättäneet yhteisistä merenkulun valtiontuen suuntaviivoista, mikä on pysäyttänyt tonniston siirtymistä mukavuuslippumaihin. Tämä toimenpide on johtanut tonniston kasvuun niissä maissa, jotka ovat ottaneet omakseen suuntaviivat myös omaan lainsäädäntöönsä. (Logistiikan maailma merikuljetukset 18.3.2013).

7.1 Linjaliikenne

Linjaliikenne on toinen merikuljetusten keskeisistä toimintamuodoista. Shortsea Promotion Centre Finland eli SPC:n internet-sivuilla kerrotaan, että linjaliikenne voidaan jakaa erilaisiin toimintamuotoihin, joita ovat:

- o Perinteinen linjaliikenne
- o Syöttö- eli feederliikenne
- o Sopimusliikenne
- o Matkustaja- ja autolauttaliikenne
- o Junalauttaliikenne

Suomen tuontia ja vientiä palvelevasta linjaliikenteestä suurin osa on lasti-, matkustaja-autolautta- ja konttiliikennettä Suomen ja Euroopan satamien välillä. Linjaliikenne toimii samalla syöttöliikenteenä maailmanlaajuiselle valtamerilinjaaliikenteelle. Suomesta Eurooppaan suuntautuva syöttö- eli feederliikenne tarkoittaa, että Suomesta kuljetetaan feeder-aluksilla tavaraa Pohjois-Euroopan tärkeimpiin valtamerisatamiin, kuten Antwerpeniin ja Bremerhaveniin, laivattavaksi uudelleen suurimpiin valtamerialuksiin. (Logistiikan maailma linjaliikenne; SPC linjaliikenne 18.3.2013).

Linjaliikenne tarkoittaa, että alukset kulkevat ennalta määrätyillä reiteillä, jonka satamat on määritelty etukäteen ja aikataulut on tarkasti suunniteltu. Mutta pidemmällä reiteillä aikataulut on voitu ilmaista suurpiirteisemmin, kuten esimerkiksi ”lähtö joka kolmas viikko” tai ”lähtö kerran kuukaudessa”. Linjaliikenteessä toimivien aluksien lastitila on periaatteessa kaikkien lastinantajien käytössä. Tämä tarkoittaa, että myös NVOCC–operaattorit (Non–Vessel Operating common Carrier) pystyvät tarjoamaan maailmanlaajuisia konttikuljetuspalveluita Suomessa. Linjaliikenteessä alusten liikennöintiä harjoitetaan pääsääntöisesti, vaikka alukset eivät aina olisikaan aivan täynnä. Rahtimaksu perustuu yleisesti ottaen vuosittain sovittuun perustasoon, jota tietyistä tekijöistä johtuen voidaan joutua joko laskemaan tai nostamaan. Yleisimmät muutoksia vaativat maksut ovatkin yleensä BAF (Bunker Adjustment Factor) ja CAF (Currency Adjustment Factor). Linjaliikenteessä lastitilan varaus tehdään suoraan varustamon konttoriin, asiamiehelle tai toimipisteisiin. (SPC linjaliikenne; Logistiikan maailma linnjaliikenne 18.3.2013).

NVOCC–operaattori on yritys, joka mahdollisesti hoitaa laivauksien yhdistelyä ja/tai tekee huolintaa, mutta ei omista kuitenkaan yhtäkään omaa alusta, mutta silti toimii kuten rahdinkuljettaja ja tekee omat asiakirjat, kuten konossementin ja on vastuussa laivauksesta. (Business dictionary NVOCC 18.3.2013).

7.2 Hakurahtiliikenne

Hakurahtiliikenne on toinen keskeisistä merikuljetusten toimintamuodoista. Hakurahtiliikenteellä tarkoitetaan tavaroiden ja tuotteiden kuljettamista satunnaisten satamien välillä ilman säännönmukaista aikataulua. Rahtimaksu määräytyy yleensä vapaasti kysynnän ja tarjonnan mukaan, mutta muutoin tuotteet rahdataan rahtaussopimuksen mukaan määritetyillä ehdoilla.

Matkarahtauksessa (Voyage charter) alus tai varustamo ottaa lastin kuljetettavaksi lastaussatamasta purkusatamaan. Rahtimaksu määritellään normaalisti dollareina ja tonniperusteisena. Rahtimaksun määrä määräytyy loppujen lopuksi rahtaussopimuksessa olevien ehtojen ja esimerkiksi laivausehtojen perusteella, koska niissä määritellään kuka maksaa tavarain lastauksen ja purun, lastin sitomisen sekä lastaamiseen ja purkamiseen käytettävän ajan (Logistiikan maailma hakurahtiliikenne 18.3.2013). Merilaki säätelee tätä kuljetusmuotoa, lain luvussa 14 pykälässä 7 mainitaan vuokrattavan aluksen merikelpoisuudesta;

Merikelpoisuus

Matkarahtinottajan on huolehdittava siitä, että alus on merikelpoinen, jolloin hänen on huolehdittava myös siitä, että alus on asianmukaisesti miehitetty ja varustettu ja että lastiruumat, jäähdytys- ja jäädytystilat sekä muut aluksen tilat, joihin tavaraa lastataan, ovat hyvässä kunnossa tavarain vastaanottamista, kuljettamista ja säilyttämistä varten.

Laissa mainitaan myös rahdistista, lastaus- ja purkusatamien valitsemisesta sekä lastauspaikasta. (Merilaki 1994/19940674 18.3.2013).

Aikarahtauksessa (Time charter) varustamo antaa laivan vuokralle rahtaajalle tiettyä korvausta vastaan. Rahtauksien pituudet voivat vaihdella ja rahdin hinta ilmoitetaan yleisimmin dollareina, mutta per päivä. Eri tavalla kuin matkarahtauksessa, yleisesti rahtimaksu on per tonni. Vaikka alus on annettu asiakkaalle vuokralle, varustamo vastaa miehistön palkoista, muista miehitykseen liittyvistä kustannuksista, aluksen teknisestä huollosta, pääomakustannuksista, aluksen kunnossapidosta, tavanomaisimmista vakuutuksista sekä aluksen päiväkustannuksista. Aikarahtajan kustannettavaksi jää siis aluksen liikennöintiin liittyvät kustannukset, kuten

polttoaine-,satama- ja lastinkäsittelymaksut. Muita aikarahtaaajan maksettavia kustannuksia ovat lastiin liittyvät tullit ja muut mahdolliset maksut riippuen määrämaasta. Tällaiset aikarahtaus sopimukset maailmanlaajuisilla hakurahtimarkkinoilla solmitaan yleensä varustamo ja rahdinantajaa edustavien meklareiden (cargo broker, chartering agent) välityksellä. Sopimukset laaditaan pääsääntöisesti vuosikymmeniä käytössä olleiden rahtaus sopimuskaavakkeiden (sertepartia, Charter Party Form) mukaisesti tai pohjalta. (Logistiikan maailma hakurahtiliikenne 18.3.2013).

Kuten matkarahtausta myös aikarahtausta säätelee merilaki. Laissa on huomioituna muun muassa aluksen luovuttamiseen, matkojen suorittamiseen ja aluksen takaisinluovuttamiseen liittyviä seikkoja. (Merilaki 1994/19940674 18.3.2013).

7.3 Huolinta

Huolinta tarkoittaa lyhyesti ilmaistuna, että huolintaliikkeet sananmukaisesti huolehtivat, että lähetetty tavara saavuttaa vastaanottajan voimassaolevien kansallisten ja kansainvälisten lakien, direktiivien, määräysten ja sopimusten edellyttämällä tavalla, oikeaan aikaan ja oikeassa paikassa. Huolinta-alan maailman kattojärjestö FIATA:n ja Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry:n hyväksymä nykyinen määritelmä huolintapalveluista on seuraava:

”Huolinta- ja logistiikkapalveluilla tarkoitetaan kaikenlaisia joko yhdellä kuljetusvälineellä tai multimodaalikuljetuksena toteutettavia tavarankuljetukseen, yhteislastaukseen, varastointiin, käsittelyyn, pakkaamiseen tai jakeluun liittyviä palveluja sekä näihin liittyviä lisä- ja neuvontapalveluja. Lisä- ja neuvontapalveluja ovat esimerkiksi tullaukseen ja verotukseen liittyvät palvelut, tavaraa koskevien virallisten ilmoitusten antaminen, vakuutusten merkitseminen tavaralle sekä tavaraan liittyvien asiakirjojen laatiminen, kerääminen tai maksaminen.

Huolintapalveluihin sisältyvät myös tavarankuljetukseen, käsittelyyn tai varastointiin liittyvät nykyaikaista tieto- ja viestintäteknikkaa hyödyntävät logistiikkapalvelut sekä toimitusketjun tosiasiallinen hallinta kokonaisuudessaan. Nämä palvelut voidaan mukauttaa tarjottavien palvelujen joustavaan soveltamiseen.” (Huolintaliitto 18.3.2013).

Huolitsijan tehtävät on määritelty Pohjoismaissa ja pohjoismaisten asiakkaiden kanssa Pohjoismaiden Speditööriliiton yleisten määräysten mukaan, sillä Suomen laki ei tunne huolitsijaa, jota ei myöskään useissa muissa maissa tunnusteta. Tämä on siis pakottanut kehittämään muita sääntöjä alalle, jotta kaupankäynti saataisiin toimimaan mahdollisimman monipuolisesti ja sujuvasti. Huolitsijan toimeksiantoon voi Pohjoismaisen Speditööriliiton yleisten määräysten (PSYM 2000) mukaan kuulua:

- tavarankuljetus
- tavarankäyttö
- muut tavarankuljetukseen tai varastointiin liittyvät tehtävät kuten:
 - tavarankäyttö
 - toimeksiantajan avustaminen julkisoikeudellisten velvollisuuksien täyttämiseksi
 - tavarankäsittely ja merkintä
 - vakuutuksen merkitseminen
 - avustaminen vienti- ja tuontiasiakirjojen laadinnassa
 - jälkivaatimuksen periminen ja avustaminen muissa perimistöimenpiteissä
 - neuvonta kuljetus- ja jakelukysymyksissä.

Tänä päivänä huolitsijat voivat suorittaa asiakaskuntansa puolesta myös lukuisan joukon muita logistiikan tehtäviä, Intrastat-tilastointia, arvonlisäverotuksen asiamiesedustuksia jne. (Huolinliitto huolitsijan tehtävät 18.3.2013).



8 FACOR OY

Facor Oy on vuonna 1990 perustettu voitelukeskusten ja -järjestelmien asiantuntija. Yrityksellä on kaksi toimipistettä Lappeenrannassa, sekä tytäryhtiö Intiassa. Yrityksessä työskentelee yhteensä 26 työntekijää. Yritys valmistaa voitelujärjestelmiä ja -keskuksia räätälöitynä työnä ympäri maailmaa sijaitseville asiakkailleen. Yritys tekee suunnittelun sekä valmistuksen itse, mutta ostaa kuitenkin tarvittaessa suunnitteluapua muilta yrityksiltä.

Yritys valmistaa noin 40–50 voitelujärjestelmää vuodessa. Järjestelmään kuuluu öljysäiliön lisäksi erilaisia putkia ja hydraulikkaa. Putket valmistetaan aina asiakkaan vaatimusten mukaan ja niitä saattaa olla kymmeniä metrejä. Säiliö valmistetaan räätälöitynä asiakkaan toiveitten mukaan, sillä yleensä tuotteiden sijoituspaikat ovat ulkomailla ja hyvin rajallisissa tiloissa. Räätälöidyt tuotteet ovat suuri kilpailuvaltti yritykselle. Yritys on toimittanut jo noin 1000 järjestelmää vuoteen 2012 mennessä.

Tuotannosta noin 90 % menee vientiin. Tärkeimmät vientimaat ovat Venäjä, Intia, Saksa ja Ruotsi. Satunnaisia erinä viedään myös USA:han ja Kanadaan. Vuoden 2011 liikevaihto yrityksellä oli 4 miljoonaa euroa. Liikevaihdon on ilmoitettu olevan kasvussa.

Yrityksellä on tarkoituksena tulevaisuudessa aloittaa tuotanto Intiassa. Mutta tällä hetkellä yritys valmistaa Suomessa tuotteensa puolivalmiiksi ja tämän jälkeen kuljettaa ne komponentteina Intiaan, jossa ne kootaan valmiiksi.

Yritys on saanut tunnustusta toimijoilta, kuten Metso, ABB, Ovako, Outotec ja Siemens. Lappeenrannan teknillinen yliopisto ja Facor Oy tekevät yhteistyötä aktiivisesti.

9 TUTKIMUSTYÖ

9.1 Tehtävän anto ja siihen perehtyminen

Sain tehtäväkseni tutkia kuinka merivientitapahtuma Intiaan hoidetaan ja kirjata siitä kaiken tarpeellisen tiedon ylös. Tehtäväni tarkoituksena on helpottaa meriviennin ja siitä syntyvien kustannusten ymmärtämistä. Tällä tavalla voin mahdollisesti olla avuksi Facor Oy:n Intiaan suuntautuvan viennin sopivan kuljetusmuodon ja -yksikön valinnassa.

Aloitin työn tutustumalla kuljetettaviin tuotteisiin ja satamavaihtoehtoihin Suomessa. Tämän jälkeen soitin satamien toimijoita läpi tarkoitukseni kartoittaa mahdolliset yhteistyökumppanit, joiden avulla vientiprosessi olisi mahdollista toteuttaa. Tämän jälkeen lähetin sähköpostin välityksellä muutamia tarjouspyyntöjä potentiaalisille toimijoille. Kuljetettavana on teräksisiä säiliöitä, putkia sekä koneikon alustat eli pedit, joille muut osat kasataan.

9.2 Satamavaihtoehdot Suomessa

Sain Facor Oy:ltä ehdotuksen, että ottaisin huomioon yrityksen lähellä sijaitsevan Mustolan sataman. Muut sopivat vaihtoehdot olivat Mussalon satama Kotkassa, sekä Vuosaaren satama Helsingissä. Vuosaaren ja Mussalon satamista operoi suuria kansainvälisiä yrityksiä, mikä oli suurin syy valintaani. Ja Mustolan satama huomioitiin sen läheisyyden takia. Muita syitä olivat maantieteellinen sijainti Facorin Lappeenrannan toimipisteeseen nähden, sekä hyvät maantieyhteydet ympärillä oleviin kaupunkeihin.

9.2.1 Mustolan satama, Lappeenranta

Mustolan satama sijaitsee 20 kilometrin päässä Venäjän rajasta Saimaan kanavan varrella. Sijainti mahdollistaa hyvät yhteydet Venäjän maantie-, rautatie-, sekä jokiverkostoon. Mustolasta johtaa rautatie Venäjälle ja sitä myöten koko Kauko-Itään. Jokiverkossa on voimassa samat laivojen maksimikoot kuin Euroopan suurilla joilla eli

Pituus 82,5 m
 Leveys 12,8 m
 Syväys 4,35 m
 (Mustolan satama 12.4.2013).

Tätä satamaa en voinut valita käytettäväksi tässä vientitapahtumassa, sillä sieltä ei operoida säännöllistä konttiliikennettä. Rautatieyhteyksiä en selvittänyt, koska vientiyritys on päättänyt kuljettaa tuotteensa meritse.

9.2.2 Mussalon satama, Kotka

Mussalon satama sijaitsee Kotkan Mussalossa, sataman omistaa HaminaKotka Satama Oy. Sataman alueelta löytyvät niin kontti-, bulk-, ja nesteterminaalit kuin suuri logistiikka-aluekin. Satama-alueen selkeyttämiseksi se on jaettu erinimisiin alueisiin. Nämä alueet ovat Hanskinmaa, Palaslahti ja Kotolahti. (HaminaKotkan satama 19.4.2013)

HaminaKotka on Itämeren uusin suursatama. Satamaa käytetään paljon transitosatamana. Satama-alueella työskentelee 10 satamaoperaattoria ja lisäksi 170 yritystä. Kokonaispinta-alaa koko alueella on 1100 hehtaaria.

Sataman konttialueen tietoja:

- laituripituus 1792 m
- laivapaikkoja 12
- syväys 10,0–12,0 m
- nosturit
 - 7 kappaletta nostureita, 30–40 T

(Port of HaminaKotka 12.4.2013).

Mussalon satama sopisi käytännön toiminnoiltaan Facor Oy:n vaatimuksiin. Satamasta suuntautuu vilkas feeder-alusliikenne Pohjois-Euroopan suuriin satamiin ja sitä kautta ympäri maailmaan. Satamasta löytyy tarvittavat nosturit ja mahdollisesti käytettävät kontitus- ja pakkauspalveluita tuottavia yrityksiä. Tämä täytyy huomioida, sillä tulevaisuudessa voi lähettäjällä olla tarvetta kontittaa tai lastata tuotteita erilaisiin kuljetusyksiköihin, joiden lastaaminen ei onnistu Lappeerannassa toimipisteellä. Satamaan ei ole kovin pitkä matka toimispisteeltä, siksi se on vartenotettava. (Port of HaminaKotka 12.4.2013)

Valintaani puoltaa myös se, että valtio on myöntänyt rahaa valtatie kuuden parannushankkeeseen, jolla aiotaan parantaa kulkuyhteyksiä Taavetti-Lappeenranta välillä. (Yle 22.3.2012).

9.2.3 Vuosaaren satama, Helsinki

Vuosaaren satama on osa Helsingin satamaa ja toimii Suomen ulkomaankaupan pääsatamana. Satama tarjoaa palveluja matkustajaliikenteelle, ulkomaan- ja kotimaankaupan yrityksille puitteet sekä vietiin että tuontiin. Helsingin satama on Suomen vilkkain matkustajasatama. Vuosaaren satamasta ja satamaan maantieliikenne ohjataan uutta 2+2- kaistaista moottoritietasoista seututietä, joka toimii samalla pääkaupunkiseutua kehystävän kehä kolmosen jatkeena. Helsingin satama-alueeseen kuuluvat Vuosaaren satama lisäksi myös Eteläsatama, Länsisatama sekä Katajanokka. (Vuosaaren satama 12.3.2013)

Vuosaaren satamasta löytyvät kaikki samat mahdollisuudet kuin Mussalon satamasta. Tämän takia pidänkin mahdollisena, että elleivät kuljetuskustannukset paljon eroa satamien välillä, yritys voisi tulla tulevaisuudessa käyttämään molempien satamien palveluita. Näin saataisiin monipuolinen tarjonta feedereiden lähtöpäivien suhteen ja mahdollisimman paljon käytettäviä kontteja olisi tarjolla. Feeder-alukset liikkuvat satamien välillä tasaisesti ja suuntaavat lopuksi pohjoiseen Eurooppaan. Vuosaaren satamassa voidaan samaan tapaan kontittaa ja lastata kuljetusyksiköitä kuin Mussalossakin.

9.3 Kuljetusyksikön valinta

Kuljetusyksikköä valitessa tulee kiinnittää huomiota itse tuotteeseen, siihen mitä kuljetetaan, tuotteen materiaaliin, sekä tuotteen mittoihin ja painoon. On huomioitava tuotteen suojaaminen ennen, kuin se lastataan kuljetusyksikköön. Pakkauksien suojamateriaalit täytyy miettiä sen mukaan, minkä kuljetusyksikön lähettäjä on valinnut ja mihin maahan kuljetus on menossa. Puisia materiaaleja käytettäessä on ratkaisevaa se, millaista puuta saa käyttää. Esimerkiksi Brasiliaan kuljetettaessa puut täytyy olla suojattu tuholaisilta ja muilta bakteereilta erilaisilla kaasuilla tai liuoksilla.

Kuljetusyksikön valinta alkaa siitä, kun tarkastellaan sitä minkä kokoinen ja muotoinen kuljettettava tuote on. Lähettäjä valitsee tämän mukaan esimerkiksi

umpinaisen normaalin merikontin, se voi olla normaalikorkuinen tai HC- eli korkeampi kuin normaalikontti. Jos näyttää siltä, että tuote ei mahdu merikontin ovista sisään, voi lähettäjä valita esimerkiksi tasaisen, ilman seinää olevan flätin eli flat rackin. Jos taas kyseessä on normaalia korkeampi tuote, joka ei mahdu kontin sisään niin vaihtoehtona voi olla opentop-kontti. Tällaisiin kuljetusyksiköihin sopivat hyvin tuotteet, jotka voidaan kuljettaa sään armoilla, esimerkiksi suuryksiköt, kuten koneet ja koneiden osat.

Kuljetusyksikön valinta vaikuttaa tuleviin rahtikustannuksiin, sillä jokaisella yksiköllä on yksilöllinen rahtihinta, jonka varustamo määrittelee. Tämä rahtihinta vaihtelee yleensä kuukausittain aina reitistä riippuen, joten lähettäjän kannattaa olla aktiivinen hintojen seuraamisen suhteen ja uskaltaa kyseenalaistaa tarjotut hinnat tietyin väliajoin. Kuljetusyksikön valintaan vaikuttaa myös se, että vastaanottaja määrittelee jo valmiiksi millaiseen yksikköön tuotteet on pakattava. Tässä kyseisessä tapahtumassa alustavasti on ajateltu, että yritys kuljettaa puolivalmiita tuotteitaan omaan varastoonsa Intiassa. Joten ei tässä tapauksessa vastaanottajan vaatimukset eivät vaikuta kuljetusyksikön valintaan. Lähettäjä saa itsenäisesti tehdä valintansa.

9.4 Intian satamat

Intiassa sijaitsee useita suuria ja vilkkaita satamia. Facor Oy:lta sain listattuna kolme satamaa, joihin suuntautuvaa liikennettä minun tulisi tarkastella. Seuraaviin alaotsikoihin olen hieman avannut satamien luonteita ja sitä mitä satamien alueilla tapahtuu. Mutta varsinaisen päätöksen sataman valinnassa tekee vientiyritys itse, koska vientiin ryhdyttäessä satamiin suuntautuvan meriliikenteen tila voi olla eri kuin tarkastelu hetkellä.

9.4.1 Mundra

Mundran satama sijaitsee Gujaratin maakunnassa, joka on yksi Intian eniten teollistuneista, sijoittajaystävällisistä ja kaupallisesti menestyksekkäistä maakunnista. Mundran satama on Intian suurin yksityinen satama, joka tarjoaa lastinkäsittelyn lisäksi myös muita sataman lisäpalveluita. (Mundra Port 12.4.2013).

Mundra on strategisesti sijoitettu satama. Satama sijaitsee Kutchinlahden pohjoisosassa läntisellä Intian rannikoilla ja tarjoaa kätevän portin Eurooppaan,

Afrikkaan, Amerikkaan ja Lähi-itään. Mundran väyläsyvyys on 12,5-17 metriä ja mahdollistaen suurten panamax (80 000 DWT)- ja post panamax (150 000 DWT) laivojen telakoitumisen laturiin. Lisäksi satamaan on kehitteillä laaja maa-alue, jonka osana nykyinen Mundran ekonominen aluea sijaitsee ja jonka tarkoituksena on houkutella satamakeskeistä liiketoimintaa sekä teollisuutta. (Mundra port of Adani ports and special economic 12.4.2013).

Facor Oy:n on ottanut suunnitelmissaan esille useita eri vaihtoehtoja varastointipaikoille. Jos Mundran satamaan aloitettaisiin viedä tuotteita, sijaitisi varasto noin 422 kilometrin päässä satamasta. Kaupunki on nimeltään Anand.

9.4.2 Hazira

Adani Haziran on Mundran sataman tavoin osana Adani-talousalue- ja satamayhtymää. Adani Haziran satama on sijoitettu Haziran niemimaan länsipuolelle. Satama sijaitsee Gujaratin maakunnassa, noin 25 km Suratin kaupunkista ja noin 250km Mumbaista. Haziran satama on Hazira Port Private Limited (HPPL) rakennuttama. HPPL on suurimpien kaasuyhtiöiden yhteisyritys (Hazira port 12.4.2013). Jos tämä satama olisi se, johon Facor Oy alkaisi suurimman osan tuotteistaan kuljettaa. Varastokaupungiksi he ovat suunnitelleet kaupunkia nimeltään Gandhinagar, joka sijaitsee noin 310 kilometrin päässä Haziran satamasta.

9.4.3 Jawaharlal Nehru Port eli Nhava Sheva port

Satama on valmistunut 26. toukokuuta 1989. Sen kokonaispinta-ala on noin 2,6 hehtaaria. Satama käsittelee kontteja, bulk-, sementti- sekä nestetuotteita. Konttiterminaalit on jaettu kolmeen eri alueeseen ja nimetty kirjainyhdistelmillä, JNPCT, NSICT ja GTIPL.

Muutamia muita perustietoja

- ISO 9001:2000, 14001:2004 ja OHSAS 18001:2007 sertifioidut sekä noudattaa ISPS-turvasäännöksiä
- Käsittelee noin 60 prosenttia koko konttien määrästä, joka käsitellään Intian suursatamissa
- Tilastoitu 24:nksi konttiensatamien TOP 100 listalla

- Satama käsitteli tavaraa yli 57 miljoonaa tonnia vuosina 2008–2009
- On ennustettu, että satama käsittelisi 10 miljoonaa TEU-yksikköä vuosina 2015 – 2016 (Jawaharlal Nehru Port 12.4.2013).

Nhava Shevan satamaan suuntautuvan viennin ongelmana on sataman ruuhkautuminen. Toisinaan satama kärsii myös alhaisesta merivedestä ja sinne on hankalaa päästä, tämä saattaa aiheuttaa myös lisäkustannuksia merirahtiin. Mutta Facor Oy:n valitessa tämä satama vientisatamakseen, ovat he suunnitelleet varastokaupungiksi Pimpri Chinchwadia. Kyseinen kaupunki sijaitsee noin 120 kilometrin päässä satamasta ja on suurten maanteiden varrella.

9.5 Intiaan suuntautuvassa viennissä huomioitavaa

Käytin apunani Finnpron laivauskäsikirjaa, jotta saisin ajantasaista tietoa kyseisen valtion kaupankäynnistä ja poliittisista asioista. Laivauskäsikirjaa on suositeltu käytettäväksi useilla internet-sivuilla ja kirjoissa, siksi päätin perehtyä siihen. Laivauskäsikirjaan on kerätty ajantasaista tietoa valtion tämän hetkisestä tilasta ja viime vuosien viennistä ja tuonnista laskelmia ja taulukoita.

9.5.1 Tuonnin rajoitukset

Ensimmäisenä huomioni kiinnittyi laivauskäsikirjassa oleviin Intian tuonnin rajoituksiin. Joihinkin tuotteisiin Intia vaatii tuontilisenssin, jotkin tuotteet ovat tuontikiellossa ja jotkin tuotteet voidaan tuoda maahan ainoastaan valtiollisten yritysten kautta. Laivauskäsikirjassa ei kuitenkaan listata tässä tapauksessa tuotavia tuotteita, joten tämän perusteella niille ei tarvitse hankkia erillisiä lupia.

9.5.2 Asiakirjoihin liittyvät rajoitukset

Intian valtio vaatii kauppaa käydessä myyjältä kauppalaskun, pakkausluettelon ja alkuperäistodistuksen. Kauppalaskusta ohjeistetaan, että se pitää lähettää neljänä kappaleena ja siinä ilmoitetaan aikasemmin työssä mainitut perustiedot. Ja viejän tulee allekirjoittaa lasku. Mutta tässä tapauksessa, kun yritys aikoo kuljettaa omaan varastoonsa tuotteet ei tarvitse tätä tehdä. Väliaikaisessa varastossa tuote on tarkoitus koota kokonaiseksi voitelujärjestelmäksi. Tällaisessa toimituksessa ei tarvitse kauppalaskua, pakkausluetteloja tai alkuperäistodistusta toimittaa ostajalle, sillä sellaista ei välttämättä ole olemassa vielä.

9.5.3 Tullit ja tullaus

Suomessa käytetään HS-nimikkeistöä, joka tulee sanoista Harmonized System eli harmonoitu järjestelmä. Näitä kahdeksan numeroisia numerosarjoja käytetään aina sekä viennissä että tuonnissa. Jokaiselle tuotteelle on ilmoitettava oma HS-numerosarjansa. Myös Intian tullitariffi perustuu tällaisiin 8-numeroisiin tullitariffinimikkeisiin, joista kuusi ensimmäistä numeroa perustuvat HS-nimikkeistöön ja kaksi viimeistä numeroa on kansallisia. Tämä kahdeksan numeroinen sarja täytyy maahantuojan aina ilmoittaa kaikissa tuontiasiakirjoissa. Kyseinen koodisto on syytä selvittää oli kyse minkälaisesta tuonnista tahansa, sillä sen mukaan määräytyy myös osa maksettavista veroista ja muista tullimaksuista. Intialla on useiden maiden kanssa vapaakauppasopimuksia tai muita erillisiä sopimuksia liittyen maahantuontiin, mutta niistä mitkään eivät vaikuta tähän Facor Oy:n tapaukseen. Jos tuontitavaraa ei tullata 45 päivän kuluessa saapumisesta se voidaan myydä huutokaupassa. Tämä on yleinen käytäntö, mutta joissakin tapauksissa voidaan anoa pidennystä tähän aikarajaan.

Intiaan tuotaessa HS-tullitariffiryhmään 72 kuuluvia tuotteita, täytyy niille suorittaa ennakkotarkastus. Tämä ennakkotarkastuksen Intian valtio vaatii ennen, kuin tuotteita voidaan tuoda sen markkinoille. Suomesta löytyy useita erilaisia yrityksiä, jotka suorittavat näitä tarkastuksia, esim. SGS Inspection Services Oy.

9.5.4 Merkintä- ja pakkausmääräykset

Merkintöjen tulee olla selkeät. Jos on mahdollista, että merkinnöistä voi saada harhaanjohtavan vaikutelman tuotteen alkuperästä, on niihin kirjattava alkuperämaa. Muita merkintöihin liittyviä erityismainintoja ei Intian valtio vaadi näihin tapauksen tuotteisiin liittyen.

Pakkausmääräyksissä on ilmoitettava kollin bruttopaino kahdella vastakkaisella sivulla. Näihin merkintöihin suositellaan kirjoitettavaksi alkuperämaan nimi. Yritys tietää kuinka tarkasti säiliöt, putket ja hydraulikka tullaan pakkaamaan, mutta yksi tärkeä tekijä on, että jos pakkauksiin käytetään puuta niin sen tulee olla ISPM 15-standardien mukaista. Tämä standardi määrittelee sen, että puun tulee olla kuorittua, vailla tuholaisia ja toukanreikiä. Materiaali on lämpökäsiteltävä (Heat Treatment, vähintään 56 astetta / 30 min. puun ytimessä) tai kaasutettava metyylibromidilla

(Fumigation, ei ole sallittu Suomessa). Asianmukaisesti käsitelty puumateriaali on myös merkittävä standarsin mukaisesti. Kun puu käsitellään tämän standardin mukaisesti se korvaa niin sanotun ”ötökkätodistuksen” eli kansainvälisen kasvien terveystodistuksen (Phytosanitary Certificate). Tämä terveystodistus vaaditaan Intian tullissa, jos pakkausmateriaaleja ei ole merkitty standardien mukaisella tavalla. Suomessa ISPM 15-standardin mukaisiin merkintäoikeuksia myöntää Evira/Kasvintarkastus, josta saa myös lisätietoa asiasta.

9.5.5 Toimituslausekkeet ja maksuehdot

Aikaisemmin työssä mainittuja toimituslausekkeitä käytetään silloin, kun kuljetettava tuote on jo myyty määrämaassa sijaitsevalle ostajalle. Tämä tarkoittaa yleensä sitä, että ostaja osallistuu kuljetuskustannuksiin joissakin määrin. Tutkimuksessani tuotteet ovat vielä lähettäjäyrityksen omistuksessa, niitä ei ole myyty eteenpäin. Tällaisessa tapauksessa toimituslausekkeitä ei tarvitse käyttää, koska yritys siirtää omia puolivalmiita tuotteitaan maasta toiseen ja maksaa itse kuljetuskustannukset. Tämän takia kuljetuksessa voitaisi käyttää Liner terms-ehdoista esimerkiksi konttiehtoa.

Vievän yrityksen ei tarvitse huolehtia tavalliseen vientitapahtumaan koskevista maksuehdoista, sillä tuotteet myydään vasta Intiassa. Maksuehdot kannattaa huomioida siinä vaiheessa, jos tuotteet myydään ostajalle jo ennen kuljetusta.

9.5.6 Kustannukset

Tässä tapauksessa viejä itse maksamaan kaikki kustannukset. Kertyviä kustannuksia ovat muun muassa rahtimaksu sisältäen valuuttakerroin- ja polttoainemaksun, satama- ja tavaramaksu, kontin nostoista kertyvät maksut, satamien turvallisuusmaksut, pakkaus- ja hallintokustannukset sekä muut mahdolliset matkan aikana ilmaantuvat kustannukset. Tällaisia voivat olla esimerkiksi kenttävuokrat satama-alueella.

Viejän kannattaa näitä kaikkia kustannuksia silmällä pitäen kysyä huolintaliikkeiltä tai suoraan varustamoilta rahtitarjouksia, jotta he saisivat tietoa tarjotuista palveluista ja hintamaailmasta. Yleensä rahtitarjoukseen on eritelty rahdin, polttoainemaksun, valuuttakerroinmaksun, kontin nostojen ja satamamaksujen lisäksi mahdollisten asiakirjojen teosta veloitetut maksut ja huolintamaksu. Tällaisia maksuja voivat olla esimerkiksi vientiselvityksestä veloitettu maksu tai erilaisten todistusten tekemisestä

veloitetut maksut. Rahtihinnat vaihtelevat kuukausittain ja ovat aina varustamoista riippuvaisia, hinta määräytyy myös konttitilanteen ja vuodenaikojen mukaan. Esimerkiksi, jos merivedet ovat erittäin alhaalla saattaa varustamoia periä matalan veden lisämaksua.

Kontin nostoista kertyvät maksut, satama- ja tavaramaksut tulevat satamaoperaattoreiden erinäisistä työtehtävistä, joita nämä joutuvat tavaroiden liikkumisen varmistamiseksi toimittamaan. Tällaisiin maksuihin saattaa feeder-alusten myöhästymisen tai vaikkapa satamaoperaattoreiden lakon takia kertyä kenttä-tai varastointimaksuja. Viejän kannattaa ottaa huomioon sen työn hinta, jonka yrityksestä joku henkilö joutuu tekemään ennen kuin tuotteet saadaan matkaan.

Kustannuksia kertyy vielä määräraamastakin. Määrämaassa kustannuksia tulee satamassa kontin nostoista, sataman turvallisuusmaksusta ja kuljetusyksikön kuljetuskustannuksista, kun yksikkö kuljetetaan satamasta varastointipaikalle. Katso liite 10: Merirahtitarjous

9.5.7 Merikuljetusmuodot

Merikuljetuksia käsittelevän otsikon alla kerroin erilaisista merikuljetusten muodoista. Yleisesti katsasteltuna Suomesta ulos suuntautuva liikenne on suurimmaksi osaksi feeder-eli syöttöliikennettä. Suomesta Pohjois-Eurooppaan suuntaavat feederit kulkevat lähes joka päivä Suomen satamista, tämä takaa sen, että kuljetusajoista saadaan nopeat ja joustavat. Sillä feederit seilaavat Suomen satamien välillä muutaman päivän erotuksella toisistaan. Tämä takaa myös sen, että feederit ovat täynnä ja rahtihinta pysyy kohtuullisena.

Suomesta Pohjois-Eurooppaan suuntautuvan feeder-liikenteen pääsatamiin kuuluvat muun muassa Bremerhaven, Antwerp ja Rotterdam. Nämä satamat kuuluvat maailmanlaajuisestikin suurimpiin ja vilkkaimpiin satamiin. Näillä toimenpiteillä saadaan vilkkaat ja toimivat merikuljetusmarkkinat.

10 LOPPUSANAT

Tiedonhankkimismenetelminä käytin lähinnä internetiä, kirjoja ja Facor Oy:n työntekijöiden sähköpostiviestejä. Internetiä käytin eniten, sillä käsittelemäni aihe on

arka muutoksille. Monet kirjoihin painetut tiedot ovat jo vanhoja, vaikka eivät olisi kuin puoli vuotta vanhoja. Tällä halusin taata työhöni oikeat ja tarkat tiedot.

Kuljetusyksiköksi valitsin merikontin, koska niiden määrä on pysynyt tasaisena vuosien varrella, sekä niiden saatavuus on hyvä. Tavallisten merikonttien lisäksi voisi näitä kyseisiä tuotteita kuljettaa niin sanotuissa erikoiskuljetusyksiköissä, mutta niiden hinnat ovat korkeampia kuin tavallisten merikonttien. Tuotteet saataisi hyvin tuettua, sidottua ja suojattua, kun ne ovat kontin sisällä. Näin välttyttäisi kolhuilta ja muilta vaurioilta. Tuotteita ei tarvitsisi pakata turhaan erilaisiin kalliisiin pakkausmateriaaleihin, kun ne olisivat kontissa, pientä suojausta lukuunottamatta.

Työni tavoitteena oli tehdä selkeä ohje siitä, kuinka merivientitapahtuma voidaan toteuttaa ja mitä kaikkea viejän tulee ottaa huomioon, kun viedään tuotteita juuri Intiaan. Mitä Intian valtio vaatii tuotteilta, jotka saapuvat maahan, mitä varustamot ja huolintaliikkeet voivat tehdä kuljetuksen eteen ja minkälaisia asioita ainoastaan viejän tulee huomioida ennen kuin tuotteet voidaan saada matkaan.

LÄHTEET

Aktia Oyj. 2013. Vienti. Saatavissa: <http://www.aktia.fi/ulkomaankauppa/vienti> [viitattu 15.3.2013]

Aktia Oyj. 2013. Vientiremburssi. Saatavissa: <http://www.aktia.fi/ulkomaankauppa/vienti/vientiremburssi> [viitattu 15.3.2013]

AKT-maat. Tiivistelmät EU:n lainsäädännöstä. Saatavissa: http://europa.eu/legislation_summaries/development/african_caribbean_pacific_states/index_fi.htm [viitattu 14.3.2013]

BBC. 2013. Ceuta ja Melilla. Saatavissa: <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-14114627> [viitattu 19.4.2013]

Bellair. 2012-2013. Packing list. Saatavissa: http://www.bellair.com/d/about_intship_packlists.asp [viitattu 19.4.2013]

Business dictionary. Liner terms. 2013. Saatavissa:

<http://www.businessdictionary.com/definition/liner-terms.html> [viitattu 22.3.2013]

Business dictionary. 2013. NVVOCC. Saatavissa:

<http://www.businessdictionary.com/definition/non-vessel-operating-common-carrier-NVOCC.html> [viitattu 18.3.2013]

Cariforum. 2009. Cariforum-sopimus. Saatavissa:

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ ja_esitteet/THT/tht_arkisto/THT_2009/tiedotteet_2009/00201009/index.html?bc=15382 [viitattu 14.3.2013]

DHL. 2013. Pakkausohjeet. Saatavissa:

http://www.dhl.fi/fi/logistics/asiakasinfo/ohjeet_ ja_lisaveloitukset/pakkausohjeet.htm [viitattu 7.2.2013]

EUR-Lex, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus yhteisön tulli koodeksista.

Saatavissa:

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32008R0450:FI:NOT> [viitattu 12.3.2013]

EUR-Lex. Komission asetus tietyistä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen soveltamisesta koskevista säännöksistä. Saatavissa:

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993R2454:FI:NOT> [viitattu 12.3.2013]

FIATA. 2005-2012. Saatavissa: <http://www.fiata.com/index.php?id=30> [viitattu 23.1.2013].

Finncontainers. 2013. Saatavissa. <http://www.kontti.fi/articles/402/> [viitattu 19.4.2013]

Finnlines. 2013. Vakiolaivausehdot. Saatavissa:

<http://www.finnlines.com/rahti/asiakastuki/lavausehdot> [viitattu 18.3.2013]

Finpro. 2013. Laivauskäsikirja. Saatavissa: <http://www.finpro.fi/intia1> [viitattu 12.4.2013]

Guillermo C. J. 2010, ICC: Guide to Export-Import basics [16.1.2013]

HaminaKotkan satama Oy. 2013. Saatavissa: <http://www.haminakotka.fi/> [viitattu 19.4.2013]

HaminaKotka satama Oy. 2013. Hinnasto. Saatavissa:
http://www.haminakotka.fi/images/stories/tiedotearkisto_pdf/uusimmat/13%20fin%20hinnasto.pdf [viitattu 22.01.2013]

Hazira Port Pvt. Ltd. Päivitetty 17.4.2013. Saatavissa:
<http://www.gmbports.org/showpage.aspx?contentid=1524> [viitattu 12.4.2013]

Handelsbanken. 2013. Saatavissa:
http://www.handelsbanken.fi/shb/inet/istartfi.nsf/FrameSet?OpenView&iddef=&navid=10_Rahoitus&sa=/Shb/Inet/ICentFi.nsf/Default/q330FFF02EA4F7E06C225715400451281 [viitattu 15.3.2013]

Helsingin satama Oy. 2013. Hinnasto. Saatavissa:
http://www.portofhelsinki.fi/helsingin_satama/hinnasto [viitattu 22.1.2013]

Huolintaliikkeiden liitto PSYM. Saatavissa:
<http://www.huolintaliitto.fi/huolintaliikkeidenliitto/fi/sopimusehdot/> [viitattu 7.2.2013]

Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattsson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A. ja Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Suomen Huolintaliikkeiden liitto ry, Uudistettu painos 2010. [10.1.2013]

IMO. 2013. Brief history of IMO. Saatavissa:
<http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> [viitattu 29.1.2013].

IMO. Marpol. 2013. Saatavissa:
[http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).asp](http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).asp) [viitattu 6.2.2013].

IMO. SOLAS.2013. Saatavissa:

[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) [viitattu 6.2.2013]

Incoterms 2010. Introduction. Saatavissa:

<http://www.iccwbo.org/WorkArea/DownloadAsset.aspx?id=2147497569> [viitattu 3.1.2013]

Jawaharlal Nehru Port. Saatavissa:<http://www.jnport.com/> [viitattu 12.4.2013]

Karhunen, J. Hokkanen, S. 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset [9.1.2013]

Keskuskauppakamari. 2013. Saatavissa:

<http://www.keskuskauppakamari.fi/Palvelut/Ulkomaankaupan-asiakirjat/Alkuperatodistus> [viitattu 5.3.2013]

Kuljetusopas. Toimituslausekkeet. Saatavissa:

<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/toimituslausekkeet/> [viitattu 3.1.2013]

Laivauksen ABC. Viktor Ek. Saatavissa:

<http://www.victorek.fi/logistiikka/laivauksen-abc/#k> [viitattu 5.3.2013]

Logistiikan maailma 2012. Ulkokauppa. Saatavissa:

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolitsija_ja_tullaustoiminta#Ulkokauppa [viitattu 12.3.2013]

Logistiikan maailma. 2012. Kuljetusmuodon valinta. Saatavissa:

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kuljetusmuodon_valinta [viitattu 15.3.2013]

Logistiikan maailma.2012. Linjaliikenne. Saatavissa:

<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Linjaliikenne#.UU6yJYfz7E> [viitattu 18.3.2013]

Logistiikan maailma. 2012. Hakurahtiliikenne. Saatavissa:

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Hakurahtiliikenne#.UUcM_JYfz7E [viitattu 18.3.2013]

Maersk Line. Saatavissa:

http://www.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our_services/vessels [viitattu 17.1.2013]

MMA- maat. 2013. Tiivistelmät EU:n lainsäädännöstä. Saatavissa:

http://europa.eu/legislation_summaries/development/overseas_countries_territories/index_fi.htm [viitattu 14.3.2013]

Merilaki 674/1994. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1994/19940674> [viitattu 7.3.2013]

Mundra port of Adani ports and special economic zone Saatavissa:

http://www.mundraport.com/mundra_port/rail.html [viitattu 12.4.2013]

Mundra Port SEZ to develop non-LNG port in Hazira. Saatavissa:

<http://economictimes.indiatimes.com/et-now/corporate/mundra-port-sez-to-develop-non-lng-port-at-hazira/videoshow/5250626.cms> [viitattu 12.4.2013]

Mustolan satama. Saatavissa:

<http://www3.lappeenranta.fi/mustola/> [viitattu 12.4.2013]

Nordea.2013. Saatavissa:

<http://www.nordea.fi/henkil%C3%B6asiakkaat/p%C3%A4ivitt%C3%A4iset+raha-asiat/tilit+ja+maksut/valuuttasekit/1057312.html> [viitattu 15.3.2013]

OP-Pohjola.2013. Saatavissa: <https://www.pohjola.fi/pohjola/yritys--ja-yhteisoasiakkaat/maksuliike-ja-kassanhallinta/maksaminen/maksaminen-ulkomaille?id=323250> [viitattu 15.3.2013]

Packing list. 2013. Kkfreight. Saatavissa: <http://www.kkfreight.com/packing-list.html> [viitattu 5.3.2013]

Port of HaminaKotka. Saatavissa: <http://www.portofhamina.fi/en/sataman-osat/mussalo> [viitattu 12.4.2013]

PSYM 2000. 2010. Edita Prima Oy. Pohjoismaisen Speditööriliiton julkaisu.

Saatavissa:

http://www.huolintaliitto.fi/huolintaliikkeidenliitto/fi/liitetiedostot/psym/PSYM_2000_netti.pdf [viitattu 7.2.2013]

Rahtihuolinta. Saatavissa: <http://www.rahtihuolinta.fi/fi/hyodyllista-tietoa/merikonttien-mitat.php> [viitattu 4.1.2013]

SPC. Saatavissa:

http://www.shortsea.fi/index.php?option=com_content&task=view&id=63&Itemid=86 [viitattu 18.3.2013]

Suomen Huolintaliikkeiden liitto. Saatavissa:

<http://www.huolintaliitto.fi/huolintaliikkeidenliitto/fi/huolinta-ala/index.php> [viitattu 18.3.2013]

Suomen pankki. 2013. Yhtenäinen euromaksualue SEPA. Saatavissa:

http://www.suomenpankki.fi/fi/rahoitusjarjestelman_vakaus/kehityshankkeet/pages/sepa.aspx [viitattu 19.4.2013]

Taloussanommat sanakirja. Konossementti. Saatavissa:

<http://www.taloussanommat.fi/porssi/sanakirja/termi/konossementti/> [viitattu 5.3.2013]

Taloussanommat sanakirja. Maksuehto. Saatavissa:

<http://www.taloussanommat.fi/porssi/sanakirja/termi/maksuehto/> [viitattu 3.1.2013]

Transportation Information Service. 2012-2013. Container types. Saatavissa:

http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/inhalt2.htm [viitattu 19.4.2013]

Tullausarvo. 2009. Saatavissa:

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tullausarvo/miten_selvitetaan/index.jsp [viitattu 7.2.2013]

Tullietuudet. 2013. Saatavissa:

<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/etuuskohtelut/index.jsp> [viitattu 14.3.2013]

Tullietuuskohtelu.2013. Saatavissa:

<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/etuuskohtelut/alkupera/index.jsp> [viitattu 5.3.2013]

Tullilaki 29.12.1994/1466 Saatavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19941466> [viitattu 12.3.2013]

Ulkomaan asiakirjat. Saatavissa:

<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/ulkomaankauppa/asiakirjat/> [viitattu 11.2.2013]

Vientikeskus. Saatavissa:

http://www.vientikeskus.fi/selaus.php?id=selaus__sid=Error__rid=54__case=1__c
[viitattu 8.2.2013]

Vientirajoitukset. 2013. Saatavissa:

<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/vientirajoitukset/index.jsp> [viitattu 7.3.2013]

Vuosaaren satama Saatavissa:

http://www.portofhelsinki.fi/tavaraliikenne/vuosaaren_satama [viitattu 12.4.2013]

Yle.2013 [http://yle.fi/alueet/etela-](http://yle.fi/alueet/etela-karjala/2012/03/kuutostien_remonttiin_luvattiin_rahaa_3353547.html)

[karjala/2012/03/kuutostien_remonttiin_luvattiin_rahaa_3353547.html](http://yle.fi/alueet/etela-karjala/2012/03/kuutostien_remonttiin_luvattiin_rahaa_3353547.html), viitattu

Yrittajat. 2012. Saatavissa: <http://www.yrittajat.fi/fi->

[FI/yritystoiminnanabc/kv/tarjousmenettely_hinnoittelu_maksutavat](http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/tarjousmenettely_hinnoittelu_maksutavat) [viitattu 3.1.2013]



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 Speditööriliiton ja alla mainittujen järjestöjen välillä:

TANSKA	NORJA	SUOMI	RUOTSI
Erhvervenes 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 Speditööriliiton 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 Speditööriliiton valtakunnallisten jäsenliittojen jäseniin ja myös muihin, jotka ovat sopineet näiden määräysten soveltamisesta.

HUOLITSIJAN TEHTÄVÄ

2 §

Huolitsijan toimeksiantoon voi kuulua:

- tavarankuljetus
 - tavarankuljetuksen varastointi
 - muut tavarankuljetukseen tai varastointiin liittyvät tehtävät kuten:
 - 1) tavarankuljetus
 - 2) toimeksiantajan avustaminen julkisoikeudellisten velvollisuuksien täyttämiseksi
 - 3) tavarankäsittely ja merkintä
 - 4) vakuutuksen merkitseminen
 - 5) avustaminen vienti- ja tuontiasiakirjojen laadinnassa
 - 6) jälkivaatimuksen periminen ja avustaminen muissa perimistöimenpiteissä
 - 7) neuvonta kuljetus- ja jakelukykytestissä.
- 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 rahdinkuljettaja) tai
 - b) kun hän antamalla nimenomaisen kuljetuslupauksen tai muulla tavoin on ottanut itselleen rahdinkuljettajan vastuun (sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja).
- Huolitsijan katsotaan olevan sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja
- 1) kun hän on antanut kuljetusasiakirjan omassa nimissään
 - 2) kun hän markkinoinnissaan tai tarjouksessaan on ilmaissut sitoutumisensa siten - esim. tarjonnat oman hintansa kuljetukselle - että huolitsijan voidaan kohtuudella olettaa ottaneen rahdinkuljettajan vastuun
 - 3) maantiekuljetuksissa.

B. Huolitsija vastaa **välittäjänä** ilman rahdinkuljettajan 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 rahdinkuljettajan 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 e- 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 tavaran 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 kuuluisi 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 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 oletusta perilletuloajasta.

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, jota uhkaa pilaantumisen tai voimakas arvonaleneminen tai joka aiheuttaa välitöntä vaaraa, huolitsija voi olosuhteiden mukaan ilman ennakkoilmoitusta myydä toimeksiantajan lukuun, tehdä vaarattomaksi tai hävittää.

Saamansa myyntivastikkeeseen, 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 kiistassa kolmannen henkilön kanssa.

Huolitsijan on pyynnöstä luovutettava toimeksiantajalle ne oikeudet ja vaateet, 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 tavanomaista sentyypiselle tavaralle.

Toimeksiantaja on, ellei muuta ole sovittu, velvollinen vaadittaessa maksamaan huolitsijalle ennakkona 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 sovitun 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 määräpäikkäksellään, 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 sovitun tai huolitsijan normaaliin tehtävään ja joista huolitsijalle ei ole maksettu ennakkoon, 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 lasketut 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 sekä kaikkien tavarahan rasittavien kustannusten - palkkio ja varastovuokra niihin mukaan luettuina - että hänen kaikkien muiden samalta toimeksiantajalta edellä 2 §:n tarkoittamiin tehtäviin perustuvien saataviensa vakuudeksi.

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

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

ERITYISET MÄÄRÄYKSET

HUOLITSIJAN VASTUU RAHDINKULJETTAJANA

15 §

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

Kaikkissa tapauksissa rahdinkuljettajan vastuu lakkaa viimeistään viidentoista (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 huoletumisesta sopimuksen mukaan tai 5 §:ssä määritetyn huolenpitovelvollisuutensa asettamissa rajoissa.

16 §

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

- a) toimeksiantajan virheestä tai laiminlyönnistä
- b) tavarahan käsittelystä, lastauksesta, ahtauksesta tai purkamisesta, josta toimeksiantaja tai hänen puolestaan toiminut henkilö on huolehtinut
- c) tavarahan omasta luonnollisesta erityisestä altiudesta vahingoittumiselle, kuten murtumiselle, vuodolle, itseysytykselle, mädäntymiselle, ruostumiselle, käymiselle, haihtumiselle sekä kylmän, lämmön tai kosteuden arkuudelle
- d) puuttavasta tai puutteellisesta pakkauksesta
- e) tavarahan virheellisestä tai epätäydellisestä osoittamisesta tai merkittämisestä
- f) tavaraa koskevien tietojen virheellisyydestä tai epätäydellisyydestä
- g) 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, vähentämisestä, 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 huomii-

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 vähentämisestä 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 saatiin katsoa viivästymisen 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 aikapauksen, huolitsijan on, ellei muuta ole sovittu, sovitun kuljetustavan ylittyessä hyvitetävä toimeksiantajalle rahti tai muu kuljetuksesta sovitun 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 kuljettavaksi
- 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, vähentämisestä 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 VASTUU 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, perimistehävässä 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 tavaran katoamisesta, 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 suuruisen
- tavaran katoamisesta, vähenemisestä tai vahingoittumisesta 8,33 SDR kilolta tavaran bruttopainosta 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 varastointitoimeksiantoissa huolitsija vastaa myös alihankkijoista. Seuraavat lisämääräykset ovat voimassa:

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

Toimeksiantajan vaatimuksesta huolitsijan on suoritettava varaston kokonais-inventaario.

Mikäli kokonainen kolli rikkoutuu vastaanoton jälkeen, tulee huolitsijan rikkoutumisen 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 tavaran varastoinnista, 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 tavaralaskun arvoon varastoinnin alkaessa + 10 %, ellei toimeksiantaja ole antanut kirjallisesti muuta ohjetta.

Tavaran katoamisesta, 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 tavaran pois.

- Toimeksiantajan on viimeistään varastoinnin alkaessa 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
- tavaran sellaisista vahinkoista aiheuttavista ominaisuuksista, 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 koskevat toimenpiteistä.

Jos huolitsija rahdintajan ominaisuudessa on joutunut velvolliseksi toimeksiantajan tavarain puolesta maksamaan osuuden yhteishaverista merihahdin ottajalle tai muusta edellä mainitusta syystä joutunut kolmannen henkilön vaatimusten kohteeksi, on toimeksiantaja velvollinen huolehtimaan siitä, ettei huolitsijalle aiheudu tästä vahinkoa.

REKLAMAATIO JA ERIMIELISYYDET

REKLAMAATIO

29 §

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

Mikäli reklamaatio tapahtuu myöhemmin kuin seitsemän (7) päivän kuluessa tavaran vastaanottamisesta, on sen, joka esittää huomautuksen huolitsijalle, näytettävä, että vahinko tai väheneminen on tapahtunut ennen tavaran vastaanottamista. Jos hän ei sitä pysty näyttämään, katsotaan tavara luovutetuksi täysin hyvässä kunnossa. Reklamaatio, joka koskee muuta kuin tavaran vahingoittumista, 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 kannoikeutensa.

Jos huolitsijan kanssa on sovittu tietyn kuljetusmuodon käyttämisestä, on noudatettava tätä kuljetusmuotoa koskevia laimääräyksiä 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 - kannoikeuden menettämisen uhalla - on nostettava yhden vuoden kuluessa. Aika lasketaan

- tavaran vähenemis- ja vahingoittumistapauksissa päivästä, jolloin tavara luovutettiin vastaanottajalle
- tavaran viivästyksen 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 laimääräyksiä 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 välimiesmenettelyssä. Välimiehien asettaa Keskuskauppakamarin välityslautakunta, ja välimiesmenettelyssä noudatetaan sanotun lautakunnan sääntöjä. Välimiesmenettely tapahtuu Helsingin kaupungissa. Ryhtyminen oikeudellisiin toimenpiteisiin riidattomien saatavien perimiseksi ei oikeuta vastapuolta perimään riitaisia vastasaataviaan vastakanteella tai kuitausvaatimuksella muualla kuin välimiesmenettelyssä.

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

Norja

Huolitsijan ja hänen toimeksiantajansa välisiä erimielisyyksiä ei saa alistaa, ottaen huomioon tässä pykälässä määrätyn poikkeuksen, tuomioistuimen ratkaistavaksi, vaan ne on lopullisesti ratkaistava Oslon kauppakamarin 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 kuitausvaatimuksella muualla kuin välitysmenettelyssä.

Oslon kauppakamarin 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 välimiesmenettelyssä, 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 välimiesmenettelyssä Tukholman kauppakamarin välitysinstituutin (Stockholms Handelskammars skiljedomsinstitut) sääntöjen mukaisesti. Yksinkertaistettua välitysmenettelyä koskevia sääntöjä on noudatettava, ellei Instituutti ottaen huomioon asian vaikeusasteen, riidan kohteen arvon ja muut olosuhteet päättää, että Instituutin välityssääntöjä on noudatettava menettelyssä. Viimeksimainitussa tapauksessa Instituutti päättää myös, käsitteäkö välimiesoikeus yhden vai kolme välimiestä.

Ryhtyminen oikeudellisiin toimenpiteisiin riidattomien saatavien perimiseksi ei oikeuta vastapuolta perimään riitaisia vastasaataviaan vastakanteella tai kuitausvaatimuksella 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 välimiesmenettelyssä, mikäli osapuolet eivät ole sopineet toisin.

OIKEUSPAIKKASÄÄNNÖS (Tanska)

32 §

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

EUROOPAN YHTEISÖ

LIITE 2



VIENTIÄ KOSKEVA SAATEASIAKIRJA	Lähetäjä/Viejä (2) <input type="checkbox"/> Almanat Oy Ahmolantie 6 FI 74510 Iisalmi	Nro FI1514200-1	ILMOITUSTYYPPI (1) Muu SCI (S32)	MRN	MRN 13FI000000135407E3		
	Vastaanottaja (8) HINDUSTAN ZINC LIMITED PO: DARIBA, DISTT: RAJSAMAND IN RAJSAMAND (RAJ)	Nro ---	Lomakkeet (3) 1/1	Vaaratt.ilin.(S00) S	Annettu (pvm): 20130220 Tullitoimipaikka: FI002002		
	Ilmoittaja/Asiamies (14) DHL Global Forwarding (Finland) Oy Katriinantie 14-16 FI 01530 Vantaa	Nro FI0626103-3	Viitenumero (7) QVW002771		Kuljetuksen maksutavan koodi (S29) Z	Lähetys-Vientimaan k.(15) a) FI	Määrämaan koodi (17) a) IN
	Kuljetusvälineen tunnus ja kansallisuus lähdeäessä (18) HELLE RITSCHER		Kauttakulkumaiden koodit (S13) DE		Yleisilm. antavan henkilön asiamies (14b) Nro		
	Kuljetusmuoto 1 rajalla (25) KOTKA	Tavaran sijaintipaikka (30)	Sinetin numero (S28) ---		Bruttopaino (kg) (35) 1350		
	Poistumispaikka (29) FI483100		Kollit ja tavarankuvaus (31) Merkit ja numerot - Konttien numerot - Lukumäärä ja laji				
	T. järj.nro(32) Kollien lukumäärä ja laji, kappalemäärä, kollien merkit ja numerot (31/1)						
	Lähetäjä/Viejä (2)						
	Kuljetusvälineen tunnus ja kansallisuus lähdeäessä (18)						

Lähetysmuoto 1 rajalla (25) KOTKA		Tavaran sijaintipaikka (30)	Sinetin numero (S28) ---		Bruttopaino (kg) (35) 1350
Poistumispaikka (29) FI483100			Kollit ja tavarankuvaus (31) Merkit ja numerot - Konttien numerot - Lukumäärä ja laji		
T. järj.nro(32) Kollien lukumäärä ja laji, kappalemäärä, kollien merkit ja numerot (31/1)					
Lähetäjä/Viejä (2)					
Kuljetusvälineen tunnus ja kansallisuus lähdeäessä (18)					
Lähetysmuoto (7)					
Esitetyt asiakirjat / todistukset (44/1)					
Erityismaininnat (44/2)					
UNDG (44/4)		Kuljetuksen maksutavan koodi (S29)		Ilmoitustyyppi (1)	
1 NE Pakkaamaton 1 kpl		FI1514200-1		EXPLOSIVE TRANSPORT CASSETTE	

86090090 00 4099 4999					
N380 Kauppalasku 1009673		20.02.2013		MSKU277326-3	
FIXXX Muu lisätieto		2 00003 13051 0080 00		1000 999	
30400 RET.EXP. Poistumisen vahvistus		FIXBS Vientikuljetus yhdellä sopimuksella			
FIXXX Muu lisätieto		QVW002771			
FIXFP Kauppalaskun valuutta EUR		Y901			
FIXAN Taric-koodiin liittyvä ehtokoodi		Y903			
FIXAN Taric-koodiin liittyvä ehtokoodi		---		23838,27	
				1350	

E LÄHETYS-VIENTITOIMIPAIKAN TARKASTUS

Tarkastuksen tulos:

Kiinnitetyt sinetit: lukumäärä:

tunnus:

Määräaika (päivämäärä): 20130521

POISTUMISTOIMIPAIKAN TARKASTUS (K)

Saapumispäivä:

Sinettien tarkastus:

Huomautukset:

MALLI YRITYS

SUOMI, FINLAND

INVOICE 1009673

20.02.2013

Our Ref. project 11463

Invoicing address

Hindustan Zinc Limited
Rajpura Dariba Mines
PO: Dariba
Distt: Rajsamand (Rajasthan)
India

Terms of delivery

CIF Nhava Sheva
(INCOTERMS 2010)

Consignee;

Hindustan Zinc Limited
Rajpura Dariba Mines
PO: Dariba
Distt: Rajsamand (Rajasthan)
India

Terms of Payment

L/C nr 130392FLCS00009
dated 130117

Your ref.

PO No: HZLPROJ/ORDER/RD MINE/002
dated 18.12.2012

DESCRIPTION OF GOODS

5. EXPLOSIVE TRANSPORT CASSETTE
AS PER PURCHASE ORDER NO.
HZLPROJ/ORDER/RDMINE/002 DATED 18/12/2012
CIF NHAVA SHEVA, INDIA AS PER INCOTERMS 2010

EXPLOSIVE TRANSPORT CASSETTE, 1, EUR 19656.80

Code	Description of Goods	Unit	Qty	Unit price in EUR	Amount in EUR	80% of amount EUR
100054702	Explosive transport cassette model C600 serial number GC457 CN code 86090090	pc	1	24 571,00	24 571,00	19 656,80
PAYABLE NOW 80% OF TOTAL VALUE EUR						19 656,80

WE HEREBY CERTIFY THAT THE GOODS SUPPLIED ARE AS PER PURCHASE ORDER NO. HZLPROJ/ORDER/RD MINE/02 DATED 18/12/2012 OF THE APPLICANT.

IISALMI, 20.02.2013

Penal interest 11 % p.a.

Remarks have to be made during 8 days after receipt of the goods

VAT 0% Sales outside European Community

Registered office: Ahmolanatie 6,
FI-74510 IISALMI
Registered domicile: Iisalmi
VAT Reg. No. FI15142001

Pohjola Bank PLC
SWIFT OKOYFIHH
IBAN FI22 5000 0120 2549 99

MALLI YRITYS

SUOMI, FINLAND

PACKING LIST

Date 13.03.2013 Seller's reference 236496-602811 Page 1
 Other reference 45434 Invoice number 34024
 Buyer's reference P.O. NO. PP1213/28

Consignee VAT
 PUDUMJEE PULP & PAPER MILLS LTD.
 THERGAON, CHINCHWAD
 PUNE 411033 INDIA

Invoicing Address (If not consignee) VAT
 PUDUMJEE PULP & PAPER MILLS LTD.
 THERGAON, CHINCHWAD
 PUNE 411033 INDIA

Delivery address / Notify VAT
 PUDUMJEE PULP & PAPER MILLS LTD.
 THERGAON, CHINCHWAD
 PUNE 411033 INDIA
 TEL. 91-22-22674485

Customer number 30168
 Export Licence
 Country of origin FINLAND
 Terms and time of delivery CIF NHAVA SHEVA PORT
 INCOTERMS 2010
 Export Permit
 Country of destination INDIA

Carriage by/Via Port of Loading
 BY SEA FREIGHT HELSINKI

Port of Destination Final destination
 NHAVA SHEVA PORT

Marks and numbers, Number and kind of packages, desc. of goods	CN-code	Gross weight, kg	Volume, m3
PUDUMJEE PULP & PAPER MILLS LTD. 1 CASE THERGAON, CHINCHWAD PUNE 411033 INDIA TEL. 91-22-22674485	8439 91 00	196.0	0.932

P.O. NO. PP1213/28

Dim.:
 98 X 98 X 97
 Net weight, kg
 152.0

Description	Quantity	Gross weight, kg	Net weight, kg
SPARE PARTS FOR PAPERMAKING MACHINE AFT MICROFLOW 2-VSL-08 SCREEN BASKET, MACROFLOW2-VSL-08 D792 X 800 MM,SLOT:0.25 MM PITCH:3.28 MM,OPEN AREA:7.6 %, MATERIAL:AISI 316L,FINISHING:EL. POLISHED AND AFT DURACHROME COATED TO 250 MICROS	1.000 NO		

EXPORTER-IMPORTER CODE NUMBER 0388014890

BILL OF LADING

DANMAR LINES

Registered Office: Danmar Lines Ltd, P.O. Box 2651, 4002 Basel (Switzerland)

Shipper MALLI YRITYS YRISTYSTIE 2 FI-00810 MALLILA, FINLAND		Document No. QVW/501274	B.L. No. QVW002771
Consignee (not negotiable unless consigned to order) TO ORDER OF IDBI BANK LIMITED, UDAIPUR		Forwarding agent - references (complete name and address) DHL GLOBAL FORWARDING (FINLAND) OY KATRIINANTIE 14-16 VANTAA FINLAND	
Notify party (see Clause 18) 1.HINDUSTAN ZINC LIMITED,RAJPURA DARIBA MINES,PO:DARIBA, DISTT: RAJSAMAND,(RAJASTHAN),INDIA 2.IDBI BANK LIMITED, SPECIALISED CORPORATE BRANCH, TRADE FINANCE **)		Unless marked Express Sea Waybill (in which case all references in this document and reverse terms to this Bill of Lading shall be deemed to refer to this Express Sea Waybill), one original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. For the release of goods apply to: DHL LOGISTICS PTV.LTD 101A/B, 1ST FLOOR, SILVER UTOPIA CARDINAL GRACIAS ROAD, CHAKALA ANDHERI (EAST), MUMBAI 400 099 INDIA TEL. : 91-22-6198 5100 FAX : 91-22-6198 5192/5242	
Pre-carriage by HELLE RITSCHER	Place of receipt by pre-carrier KOTKA SEAPORT	On carriage to	
Vessel/Voy. No. MAERSK KYRENIA	Port of loading BREMERHAVEN		
Port of discharge NHAVA SHEVA *)	Place of delivery by on-carrier		
Marks and Nos.	Number and kind of packages : description of goods	Gross weight In kilo's	Measurement in cubic metres

*** AS PER ATTACHED SPECIFICATION ***

1350.000 8.230

2011 6 13

*** FREIGHT PREPAID ***

ABOVE PARTICULARS AS DECLARED BY SHIPPER

Total No. of containers/packages (refer to clause 13.5 on reverse side regarding limitation) 1	Freight payable at ORIGIN			Excess Value Declaration: Refer to clause 13.3 and 13.4 on reverse side.	
Freight and charges	Quantity based on	Rate	Per	Prepaid	Collect
TOTAL					

Carrier's liability is in accordance with clauses 12, 14 and 20 of overleaf STANDARD CONDITIONS

RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of containers or other packages or units indicated stated by the shipper to comprise the goods specified for carriage subject to all the terms hereof (INCLUDING THE TERMS ON PAGE 1 HEREOF AND THE TERMS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. In accepting this Bill of Lading the merchant expressly accepts and agrees to all its terms, conditions and exceptions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the merchant.

IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated below all of this tenor and date has been signed, one of which being accomplished the others to stand void.

Number of original Bs/L
 (only applicable if marked
 3 / THREE
 Bill of Lading)

Place and date of issue
 HELSINKI 23/02/13

Signed on behalf of the carrier: Danmar Lines Ltd.
 DHL GLOBAL FORWARDING (FINLAND) OY

Copy
 NOT NEGOTIABLE

QVWO1

62891

SPECIFICATION OF CARGO

Page : 1

B/L NUMBER QVW002771 DATED 23/02/13

VESSEL MAERSK KYRENIA
PORT OF LOADING BREMERHAVEN
PORT OF DISCHARGE NHAVA SHEVA *)
FOR TRANSHIPMENT TO

MARKS/NUMBERS	QTY	TYPE DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT KGS	VOLUME CBM
MSKU2773263 SEAL 060844	1	x 20FT STANDARD CNTR	1350.00	8.230

SAID TO CONTAIN
1 PACKAGE
5. EXPLOSIVE TRANSPORT
CASSETTE
AS PER PURCHASE ORDER NO.
HZLPROJ/ORDER/RDMINE/002
DATED 18/12/2012
CIF NHAVA SHEVA, INDIA
AS PER INCOTERMS 2010

SHIPPED ON BOARD 'HELLE RITSCHER' 23.02.2013 AT KOTKA

L/C NUMBER 130392FLCS00009 ISSUED 130117
INSURANCE POLICY NUMBER 2015968

*) SEAPORT, INDIA

**) DEPARTMENT, 1ST FLOOR, 47 PANCHWATI, SAHELI MARG,
UDAIPUR, RAJASTHAN, INDIA 313004



NON-NEGOTIABLE WAYBILL

SCAC SAFM

B/L No. 559450219

Shipper DHL GLOBAL FORWARDING (FINLAND) OY KATRIINANTIE 14-16 VANTAA 01530 FINLAND		Booking No. 559450219	Svc Contract 273438
Consignee DHL LOGISTICS PTV.LTD 101A/B, 1ST FLOOR, SILVER UTOPIA CARDINAL GRACIAS ROAD, CHAKALA ANDHERI (EAST), MUMBAI 400 099 INDIA *INM020		Export references	
Notify Party DHL LOGISTICS PTV.LTD 101A/B, 1ST FLOOR, SILVER UTOPIA CARDINAL GRACIAS ROAD, CHAKALA ANDHERI (EAST), MUMBAI 400 099 INDIA *INM020		This contract is subject to the terms, conditions and exceptions, including the law & jurisdiction clause and limitation of liability & declared value clauses, of the current Safmarine Line Bill of Lading (available from the Carrier, its agents and at terms.safmarine.com/carriage), which are applicable with logical amendments (mutatis mutandis). To the extent necessary to enable the Consignee to sue and to be sued under this contract, the Shipper on entering into this contract does so on his own behalf and as agent for and on behalf of the Consignee and warrants that he has the authority to do so. The shipper shall be entitled to change the Consignee at any time before delivery of the goods provided he gives the Carrier reasonable notice in writing. Delivery will be made to the Consignee or his authorised agent on production of reasonable proof of identity (and, in the case of an agent, reasonable proof of authority) without production of this waybill. The Carrier shall be under no liability whatsoever for misdelivery unless caused by the Carrier's negligence.	
Vessel HELLE RITSCHER		Voyage 1324	Onward inland routing (Not part of Carriage as defined in clause 1. For account and risk of Merchant)
Port of Loading Kotka	Port of Discharge Nhava Sheva	Place of Receipt. Applicable only when document used as Multimodal Waybill	
		Place of Delivery. Applicable only when document used as Multimodal Waybill	

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

Kind of Packages; Description of goods; Marks and Numbers; Container No./Seal No. 1 Container Said to Contain 1 PACKAGE 8609.00 (HS) 5. EXPLOSIVE TRANSPORT CASSETTE AS PER PURCHASE ORDER NO. HZLPROJ/ORDER/RDMINE/002 DATED 18/12/2012 CIF NHAVA SHEVA, INDIA AS PER INCOTERMS 2010 L/C NUMBER 130392FLCS00009 ISSUED 130117 INSURANCE POLICY NUMBER 2015968 DHL REF. QVW002771 MSKU2773263 ML-060844 20 DRY 8'6 1 PACKAGE 1350.000 KGS 8.230 CBM Shipper Seal : 060844	Weight 1350.000 KGS	Measurement 8.230 CBM
---	-------------------------------	---------------------------------

CERTIFIED TRUE COPY

Above particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by Carrier.

Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect

Carrier's Receipt. Total number of containers or packages received by Carrier. 1 container	Place of Issue of Waybill Helsinki	Shipped, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Carrier's Receipt"
Shipped on Board Date (Local Time) 2013-02-23	Date Issue of Waybill 2013-02-28	
Declared Value Charges (see clause 7.3 of the Maersk Line Bill of Lading) for Declared Value of US\$		

Signed for the Carrier A. P. Møller - Maersk A/S trading as Safmarine

Maersk Finland OY
As Agent(s) for the Carrier

FREIGHT PREPAID
SHIPPER'S LOAD, STOW, WEIGHT AND COUNT
CY/CY

Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect

03/05/12 08:21:39 Dept.: 2626/Z620874 Print.No/Seq. 1 /1123196

MT700 ISSUE OF A DOCUMENTARY CREDIT

Page 1

Msg.Type/Purpose: 700/F01 Priority: N
 Receiver: NDEAFIHHXXX OSN: 122091 Date/Time: 120502/17:22 Sess.No: 3829
 Sender : SABBSARIAXXX ISN: 753895 Date/Time: 120502/17:22
 *SAUDI BRITISH BANK, THE
 *RIYADH

BankPrio: MUR: 121230067951 FINCopy: User-Id : SWIFTALL
 *CproApl 05/012:IMEX
 *CproPrt 05/013:DOKUM

27 *SEQUENCE OF TOTAL
 1/1
 40A *FORM OF DOCUMENTARY CREDIT
 IRREVOCABLE
 20 *DOCUMENTARY CREDIT NUMBER
 DPCWPM342751
 31C *DATE OF ISSUE
 120502
 40E *APPLICABLE RULES
 UCP LATEST VERSION
 31D *DATE AND PLACE OF EXPIRY
 120815FINLAND
 50 *APPLICANT
 RAMAT MARKETING AND DISTRIBUTION CO
 LTD., P.O.BOX:102359, JEDDAH 21321
 SAUDI ARABIA
 TEL:9662-6140303 / FAX:6143264
 59 *BENEFICIARY
 VERSOWOOD OY
 TEOLLISUUSTIE 60
 FI-19110
 VIERUMAKI
 32B *CURRENCY CODE, AMOUNT
 USD 317.200,00
 39A *PERCENTAGE CREDIT AMOUNT TOLERANCE
 10/10
 41D *AVAILABLE WITH...BY...
 NORDEA BANK PLC
 TRADE FINANCE FINLAND, HESINKI
 FINLAND
 BIC:NDEAFIHH FI9220286200013465
 BY NEGOTIATION
 42C *DRAFTS AT ...
 60 DAYS FROM B/L DATE
 42D *DRAWEE
 ISSUING BANK
 43P *PARTIAL SHIPMENTS
 ALLOWED

MT700 ISSUE OF A DOCUMENTARY CREDIT

Page 2

43T *TRANSHIPMENT
NOT ALLOWED

44E *PORT OF LOADING / AIRPORT OF DEPARTURE
ANY EUROPEAN PORT

44F *PORT OF DISCHARGE/AIRPORT OF DESTINATION
JEDDAH SEAPORT, SAUDI ARABIA

44C *LATEST DATE OF SHIPMENT
120731

45A *DESCRIPTION OF GOODS AND/OR SERVICES
CFR JEDDAH SEAPORT, SAUDI ARABIA. FULL LINER TERMS
ABOUT 1300 CBM, ''FINNISH WHITEWOOD''.

46A *DOCUMENTS REQUIRED
MANUALLY SIGNED INVOICES IN TRIPLICATE, ONE ORIGINAL MUST BE
ENDORSED BY CHAMBER OF COMMERCE IN FINLAND.
BENEFICIARY MUST CERTIFY THE FOLLOWING DETAILS ON THE INVOICE(S):
A) COUNTRY OF ORIGIN IS MARKED ON EACH BUNDLE. B) FOB VALUE,
FREIGHT CHARGES AND TOTAL CFR VALUE SEPARATELY. C) THE SHIPPING
MARKS.

PACKING LISTS IN TRIPLICATE ISSUED BY BENEFICIARY.

CERTIFICATE(S) OF ORIGIN IN TRIPLICATE, ONE ORIGINAL MUST BE
ENDORSED BY ANY CHAMBER OF COMMERCE IN FINLAND, EVIDENCING THE
FULL NAME AND ADDRESS OF THE MANUFACTURER OR FACTORY OR
PRODUCING COMPANY AND CERTIFYING THAT GOODS BEING EXPORTED TO
KINGDOM OF SAUDI ARABIA ARE OF FINLAND ORIGIN AND MANUFACTURE.

FULL SET OF AT LEAST TWO ORIGINAL 'ON BOARD' OCEAN BILLS OF
LADING MADE OUT TO SHIPPER'S ORDER AND ENDORSED TO THE ORDER OF
SABB, MARKED FREIGHT PREPAID AND NOTIFY APPLICANT AND STATING
THE SHIPPING MARKS:
ARABIAN TIMBER.

BILLS OF LADING SHOULD BE ACCOMPANIED BY FORM 1 (SEE SPECIMEN)
DULY COMPLETED AND NOTARISED BY NOTARY PUBLIC OR ENDORSED BY
CHAMBER OF COMMERCE IN FINLAND.
BILL OF LADING MUST INDICATE THE NAME, ADDRESS AND TELEPHONE AND
FAX NUMBER OF THE SHIPPING AGENT AT THE PORT OF DISCHARGE.

EITHER: A SIGNED CERTIFICATE FROM THE SHIPPING COMPANY OR THEIR
AGENT STATING THAT THE AGE OF THE CARRYING VESSEL AS AT THE DATE
OF LOADING IS NO MORE THAN 15 OPERATING YEARS.

OR: A COPY OF CERTIFICATE FOR CARGO GEAR AND TACKLE VALID AS AT
DATE OF LOADING ISSUED BY ONE OF THE FOLLOWING SOCIETIES: (THIS
REQUIREMENT IS NOT APPLICABLE TO GEARLESS VESSEL).

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING BUREAU VERITAS

DEN NORSKE VERITAS
LLOYDS REGISTER OF SHIPPING
REGISTRO ITALIANO NAVALE
KOREAN REGISTER OF SHIPPING
OR: IN CASE OF CONTAINER CARRIERS AND BULK VESSELS OR ANY OTHER
GEARLESS VESSEL A CERTIFICATE IS REQUIRED FROM ONE OF THE ABOVE
SOCIETIES STATING THAT THE VESSEL HAS NO CARGO GEAR ON BOARD.

NIPPON KAIJI KYOKAI
GERMANISCHER LLOYDS
POLSKI REJESTR STATKOW
HELIENIC REGISTER OF SHIPPING

CARRIER OR ITS AGENT CERTIFICATE CERTIFYING THAT THE SHIPMENT IS
EFFECTED ON A REGULAR LINE VESSEL.

FORM 1: APPENDED DECLARATION TO BILL OF LADING

1) NAME OF VESSEL:- PREVIOUS NAME:- 2) NATIONALITY OF VESSEL:-
3) OWNER OF VESSEL:- 4) VESSEL WILL CALL OR PASS THROUGH THE
FOLLOWING PORTS ENROUTE TO SAUDI ARABIA. 1... 2... 3... 4...
(PLEASE LIST PORTS). THE UNDERSIGNED (THE OWNER, AGENT, CAPTAIN OR
COMPANY OF THE VESSEL) ACCORDINGLY DECLARES THAT THE INFORMATION
PROVIDED (IN RESPONSES TO 1 TO 4) ABOVE IS CORRECT AND COMPLETE
AND THAT THE VESSEL SHALL NOT CALL OR ANCHOR ON ANY OTHER PORTS
OTHER THAN THAT MENTIONED ABOVE ENROUTE TO SAUDI ARABIA.

WRITTEN ON..... SWORN TO BEFORE ME ON AT ...

NOTARY OR CHAMBER OF COMMERCE IN FINLAND SEAL AND SIGNATURE
SIGNATURE OF VESSEL'S
CAPTAIN AGENT OR COMPANY

PHYTOSANITARY CERTIFICATE.

SHIPMENT MUST BE EFFECTED BY CONTAINER(S) AND BILLS OF LADING TO
SO EVIDENCE AND IT MUST INDICATE THE CONTAINER(S) NUMBER.

THE SUPPLIER'S NAME, ADDRESS AND TELEPHONE/TELEX/FAX NUMBERS AND
SAME INFORMATION OF APPLICANT, ALONG WITH A COPY OF PACKING LIST
MUST BE AFFIXED ON THE INNERSIDE OF THE CONTAINER DOOR(S), AND
INVOICES TO SO CERTIFY.

IMMEDIATELY AFTER SHIPMENT FAX MUST BE SENT WITHIN 5 DAYS TO THE
APPLICANT ON THEIR FAX:6143264 WITH SHIPMENT DETAILS SUCH AS
DATE OF SHIPMENT, VESSEL NAME, QUANTITY, AMOUNT OF BILL,
SHIPPING AGENT'S NAME AND ADDRESS AT DESTINATION PORT ETC. AND A
COPY OF THIS FAX WITH TRANSMITTAL REPORT AND BENEFICIARY'S
STATEMENT TO THIS EFFECT MUST BE SUBMITTED ALONGWITH THE
DOCUMENTS.

47A *ADDITIONAL CONDITIONS

DOCUMENTS MUST BE MADE OUT IN ENGLISH LANGUAGE.

DOCUMENTS ISSUED PRIOR TO DC OPENING DATE ARE NOT ACCEPTABLE.

MT700 ISSUE OF A DOCUMENTARY CREDIT

INSURANCE TO BE COVERED BY BUYER.

10 PCT PLUS OR MINUS TOLERANCE BOTH IN AMOUNT AND QUANTITY ALSO ACCEPTABLE.

COMMERCIAL INVOICE AND CERTIFICATE OF ORIGIN SHOULD MENTION APPLICANT'S PURCHASE ORDER NO. 2382/04/12, TOTAL GROSS AND NET WEIGHT IN TONS.

TOTAL GROSS AND NET WEIGHT IN TONS SHOULD BE MENTIONED ON COMMERCIAL INVOICE AND CERTIFICATE OF ORIGIN.

SHIPMENT EFFECTED FROM ANY EUROPEAN PORT AND BILL OF LADING ISSUED IN FINLAND IS ACCEPTABLE.

ALL DOCUMENTS MUST INDICATE THIS LC NUMBER.

WE HEREBY ENGAGE THE DRAWERS AND/OR BONAFIDE HOLDERS THAT DRAFTS ACCEPTED WITHIN THE TERMS OF THIS CREDIT WILL BE DULY HONOURED AT MATURITY.

ON RECEIPT OF DOCUMENTS BY US CONFORMING TO THE TERMS OF THIS DOCUMENTARY CREDIT, WE UNDERTAKE TO REIMBURSE YOU AT MATURITY IN THE CURRENCY OF THIS DOCUMENTARY CREDIT IN ACCORDANCE WITH YOUR INSTRUCTIONS.

AT THE TIME OF SETTLEMENT, USD60.00 OR EQUIVALENT WILL BE DEDUCTED BEING OUR SWIFT CHARGES FOR REMITTANCE OF PROCEEDS AND SAME WILL APPLY FOR EACH RELATED SWIFT SENT BY US.

A FEE OF USD35.00 OR EQUIVALENT BEING OUR ADVICE OF ACCEPTANCE CHARGES FOR EACH BILL WILL BE DEDUCTED FROM THE PROCEEDS.

WHILST WE PREFER TO RECEIVE DOCUMENTS WITHOUT ANY DISCREPANCY, YOU MAY AT YOUR DISCRETION AND RISK ACCEPT AND FORWARD SUCH DOCUMENTS FOR THE APPROVAL OF OURSELVES AND APPLICANT. HOWEVER, USD150.- (OR EQUIVALENT) BEING DISCREPANCY CHARGE PLUS USD55.- (OR EQUIVALENT) PER SWIFT MSG FOR OUR ADVICE OF REFUSAL AND ANY OTHER RELATED SWIFT MSG, MUST BE DEDUCTED FROM THE REIMBURSEMENT CLAIM FOR EACH SUCH DOCUMENT UNDER THIS DOCUMENTARY CREDIT.

NOTWITHSTANDING ANY INSTRUCTIONS TO THE CONTRARY, ALL CHARGES SPECIFIED ABOVE SHALL BE FOR ACCOUNT OF THE BENEFICIARY.

IN ACCORDANCE WITH THE PROVISIONS OF ARTICLE 16 C III B OF UCP 600, IF WE GIVE NOTICE OF REFUSAL OF DOCUMENTS PRESENTED UNDER THIS CREDIT WE SHALL HOWEVER RETAIN THE RIGHT TO ACCEPT A WAIVER OF DISCREPANCIES FROM THE APPLICANT AND, SUBJECT TO SUCH WAIVER

MT700 ISSUE OF A DOCUMENTARY CREDIT

Page 5

BEING ACCEPTABLE TO US, TO RELEASE DOCUMENTS AGAINST THAT WAIVER WITHOUT REFERENCE TO THE PRESENTER PROVIDED THAT NO WRITTEN INSTRUCTIONS TO THE CONTRARY HAVE BEEN RECEIVED BY US FROM THE PRESENTER BEFORE THE RELEASE OF THE DOCUMENTS.

ANY SUCH RELEASE PRIOR TO RECEIPT OF CONTRARY INSTRUCTIONS SHALL NOT CONSTITUTE A FAILURE ON OUR PART TO HOLD THE DOCUMENTS AT THE PRESENTER'S RISK AND DISPOSAL, AND WE WILL HAVE NO LIABILITY TO THE PRESENTER IN RESPECT OF ANY SUCH RELEASE.

71B *CHARGES

ALL CHGS OUTSIDE COUNTRY OF ISSUE
FOR ACCOUNT OF BENEFICIARY/EXPORTER

48 *PERIOD FOR PRESENTATION

WITHIN 15 DAYS AFTER THE DATE OF
SHIPMENT BUT WITHIN THE VALIDITY OF
THE CREDIT

49 *CONFIRMATION INSTRUCTIONS

WITHOUT

78 *INSTR. TO PAYING/ACCEPTING/NEGOTIATING BK

IMMEDIATELY AFTER NEGOTIATION DOCUMENTS MUST BE DESPATCHED BY
DHL COURIER SERVICE IN ONE COVER TO SABB, AREA MANAGEMENT
OFFICE, ALI BIN ABI TALIB STREET, SHARFIAH, P.O. BOX 109, JEDDAH
21411, SAUDI ARABIA TEL. 00966 2 6035111 FAX 0096 2 6035110.

57D *ADVISE THROUGH BANK

NORDEA BANK PLC
TRADE FINANCE FINLAND, HESINKI
FINLAND

BIC:NDEAFIHH FI9220286200013465

72 *SENDER TO RECEIVER INFORMATION

EXCEPT SO FAR AS OTHERWISE
EXPRESSLY STATED, THIS DOCUMENTARY
CREDIT IS SUBJECT TO UCP FOR
DOCUMENTARY CREDITS (2007
REVISION) INTERNATIONAL CHAMBER OF
COMMERCE PUBLICATION NO. 600.

TRAILER

MAC:00000000

CHK:4972C11A6EA8

SAC:

COP:P

SHIPPING COMPANY'S CERTIFICATE

TO WHOM IT MAY CONCERN

DOCUMENTARY CREDIT NUMBER 130392FLCS00009 issued 130117
VESSELS HELLE RITSCHER, MAERSK KYRENIA

BILL OF LADING QVW002771

We certify that the carrying vessel named in the bill of lading is a seaworthy vessel, not more than twenty years old, has been approved under institute classification clause (class maintained equivalent to Lloyds 100 A1) and has been registered with approved classification societies Germanischer Lloyd, Brooktorkai 18, 20457 Hamburg, Germany and American Bureau Of Shipping, 16855 Northchase Dr, Houston, TX 77060, USA.

Kotka 23.2.2013

~~As Agent for Carrier~~

DHL Global Forwarding (Finland) Oy
As Agent for Carrier Danmar Lines Ltd.

MALLI YRITYS

YRISTYSTIE 2
FI-00810
MALLILA, FINLANDTarjous
15.08.2012

MALLI YRITYS

SUOMI, FINLAND

MERI FCL Tarjous 208319

Tarjoamme Teille merirahtikuljetuksia oheisen tarjouksen mukaisesti.

Tarjouksen voimassaoloaika:	14 vrk tarjouksen päiväyksestä.
Hintojen voimassaoloaika:	Hinnat ovat voimassa tarjouksen mukaisesti. Hinnat ilmoitetaan ilman arvonlisäveroa (ALV).
Maksuehto:	21 vrk netto, viivästyskorko 11%
Sopimusehdot:	Huolinta- ja kuljetustarjouksen/sopimuksen yleiset ehdot ovat tarjouksen liitteenä

Sopimus astuu voimaan hyväksytyänne tämän tarjouksen kirjallisesti allekirjoittaneelle tai osoitteeseen fidgfsalesupport@dhl.com ja koskee kaikkia lähetyksiä, joiden toimeksianto annetaan hyväksymisen jälkeen.

Ystävällisin terveisin

Hyväksymme tämän tarjouksen kaikkine liitteineen osapuolten väliseksi sopimukseksi.

Paikka ja aika

Allekirjoitus ja nimenselvennys

MERI FCL VIENTI

Tarjous: 208319

Voimassaoloaika : 15.08.2012 - 30.09.2012

Lähtöpaikka/määräpaikka KOTKA

Palvelumme

- A Palvelu, joka perustuu huolellisesti valittujen varustamoiden kilpailukykyisiin ja luotettaviin reitteihin B & C Erikoishinta, joka perustuu nimetyn varustamon palveluun. Rajattu tila- ja kalustosaatavuus.
- D Palvelu, joka perustuu huolellisesti valittujen varustamoiden kilpailukykyisiin ja luotettaviin reitteihin; sisältäen BAF ja CAF lisät.

Antamamme kuljetusajat ovat viitteellisiä. Konttien vapaa-aika on 3 vrk (demurrage) + 1 vrk (detention) ellei toisin etukäteen ole sovittu.

Hinnat ovat satamasta satamaan.

Maa	Kaupunki	IATA	Palvelu	Lähdöt	Kulj.aika	Voimassa	Cur	Hinta			
								20 dc	40 dc	40 hc	
INDIA	NHAVA SHEVA	NSA	D			31.08.2012	USD	Danmar	1485,00	2375,00	2375,00

MERI FCL VIEN TI

Tarjous: 208319

Voimassaoloaika : 15.08.2012 - 30.09.2012

Tarjouksen teko hetkellä voimassa olevat rahdin lisät ja muut kulut

Maa		Min/Läh	Hinta	Max/Läh	Valuutta	Yksikkö
INDIA	Piracy Risk Surcharge IN		52,00		USD	TEU
INDIA	Suez Canal Transit Surcharge IN		25,00		USD	TEU
Maa		Min/Läh	Hinta	Max/Läh	Valuutta	Yksikkö
FINLAND	Kontin nostot Suomessa		128,00		EUR	kontti
FINLAND	Tavaramaksu	18,00	3,10		EUR	tn
FINLAND	Kontin lastauksen odotustunnit		63,00		EUR	alkava tunti (vapaa-aika 1 h / kontti)
FINLAND	Satamien turvatarkastusmaksu (ISPS)		15,00		EUR	kontti
FINLAND	Marpol-lisä		13,00		EUR	TEU
FINLAND	MRN maksu (FCL vienti)		9,00		EUR	kontti
FINLAND	Tavaramaksu Kotka		44,85		EUR	Container
FINLAND	IMO lisä		50,00		USD	TEU
FINLAND	Kontin veto Kotka-lisalmi-Kotka		725,00		EUR	
FINLAND	Täysperä Kotka-lisalmi-Kotka		1035,00		EUR	
FINLAND	Kontin veto Helsinki-lisalmi-Helsinki		755,00		EUR	
FINLAND	Täysperä Helsinki-lisalmi-Helsinki		1185,00		EUR	

MERI FCL VIENTI

Tarjous: 208319

Voimassaoloaika : 15.08.2012 - 30.09.2012

Kotimaan huolintakulut veloitetaan erillisen voimassaolevan huolintasopimuksen mukaan.

Lisäksi veloitamme kulloinkin voimassa olevan kotimaan kuljetusten polttoainelisän, joka on tällä hetkellä 23,5 %.

Merirahdin lisäksi veloitamme erikseen aina kulloinkin voimassaolevat rahtilisät sekä lähetykseen mahdollisesti liittyvät kotimaiset ja/tai ulkomaiset kulut sekä viralliset maksut.

Tarjouksessa mainitun rahdin lisäksi, veloitamme painavista konteista ylipainomaksun (Heavy Weight Surcharge). Tämä veloitus on varustamokohtainen ja veloitetaan pääsääntöisesti yli 14 tonnia bruttopainoltaan olevista konteista.

LIITE

HUOLINTA- JA KULJETUSTARJOUKSEN/SOPIMUKSEN YLEISET EHDOT

Yleiset sopimusehdot

Tähän sopimukseen ja kaikkiin toimeksiantoihin sovelletaan 1) DHL Global Forwarding (Finland) Oy:n (DHLTM) yleisiä palvelukohtaisia kuljetusehtoja, 2) näitä sopimusehtoja ja 3) Pohjoismaisen Speeditöhrilöön yleisiä määräyksiä (PSYM 2000) (poislukien kuitenkin artiklan 27 e 3 kohdan tarkoittama huolisijan vakuuttamismenovoite varastointipalveluihin liittyen), joissa rahdinkuljettajan ja huolisijan vastuuna on rajoitettu ja jotka mm. antavat huolisijalle panitioikouiden valvonnassaan olevaan toimeksiantajan tavaraan kaikkien toimeksiantajalta olevien saatavien vakuudeksi. PSYM:it löytyvät myös kotisivuillemme www.dhl.fi. Kuljetustoimeksiantoihin sovelletaan ensisijaisesti kansainvälistä konventiota ja kuljetuksesta laadittuun kuljettajasiakirjan ehtoja (merirahdissa konossementti- tai merirahdikirja ja lentorahdissa lentorahdikirja). DHL ei vastaa väillisisistä vahingosta kuten kauppavoiton tai markkinoiden menetyksestä tai muusta vastaavasta ja DHL:n vastuun kaikissa tapauksissa rajoittuu enimmään ko. yksittäisestä toimeksiantosta sovitun rahtin tai pakkiouen ellici sovellettavista kuljetusehdoista, PSYM 2000:sta tai pakottavista lainsäädännöistä muuta johdu. Tähän sopimukseen sovellettavista muista ehdoista riippumatta rahdinkuljettajan vastuun ennen toimeksianton tai kuljetuksen alkamista tapahtuneesta rahdinkuljettajan viivästyksestä tai toimeksianton suorittamatta jäämisestä aiheutuvaista vahingosta on rajoitettu välittömiin vahinkoihin ja enmäään ko. yksittäisestä toimeksiantosta sovitun rahtin tai pakkiouen.

Ulkoilla mahdollisesti suoritettavat muut tehtävät

(liitäntäpalvelut, kuten esim. tulliselvitys) suoritetaan PSYM 2000 2 § B-kohdan tarkoitamana välittäjänä. Kolmansien maiden kaupassa sovellamme DHL:n Global Standard Trading Condition (STC) – ehtoja.

Hinnat

Hinnat ovat voimassa normaaliolosuhteille, -kokoisille ja -laatuksille tavaroille, joiden käsittelemiseen tai kuljettamiseen ei edellytä erityisluja tai -laitteita. hinnat eivät ole voimassa vaarallisille aineille, ylipitkille kolloidille tai erikoisjärjestelyjä vaativille läheyksille, ellei erikseen toisin ole sovittu. hinnat perustuvat tarjouksen jättämishetken hinta- ja kusiannustasoon, voimassa oleviin valtuutakursseihin ja nykyisiin maksuehtoihin. Oikeus hintojen ja maksuehtojen muutoksiin pidätetään.

Maksupalvelukorvaus

Huolintatehtävään sidottuna varoista veloitetaan erillinen maksupalvelukorvaus. Huolintahikkoeilla on oikeus vaatia toimeksiantajalta enukäteen toimeksiantoon kohdistuvat maksut. Tällöin näiden osalta ei veloiteta maksupalvelukorvausta.

Erkkeen veloitamme

Rahdit, jälkivaatimukset perimiskuluineen, muut perimiskulut, viralliset maksut valtiolle ja kunnalle, vastaanotokulut, kuljenusneuvosta, lento- ja terminaalilyhtiöiden kulut, kuljetukset ja varastoimiskulut satama-alueella, lentoasemalla tai terminaalissa, lajittelet, punnitukset, näytteenotot, tarkastukset, huolisijassa riippumattomat odotukset tukemistyöt tarvikeineen, uudelleenpakkauskust ja rikkinäisten kollien korjaukset, nosturen ja trukkien vuokrat, ylitetyt normaaliöyöajan (arkisin ma – pe 8-16) ulkopuolella, kuljetusten yhteydessä tapahtuvat jakelut, tullipassituksen sekä kustannukset töistä ja tehtävistä, jotka on suoritettu toimeksiantajan määräyksestä tai hänen ilmeisen etunsa vuoksi, mutta jotta ei tarjousta annettaessa ole voitu ottaa huomioon.

Rahita kuljettavien lentoyhtiöiden kuljetusehtojen mukaan kuljettukseen käytyen lentokoneen tyyppi asettaa rajoituksia kollien painolle ja koolle. Yksittäisistä kolloista, jotka ylittävät rahdinkuljettajan tietystä konetyypistä käytettävän kuljetuskokoon (ULD) enimmäismaita, veloitetaan rahdinkuljettajan käyttämien kuljetushinnojen ja -ehtojen mukaisesti.

Pakkauksen merkintä ja läheyyksen valmistelu

Toimeksiantaja vastaa siitä, että tavarat ovat kuljetusvarmasti pakattuja ja kaikki kollit on merkitty selkeästi merkein ja numeroin sekä varustettu vastaantoajan ja lähetäjän täydellisellä osoitteella, jotta tavara voidaan käsitellä ja kuljettaa turvallisesti.

JATA-sääntöjen mukaisesti laskutusperusteena käytetään 1cbm=167kg.

Nouto/jakelukulujen tilavuusehto on 1 m³ = 333 kg, jota sovelletaan mikäli tosiasiallinen paino alittaa tilavuuspainon.

Vaarallisten aineiden kuljetusmaksut

Vaarallisten aineiden kuljetukset on sovittava erikseen.

Kuljetusreitit ja kuljetuksen suorittaminen

Pitämme oikeuden muuttaa reititystä siitä erikseen ilmoittamatta. Kuljetuksen suorittaminen perustuu esteettömään liikennöintiin.

Lisäksi sovelletaan kuljetukselle laadittavan lentorahdikirjan (AWB) ehtoja.

Merikuljetusehdot

Kollipainot ja -koot

Toimeksiantaja vastaa siitä että tavarat ovat kuljetusvarmasti pakattuja ja merikuljetuspakkaus on aina mitoitettu kuljetusketjuun vaativimman osan mukaan ja että läheys muodostaa tavanomaisilla satama- ja terminaalkoncreilla käsiteltävän yksikön.

Pakkauksen merkintä

Toimeksiantaja vastaa siitä että kaikki kollit on merkitty selkeästi merkein ja numeroin. Laivausmerkinnät tulee ilmeä pakkauksen jokaisella sivulla.

Veloituspaino (tilavuusehto)

Merikuljetuksessa tilavuusehona käytetään 1 m³ = 1000 kg ja läheyyksen minimiveloituskoko on vähintään 1 m³. Kappalotavaran nouto/jakelukulujen ja terminaalikäsitelyn tilavuusehto on 1 m³ = 333 kg jota sovelletaan mikäli tosiasiallinen paino alittaa tilavuuspainon.

Vaaralliset aineet

Vaarallisten aineiden kuljetukset on sovittava erikseen.

Kuljetusreitit

Pitämme oikeuden muuttaa reititystä siitä erikseen ilmoittamatta. Kuljetuksen suorittaminen perustuu esteettömään liikennöintiin.

Lisäksi sovelletaan kuljetukselle laadittavan merikonussementin (B/L)

ehtoja.

Vaiuttamuutos
Muuttamme ulkomaaen valuutassa tarjotut rahdit ja muut kulut euroiksi laskuspäivän myyntikursseilla.

ALV

Hintamme eivät sisällä arvonlisäveroa. Siih osin kun laki edellyttää veloitamme erikseen 23% arvonlisäveron. Niillä osin kuin palvelut ovat verollisia, niissä perittävä alv lisätään palvelun hintaan kulloinkin voimassa olevan verokannan mukaan.

Kuljetusajat

Aritamamme kuljetusajat ovat viitteellisiä ja perustuvat lentoyhtiöiden ja varustamojen meile antamiin ennakkotietoihin eikä annetut kuljetusajat muodosta PSYM 2000 ehtojen tarkoitamaan aikalupeusta. Emme vastaa viivästyksestä, jotka ovat vaikutuspäämme ulkopuolella.

Tavaravakuutus

Suosittellemme vakuutuksen ottamista läheyksellemme. DHL vakuuttaa sovittuun toimeksiantoon erikseen kirjallisesti esittämämme pyyntöme mukaan.

Huolisijan vastuu

Huolisija ei ole vastuussa väärinkäytöksistä tai virheistä, jotka johtuvat siitä, että toimeksiantaja kirjallisesti ja hyvässä ajoin ei ole jättänyt ohjeitaan huolisijan konttoriin. Toimeksiantaja vastaa siitä että tarvittavat asiakapparit on toimitettu vähintään 5 työpäivää ennen tulliselvitysajan päättymistä.

Olosuhteiden muutokset

Sopimus perustuu sopimuksen tekohetken hinta- ja kustannustasoon, voimassa oleviin valuutakursseihin sekä ostajan ilmoittamaan kuljetusmäärään. Oikeus hintojen ja maksuehtojen muutoksiin pidätetään. Mikäli maksujen suorittaminen sovitujen maksuehtojen mukaisesti laiminlyödään, erääntyvä koko jäljellä oleva saatava välittömästi maksettavaksi.

Sopimuksen irtisanominen

Osupuolilla on oikeus irtisanoa sopimus päättymään 30 päivän irtisanomisajalla. Mikäli osepuoli haeaan konkurssiin, selvitystilaan tai yrityssaneeraukseen, on toisella osapuolella oikeus purkaa sopimus välittömästi. Sopimuksen irtisanomisen tai purkamisen myötä avoimet laskusaatavat erääntyvät välittömästi maksettaviksi.

Luottamuksellisuus

Osupuolet sitoutuvat pitämään sopimuksen sekä yhteistyön aikana mahdollisesti toistensa liiketoimintaan liittyvät tiedot luottamuksellisina ja käyttämään niitä ainoastaan tämän sopimuksen tarkoituksiin viranomaisiin liittyviä lakisääteisiä velvoitteita lukuun ottamatta. DHL on oikeutettu antamaan tietoja käyttämilleen alihankkijoille ja edustajille tarvittavissa määrin sopimusvelvollisuuden täyttämiseksi.

Lentokuljetusehdot

Tavarat, joiden kuljettaminen vaatii erillisen, läheyskohtaisen sopimuksen: kasvit, elävät eläimet, pilaantuvat tuotteet, arvoavara (kulta, plätina, jalokivet jne.), aseet, ammuksset, ihmisruumiit, ruumiinosat ja IATA:n Dangerous Goods Regulationsin viimeisimmässä painoksessa mainitut vaaralliset aineet.

Kollipainot ja -koot