



TEKNIikka JA LIIKENNE

Logistiikka

OPINNÄYTETYÖ

INCOTERMS 2000: TOIMITUSLAUSEKKEET VAROVASSA

**Työn tekijä: Antti Hurme
Työn valvoja: Markku Haikonen
Työn ohjaaja: Jasmin Tainio**

Työ hyväksytty: __. __. 2009

**Markku Haikonen
Koulutuspäällikkö**

OPINNÄYTETYÖN TIIVISTELMÄ

| | |
|--|--|
| Työn tekijä: Antti Hurme | |
| Työn nimi: Incoterms 2000: Toimituslausekkeet Varovassa | |
| Päivämäärä: 16.3.2009 | Sivumäärä: 40 s. + 1 liite |
| Koulutusohjelma: Auto- ja kuljetustekniikka | Ammatillinen suuntautuminen: Logistiikka |
| Työn valvoja: Koulutuspäällikkö Markku Haikonen | |
| Työn ohjaaja: Johtaja Jasmin Tainio, Varova oy | |
| <p>Tämä insinöörityö tehtiin Varova Oy:lle. Työssä selvitettiin, miten hyvin Varovan henkilökunta tuntee Incoterms 2000 -toimituslausekkeiden teorian sekä miten hyvin se pystyy soveltamaan tätä tietoa käytäntöön. Työn päämääränä oli selvittää, tarvitaanko Varovassa koulutusta Incotermsiin, jotta Varova pystyisi antamaan asiakkailleen entistä parempaa asiakaspalvelua.</p> <p>Työ aloitettiin perehtymällä Incoterms 2000:n teoriaan. Teoriaosiossa käydään läpi Incotermsin toimituslausekkeet erittäin tarkasti. Lausekkeitä havainnollistetaan myös erilaisilla lausekkeiden ymmärtämistä helpottavilla kaavioilla. Työssä käydään läpi myös lausekkeen valintaa koskevia asioita.</p> <p>Tämän jälkeen tutustuttiin Varovaan ja toimituslausekkeisiin Varovassa. Työn varsinaisena ydinasiana oli Varovalle tehty kysely, joka jaettiin Varovan työntekijöille sähköpostilla. Kyselyllä selvitettiin vastaajien taustatietoja, omia kokemuksia Incotermsistä sekä konkreettista tietämystä Incotermsistä käytännön tapauksissa.</p> <p>Työssä tehty kysely antoi hyvän näkemyksen Varovan työntekijöiden Incotermsin tuntemuksesta. Ennen kaikkea se antoi kuvan siitä, mitä mieltä Varovan työntekijät itse ovat Incotermsistä ja koulutustarpeesta Incotermsiin. Varovan työntekijät ovat sitä mieltä, että tultaessa Varovalle olisi hyvä järjestää koulutus. Kyselyn tulokset osoittivat myös sen, että Varovan työntekijöillä on parannettavaa Incotermsin teorian ja käytännön tuntemisessa.</p> <p>Tämän selvityksen perusteella ehdotetaan Incoterms-koulutusosuutta uusien työntekijöiden perehdyttämisohjelmaan. Edelleen työssä ehdotetaan täydennyskoulutuksen järjestämistä niille Varovan työntekijöille, jotka Incotermsiä työssään käyttävät.</p> | |
| Avainsanat: Incoterms 2000, toimitusehto, toimituslauseke | |

ABSTRACT

| | |
|--|--|
| Name: Antti Hurme | |
| Title: Incoterms 2000: Delivery terms in Varova | |
| Date: 16 March 2009 | Number of pages: 40 pages + 1 appendix |
| Department: Automotive and Transport Engineering | Study Programme: Transport Logistics |
| Instructor: Jasmin Tainio, Director, Varova Oy | |
| Supervisor: Markku Haikonen, Head of Degree Programme | |
| <p>This thesis was made for Varova Oy. The main objective in the thesis was to find out how well Varova's employees know the theory of Incoterms 2000 and how well they can apply that knowledge in real life situations. The goal of the thesis was to find out if employees of Varova need training in Incoterms, so that they are able to provide even better customer service to their clients.</p> <p>Work on the thesis began by familiarizing with the theory of Incoterms 2000. In the theoretical part of the thesis the terms of Incoterms are analysed in detail. The terms are also clarified with various diagrams. The theoretical part also considers how the terms should be chosen.</p> <p>After this, Varova is introduced and the use of Incoterms 2000 in Varova examined. The primary research method in this study was a questionnaire made for Varova, which was sent to all of Varova's employees by email. Background, personal experiences about Incoterms and concrete knowledge of Incoterms in real life scenarios were researched with the questionnaire.</p> <p>The questionnaire provided very good and thorough knowledge of how well Varova's employees know the Incoterms. Above all it gave a very good sense of what the employees themselves think about their knowledge of Incoterms and need for training on the subject. Varova's employees feel that it is very important to have a training period about Incoterms when one first begins working for Varova. The questionnaire also revealed that Varova's employees have room for improvement in the theoretical knowledge of Incoterms as well as in the concrete knowledge of Incoterms in real life scenarios.</p> <p>The end result of this thesis is that a training period about Incoterms 2000 for new employees at Varova is proposed. Furthermore it is proposed that complementary training is provided for all of Varova's employees who use Incoterms in their work.</p> | |
| Keywords: Incoterms 2000, delivery terms, delivery clause | |

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

| | | |
|-------------|--|-----------|
| 1 | JOHDANTO | 1 |
| 2 | INCOTERMS 2000 | 2 |
| 2.1 | Incotermsin rakenne | 3 |
| 2.2 | Incotermsin terminologia | 3 |
| 2.2.1 | <i>Shipper</i> | 3 |
| 2.2.2 | <i>Delivery</i> | 4 |
| 2.2.3 | <i>Tavanomainen</i> | 4 |
| 2.2.4 | <i>Maksut</i> | 4 |
| 2.2.5 | <i>Satama, paikka, kohta ja toimitila</i> | 4 |
| 2.2.6 | <i>Ship</i> | 5 |
| 2.2.7 | <i>Tarkistaminen ja tarkastus</i> | 5 |
| 3 | LAUSEKKEET | 5 |
| 3.1 | Ex Works (EXW) | 6 |
| 3.2 | Free Carrier (FCA) | 7 |
| 3.3 | Free alongside ship (FAS) | 8 |
| 3.4 | Free on board (FOB) | 9 |
| 3.5 | Cost and freight (CFR) | 9 |
| 3.6 | Cost, insurance and freight (CIF) | 10 |
| 3.7 | Carriage paid to (CPT) | 10 |
| 3.8 | Carriage and insurance paid to (CIP) | 11 |
| 3.9 | Delivered at frontier (DAF) | 11 |
| 3.10 | Delivered ex ship (DES) | 12 |
| 3.11 | Delivered ex quay (DEQ) | 12 |
| 3.12 | Delivered duty unpaid (DDU) | 12 |
| 3.13 | Delivered duty paid (DDP) | 13 |
| 3.14 | Eri kuljetusmuotoihin parhaiten soveltuvat lausekkeet | 13 |
| 3.15 | Kustannusten jakautuminen | 14 |
| 3.16 | Lausekkeen valinta | 15 |
| 4 | VAROVA OY | 16 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 5 | INCOTERMS VAROVASSA | 17 |
| 5.1 | Incotermsin tuntemus | 19 |
| 5.2 | Yleisimmät lausekkeet Varovassa | 20 |
| 5.3 | Incoterms-tutkimus Varovalle | 20 |
| 6 | KYSELY | 21 |
| 6.1 | Osa 1: Taustatiedot | 21 |
| 6.2 | Osa 2: Oma kokemus | 22 |
| 6.3 | Osa 3: Konkreettinen tietämys | 22 |
| 7 | KYSELYN TULOKSET | 24 |
| 7.1 | Taustatiedot-osion tulokset | 24 |
| 7.2 | Oma kokemus Incotermsistä -osion tulokset | 27 |
| 7.3 | Konkreettinen tietämys -osion tulokset | 31 |
| 8 | TULOSTEN TARKASTELUA | 34 |
| 9 | JOHTOPÄÄTÖKSET | 38 |
| | VIITELUETTELO | 40 |

LIITTEET

LIITE 1 Incoterms 2000: Toimituslauseke kysely Varovalle

1 JOHDANTO

Tämä insinööri työ on tehty Varova Oy:lle. Varova Oy on suomalainen perheyrittäjä, joka toimii huolinta- ja logistiikka-alalla. Varova tuottaa asiakkailleen kansainvälisiä kuljetuksia joka puolelle maailmaa. Varovan palveluihin kuuluvat niin meri-, lento-, transito- kuin maantiekuljetukset sekä huolinta.

Huolinta- ja logistiikka-alalla on tärkeää tuntee myös asiakkaiden väliset sopimukset ja ehdot. Incotermsin tunteminen on yksi osa hyvää asiakaspalvelua. Tämä tutkimus selvittää, tarvitaanko Varovalle tultaessa koulutusta, jotta pystytään tarjoamaan asiakkaille hyvää ja asiantuntevaa palvelua. Samalla tutkitaan millainen tietotaso jo Varovalla työskentelevillä on Incotermsistä. Varova pyrkii antamaan asiakkailleen parasta mahdollista asiakaspalvelua, ja Incoterms on osa varovan asiakaspalvelukokonaisuutta.

Työssä perehdytään aluksi Incotermsin teoriaan ja samalla havainnollistetaan sitä erilaisilla kaaviolla ja kuvilla. Yhtenä osana työn alussa olevaa teoriaosuutta on myös Incotermsin keskeisen termistön selkeyttäminen. Tässä työssä perehdytään myös lausekkeen valintaan liittyviin asioihin sekä siihen, mitkä lausekkeet sopivat mihinkin kuljetusmuotoon parhaiten.

Työssä esitellään myös työn tilannut osapuoli Varova Oy ja käydään läpi, mitä Varova tekee sekä miksi Incoterms on Varovan alalla tärkeä asia tuntee ja osata.

Koulutustarve ja tietotaso sekä Varovan työntekijöiden oma tuntemus Incotermsistä selvitetään Varovalle tehdyllä kysellä. Kysely koostuu kolmesta osiosta. Ensimmäisessä osiossa selvitetään vastaajan taustatietoja niin koulutuksesta kuin alallaolovuosistakin. Seuraavassa osiossa perehdytään vastaajien omiin käsityksiin Incotermsin hallinnasta, ja lopuksi selvitetään vastaajien käytännön tieto Incotermsistä käytännön tapauksia hyödyntäen. Työn lopuksi kyselyn tuloksia tarkastellaan vielä hieman syvällisemmin. Lopuksi tehdään johtopäätökset tutkimuksen ydinkysymyksiä silmällä pitäen.

2 INCOTERMS 2000

Incoterms 2000 on ulkomaankaupassa käytettävien toimituslausekkeiden kokoelman uusin versio. Kansainvälinen kauppakamari julkaisi vuonna 1936 ensimmäisen ulkomaan kauppaa koskevan kauppasanojen tulkintakokoelman. Samaan aikaan julkaistiin ensimmäinen Incoterms. Ulkomaankaupan osapuolet eivät usein tunne toisen maan kauppatapoja. Incoterms määrittelee ja selventää kauppaan liittyvät toimintatavat, jotta voidaan ehkäistä mahdollisia väärinkäsityksiä, kiistoja ja pahimmassa tapauksessa aina oikeuteen meneviä tapauksia, joista kertyy suuria ja turhia kustannuksia. /1, s. 6–7./

Incoterms käsittelee ainoastaan myyjän ja ostajan kauppasopimuksen välistä suhdetta, mutta ei tee sitä liian yksityiskohtaisesti. Incoterms rajoittuu ainoastaan myyjän ja ostajan välisen kauppasopimuksen mukaisiin velvollisuuksiin ja oikeuksiin tavaroiden toimittamisessa. ”Tavaralla” Incotermsissä tarkoitetaan aineellista hyödykettä. /1, s. 6–7./

Osapuolten tullessa yhteisymmärrykseen käytettävästä lausekkeesta, vaikuttaa sovittu lauseke suoraan koko kuljetusketjuun osallistuviin osapuoliin. Esimerkkinä lausekkeet, jotka määräävät kuljetuksen tapahtuvan merikuljetuksena; näitä lausekkeitä käytettäessä ei ole mahdollista käyttää muuta kuin merikuljetusta /1, s. 6–7/. Kuitenkin käytännössä joitakin vain merikuljetukseen tarkoitettuja lausekkeitä käytetään myös muissa kuljetusmuodoissa.

Incoterms pitää sisällään myyjän ja ostajan velvollisuudet, kuten mihin ja miten myyjä asettaa tavaran ostajan käyttäväksi, milloin luovuttaa sen rahdinkuljettajalle tai tuodaanko se asiakkaalle suoraan ovelle. Incoterms myös määrittelee, kuka on vastuussa tullauksesta ja siihen liittyvistä kuluista. Niin ikään vakuutuksen ja asiapaperien, kuten kuljetusasiakirjojen laatimiseen liittyvät vastuut selviävät Incotermsistä. /1, s. 6–7./

Vaikka Incoterms-lausekkeet ovat tärkeä osa kauppasopimusta, ne eivät kuitenkaan ole vedenpitäviä ja monet muut ongelmat jäävät käsittelemättä. Näitä ovat omistuksen siirtyminen, muut omaisuuteen kohdistuvat oikeudet, sopimusrikkomukset seurauksineen ja mahdollinen vastuusta vapautuminen. Pitää muistaa, että Incoterms-kauppalausekkeet ovat osa kauppasopimusta eivätkä osa kuljetussopimusta. Incoterms ei kata kaikkia osapuolten välisiä

kauppasopimuksen mukaisia velvoitteita. Incoterms ei käsittele sopimusriikkeen seurauksia eikä vastuurajoituksia, vaan nämä asiat ratkeavat kauppasopimuksen muilla määräyksillä tai noudatettavan lain mukaan. /1, s. 6–7./

2.1 Incotermsin rakenne

Selkeyden vuoksi Incoterms on jaettu neljään periaatteessa erilaiseen ryhmään. Ensimmäinen ryhmä on E-lausekkeet, jonka ryhmän ainoan lausekkeen mukaan myyjä asettaa tavaran ostajan käytettäväksi toimitiloissaan. Toinen ryhmä on F-lausekkeet, joiden mukaan myyjä toimittaa tavaran ostajan osoittamalle rahdinkuljettajalle. Kolmas ryhmä on C-lausekkeet, joiden mukaan myyjä tekee kuljetussopimuksen, mutta ei vastaa lastauksen jälkeisistä riskeistä. Neljäs ryhmä on D-lausekkeet joiden, mukaan myyjä vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä toimittaessaan tavaran sovittuun määränpähän. /1, s. 8–9./

2.2 Incotermsin terminologia

Incoterms 2000:ssa on yritetty selventää käytettävää terminologiaa, jotta samasta asiasta ei olisi kahta eri ilmaisua. Terminologia on haluttu yhtenäistää ja johdonmukaistaa. Incoterms on virallisesti englanninkielinen, joten joi-tain epäselvyyksiä saattaa tulla termien kääntämisessä, koska joskus esimerkiksi englanninkielinen sana voi tarkoittaa kahta eri asiaa suomen kielellä. Seuraavassa käydään läpi Incotermsin termejä ja niistä koituvia ongelmakohtia Incoterms 2000:n mukaan /1, s. 9./

2.2.1 *Shipper*

Termi "shipper" tarkoittaa kahta eri asiaa. Kauppiaat tuntevat tähän termiin liittyvän vaikeuden kauppasopimuksissa ja kuljetussopimuksissa. Englanninkielinen termi "shipper" (laivaaja) saattaa tarkoittaa sekä henkilöä, joka luovuttaa tavaran kuljetettavaksi että henkilöä, joka tekee kuljetussopimuksen rahdinkuljettajan kanssa, vaikka nämä kaksi "shipperiä" saattavat olla kaksi aivan eri henkilöä. Suomen kielellä nämä ovat kuitenkin kaksi eri asiaa, laivaaja ja lastinantaja. /1, s. 9./

2.2.2 *Delivery*

Termiä "toimittaminen" käytetään Incotermsissä kahdessa eri merkityksessä. Sitä käytetään määriteltäessä myyjän toimitusvelvollisuutta sekä määriteltäessä ostajan velvollisuutta vastaanottaa tavara. Tämä termi on selvennetty lisäämällä joko "asettaa tavara ostajan käytettäväksi" tai "luovuttaa tavara", silloin kun käytetään termiä "toimittaa". /1, s. 9–10./

2.2.3 *Tavanomainen*

Sana "tavanomainen" esiintyy useassa lausekkeessa. Termiä "tavanomainen" on vaikea määritellä samoin kuin sitä, mikä on "tavanomaista", mutta usein on mahdollista määritellä tätä termiä käyttämällä mikä, on kaupan käytäntö. "Tavanomainen" on hyödyllisempi termi kuin "kohtuullinen", koska "kohtuullinen" edellyttää arviota paitsi käytännöstä myös uskottavuudesta ja tasapuolisuudesta. /1, s. 10./

2.2.4 *Maksut*

Tuontiselvityksessä on määriteltävä, mitä tarkoitetaan niillä maksuilla, joita on maksettava tuotaessa tavaroita. Delivered Duty Paid (DDP) -lausekkeessa käytetään ilmausta "kaikki tullit, verot ja muut maksut, jotka aiheutuvat viennistä ja tuonnista". Incotermsin tarkoittamat maksut aiheutuvat tuonnista, ja ne on maksettava tuontimääräysten mukaisesti. Kuitenkaan yksityisten keräämät tuonnissa aiheutuvat maksut, kuten varastoinnin kulut, eivät kuulu myyjän maksettaviksi. Tämä aiheuttaa ongelman, koska ostajan näkökulmasta DDP-lausekkeessa hän saa tavaran itse määräämäänsä paikkaan asti ilman kuluja, mutta joutuu kuitenkin maksamaan mahdollisia varastointikuluja. /1, s. 10./

2.2.5 *Satama, paikka, kohta ja toimitila*

Incotermsissä käytetään erilaisia termejä tavaran toimituspaikan määrittelemiseksi. Joissain tapauksissa ei riitä, että määritellään ainoastaan kaupunki, ja tämän vuoksi käytetään selventävää termiä siitä, mihin tavara toimitetaan. Lausekkeissa, joissa määritellään, mistä tavara haetaan, on samantyylinen ongelma. Aina ei riitä, että määritellään vain kaupunki tai paikka, vaan tarvitaan selkeämpi määritelmä "toimitila". /1, s. 10–11./

2.2.6 Ship

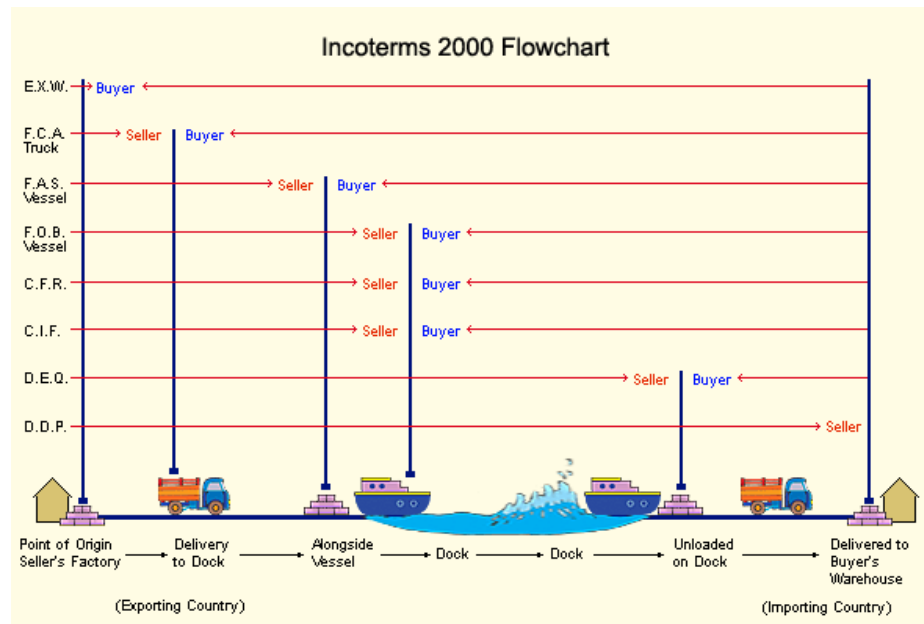
”Ship” tarkoittaa joko alusta tai laivaa. Se esiintyy merikuljetuksiin soveltuvissa lausekkeissa. /1, s. 11./

2.2.7 Tarkistaminen ja tarkastus

Englanninkieliset termit ”checking” ja ”inspection” ovat synonyymejä, mutta niitä käytetään kuitenkin eri merkityksessä. ”Tarkastamisella” (checking) tarkoitetaan sitä, että tavaran laatu tarkastetaan, tavara punnitaan, mitataan ja lasketaan tms. ”Tarkastuksella” (inspection) tarkoitetaan ennen laivausta tapahtuvaa tarkastusta, jossa katsotaan, että tavara on asiapapereiden ja virallisten määräysten mukainen. /1, s. 11./

3 LAUSEKKEET

Kuten aiemmin mainittiin (luku 2.1) Incotermsin lausekkeet on jaettu neljään lausekeryhmään. Lausekkeet määrittelevät, milloin tavaran vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta aiheutuva riski siirtyy myyjältä asiakkaalle. Tätä asiaa käsitellään jatkossa vain sanalla ”riski”. Lausekkeissa määritellään myyjän ja ostajan velvollisuudet sekä tavaran toimituspiste. Kuva 1 selventää visuaalisesti muutamien lausekkeiden toimituspisteet. Tämänäyttötyypiset kaaviot selventävät Incoterms-lausekkeitä. Vastaavia kaavioita on saatavilla eri kuljetusyrityksiltä sekä vakuutusyhtiöltä.



Kuva 1. Toimituspisteet tietyissä lausekkeissa /2/.

3.1 Ex Works (EXW)

Ex Works -lausekkeen mukaan myyjän velvollisuutena on asettaa tavara ostajan käytettäväksi myyjän tiloihin /1, s. 23/. Myyjä saa itse määrätä, mihin omissa tiloissaan hän tavaran asettaa. Yleinen käytäntö on tehtaan varasto, lastauslaituri tai jokin muu paikka myyjän alueella, johon ostajan on helppo tulla noutamaan tavara. Lauseke ei kuitenkaan velvoita myyjää muuhun kuin siihen, että tavara on hänen tiloissaan. Tämä tarkoittaa sitä, että myyjä voi jättää tavaran ostajalle vaikka oman tehtaansa aulaan, josta sen noutaminen on hankalaa. Ex Works -lauseketta voi täsmentää lisäyksillä, jotka tulee lukea kauppasopimuksessa.

Kauppasopimuksen perusteella myyjän velvollisuutena on toimittaa ostajalle kauppasopimuksen mukainen tavara, kauppalasku tai sitä vastaava elektroninen viesti sekä sopimuksen mahdollisesti edellyttämä muu näyttö siitä, että toimitus vastaa sopimusta. Myyjän tulee avustaa ostajaa, jos ostaja niin pyytää vientilisenssien ja lupien osalta. Riski siirtyy myyjältä ostajalle, kun myyjä on asettanut tavaran ostajan käytettäväksi. Jos ostaja ei noudata sovittua aikaa, jolloin tavara noudetaan, niin riski siirtyy ostajalle sovittuna ajankohtana vaikka tavaraa ei vielä ole noudettu. /1, s. 24./ Myyjän velvollisuutena on myös tavaran asianmukainen tarkastaminen, pakkaaminen ja merkitsemi-

nen. Myyjän on ilmoitettava asiakkaalle milloin ja missä tavara on hänen käytettävänä. /1, s. 26./

Ostajan velvollisuutena on maksaa kauppahinta kauppasopimuksen edellyttämällä tavalla. Tavarán vienti- tai tuontilupa tai muu virallinen lupa sekä tullimuodollisuudet, jotka ovat tarpeen tavarán maastavientiä varten, ovat ostajan velvollisuus. Ostajan tulee noutaa tavara, kun se on asetettu hänen käytettäväkseen. /1, s. 25./ Erillisellä kauppasopimuksen lisäyksellä voidaan kuitenkin sopia, että ostaja voi ilmoittaa, koska on valmis noutamaan tavarán. Ostajan on maksettava kaikki lisäkustannukset, jotka aiheutuvat siitä, että ostaja laiminlyö sovitun vastaanottoajan, sekä ne lisäkustannukset, jotka aiheutuvat tavarán viennistä, esim. tullit ja verot. Ostajan pyytäessä avustusta myyjältä vientilisenssien ja lupien osalta on maksuvelvollisuus ostajalla. Tarkastuksen kustannukset on ostajan maksettava. Ostajan tulee antaa asianmukainen näyttö siitä, että on vastaanottanut tavarán. /1, s. 27./

3.2 Free Carrier (FCA)

Lauseke Free Carrier tarkoittaa 'vapaasti rahdinkuljettajalla'. Se tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavarán vientiselvitettynä ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle nimettyyn paikkaan. Jos toimitus tapahtuu myyjän tiloissa, niin myyjä vastaa lastauksesta, mutta jos toimitus tapahtuu muualla, niin myyjä ei vastaa tavarán purkamisesta esikuljetusvälineestä. Tämä lauseke sopii kaikkiin kuljetusmuotoihin, myös yhdistettyihin kuljetuksiin. "Rahdinkuljettajalla" tässä lausekkeessa tarkoitetaan ketä tahansa, joka kuljetussopimuksessa sitoutuu joko itse kuljettamaan tavarán tai järjestämään tavarán kuljetuksen. /1, s. 29./

Samoin kuin Ex Works -lausekkeessa tulee myyjän toimittaa ostajalle kauppasopimuksen mukainen tavara, kauppalasku tai sitä vastaava elektroninen viesti sekä sopimuksen mahdollisesti edellyttämä muu näyttö siitä, että toimitus vastaa sopimusta. FCA-lausekkeessa myyjän tulee hankkia omalla kustannuksellaan ja vastuullaan vientilisenssi tai muu virallinen tavarán vientiin tarvittava asiakirja sekä hoitaa kaikki vientiä koskevat tullimuodollisuudet. Ostajan pyynnöstä myyjä voi tehdä kuljetussopimuksen, mutta myyjä voi kieltäytyä tästä, jolloin kuljetussopimus on ostajan velvollisuus. Molemmissa tapauksissa kuljetussopimuksesta aiheutuvat kustannukset ovat ostajan

maksettava. /1, s. 30/. Riski siirtyy, kun myyjä on toimittanut tavarahan-
kuljettajalle. Myyjän vastuulla on ilmoittaa ostajalle, milloin tavara on toimitet-
tu rahdinkuljettajalle, ja jos rahdinkuljettaja laiminlyö sovitun noutoajankoh-
dan, on myyjän ilmoitettava siitä ostajalle. /1, s. 32./ Myyjä vastaa tavarahan-
pakkaamisesta, tarkastamisesta ja merkitsemisestä. Ostaja voi pyytää myy-
jää avustamaan sellaisten asiakirjojen hankkimisessa, joita ostaja tarvitsee
tavarahan maahantuonnissa. /1, s. 34./ Näistä koituvat kustannukset kuitenkin
maksaa ostaja.

Ostajan on maksettava kauppasopimuksen mukainen kauppahinta. Ostaja
hankki omalla vastuullaan ja kustannuksellaan tuontilisenssin ja muut tuon-
tiin liittyvät luvat. Ostaja myös vastaa tuontiin liittyvistä tullimuodollisuuksista,
jotka ovat tarpeellisia tavarahan maahantuontiin tai jonkin maan kautta kuljet-
tamista varten. /1, s. 31./ Riski on ostajan vastuulla sen jälkeen, kun tavara
on toimitettu rahdinkuljettajalle. Kuitenkin jos rahdinkuljettaja laiminlyö nou-
toajankohdan, siirtyy riski ostajalle sovituna noutoajankohtana, vaikka tava-
raa ei ole vielä noudettu. Ostaja vastaa kustannuksista sen jälkeen kun, ta-
vara on toimitettu rahdinkuljettajalle. Ostaja on myös vastuussa lisäkustan-
nuksista, jotka aiheutuvat siitä, että ostaja laiminlyö rahdinkuljettajan ni-
meämisen, ostajan nimeämä rahdinkuljettaja laiminlyö tavarahan noutamisen
sovituna ajankohtana tai ostaja laiminlyö ilmoitusvelvollisuutensa rahdinkul-
jettajasta, kuljetusmuodosta, toimitusajankohdasta sekä luovutuskohdasta
toimituspaikalla. /1, s. 33./ Ostajan tulee maksaa tavarahan tarkastus, ellei tar-
kastus ole vientimaan viranomaisten edellyttämä /1, s. 35/.

3.3 Free alongside ship (FAS)

Free alongside ship, ”vapaasti aluksen vierellä”, tarkoittaa, että myyjä toimit-
taa tavarahan asettamalla sen ostajan käytettäväksi aluksen vierellä nimetyssä
laivaussatamassa. Ostaja vastaa kaikista sen jälkeisistä kustannuksista ja
riskeistä. FAS-lauseke edellyttää, että myyjä vientiselvittää tavarahan vientiä
varten, mutta erikseen voidaan sopia kauppasopimuksen lisäyksellä, että os-
taja hoitaa vientiselvityksen. Tämä lauseke sopii ainoastaan merikuljetuksiin.
/1, s. 37./

Kauppasopimusta, lisenssejä ja lupia koskevat velvollisuudet jakautuvat sa-
malla tavalla kuin FCA-lausekkeessa. Riski on myyjällä, kunnes se on toimi-

tettu FAS-lausekkeen edellyttämällä tavalla. Myyjän velvollisuutena on ilmoittaa ostajalle, milloin tavara on toimitettu. Muissa asioissa, kuten maksuissa ja kauppahinnan maksamisessa, siirtymäpiste on sama kuin riskissä. Myyjä vastaa toimituskohtaan saakka ja sen jälkeen ostaja. Ostajan on ilmoitettava myyjälle aluksen nimi, lastauspaikka ja vaadittu toimitusaika. Ostaja maksaa tavaran tarkastuksen samoin kuin FCA-lausekkeessa. /1, s. 38–43./

3.4 Free on board (FOB)

Free on board, ”vapaasti aluksessa”, tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran kun se ylittää aluksen partaan. Ostaja vastaa kaikista tämänjälkeisistä riskeistä ja kustannuksista. FOB-lausekkeessa myyjä vientiselvittää tavaran. Kuten FAS-lauseke, tätä lauseketta voi käyttää vain merikuljetuksissa.

Muut velvollisuudet jakautuvat samalla tavalla kuin muissakin F-lausekkeissa. F-lausekkeet ovat samantyyllisiä ja erona on vain velvollisuuksien, riskin ja maksujen siirtymisen kohta.

3.5 Cost and freight (CFR)

Cost and freight -lausekkeessa myyjä on toimittanut tavaran kun, se on ylittänyt aluksen partaan nimetyssä laivaussatamassa. Myyjä maksaa merirahdin sovittuun määräsatamaan asti. Ostaja maksaa kaikki kustannukset ja lisäkustannukset lastauksen jälkeen, mutta ei siis itse merirahdia. Riski kuitenkin siirtyy ostajalle heti, kun tavara ylittää aluksen partaan. Myyjän vastuulla on myös tavaran vientiselvittäminen. Tämä lauseke sopii vain vesikuljetuksiin. /1, s. 53./

Myyjä huolehtii kuljetussopimuksen laatimisesta ja vientiselvittää tavaran sekä vastaa omalla vastuullaan ja kustannuksillaan kaikista vientiin liittyvistä lisensseistä ja luvista. /1, s. 54/. Myyjän vastuulla on ilmoittaa milloin, tavara on toimitettu kuljettajalle. Myyjä huolehtii tästä ilmoituksesta ostajalle omalla kustannuksellaan asianmukaisella asiakirjalla. Tämän asiakirjan tulee kattaa sopimuksen osoittama tavara, olla päivätty laivaukselle sovittuun ajan kuluessa, mahdollistaa ostajalle tavaran haltuunotto rahdinkuljettajalta määräsatamassa ja, ellei toisin ole sovittu, antaa ostajalle mahdollisuus myydä tavara kuljetuksen aikana seuraavalle ostajalle siirtämällä asiakirjan hänen haltuun-

sa tai ilmoittamalla myynnistä kuljettajalle. Jos kyseinen kuljetusasiakirja laaditaan useampana kuin yhtenä kappaleena, on myyjän velvollisuutena esittää täydellinen sarja asiakirjoja ostajalle. Myyjä ja ostaja voivat myös sopia elektronisen asiakirjan käytöstä, jolloin asiakirja siirtyy elektronisesti. /1, s. 56./ Myyjän tulee myös pakata, merkitä ja tarkastaa tavara vientimuodollisuuksia varten omalla kustannuksellaan. Myyjän tulee myös avustaa ostajaa erinäisten asiakirjojen hankkimisessa, mikäli ostaja tätä pyytää. /1, s. 58./

Ostaja vastaa tuontiin liittyvistä lisensseistä ja luvista sekä niistä aiheutuvista kustannuksista. Ostajan velvollisuutena on vastaanottaa tavara nimetyssä määräsatomassa. Ostaja vastaa kaikista riskeistä ja lisäkustannuksista sen jälkeen kun tavara on ylittänyt aluksen partaan lastaussatomassa. /1, s. 55./ Ostajan velvollisuutena on maksaa laivan lastausta edeltävän tarkastuksen kustannukset, ellei mainittu tarkastus ole vientimaan viranomaisten edellyttämä, jolloin sen kustannuksista vastaa myyjä. Ostajan pyytäessä myyjältä apua erinäisten asiakirjojen laatimisessa on näiden asiakirjojen kustannusten vastuu ostajalla. /1, s. 59./

3.6 Cost, insurance and freight (CIF)

Cost, insurance and freight -lauseke on muuten samanlainen kuin CFR-lauseke, mutta siihen kuuluu myyjän ottama merivakuutus joka kattaa merikuljetuksen aikaisen riskin. Myyjä on vastuussa tämän vakuutuksen kustannuksista. Myyjää on edellytetty ottamaan vain vähimmäiskatteen kattava vakuutus. Ostajan tulee pitää tämä mielessä. Jos ostaja haluaa tätä laajempaa vakuutuksen, tulee hänen neuvotella siitä myyjän kanssa. CIF-lauseke ei kuitenkaan määrää muuta kuin vähimmäisvakuutuksen ottamisesta. Tämäkin lauseke sopii ainoastaan vesikuljetuksiin. /1, s.61./

3.7 Carriage paid to (CPT)

Lauseke Carriage paid to, "kuljetus maksettuna", tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran nimeämälleen kuljettajalle ja maksaa rahdin tavaran kuljettamiseksi nimettyyn määräpaikkaan. Riski siirtyy ostajalle, kun tavara on toimitettu rahdinkuljettajalle. Jos kuljetuksessa käytetään useita rahdinkuljettajia, on toimituspiste se kohta, jossa myyjä toimittaa tavaran ensimmäiselle rahdinkuljettajalle. Vientiselvitys on myyjän vastuulla. Tämä lauseke sopii kaik-

kiin kuljetusmuotoihin, mukaan lukien yhdistetyt kuljetukset. /1, s. 69./ Muilta osiltaan CPT on samanlainen kuin CFR ja CIF, erona on riskinsiirtymiskohta, toimituspiste sekä se että CPT:ssä ei ole vakuutusta mukana.

3.8 Carriage and insurance paid to (CIP)

Lauseke Carriage and insurance paid to on hyvin samanlainen kuin CPT-lauseke, erona on että myyjä ottaa tavaralle vakuutuksen kuljetuksen ajaksi. Ostajan tulee pitää mielessä, että tämä vakuutus on vain vähimmäisvakuutus. Toimituspisteen ja riskinsiirtymispisteen osalta lauseke on sama kuin CPT.

3.9 Delivered at frontier (DAF)

Lauseke Delivered at frontier, "toimitettuna rajalle", tarkoittaa, että myyjä on toimittanut tavarat, kun hän asettaa tavarat ostajan käytettäväksi saapuvassa ajoneuvossa purkamatta sitä, vientiselvitettynä nimetyssä paikassa rajalla, ennen seuraavan maan tullirajaa. "Rajalla" voidaan tarkoittaa mitä tahansa rajaa, jopa vientimaan rajaa. Siksi on tärkeää, että kyseessä oleva raja ja luovutuspaikka ja -kohta mainitaan lausekkeen yhteydessä. Kauppasopimuksessa voidaan myös sopia, että myyjä vastaa tavarat purkauksesta saapuvasta kuljetusvälineestä ja vastaa siihen liittyvistä riskeistä, mutta itse lauseke ei tätä vaadi. Tämä lauseke sopii ainoastaan silloin, kun tavara toimitetaan maarajalle. /1, s. 85./

Myyjän vastuut kauppasopimusta, lisenssiä, lupia ja vientimuodollisuuksia koskien ovat samat kuin C-lausekkeissa. Riski siirtyy silloin, kun tavara on toimitettu eli kun se on toimitettu nimetylle rajalle. /1, s. 86./ Myyjä maksaa tavarat tarkastuksen kustannukset, jotka ovat tarpeen tavarat toimittamista varten /1, s. 88/.

Ostajan velvollisuutena on hoitaa kaikki luvat, lisenssit ja muut muodollisuudet jotka ovat tarpeen tavarat maahantuontia varten /1, s. 87/. Kuten edellisissäkin lausekkeissa, myyjän tulee avustaa ostajaa maahantuontiin liittyvissä asioissa ostajan kustannuksella /1, s. 90–91/. Myyjän tulee ilmoittaa ostajalle, missä paikassa ja milloin tavara on noudettavissa. Jos on sovittu, että ostaja saa päättää näistä, tulee hänen ilmoittaa siitä myyjälle /1, s. 89/.

3.10 Delivered ex ship (DES)

Delivered ex ship, "toimitettuna aluksessa", tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran asettamalla sen ostajan käytettäväksi tullaamattomana aluksessa nimetyssä määräsatamassa. Myyjä vastaa kaikista kuljetuskustannuksista ja riskeistä tavaran purkuun saakka määräsatamassa. Tämä lauseke sopii ainoastaan vesitiekuljetuksiin ja yhdistettyihin kuljetuksiin silloin, kun tavara saapuu määräsatamaan vesiteitse. /1, s. 93./

Muilta osiltaan DES-lauseke vastaa DAF-lauseketta. Vientiselvitykseen ja tuontiselvitykseen liittyvät velvollisuudet ovat samanlaisia. Erona on riskin siirtymiskohta sekä se, mihin asti myyjä vastaa kustannuksista.

3.11 Delivered ex quay (DEQ)

Delivered ex quay, "toimitettuna laiturilla", tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran asettamalla sen ostajan käytettäväksi tuontiselvittämättömänä nimetyn määräsataman laiturilla. Myyjä vastaa kaikista kuljetuksen ja laiturillepurun aikaisista kustannuksista ja riskeistä. DEQ-lauseke edellyttää, että ostaja tuontiselvittää tavaran ja maksaa kaikki tuonnista aiheutuvat muodollisuudet, tullit, verot ja muut maksut. On mahdollista, että myyjä ja ostaja sopivat, että myyjä vastaa kaikista tai osasta tuontikustannuksista. Tämä tulee mainita kauppasopimuksessa erikseen. Tämä lauseke sopii ainoastaan vesitiekuljetuksiin ja yhdistettyihin kuljetuksiin silloin, kun tavara toimitetaan määräsataman laiturille. /1, s. 101./ Myyjän vastuulla on ilmoittaa arvioitu saapumisaikakohta tavaralle määräsatamaan /1, s. 104/. Muilta osiltaan DEQ-lauseke vastaa DES- ja DAF-lausekkeita.

3.12 Delivered duty unpaid (DDU)

Delivered duty unpaid, "toimitettuna tullaamatta", tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran ostajalle nimettyyn määräpaikkaan saapuneessa kuljetusvälineessä ostajan purettavaksi ja ilman tuontitullausta. Myyjän vastuulla ovat kaikki kuljetuksen aikaiset kustannukset ja riskit, lukuun ottamatta määrään tuontitullia. "Tullilla" tarkoitetaan tässä tullimuodollisuuksien suorittamista, vastuuta niistä ja niiden samoin kuin tullien, verojen ja muitten tuontiin tarvittavien maksujen kustannuksia. Tämä "tulli" on ostajan vastuulla, samoin

kuin riskit ja kustannukset, jotka aiheutuvat siitä, että ostaja laiminlyö tuontiselvitysvelvollisuutensa. Ostaja ja myyjä voivat kuitenkin sopia, että myyjä vastaa joistakin tuontimuodollisuuksien kustannuksista, ja tämä tulee mainita kauppasopimuksessa erikseen. Se, kuka vastaa tavaran purkamisesta ja uudelleenlastaamiseen liittyvistä kustannuksista ja tavaran vaurioitumisesta riippuu siitä, onko tavaran toimituspaikka ostajan vai myyjän valvonnassa. Tätä lauseketta voidaan käyttää kaikissa kuljetusmuodoissa. /1, s. 107./
 Muilta osiltaan DDU vastaa muita D-lausekkeita.

3.13 Delivered duty paid (DDP)

Delivered duty paid, "toimitettuna tullattuna", tarkoittaa, että myyjä vastaa DDU-lausekkeen tavoin kaikista kuljetuksen aikaisista riskeistä ja kuluista. Erona on että DDP-lausekkeessa myyjä vastaa myös tuontimaan tullin kustannuksista. Myyjä toimittaa tavaran ostajan purettavaksi nimettyyn määräpaikkaan. Lauseke EXW vastaa myyjän vähimmäisvelvollisuutta ja lauseke DDP ostajan vähimmäisvelvollisuutta. Tätä lauseketta ei tule käyttää, jos myyjä ei pysty hankkimaan tuontilisenssiä joko välillisesti tai suoraan. Kauppasopimuksessa voidaan erikseen sopia, että myyjä ei vastaa joistakin tuonnin kustannuksista, kuten arvonlisäverosta, vaan tästä vastaa ostaja. Tätä lauseketta voidaan käyttää kaikissa kuljetusmuodoissa. /1, s. 113./

3.14 Eri kuljetusmuotoihin parhaiten soveltuvat lausekkeet

Taulukko 1 kuvaa eri kuljetusmuotoihin suositeltavia lausekkeita. On mahdollista käyttää mitä tahansa lauseketta missä tahansa kuljetusmuodossa, mutta ne eivät silloin kaikilta osin välttämättä sovellu täydellisesti kyseiseen kuljetusmuotoon. Monet myyjät myyvät tuotteensa usein aina samalla lausekkeella riippumatta siitä, millä kuljetusmuodolla tavarat toimitetaan. Työnsäni liikenteenhoitajana Varovalla olen havainnut, että yleisimmin käytettävät toimituslausekkeet ovat juuri ne, jotka tässä taulukossa ovat suositeltavina kaikkiin kuljetusmuotoihin, eli EXW, FCA, CPT, CIP, DDU ja DDP. Kun myyjä tai ostaja on tottunut käyttämään tiettyä lauseketta, joka soveltuu kaikkiin kuljetusmuotoihin, on itse kuljetuksen toteuttaminen helpompaa, koska toimintusehto tukee kaikkia kuljetusmuotoja.

Taulukko 1. Eri kuljetusmuotoihin suositeltavat lausekkeet /3/.

| Toimituslauseke | Kuljetusmuoto | | | | | |
|-----------------|---------------|------|------|-------|--------|------------|
| | Laiva | Auto | Juna | Lento | Kontti | Yhdistetty |
| EXW | O | O | O | O | O | O |
| FCA | O | O | O | O | O | O |
| FAS | O | X | X | X | X | X |
| FOB | O | X | X | X | X | X |
| CFR | O | X | X | X | X | X |
| CIF | O | X | X | X | X | X |
| CPT | O | O | O | O | O | O |
| CIP | O | O | O | O | O | O |
| DAF | X | X | X | X | X | X |
| DES | O | X | X | X | X | X |
| DEQ | O | X | X | X | X | X |
| DDU | O | O | O | O | O | O |
| DDP | O | O | O | O | O | O |

O = Suositeltava lauseke

X = Ei-suositeltava lauseke

3.15 Kustannusten jakautuminen

Incotermsissä kustannukset jakautuvat taulukon 2 mukaisesti myyjälle ja ostajalle. Taulukosta on helppo katsoa, kenelle kustannukset kuljetuksen mistäkin vaiheesta kuuluvat. Jokaisen lausekkeen kohdalla nähdään taulukosta, kuuluuko kustannus myyjälle vai ostajalle. Taulukosta ilmenee kummalle kustannus vientitullauksesta, lastauksesta nimetyssä paikassa, (pää)kuljetuksesta, kauttakulikutullauksesta, tuontitullauksesta ja purusta nimetyssä paikassa kuuluu. Tällaista taulukkoa voi käyttää apuvälineenä omassa työssään, jos työnkuvaan kuuluu Incotermsin kustannusten jakautumisen osaaminen. Tämän taulukon tyyppisiä taulukoita saa monien huolintaliikkeiden ja vakuutusyhtiöiden internetsivuilta tai esitemuodossa.

Taulukko 2. Kustannusten jakautuminen /4/.

M = myyjä

O = ostaja

| Toimitusehto | Vientitullaus | Lastaus nimetyssä paikassa | (Pää)kuljetus | Kauttakulku- tullaus | Tuontitullaus | Purku nimetyssä paikassa |
|--------------|---------------|----------------------------------|---------------|-------------------------|---------------|--------------------------------|
| EXW | O | O | O | O | O | O |
| FCA | M | M/O* | O | O | O | O |
| FAS | M | O | O | O | O | O |
| FOB | M | M | O | O | O | O |
| CFR | M | M | M | O | O | O |
| CIF | M | M | M | O | O | O |
| CPT | M | M | M | O | O | O |
| CIP | M | M | M | O | O | O |
| DAF | M | M | M | M | O | O |
| DES | M | M | M | M | O | O |
| DEQ | M | M | M | M | O | O |
| DDU | M | M | M | M | O | O |
| DDP | M | M | M | M | M | O |

*) FCA: Myyjä vastaa lastauksesta toimituksen tapahtuessa myyjän tiloissa. Toimituksen tapahtuessa muualla ostaja vastaa tavarankuljetuksesta esikuljetusvälineestä

3.16 Lausekkeen valinta

Käytettävän lausekkeen valinta riippuu paljolti siitä miten, hyvin niiden sisältö tunnetaan. Kuitenkin sopivimman lausekkeen valintaan vaikuttavat myös muut asiat. On tiedettävä, miten lauseke vaikuttaa kuljetuskustannuksiin ja riskeihin. Myyjän ja ostajan edustamat huolitsijat ovat usein avuksi oikeaa lauseketta valittaessa. Monilla yrityksillä on oma käytäntönsä siitä, mitä lauseketta ne käyttävät. Nämä yritykset ovat usein käyttäneet samaa lauseketta jo pitkään ja todenneet sen toimivaksi ja hyväksi ratkaisuksi juuri heidän yritykselleen. /5, s. 385./

Tuote itsessään myös vaikuttaa valittavaan lausekkeeseen. Jos kyseessä on tuote, joka menee kaupaksi ilman suuria myyntiponnisteluja, se ei vaadi liisäärvä. Toisin sanoen näiden tuotteiden lisäksi ei tarvitse myydä palveluja, kuten rahtia tai tullausta määräraassa. Näissä tapauksissa käytetään EXW ja FOB lausekkeita. /5, s. 385./ Ostajayritykset, joilla on pitkä yhteistyö huolintayrityksen tai rahdinkuljettajan kanssa ja jotka saavat kuljetus- ja rahtikulut edullisemmin kuin myyjä, käyttävät myös EXW- ja FOB-lausekkeita, koska voivat itse tällöin määrätä rahdinkuljettajan ja säästävät kuljetuskustannuksissa.

Kuljetuksista aiheutuvat kustannukset lisäävät tavaran arvoa. Jos tavara toimitetaan siten, että myyjä vastaa kuljetuksen kustannuksista (C- ja D-lausekkeet) maksaa ostaja tavaran ostohinnassa kuljetuskustannukset kattavan osuuden. Tällöin on selvää, että jos ostaja saa omien yhteistyökumppaneidensa kautta tavaran käyttöönsä halvemmalla, niin ostaja haluaa käyttää lausekkeitä, joissa itse maksaa kuljetuskustannukset (E- ja F-lausekkeet), koska tällöin tavaran kokonaishinta ostajalle on edullisempi.

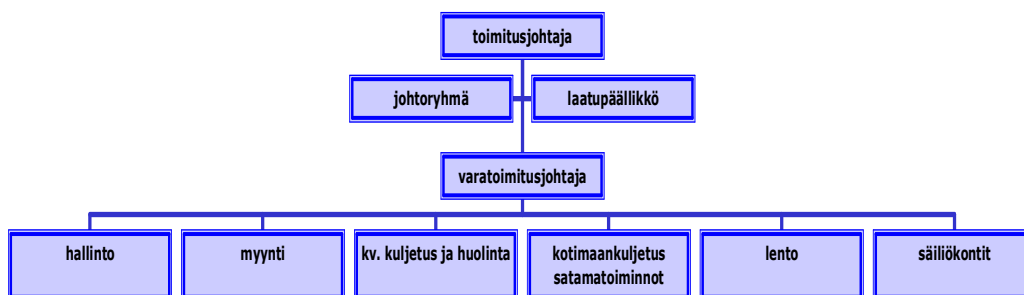
Suomalaiset tukkuyritykset käyttävät usein juuri EXW- ja FOB-lausekkeitä. Ne ovat ostaneet jo pitkään samoilta myyjiltä tavaraa ulkomailta, ja ovat saaneet suomalaisen huolintayrityksen kautta pitkän ja hyvän yhteistyön, joka mahdollistaa yritykselle alhaisemmat hinnat tuotaessa tavaraa Suomeen. Usein pienet yritykset ja sellaiset yritykset, jotka harvoin tuovat tavaraa ulkomailta Suomeen joutuvat tyytymään siihen lausekkeeseen, jonka myyjä haluaa. Näillä pienemmillä yrityksillä ei ole vahvaa yhteistyötä suomalaisen huolintayrityksen kanssa, kun taas lähtöpään maassa sijaitsevalla myyjällä on hyvät sopimukset oman huolitsijansa kanssa. Näissä tapauksissa ulkomainen myyjä ”hallitsee” suurta osaa kaupasta ja valitsee itse haluamansa lausekkeen.

4 VAROVA OY

Varova on huolinta- ja logistiikka-alalla toimiva perheyritys, joka työllistää tällä hetkellä noin 170 henkilöä. Varova palvelee vienti- ja tuontiyrityksiä huolintaan ja ulkomaankuljetuksiin liittyvissä asioissa. Palveluihin kuuluu mm. lentorahti, merirahti, maantiekuljetukset, huolinta, erikoiskuljetukset ja transito.
/6/

Varovan eri osastoilla toimivat ammattilaiset palvelevat asiakkaita ja sekä ulkomaisia että kotimaisia yhteistyökumppaneita kaikissa kuljetukseen ja huolintaan liittyvissä asioissa. Varova pyrkii siihen, että sen työntekijöillä on asiantunteva ote omaan työhönsä sekä tarvittava tietotaito työn suorittamiseen. Varova kouluttaa omia työntekijöitään koko ajan. Pyrkimyksenä on ylläpitää tarvittava tietotaitotaso jatkuvasti muuttuvien kuljetukseen ja huolintaan liittyvien ohjeistusten ja säädösten sekä lakien osalta. Yhtenä osana työntekijöiden kokonaisvaltaista asiantuntevuutta on myös Incoterms ja sen sekä teo-

reettinen osaaminen että soveltaminen käytännön työtehtäviin varsinkin niillä työntekijöillä, jotka työnkuvansa puolesta tarvitsevat Incotermsiä työssään.



Kuva 2. Varovan organisaatiokaavio /7/

Varova jakautuu kuvan 2 kaavion mukaisesti eri osastoihin. Toimitusjohtajan, johtoryhmän, laatupäällikön ja varatoimitusjohtajan alla toimii kuusi osastoa. Nämä ovat hallinto, myynti, kansainvälinen kuljetus ja huolinta, kotimaan kuljetus ja satamatoiminnot, lento sekä säiliökontit. Kaikilla näillä osastoilla on esimies sekä eri määrä työntekijöitä. /7/

Varovan organisaation voi jakaa vielä näiden osastojen alla toimiviin erillisiin pienempiin osastoihin. Tämän työn kannalta tärkeitä ovat tietyt osastojen sisäiset osastot organisaatiossa. Hallinnon alla ovat taloushallinto ja laskutus. Kansainvälinen kuljetus ja huolinta pitää sisällään merikuljetukset, Euroopan maantiekuljetukset, transiton ja huolinnan. Varovan henkilömäärältään suurin liikennepuolen osasto on juuri Euroopan maantiekuljetukset, joka on jaettu kolmeen tiimiin, joilla jokaisella on oma esimiehensä. /7/

5 INCOTERMS VAROVASSA

Kansainvälisissä kuljetuksissa ja huolinnassa toimiva Varova soveltaa kuljetustensa kuljetusehtoina Incotermsiä. Joskus rahdinkuljettajat käyttävät omia ehtojaan. Varova on kuitenkin päättänyt soveltaa Incotermsiä, koska Varovan alalla kuljetus on osana kahden tai useamman yrityksen välistä kauppaa ja kauppa tehdään Incoterms-toimitusehtojen mukaisesti. On myös kuljetuksia, joissa kuljetustoimeksiannon Varovalle antaa ostajan tai myyjän agentti, mutta myös näissä tapauksissa ensimmäisenä sovelletaan Incotermsiä. Incoterms 2000:n noudattaminen on luonnollista, koska se erottelee kuljetuk-

senaikaiset vastuut myyjän ja ostajan väliltä, sekä siksi, että lauseke on merkitty ostajan ja myyjän väliseen kauppasopimukseen, jonka mukaan Varova toimii ja soveltaa Incotermsiä. Incotermsin noudattaminen antaa valmiit ehdot kuljetuksesta myyjän ja ostajan välille. /8/

Incoterms-toimitusehdot eivät kuitenkaan vapauta tai muuta lähettäjälle ja rahdinkuljettajalle lain mukaan kuuluvia vastuita. Tästä syystä aivan suoraan ei voida Incotermsiä käyttää kuljetusehtoina. Yhtenä esimerkkinä on se, että lain mukaan kuljetuksen lastaaminen on lähettäjän vastuulla, mutta Incotermsin mukaan toimiessa sen voisi esimerkiksi EXW-ehdossa olettaa kuuluvan vastaanottajalle. EXW-ehdon mukaan ostaja noutaa tavaran myyjän tiloista, joihin myyjä on sen asettanut vastaanottajan käytettäväksi. EXW-ehdon suora käyttäminen olisi siis lainvastaista eli Incotermsiä ei suoraan voi käyttää kuljetusehtona. Tästä syystä Varova tarjoaa asiakkailleen kuljetukset ehdoilla *vapaasti lähtevässä autossa – vapaasti saapuvassa autossa*. Kuljetussopimus on joko lähettäjän ja rahdinkuljettajan tai vastaanottajan ja rahdinkuljettajan välinen sopimus. Tämä poikkeaa Incotermsistä siinä mielessä, että Incoterms käsittelee vain myyjän ja ostajan välistä kauppasopimuksen suhdetta. Joissain kuljetuksissa lähettäjä ei välttämättä ole myyjä eikä vastaanottaja välttämättä ostaja. Kuljetusasiakirjoissa mainitaan Incotermsin mukainen lauseke. Jos rahdinmaksaja on vastaanottopäässä (usein tuonti) on käytettävä kuljetusehto *vapaasti saapuvassa autossa*. Jos rahdinmaksaja on lähtöpäässä on käytettävä kuljetusehto *vapaasti lähtevässä autossa*. Kun Varova tekee kuljetustarjousta asiakkaalleen, kysytään ensin, millä Incoterms-lausekkeella tavara on kaupattu, minkä jälkeen Varova ehdottaa siihen sopivaa kuljetusehtoa asiakkaalleen. Tarjoukselle kirjataan niin toimitusehto kuin myös kuljetusehto. Tämä toimintamalli on otettu Varovassa käyttöön juuri asiakkaita silmällä pitäen. Asiakkaat tuntevat usein Incotermsin ja ovat tehneet kaupan sen mukaan, jolloin myös Incoterms-ehdon soveltaminen kuljetuksessa on luonnollista. /8/

Incoterms on, kuten aiemmin tässäkin työssä on mainittu, myyjän ja ostajan välinen ehto. Varovan työntekijöiden tulee itse tuntea Incoterms hyvin, jotta he pystyvät mahdollisissa riita-, vaurio- ja reklamaatiotilanteissa palvelemaan asiakastaan oikealla tavalla. Varovalla on myös oma vahinkokäsittelijä, jonka työhön kuuluu reklamaatioiden käsittely ja korvausten selvittely vakuutusyhtiöiden kanssa.

Incotermsin ohella Varova rahdinkuljettajana noudattaa rahdinkuljettajalle asetettuja lakeja ja vastuita. Kuitenkin niiden syvempi tarkastelu tässä työssä ei ole tarpeellista, koska tämä työ keskittyy Incoterms 2000:een ja siihen, miten hyvin Varovan työntekijät tuntevat sen ja onko Varovalla tarvetta mahdolliseen kouluttautumiseen.

5.1 Incotermsin tuntemus

Varovassa Incotermsiä käytetään päivittäin. Huolinnan ja kuljetusten alalla on erittäin tärkeää tuntea myyjän ja ostajan välinen kauppasopimus ja sitä sitova toimituslauseke. Incotermsin tunteminen on tärkeää myös, jotta voi antaa asiakkaalle hyvää palvelua. Tapauksissa, joissa asiakas ei ole täysin varma siitä, miten eri vastuut, riskit tai kulut jakautuvat, he kääntyvät usein huolitsijan/rahdinkuljettajan puoleen. Varova pyrkii antamaan mahdollisimman hyvää palvelua asiakkailleen myös näissä asioissa.

Oltuani Varovalla töissä nyt runsaat 2 vuotta, olen havainnut, että kaikilla työntekijöillä ei välttämättä ole parasta mahdollista valmiutta avustaa asiakkaita Incotermsiin liittyvissä ongelmatilanteissa. Tämän työn tarkoituksena on selvittää, mitkä eri asiat voivat vaikuttaa Varovan työntekijöiden tietämykseen Incotermsistä. Kyselyssä kartoitetaan vastaajien taustoja ja omia kokemuksia Incotermsistä. Kyselyllä pyritään myös saamaan hieman tietoa siitä, kuinka paljon koulutustaso vaikuttaa tietämykseen Incotermsistä. Lisäksi pyritään selvittämään, kuinka suuri merkitys on alallaolovuosilla tietämykseen Incotermsistä. Keskeisinä teemoina ovat: Milloin työntekijät ovat tutustuneet incotermsiin? Miten hyvin he omasta mielestään tuntevat sen? Miten paljon he käyttävät sitä?

Kyselyn tulosten perusteella kartoitetaan mahdollinen koulutustarve Incotermsistä. Olisiko tarpeellista pitää sisäinen koulutus uusille työntekijöille Incotermsistä vai ei? Tarvitsevatko alalla pidempään olleet työntekijät myös lisää tietoa asiasta? Onko niin, että toisilla osastoilla tietotaso on parempi, ja niiden työntekijöitä ei tarvitse kouluttaa?

5.2 Yleisimmät lausekkeet Varovassa

Varovan alalla yleisimmin käytössä olevat lausekkeet ovat EXW ja DDU. Kuljetuksissa EXW-lauseketta käytetään yleensä poikkeuksetta niissä tapauksissa, joissa vastaanottaja maksaa rahdin. Kuitenkin vaikka EXW-lauseketta käytetään, on kuljetus oikeasti enemmän FCA (lähettäjän toimipaikka) -lausekkeen mukainen. Tämä johtuu siitä, että hyvin usein lähettäjä osallistuu kuljetuksen lastaamiseen ja kuljetusyksikköön laittamiseen enemmän kuin EXW-lausekkeen mukaan lähettäjän kuuluisi. Kuitenkin laskussa ja kuljetusasiakirjoissa käytetään EXW-lauseketta. Kuitenkin koska EXW-lauseketta käytetään näissä tapauksissa, on riski ja kustannusvastuu EXW:n eikä FCA:n mukainen. Tästä johtuen lähettäjän tiloissa tapahtuvista vahingoista saattaa koitua ongelmallisia selvitettäviä asioita. DDU-lauseketta käytetään todella usein silloin, kun lähettäjä maksaa rahdin. Varovalla on myös paljon asiakkaita, jotka käyttävät CIP-lauseketta Euroopan maantiekuljetuksissa, mutta suurin osa näistä asiakkaista on suuria asiakkaita, joilla on paljon kuljetuksia. DDU-lauseketta käytetään suurimmilta osin kappaletavara- ja CIP-lauseketta osakuormissa ja täysissä trailerikuormissa.

5.3 Incoterms-tutkimus Varovalle

Tämä tutkimus toteutettiin kyselyllä, joka lähetettiin kaikille Varovan työntekijöille sähköpostin liitteenä. Ensin kyselyn ensimmäinen koeversio lähetettiin Varovan osastojen päälliköille. Samalla vastaajilta pyydettiin kommentteja kyselyn selkeydestä sekä mahdollisia parannusehdotuksia. Ensimmäisen koeversion tulosten ja vastaajien kommenttien perusteella kyselyä selkeytettiin ja muutamaa yksityiskohtaa tarkennettiin. Myös kyselyn toimivuus tulosten esittämisen kannalta testattiin tekemällä koeversiot tulosten graafisesta esittämisestä. Tämän jälkeen kyselyn lopullinen versio oli valmis. Lopullinen versio lähetettiin kaikille muille Varovan työntekijöille. Heitä pyydettiin vastaamaan kyselyyn kahden viikon kuluessa. Vastaajat palauttivat kyselyt joko sähköisesti tai paperiversiona. Palautuksen jälkeen jokainen vastauslomake käytiin läpi ja tarkastettiin. Virheelliset tai epäselvät vastaukset hylättiin. Lopullisissa tuloksissa, joita tässä työssä käytetään, ei ole mukana koekyselyn tulokset.

6 KYSELY

Kyselyn tarkoituksena on selvittää Varovan työntekijöiden taustoja ja kokemuksia Incotermsistä sekä heidän oma mielipiteensä mahdollisen koulutuksen tarpeellisuudesta. Kyselyssä selvitetään vastaajan taustatietoja koulutuspohjasta ja työkokemuksesta sekä alallaoloajasta. Kysely kartoittaa myös vastaajan omaa kokemusta ja tuntemusta Incotermsistä sen mukaan, miten he itse näkevät asiat. Kyselyssä on myös soveltavia kysymyksiä, joilla selvitetään vastaajan konkreettinen tieto siitä, miten hyvin he tuntevat Incotermsin teorian ja osaavat sitä soveltaa käytännössä. Sovelluskysymykset ovat fiktiivisiä tilanteita mutta kuitenkin täysin mahdollisia tapauksia, joissa kysytään tarkempaa tietoa Incotermsistä ja sen soveltamisesta. Lopuksi kysytään vielä tärkeä kysymys eli mikä Incoterms on. Kysely on tämän työn liitteenä.

6.1 Osa 1: Taustatiedot

Kyselyn ensimmäisessä osassa selvitetään vastaajan taustatiedot kolmella kysymyksellä. Ensimmäisenä kysytään, mikä koulutus vastaajalla on. Jatkokysymyksenä tähän kysytään, onko koulutus kaupallinen, tekninen vai jokin muu. Toisena kysymyksenä kysytään, miten pitkään vastaaja on ollut alalla. Toinen asia, mihin tämä kysymys vastaa, on se, onko vastaaja ollut alalla ennen EU:ta. Kolmas kysymys selvittää, millä osastolla vastaaja työskentelee Varovassa. Tämän selvittäminen on tärkeää sen kannalta, että voidaan tutkia, miten eri osastoilla työskentelevät vastaavat kysymyksiin. Tämä tulee myös antamaan hyvän kuvan siitä, mitkä osastot mahdollista koulutusta eniten tarvitsevat. Tämän kysymyksen myötä pystytään myös tarkastelemaan tarkemmin niiden osastojen vastauksia, joista tiedetään, että Incotermsiä tarvitaan ja käytetään enemmän.

Ensimmäisen osan kysymykset toimivat suodattimena tuleville kysymyksille. Kun kyselyn vastaukset on käyty läpi, pystytään vastaajat lajittelemaan erilaisiin ryhmiin. Näiden ryhmien pohjalta voidaan tutkia jotain tiettyä kysymystä ja sitä, miten eri ryhmät ovat siihen kysymykseen vastanneet. Tämä mahdollistaa kyselyn tulosten tutkimisen astetta syvemmillä.

6.2 Osa 2: Oma kokemus

Kyselyn toisessa osassa kysytään vastaajan omaa kokemusta Incotermsistä. Tämä osio on tärkeä, koska näiden kysymysten vastausten painoarvoa mahdollisen koulutuksen kannalta pidetään suurimpana. On erittäin oleellista mahdollista koulutusta pohtiessa se, mitä mieltä vastaajat itse ovat sen tarpeellisuudesta.

Aluksi kysytään, miten usein vastaaja käyttää/tarvitsee Incotermsiä työssään. Seuraavaksi kysytään, miten hyvin vastaaja mielestään tuntee Incotermsin ja miten hyvin hän tunsi Incotermsin ennen kuin tuli alalle.

Kyselyn tärkeimpinä kysymyksinä ovat seuraavat kysymykset, joissa kysytään ensin, saiko vastaaja koulutusta Incotermsistä tullessaan Varovalle ja olisiko vastaajan mielestä Incoterms-koulutus tarpeellinen. Tämä antaa konkreettisen vastauksen ensin siihen, että onko Varova kouluttanut vastaajia Incotermsistä. Toinen kysymys vastaajan omasta mielipiteestä koulutuksen tarpeellisuudesta on kyselyn tärkein kysymys. Vastaajien oma mielipide koulutuksen tarpeellisuudesta on tärkeä. Jos suurin osa on sitä mieltä, että koulutusta tarvitaan, niin konkreettisen tietämyksen kysymysten vastauksilla ei ole niin suurta painoarvoa. Tämä sen takia, että vastaajat ovat jo sitä mieltä, että koulutus on tarpeellista. Jos vastaajat ovat kuitenkin sitä mieltä, että koulutus ei ole tarpeellista, niin konkreettisen tietämyksen kysymysten vastaukset avaavat mahdollisesti tietoa siitä, tarvittaisiinko koulutusta kuitenkin. Jos oikea tiedontaso on todella huono, mutta kuitenkin vastaajien mielestä koulutusta ei tarvita, niin voi päätellä, että koulutus olisi tarpeellinen vastaajien mielipiteestä huolimatta. Mahdollista on myös se, että tietotaso on hyvä ja vastaajat ovat sitä mieltä, että koulutusta ei tarvita, jolloin mahdollisen koulutuksen järjestäminen olisi tarpeetonta.

6.3 Osa 3: Konkreettinen tietämys

Kyselyn viimeinen osio keskittyy konkreettiseen tietämykseen Incotermsistä. Valitsin kaksi käytännön tapahtumaa, jotka ovat fiktiivisiä, mutta kuitenkin tapauksia, joita on työssäni Varovalla tullut vastaan. Kysymyksissä ensin esitellään tapaus, ja tämän jälkeen vastaajalta kysytään, mitä Incoterms sanoo kyseisestä tapauksesta.

Ensimmäinen näistä tapauksista käsittelee kuljetusriskin siirtymistä DDU-kuljetuksessa. Tieto siitä milloin riski siirtyy, on alalla työskentelevälle tärkeää. Usein jos tavara kärsii vahinkoja matkan aikana, asiakas ottaa ensimmäisenä yhteyden rahdinkuljettajaan. Tällöin on hyvä tietää, mikä toimituslauseke on kyseessä ja tuntee lauseke oikein, jotta pystyy antamaan asiakkaalle oikeaa asiakaspalvelua ja neuvomaan, kenen puoleen kääntyä ja kenelle tehdä mahdollinen korvausvaade. DDU-kuljetuksessa riski kuuluu lähettäjälle, ja asiakkaalle tulee antaa ohjeet siitä, kenelle reklamaatio ja korvausvaade tehdään. Jos asiakasta palveleva henkilö ei tiedä, kenellä riski kuuluu, ei hän pysty antamaan asiantuntevaa palvelua eikä oikeaa tietoa asiakkaalleen.

Toinen kysymys liittyy EXW-kuljetuksessa tapahtuneeseen tavaran katoamiseen ja siihen, kenen virheen takia tavara on matkalla kadonnut. Incotermsin mukaan tavaran oikea merkitseminen on myyjän vastuulla, kuitenkin niin, että ostaja avustaa siinä. Kyseisessä tapauksessa lähettäjä on merkinnyt tavaran virheellisesti, ja tämän vuoksi lähetystä ei ole kuljetusketjun yhdessä vaiheessa pystytty tunnistamaan kyseiseksi lähetykseksi, mikä on johtanut lähetyksen katoamiseen.

Kyselyn viimeisenä kysymyksenä on yksinkertaisesti, mikä Incoterms on. Tämä on mielenkiintoinen kysymys, jolla selvitetään, tietääkö vastaaja, mikä Incoterms oikeasti on. Incotermsiä ei pidä sekoittaa lähettäjän ja rahdinkuljettajan tekemiin muihin sopimuksiin, vaan tulee tietää se, että Incoterms on myyjän ja ostajan välistä kauppasopimusta käsittelevä lauseke tavaran toimittamisesta. Työssäni olen usein havainnut, että alalla olevat pitävät Incotermsiä lähettäjän, vastaanottajan ja rahdinkuljettajan yhteisenä sopimuksena, joka Incoterms ei kuitenkaan ole. Vastausmahdollisuuksiksi laitettiin neljä toisistaan eroavaa, kuitenkin joidenkin mielestä mahdollisesti oikeaa vastausta.

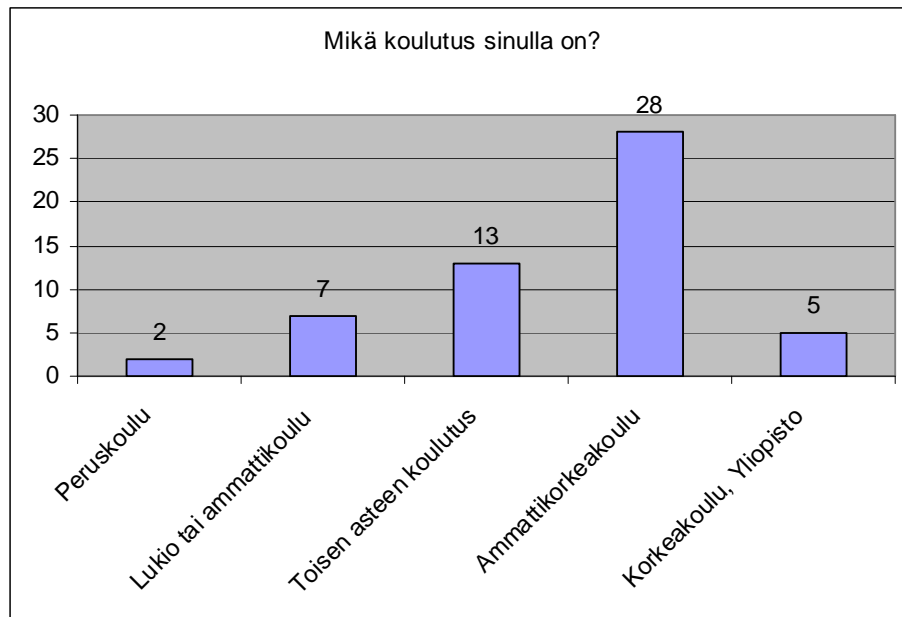
7 KYSELYN TULOKSET

Varovalle tehtyyn Incoterms 2000 -kyselyyn saatiin kaiken kaikkiaan 55 vastausta. Kaikki vastauslomakkeet hyväksyttiin, mutta kuitenkin kuudessa vastauslomakkeessa jouduttiin hylkäämään yksi tai useampia vastauksia virheellisen vastauksen tai muun epäselvyyden vuoksi. Yhdessä näistä kuudesta virheellisestä vastauslomakkeesta oli kaksi virhettä. Kyselyyn saatujen vastausten määrä riittää sopivaan kysymysten tarkasteluun, joten kyselyn tuloksia voidaan pitää käypinä koulutustarpeen kartoittamiseen Varovassa.

7.1 Taustatiedot-osion tulokset

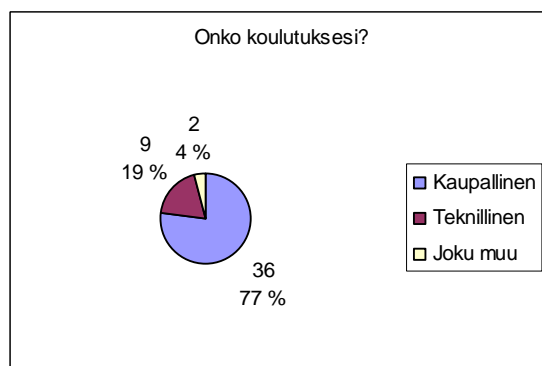
Ensimmäisenä kyselyssä kysyttiin vastaajan koulutusta (kuva 3). Vaihtoehtoina olivat peruskoulu, lukio tai ammattikoulu, toisen asteen koulutus, ammattikorkeakoulu ja viimeisenä korkeakoulu/yliopisto. Lisäkysymyksenä kysyttiin vielä toisen asteen koulutuksen, ammattikorkeakoulun tai korkeakoulun/yliopiston käyneiltä oliko heidän koulutuksensa kaupallinen, teknillinen vai jokin muu (kuva 4).

Kuvan 3 mukaisesti kyselyyn vastanneista 55 vastaajasta suurin osa eli 28 oli käynyt ammattikorkeakoulun. Toisen asteen koulutuksen oli käynyt 13 vastanneista. Peruskoulun oli käynyt 2, lukion tai ammattikoulun 7 ja korkeakoulun tai yliopiston 5 vastanneista. Koulutusjakauma on hyvin odotetun mukainen. Vastanneista 51 % on käynyt ammattikorkeakoulun, ja 84 % on käynyt lukiota tai ammattikoulua korkeamman koulutuksen.



Kuva 3. Kysymyksen 1 tulokset

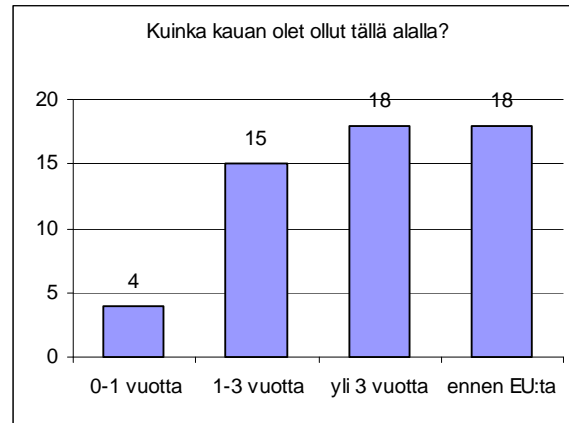
Kuten Kuvasta 4 ilmenee, kaikista näistä 46 vastaajasta, joilla on korkeampi koulutus kuin lukio tai ammattikoulu, 36:lla eli 77 %:lla on kaupallinen koulutus ja 9:llä eli 19 %:lla on tekninen koulutus. Vastaajista kahdella on jokin muu kuin kaupallinen tai tekninen koulutus. Kahdella on humanistinen koulutus.



Kuva 4. Kysymyksen 1.1 tulokset

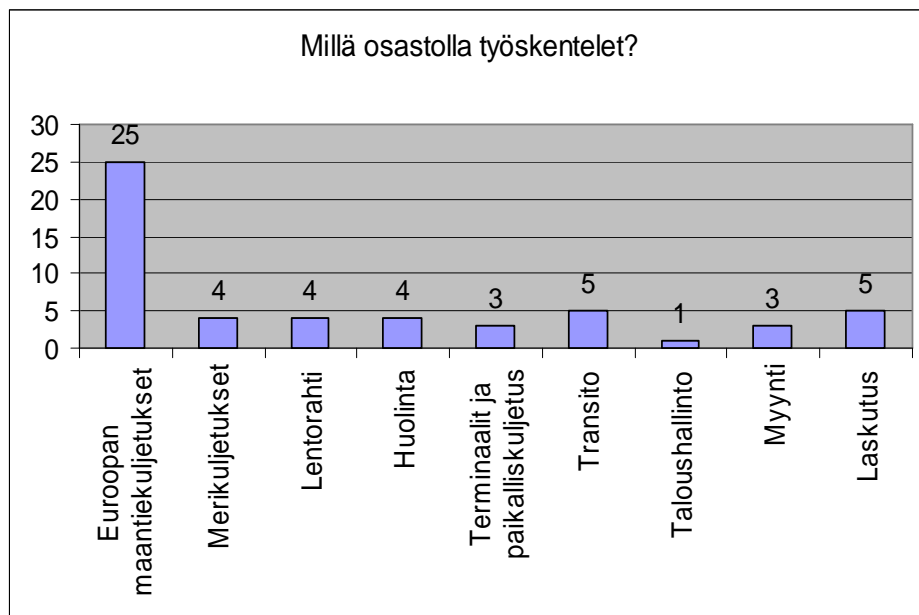
Seuraavana taustatietona koulutuksen jälkeen kysyttiin vastaajan alallaolo-
vuosia. Vaihtoehdot olivat 0–1 vuotta, 1–3 vuotta, yli 3 vuotta ja onko ollut

alalla ennen EU:ta. Taulukon 3 mukaisesti 4 vastanneista on ollut alalla 0–1 vuotta. 15 vastanneista on ollut alalla 1–3 vuotta. 18 vastanneista yli 3 vuotta samoin, kuten jo ennen EU:ta alalla on ollut 18 vastaajista.



Kuva 5. Kysymyksen 2 tulokset

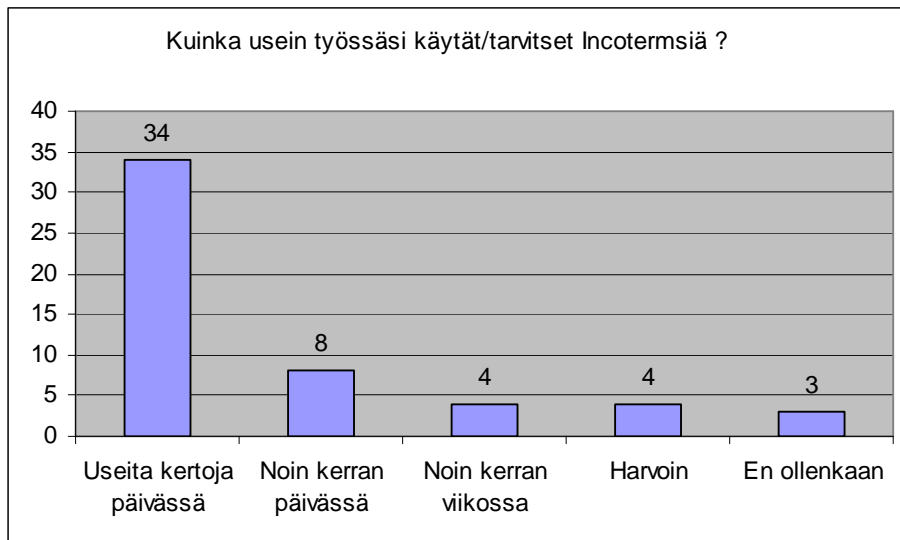
Viimeisenä taustatietona kysyttiin, millä osastolla Varovassa vastaaja työskentelee. Tähän kysymykseen tulleista vastauksista yksi jouduttiin hylkäämään epäselvyyden vuoksi. Kuvan 6 mukaisesti 25 vastanneista eli 46 % työskentelee Euroopan maantiekuljetuksissa. Loput vastanneista jakautuvat suhteellisen tasaisesti muihin osastoihin. Taloushallinnon puolelta tuli vain yksi vastaus.



Kuva 6. Kysymyksen 3 tulokset

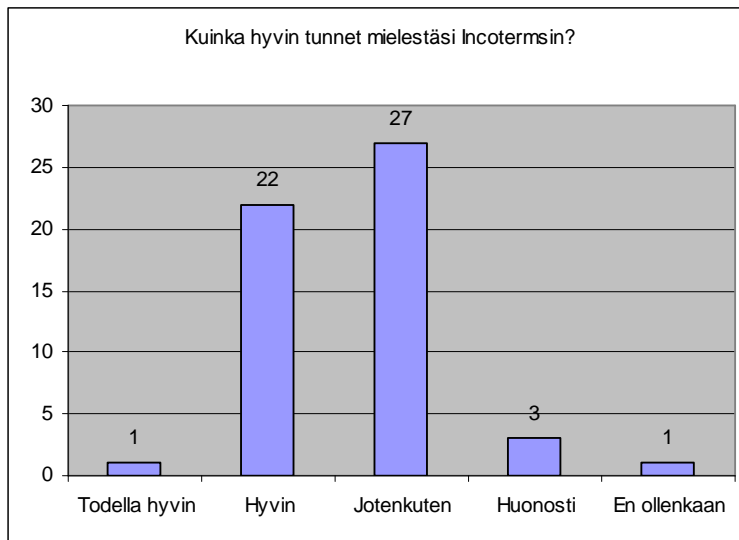
7.2 Oma kokemus Incotermsistä -osion tulokset

Toisessa osiossa kysyttiin vastaajan omaa kokemusta Incotermsistä viidellä kysymyksellä. Ensimmäisenä tässä osiossa kysyttiin, kuinka usein vastaaja käyttää tai tarvitsee Incotermsiä työssään. Kahden vastaajan vastaukset tähän kysymykseen jouduttiin hylkäämään epäselvyyden vuoksi. Vastausvaihtoehtoina oli useita kertoja päivässä, noin kerran päivässä, noin kerran viikossa, harvoin ja en ollenkaan. Kuvasta 7 selviää, että 34 vastaajista eli 64 % käyttää tai tarvitsee Incotermsiä työssään useita kertoja päivässä ja noin kerran päivässä 8 vastaajaa eli 15 %. Vastaajista vain 3 eli 6 % ei käytä tai tarvitse Incotermsiä ollenkaan.



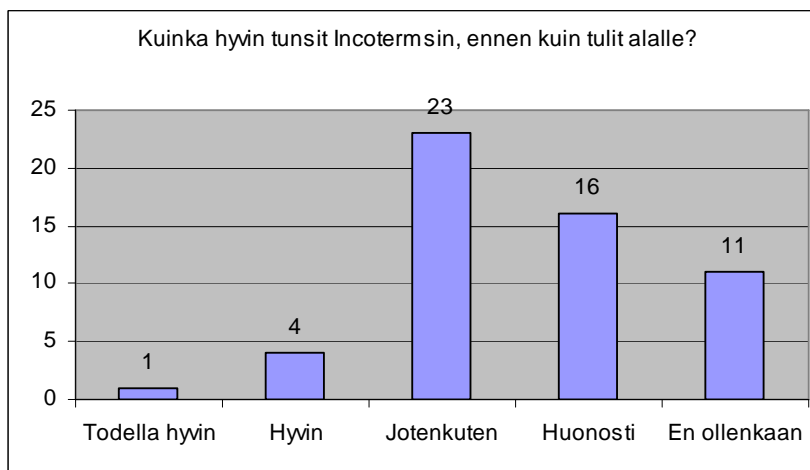
Kuva 7. Kysymyksen 4 tulokset

Seuraavana kysyttiin, kuinka hyvin vastaaja mielestään tuntee Incotermsin. Vastausvaihtoehtoina oli todella hyvin, hyvin, jotenkuten, huonosti ja en ollenkaan. Yksi vastauksista tähän kysymykseen jouduttiin hylkäämään epäselvyyden vuoksi. Kuvasta 8 selviää, että todella hyvin mielestään Incotermsin tuntee vain yksi vastanneista. Hyvin Incotermsin mielestään tuntee 22 vastaajista ja jotenkuten 27 vastaajista. Huonosti Incotermsin tuntee 3 vastaajista ja 1 vastaajista ei tunne Incotermsiä mielestään ollenkaan. Vastaajista 91 % tuntee mielestään Incotermsin joko hyvin tai jotenkuten.



Kuva 8. Kysymyksen 5 tulokset

Edelliseen kysymykseen liittyvänä seuraavaksi kysyttiin, miten hyvin vastaaja mielestään tunsi Incotermsin, ennen kuin tuli alalle. Kuvasta 9 selviää, että 23 eli 42 % vastanneista tunsi ennen alalle tuloa Incotermsin mielestään jotenkuten. Huonosti tunsi 16 vastaajista eli 29 % ja mielestään 11 eli 20 % ei tuntenut Incotermsiä ollenkaan. Hyvin mielestään Incotermsin ennen alalle tuloa tunsi neljä vastaajista ja todella hyvin vain yksi.

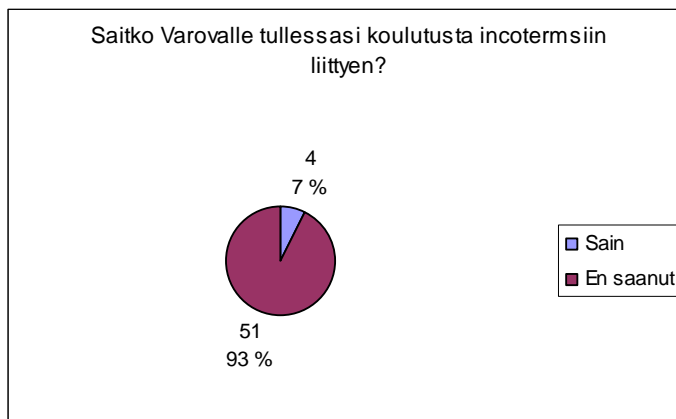


Kuva 9. Kysymyksen 6 tulokset

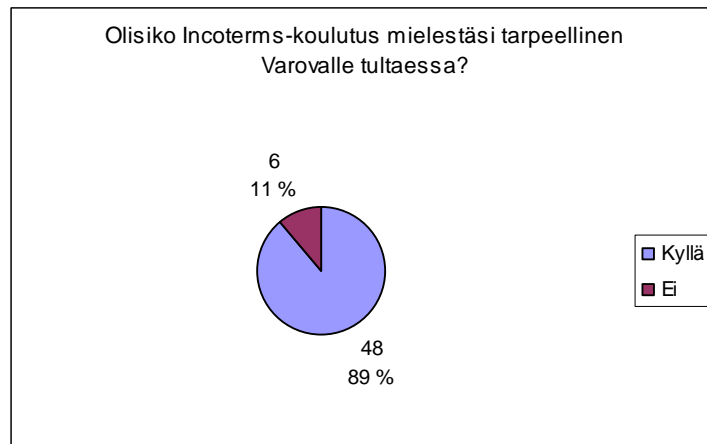
Tämän jälkeen kysyttiin ensin, saiko vastaaja koulutusta Incotermsistä tullessaan Varovalle, ja toisena, olisiko Incoterms-koulutus vastaajan mielestä

tarpeellinen. Kuvasta 10 selviää, että vastanneista 4 eli 7 % sai koulutusta Incotermsiin liittyen ja 51 eli 93 % ei saanut. Kuvan 11 mukaisesti 6 vastaajista eli 11 % oli sitä mieltä, että Incoterms-koulutus Varovalle tullessa ei ole tarpeellinen. 48 vastaajista eli 89 % oli sitä mieltä, että koulutus olisi tarpeellinen.

Kuvia 8 ja 9 tarkastelemalla voi havaita, että kokonaisuudessaan vastaajat olivat sitä mieltä, että he tuntevat Incotermsin paremmin nyt kuin silloin kun aloittivat Varovalla. Tästä voi päätellä, että vastanneet ovat työskennellessään Varovalla oppineet lisää Incotermsistä. Tämä on luonnollista, sillä suurin osa vastanneista käyttää tai tarvitsee Incotermsia päivittäin, kuten kuvaa 7 tutkimalla voi havaita.



Kuva 10. Kysymyksen 7 tulokset



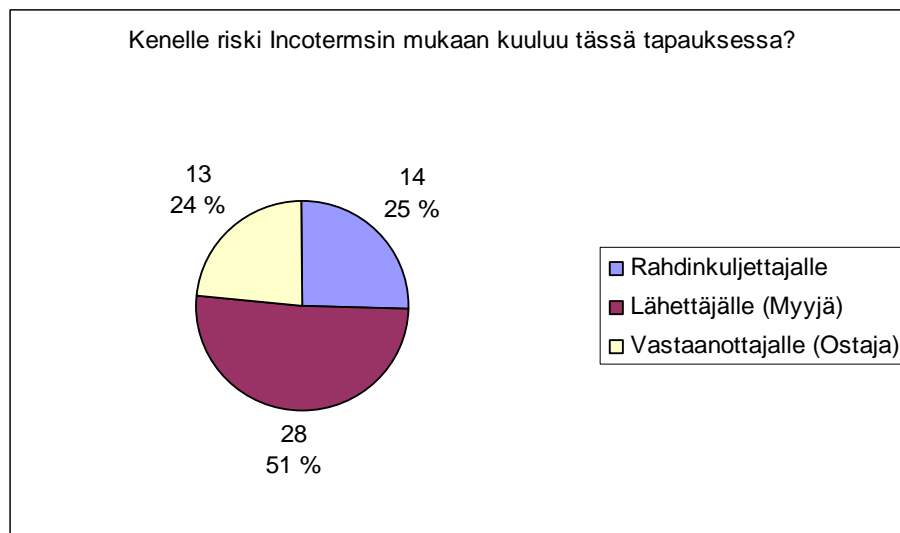
Kuva 11. Kysymyksen 8 tulokset

7.3 Konkreettinen tietämys -osion tulokset

Kyselyn viimeisessä osiossa oli kolme tapausta. Näistä tapauksista kysyttiin yksi kysymys, johon vastaajan tuli vastata oman Incoterms 2000 -tietämyksensä mukaan. Selkeyden vuoksi näissä kysymyksissä lähettäjä on sama kuin myyjä ja vastaanottaja sama kuin ostaja. Ensimmäinen näistä kolmesta tapauksesta kuului seuraavasti:

Saksalainen lähettäjä myy kuorman DDU-ehdolla Suomeen. Lähettäjä itse hoitaa kuljetuksen Suomeen maantiekuljetuksena trailerilla. Kun kuljettaja saapuu trailerin kanssa ostajalle, ei hän löydä ketään henkilöä ottamaan tavaraa vastaan. Hän ajaa trailerin kiinni lastauslaituriin, irrottaa sidonnan ja lähtee etsimään henkilökuntaa purkamaan kuormaa. Kuljettajan ollessa poissa maa trailerin takajalkojen alla alkaa luistaa, siten että traileri huojautaa ja kyydissä olleet tavarat kärsivät vahinkoja.

Tästä tapauksesta kysyttiin vastaajalta, kenelle riski Incotermsin mukaan kuuluu tämän tässä tapauksessa. Vastausvaihtoehtoja on 3: Rahdinkuljettajalle, Lähettäjälle (Myyjälle) ja Vastaanottajalle (Ostajalle). Oikea vastaus tähän tapaukseen on Lähettäjälle (Myyjälle), koska ostaja ei ole vielä tässä tapauksessa todennut eli vastaanottanut tavaraa. Kuvan 12 mukaan 51 % vastanneista vastasi tähän kysymykseen oikein. Rahdinkuljettaja vaihtoehdon valitsi 25 % vastanneista ja Vastaanottaja (Ostaja) vaihtoehdon 24 %.



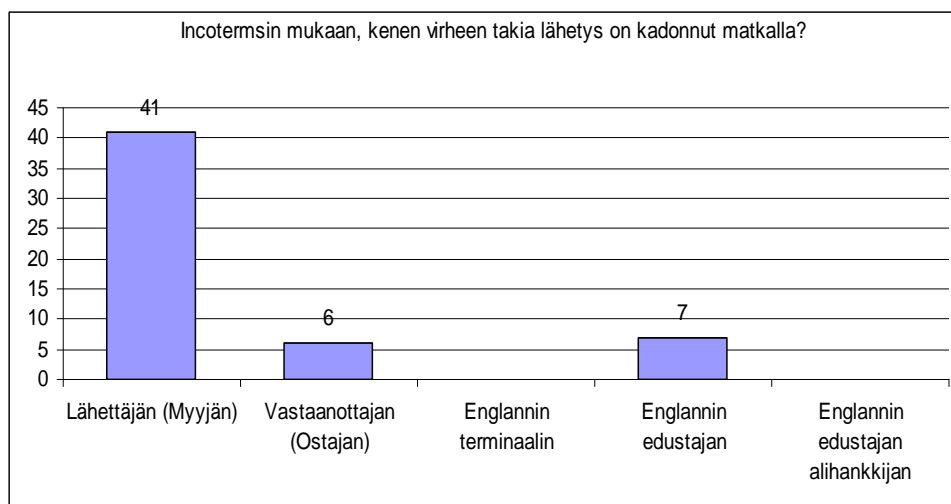
Kuva 12. Kysymyksen 9 tulokset

Toinen kolmesta viimeisen osion tapauksesta kuului seuraavasti:

Suomalainen tukkuliike on käyttänyt suomalaisen huolintayrityksen palveluja jo useamman vuosikymmenen ajan. Suomalainen tukkuliike luottaa huolitsijansa ammattitaitoon eikä tästä syystä epäröi uutta kauppaa tehdessään käyttää omaa huolitsijaansa. Suomalainen vastaanottaja (tukkuliike) ja englantilainen lähettäjä sopivat, että kaupat tehdään EXW-lausekkeen mukaisesti. He myös sopivat yhdessä, että lähetyksen tulee olla perillä kahden viikon kuluessa. Suomalainen huolintayritys järjestää kuljetuksen Englannista lähettäjän varastosta aina Suomeen saakka. Kun lähetyksen on määrä saapua Suomeen, ei sitä kuitenkaan pystytä tunnistamaan/löytämään. Tämä aiheuttaa pitkän viivästyksen ja etsinnät koko kuljetusketjun matkalle. Lähetys paikallistetaan useamman viikon kuluttua Englannin terminaalista. Heidän mukaan lähetystä ei lastattu lähemmään kohti Suomea, koska lähetyksen merkinnät olivat virheelliset, eivätkä he pystyneet tunnistamaan sitä kyseiseksi lähetykseksi. Suomalainen vastaanottaja vaatii suomalaiselta huolitsijalta täyttä korvausta lähetyksestä, koska lähetys on myöhässä eikä sitä enää tarvita. Englantilainen lähettäjä sanoo, ettei asia kuulu heille nojaten EXW-toimitusehtoon.

Tästä tapauksesta kysyttiin: ”Incotermsin mukaan kenen virheen takia lähetys on kadonnut matkalla?” Vastausvaihtoehtoina tähän tapaukseen oli Lähettäjän (Myyjän), Vastaanottajan (Ostajan), Englannin terminaalin, Englannin edustajan (suomalaisen huolitsijan yhteystyökumppanin) ja Englannin edustajan alihankkijan (lähetyksen noutaneen osapuolen). Oikea vastaus tähän tapaukseen on Lähettäjän (Myyjän). Yksi vastauksista jouduttiin hyl-

käämään epäselvyyden vuoksi. Kuvasta 13 selviää, että 41 vastausta 54:tä vastauksesta oli oikein eli 76 %. Kuusi eli 11 % vastasi vaihtoehdon Vastanottajan (Ostajan) ja seitsemän eli 13 % vastasi vaihtoehdon Englannin edustajan. Kukaan vastanneista ei valinnut vastausta Englannin terminaalin tai Englannin edustajan alihankkijan.



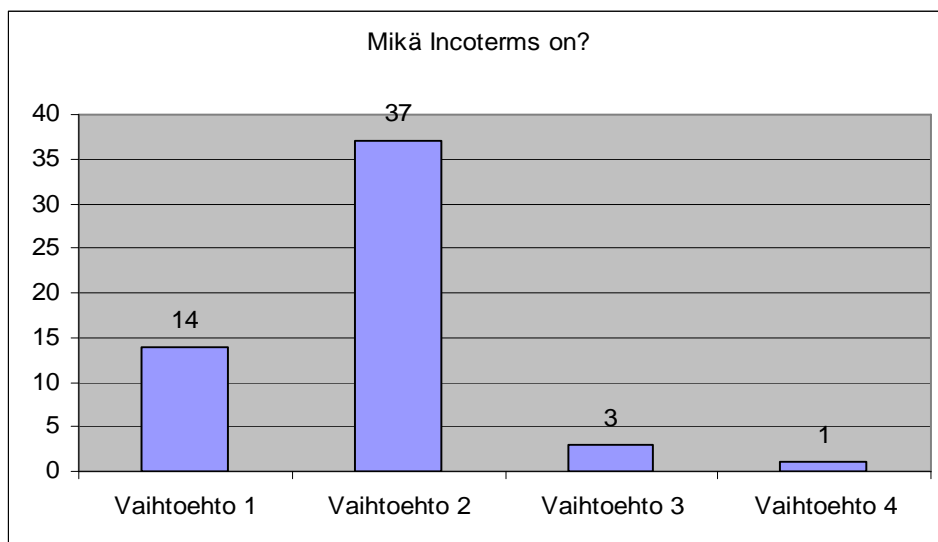
Kuva 13. Kysymyksen 10 tulokset

Koko kyselyn viimeisenä kysymyksenä ja samalla myös kolmannen osion viimeisenä kysymyksenä kysyttiin: "Mikä Incoterms on?" Tähän annettiin neljä vaihtoehtoa, jotka olivat

- 1) Incoterms käsittelee ainoastaan myyjän ja ostajan kauppasopimuksen välistä suhdetta mutta ei tee sitä liian yksityiskohdallisesti. Incoterms rajoittuu ainoastaan myyjän ja ostajan välisen kauppasopimuksen mukaisiin velvollisuuksiin ja oikeuksiin tavaroiden toimittamisessa.
- 2) Incoterms on myyjän, ostajan ja rahdinkuljettajan yhteinen kaikkien maiden lakeja mukaileva termistö, joka jakaa kaikkien osapuolten yhteisen edun mukaisesti kuljetuksessa tapahtuvat asiat eri osapuolten vastuiksi.
- 3) Incoterms on kauppalaskuun liitettävä lauseke kansainvälisessä kaupassa, joka määrittelee kauppalaskuun nojaten sen, kuka on rahallisesti maksuvelvoitteessa rahdinkuljettajalle eri kuljetusvaiheissa koko kuljetusketjun aikana

4) Incoterms käsittelee myyjän ja ostajan välistä suhdetta kansainvälisessä kaupassa ainoastaan niissä tapauksissa missä mahdollinen riita, vahinko tai lakien eroavaisuus niin vaatii.

Tämän kysymyksen oikea vastaus on vaihtoehto 1). Kuvasta 14 selviää, että oikean vaihtoehdon valitsi vain 14 vastanneista eli 25 %. Suurin osa vastanneista 37 eli 67 % vastasi vaihtoehdon 2. Myös vaihtoehdot 3 ja 4 saivat kannatusta, mutta vain vähän. Vaihtoehdon 3 valitsi kolme vastanneista ja vaihtoehdon 4 vain yksi vastanneista.



Kuva 14. Kysymyksen 11 tulokset

8 TULOSTEN TARKASTELUA

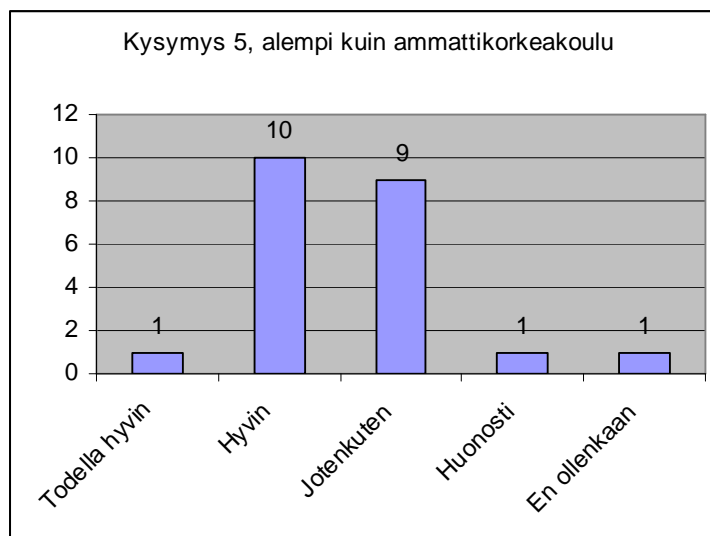
Kyselyn pohjimmaisena tarkoituksena oli selvittää koulutustarve Incotermsiin Varovassa. Kyselyn ensimmäisessä osassa haetut taustatiedot mahdollistavat vastaajien jakamisen erilaisiin pienempiin ryhmiin, joiden tuloksia voidaan tarkastella ja verrata toisiinsa.

Yhtenä lähtökohtana oli tarkastella, miten eri osastoilla työskentelevät vastaavat kyselyyn. Kuitenkin koska kyselyyn vastanneista 55:stä vastaajasta 25 työskentelee Euroopan maantiekuljetuksissa ja muilta osastoilta oli hajanaisesti yhdestä viiteen vastaajaa, ei ole kannattavaa tarkastella vastauksia osastokohtaisesti. Epätasaisesti jakautunut vastaajakanta aiheuttaa sen, että osastojen välisten vastausten tarkasteleminen antaisi mahdollisesti vä-

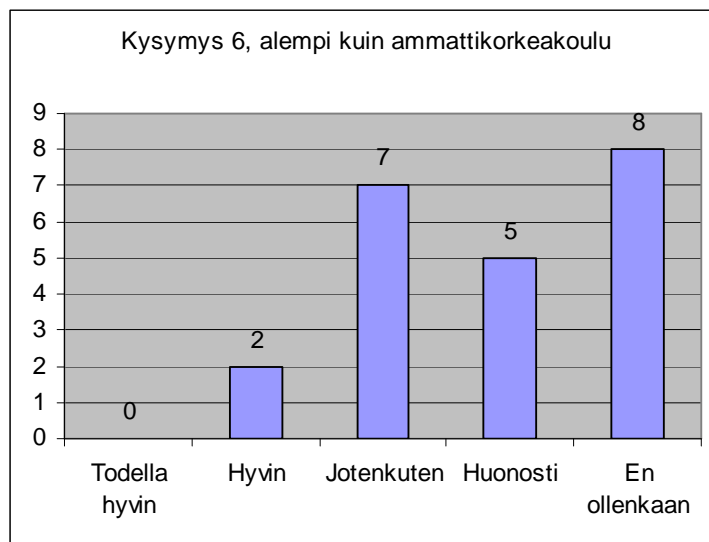
ristyneen kuvan todellisesta osastojen osaamisesta ja mielipiteistä. Tämän takia alun perin suunniteltu tiettyjen osastojen tulosten vertaaminen toisten osastojen tuloksiin jätettiin tekemättä.

Ydinkysymyksenä ja tärkeimpänä tarkastelun kohteena koko kyselyssä oli se, tarvitaanko vastaajan mielestä Varovalle tultaessa koulutusta Incoterm-siin ja onko vastaaja saanut koulutusta Varovalle tultaessa. Tulosten mukaan vain 7 % vastanneista on saanut koulutusta ja 89 % vastanneista on sitä mieltä, että koulutus Varovalle tultaessa on tarpeellista.

Kyselyn taustatiedot osiossa kysyttiin, mikä koulutus vastaajalla on. Suurin osa vastaajista on käynyt ammattikorkeakoulun. Koulutuksen mahdollista vaikutusta vastauksiin tarkastellaan siten, että vastaajat jaetaan kahteen ryhmään. Vastaajista 60 % on suorittanut ammattikorkeakoulu- tai korkeamman tutkinnon ja muodostavat ensimmäisen tarkasteluryhmän. Alemman koulutuksen käyneet muodostavat toisen tarkasteluryhmän. Ensin tarkastellaan näiden kahden ryhmän vastauksia kysymyksiin 5 ja 6 ja sen jälkeen, mitä mahdollisia eroja tai samankaltaisuuksia vastauksissa on.



Kuva 15. Alemman koulutuksen kuin ammattikorkeakoulun käyneiden vastaukset kysymykseen 5



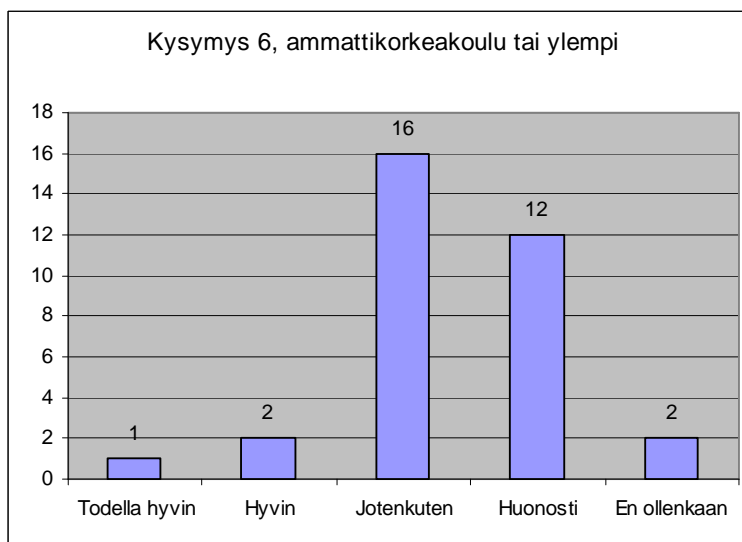
Kuva 16. Alemman kuin ammattikorkeakoulun käyneiden vastaukset kysymykseen 6

Kuvassa 15 on vastaukset kysymykseen 5 ”Kuinka hyvin tunnet mielestäsi Incotermsin?” siltä tarkasteluryhmältä, johon kuuluu alemman kuin ammattikorkeakoulun suorittaneet vastaajat. Kuvassa 16 on saman ryhmän vastaukset kysymykseen 6 ”Kuinka hyvin tunsit Incotermsin ennen kuin tulit alalle?” Tämän ryhmän vastauksissa on havaittavissa sama asia kuin kaikkien vastaajien osalta, eli vastaajat tuntevat mielestään Incotermsin paremmin sen jälkeen kun ovat tulleet Varovalle töihin. Myös Kuvia 17 ja 18 tarkastellessa voi tehdä samat havainnot.

Lähempi vertailu eri koulutuksen käyneiden kesken on hyvä tehdä kuvista 16 ja 18. Näitä kuvia vertailemalla havaitaan, että alemman kuin ammattikorkeakoulun käyneistä useampi vastaaja ei tuntenut Incotermsiä ollenkaan verrattuna ammattikorkeakoulun tai korkeamman koulutuksen käyneisiin. Tästä voi päätellä, että koulutuksella on mahdollisesti vaikutusta siihen, tuntee Incotermsiä ollenkaan tullessa töihin Varovalle. Tämä johtuu mahdollisesti siitä, että alemman tason opinnoissa ei opiskella Incotermsiä yhtä paljon kuin korkeamman tason opinnoissa.



Kuva 17. Ammattikorkeakoulun tai korkeamman koulutuksen käyneiden vastaukset kysymykseen 5



Kuva 18. Ammattikorkeakoulun tai korkeamman koulutuksen käyneiden vastaukset kysymykseen 6

Näitä kuvia tutkimalla voi myös päätellä sen, että suurelta osin allaoloajalla on merkitystä siihen, miten hyvin omasta mielestään tuntee Incotermsin. Tämän vuoksi en tässä työssä jaa vastaajia alallaolovuosien mukaan tarkasteluryhmiksi, koska olen jo saanut tarvittavan tiedon alallaolovuosien mahdollisesta vaikutuksesta vastaajien omaan mielipiteeseen siitä, miten hyvin he Incotermsin tuntevat.

9 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tämän tutkimuksen perimmäisenä tarkoituksena oli tutkia, miten hyvin Varovassa tunnetaan Incoterms ja onko Varovalle tultaessa koulutus Incotermsiin tarpeellista. Tutkimuksen keskeisenä osana oli Varovan työntekijöille jaettu kysely. Kyselyn pohjalta saatiin hyvää tietoa molemmista tutkittavista asioista. Suurin osa kyselyyn vastanneista oli sitä mieltä, että koulutus on tarpeellista, ja todella pieni osa vastaajista oli saanut koulutusta Incotermsiin.

Kyselystä selviää vastaajien koulutustason mahdollinen vaikutus siihen, miten hyvin vastaajat omasta mielestään tuntevat Incotermsin. Korkeamman koulutuksen saaneet tuntevat Incotermsin mielestään paremmin Varovalle tultaessa kuin ne, jotka ovat käyneet alemman tason koulutuksen. Havaittiin myös se, että mitä pidempään on ollut alalla ja Varovalla mahdollisesti vaikuttaa Incotermsin tuntemiseen.

Suurin osa Varovalla työskentelevistä tarvitsee Incotermsiä päivittäin. Tästä syystä Varovalla työskentelevien on tärkeää tuntea Incoterms hyvin. Tarkoituksena on se, että Varova pystyy antamaan asiantuntevaa tietoa ja neuvoja asiakkailleen.

Kyselyn konkreettisen tiedon kysymysten tulokset olivat hieman huolestuttavia. Vaikka yli puolet tiesi oikeat vastaukset kahteen fiktiiviseen käytännön tapauksen kysymykseen, tulisi lähtökohdan mielestäni olla se, että lähes kaikki osaisivat vastata näihin kysymyksiin oikein. Tietenkin siihen, miten tärkeää näiden asioiden tunteminen on, vaikuttaa se, millä osastolla työskentelee. Kuitenkin suurin osa kyselyyn vastanneista työskentelee Euroopan maantiekuljetuksissa, missä Incotermsin tuntemusta tarvitaan paljon. Myös muilla osastoilla Incotermsin tunteminen on tarpeellista.

Kaikista huolestuttavin asia tutkimuksessa oli se, että vain 25 % vastaajista tiesi, mikä Incoterms on. On erittäin vaikeaa antaa hyvää ja asiantuntevaa asiakaspalvelua, jos ei ole oikeaa tietoa oman alansa yhdestä keskeisestä asiasta eli Incotermsistä.

Näin huonolla konkreettisella tuntemuksella Incotermsistä on vaikeaa päästä siihen, mihin Varova pyrkii, eli olemaan entistä asiantuntevampi asiakaspalvelija omille asiakkailleen.

Tämän tutkimuksen pohjalta ehdotan, että Varova tulevaisuudessa kouluttaisi uudet työntekijät aikaisempaa paremmin Incotermsin osalta. Tämä tulisi ottaa huomioon uusien työntekijöiden perehdytystä suunniteltaessa ja perehdytys tulisi suunnitella siten, että Incotermsillä olisi entistä suurempi painoarvo. Myös niille työntekijöille, jotka työnkuvansa puolesta tarvitsevat Incotermsiä, tulisi järjestää täydennyskoulutus Incotermsin osalta. Nämä koulutukset toteuttamalla Varova pystyisi olemaan asiakkailleen vieläkin parempi ja asiantuntevampi huolitsija ja tätä kautta vahvistamaan asemaansa hyvää asiakaspalvelua tarjoavana yrityksenä.

VIITELUETTELO

- [1] Rätty, Asko, *Incoterms 2000*. 2. painos. Helsinki: ICC Palvelu Oy. 2000.
- [2] From Seller to Buyer: a flow diagram of Incoterms 2000. Alibaba.com [verkkodokumentti, viitattu 7.2.2009]. Saatavissa: http://resources.alibaba.com/article/107/From_Seller_to_Buyer_a_flow_diagram_of_Incoterms_2000.htm
- [3] Incoterms 2000 finnish. If Vahinkovaakutusyhtiö Oy. [verkkodokumentti, viitattu 25.1.2009] Saatavissa: [http://www.if.fi/web/fi/commercial.nsf/templates/B0BF463DC6F0AE49C12574FA00397B10/\\$FILE/Finnish.pdf](http://www.if.fi/web/fi/commercial.nsf/templates/B0BF463DC6F0AE49C12574FA00397B10/$FILE/Finnish.pdf)
- [4] Incoterms 2000. Tapiola Oy. [verkkodokumentti, viitattu 25.1.2009] Saatavissa: <http://www.tapiola.fi/NR/rdonlyres/6475EAC7-7FDC-4CF7-998E-D6AAD1810E6B/0/INCOTERMS2000.pdf>
- [5] Koskinen, Harri – Koskinen, Pekka – Markkula, Risto – Mattson, Margit – Ollikainen, Jari – Sarjanen, Päivi – Vinnari, Orvokki, *Huolinta-alan käsikirja*. Helsinki: Suomen Spedservice Oy. 1997.
- [6] Varova. Varova Oy. [verkkodokumentti, viitattu 7.2.2009] Saatavissa: <http://www.varova.fi>.
- [7] Karhunen, Camilla. Henkilöstönkehittämispäällikkö, Varova Oy, Helsinki. Keskustelu 5.11.2008.
- [8] Tainio, Jasmin. Operatiivinen johtaja, Varova Oy, Helsinki. Keskustelu 16.3.2009.

Incoterms 2000: Toimituslausekekysely Varovalle

Osa 1 **Taustatiedot** Valitse sopivin vaihtoehto

Kysymys 1 Mikä koulutus sinulla on?

- | | |
|---|------------------------|
| 1 | Peruskoulu |
| 2 | Lukio tai ammattikoulu |
| 3 | Toisen asteen koulutus |
| 4 | Ammattikorkeakoulu |
| 5 | Korkeakoulu, Yliopisto |

Jos vastasit kysymykseen 1 vaihtoehdon 3, 4 tai 5 niin vastaa myös kysymykseen 1.1

Kysymys 1.1 Onko koulutuksesi?

- | | |
|---|----------------------|
| 1 | kaupallinen |
| 2 | teknillinen |
| 3 | joku muu, mikä _____ |

Kysymys 2 Kuinka kauan olet ollut tällä alalla?

- | | |
|---|----------------------------|
| 1 | 0-1 vuotta |
| 2 | 1-3 vuotta |
| 3 | yli 3 vuotta |
| 4 | olin alalla jo ennen EU:ta |

Kysymys 3 Millä osastolla työskentelet?

- | | |
|---|----------------------------------|
| 1 | Euroopan maantiekuljetukset |
| 2 | Merikuljetukset |
| 3 | Lentorahti |
| 4 | Huolinta |
| 5 | Terminaalit ja paikalliskuljetus |
| 6 | Transito |
| 7 | Taloushallinto |
| 8 | Myynti |
| 9 | Laskutus |

Osa 2 **Oma kokemus Incotermsistä** Valitse sopivin vaihtoehto

Kysymys 4 Kuinka usein työssäsi käytät/tarvitset Incotermsiä?

- | | |
|---|-------------------------|
| 1 | Useita kertoja päivässä |
| 2 | Noin kerran päivässä |
| 3 | Noin kerran viikossa |
| 4 | Harvoin |
| 5 | En ollenkaan |

Kysymys 5 Kuinka hyvin tunnet mielestäsi Incotermsin?

- | | |
|---|---------------|
| 1 | Todella hyvin |
| 2 | Hyvin |
| 3 | Jotenkuten |
| 4 | Huonosti |
| 5 | En ollenkaan |

Kysymys 6 Kuinka hyvin tunsit Incotermsin ennen kuin tulit alalle?

- | | |
|---|---------------|
| 1 | Todella hyvin |
| 2 | Hyvin |
| 3 | Jotenkuten |
| 4 | Huonosti |
| 5 | En ollenkaan |

Kysymys 7 Saitko Varovalle tullessasi koulutusta Incotermsiin liittyen?

- | | |
|---|-----------|
| 1 | Sain |
| 2 | En saanut |

Kysymys 8 Olisiko Incoterms-koulutus mielestäsi tarpeellinen Varovalle tultaessa?

- | | |
|---|-------|
| 1 | Kyllä |
| 2 | Ei |

Osa 3 *Konkreettinen tietämys*

Tässä osassa sinulta kysytään kolme kysymystä, joiden tarkoituksen on kar-
toittaa kuinka hyvin tunnet Incotermsin. Valitse mielestäsi oikea vastaus.
Muista, että tarkoituksena on vastata kysymyksiin sen mukaan mitä Inco-
terms tapauksista sanoo. Kysymysten 10 ja 11 tapaukset ovat täysin fiktiivisi-
ä, mutta kuitenkin täysin mahdollisia tapauksia. Näissä tapauksissa myyjä
on sama kuin lähettäjä ja ostaja sama kuin vastaanottaja.

Kysymys 9

Saksalainen lähettäjä myy kuorman DDU ehdolla Suomeen. Lähettäjä itse
hoitaa kuljetuksen Suomeen maantiekuljetuksena trailerilla. Kun kuljettaja
saapuu trailerin kanssa ostajalle, ei hän löydä ketään henkilöä ottamaan tava-
raa vastaan. Hän ajaa trailerin kiinni lastauslaituriin, irrottaa sidonnan ja läh-
tee etsimään henkilökuntaa purkamaan kuormaa. Kuljettajan ollessa poissa,
maa trailerin takajalkojen alla alkaa luistaa, siten että traileri huojahtaa ja
kyydissä olleet tavarat kärsivät vahinkoja.

Kenelle riski Incotermsin mukaan kuuluu tässä tapauksessa?

- | | |
|---|---------------------------|
| 1 | Rahdinkuljettajalle |
| 2 | Lähettäjälle (Myyjä) |
| 3 | Vastaanottajalle (Ostaja) |

Kysymys 10

Suomalainen tukkuliike on käyttänyt Suomalaisen huolintayrityksen palveluja jo useamman vuosikymmenen ajan. Suomalainen tukkuliike luottaa huolitsijansa ammattitaitoon eikä tästä syystä epäröi uutta kauppaa tehdessään käyttää omaa huolitsijaansa. Suomalainen vastaanottaja (tukkuliike) ja Englantilainen lähettäjä sopivat, että kaupat tehdään EXW lausekkeen mukaisesti. He myös sopivat yhdessä, että lähetysten tulee olla perillä kahden viikon kuluessa. Suomalainen huolintayritys järjestää kuljetuksen Englannista lähettäjän varastosta aina Suomeen saakka. Kun lähetysten on määrä saapua Suomeen, ei sitä kuitenkaan pystytä tunnistamaan/löytämään. Tämä aiheuttaa pitkän viivästyksen ja etsinnät koko kuljetusketjun matkalle. Lähetys paikallistetaan useamman viikon kuluttua Englannin terminaalista. Heidän mukaan lähetystä ei lastattu lähtemään kohti Suomea, koska lähetysten merkinnät olivat virheelliset, eivätkä he pystyneet tunnistamaan sitä kyseiseksi lähetykseksi. Suomalainen vastaanottaja vaatii suomalaiselta huolitsijalta täyttä korvausta lähetyksestä, koska lähetys on myöhässä, eikä sitä enää tarvita. Englantilainen lähettäjä sanoo, ettei asia kuulu heille nojaten EXW toimitukseen.

Incotermsin mukaan, kenen virheen takia lähetys on kadonnut matkalla?

- 1 Lähettäjän (Myyjän)
- 2 Vastaanottajan (Ostajan)
- 3 Englannin terminaalin
- 4 Englannin edustajan (suomalaisen huolitsijan yhteistyökumppanin)
- 5 Englannin edustajan alihankkijan (lähetysten noutaneen osapuolen)

Kysymys 11

Tämä on kyselyn viimeinen ja Incotermsin tuntemisen kannalta tärkein kysymys. **Mikä Incoterms on?** Valitse 1 alla olevista vastauksista. Vastaa rehellisesti, älä kysy työkaverilta tai lunttaa internetistä.

- 1 Incoterms käsittelee ainoastaan myyjän ja ostajan kauppasopimuksen välistä suhdetta mutta ei tee sitä liian yksityiskohtaisesti. Incoterms rajoittuu ainoastaan myyjän ja ostajan välisen kauppasopimuksen mukaisiin velvollisuuksiin ja oikeuksiin tavaroiden toimittamisessa.
- 2 Incoterms on myyjän, ostajan ja rahdinkuljettajan yhteinen kaikkien maiden lakeja mukaileva termistö, joka jakaa kaikkien osapuolten yhteisen edun mukaisesti kuljetuksessa tapahtuvat asiat eri osapuolten vastuiksi.
- 3 Incoterms on kauppalaskuun liitettävä lauseke kansainvälisessä kaupassa, joka määrittelee kauppalaskuun nojaten sen, kuka on rahallisesti maksuvelvoitteessa rahdinkuljettajalle eri kuljetusvaiheissa koko kuljetusketjun aikana.
- 4 Incoterms käsittelee myyjän ja ostajan välistä suhdetta kansainvälisessä kaupassa ainoastaan niissä tapauksissa missä mahdollinen riita, vahinko tai lakien eroavaisuus niin vaatii.