



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
VASA YRKESHÖGSKOLA
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Tea Storås & Emilia Granberg

Förändringen av Incoterms klausulerna samt deras användning bland finländska företag

Företagsekonomi och Turism
2011

FÖRORD

Detta lärdomsprov har skrivits i Vasa Yrkeshögskola under vintern 2010-2011, inom inriktningen internationell handel. Lärdomsprovet färdigställdes under våren 2011. Detta lärdomsprov beaktar Incoterms 2010 klausulers förbättringar och förändringar från de tidigare skrivna Incoterms klausulerna från år 2000.

Vi vill tacka alla de företag och de personer inom företagen som tagit sig tid att svara på våra frågor och ställa upp på våra intervjuer. Samt ett stort tack till vår handledare Helena Blomquist som hjälpt oss med problem som framkommit under arbetets gång.

Vasa 27.05.2011

Tea Storås

Emilia Granberg

ABSTRAKT

Författare	Tea Storås & Emilia Granberg
Lärdomsprovets titel	Förändringen av Incoterms klausuler samt deras användning i finländska företag
År	2010
Språk	Svenska
Sidantal	93 + 3 bilagor
Handledare	Helena Blomquist

Lärdomsprovet behandlar förändringen av Incoterms klausuler samt deras användning bland finländska företag. Ämnet behandlar företag i Finland och dess användning av Incoterms 2010 klausuler vid export och import.

Vi avgränsar vårt arbete till att utreda hur Incoterms 2010 påverkat finländska företag samt hur övergången skett från de gamla Incoterms 2000 klausulerna till de nya Incoterms 2010 klausulerna.

Lärdomsprovet är uppdelat i en teoretisk del samt i en empirisk del. Den teoretiska delen innehåller internationell handel, export och import och Incoterms 2010.

I den empiriska delen har vi undersökt Incoterms klausulernas användning bland finländska företag. Vid val av undersökningsmetod valde vi att använda oss av en kvalitativ undersökning.

Resultatet vi nådde med undersökningen var det vi önskat. Vi fick reda på vilka förändringar som företagen anser varit en förbättring jämfört med de gamla Incoterms klausulerna.

ABSTRACT

Author	Tea Storås & Emilia Granberg
Title	The change in Incoterms clauses and the usage of the clauses in Finnish companies
Year	2010
Language	Swedish
Pages	93 + 3 Appendices
Name of Supervisor	Helena Blomquist

This thesis involves the changes in Incoterms clauses and the usage of them in Finnish companies. The subject involves companies in Finland and their usage of Incoterms clauses when doing business with a foreign country.

The thesis consists of a theoretical part and an empirical part. The theoretical part contains international business, export and import and Incoterms 2010. The theory about international business and export and import is a crucial factor that has an impact on usages of Incoterms clauses.

In the empirical part we have done a research about the usage of Incoterms in Finnish companies. We have used a qualitative method when interviewing the companies that took part in our research.

The result of the research was as we hoped. True the research we learned what Finnish companies thinks about the changes that have been made to the Incoterms clauses.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD

ABSTRAKT

ABSTRACT

1	INLEDNING	6
1.1	Bakgrund till ämnesval	6
1.2	Syfte	7
1.3	Problemområde	8
1.4	Avgränsningar	9
2	INTERNATIONELL HANDEL	10
2.1	Inledning till internationell handel	10
2.2	Export och Import	11
2.3	Handelsblock och frihandelsavtal	13
2.3.1	WTO (World Trade Organisation)	14
2.3.2	EU (Europeiska Unionen)	15
3	INCOTERMS 2010	16
3.1	Bakgrund	16
3.2	EXW	17
3.3	FCA	20
3.4	CPT	23
3.5	CIP	27
3.6	DAT	32
3.7	DAP	35
3.8	DDP	38
3.9	FAS	41
3.10	FOB	44
3.11	CFR	47
3.12	CIF	51
4	INCOTERMS 2000	54
5	DEN EMPIRISKA UNDERSÖKNINGEN	56

5.1	Inledning till undersökning	56
5.2	Undersökningsmetoder	57
5.2.1	Kvantitativa undersökningar	64
5.2.2	Kvalitativa undersökningar	64
5.3	Tid för undersökningen	66
5.4	De intervjuade företagen	67
6	INTERVJUFRÅGOR	68
6.1	Intervju med Ab Solving OY	69
6.2	Tecalemit Filtration	71
6.3	Wasa Logistics Ltd	72
6.4	Bobicompany OY	73
6.5	Micky Björkholm Trading Ab	75
6.6	Wärtsilä Finland OY	76
6.6.1	Wärtsilä Finland Power Plants	76
6.6.2	Wärtsilä Finland Service	78
6.7	ABB Motors OY	79
6.8	Novafloor Ab	80
6.9	Konecranes Finland OY	81
7	ANALYS AV INTERVJUERNA	82
7.1	De intervjuade företagens verksamhets områden	83
7.2	Företagens användning av Incoterms klausuler	84
7.3	Slutsats	85
8	AVSLUTNING	87
	KÄLLFÖRTECKNING	88
9	BILD OCH FIGURFÖRTECKNING	89

1 INLEDNING

1.1 Bakgrund till ämnesval

När det kom till att välja ämne för lärdomsprovet, funderade vi på många olika alternativ. Vi funderade på olika ämnen som kunde vara relevanta för vår utbildning, och som kunde ge oss en möjlighet att stå ut från andra arbetssökanden när det är dags för oss att bege oss in i arbetslivet. Vi visste att vi ville arbeta med något som kunde vara givande för framtiden och som inte gjorts tidigare.

Eftersom vi hade grunderna i Incoterms 2000 och själva ämnet är intressant, ansåg vi att det vore intressant och aktuellt att granska skillnaderna mellan Incoterms 2000 och Incoterms 2010, samt att undersöka hur dessa ändringar påverkar företagens samarbete med deras handelspartners.

Det som vi ansåg vara viktigt vid val av ämne var att ämnet kunde gynna oss i framtiden, ge oss möjligheter och ny kunskap. Samt att förstå och lära oss Incoterm klausulernas betydelse vid internationella affärs sammanhang.

Under våra studieår vid Vasa Yrkeshögskola har vi bekantat oss vid flertal tillfällen med Incoterms klausulerna. I och med detta har vi funderat på att är företag medvetna om Incoterms klausulernas betydelse, och använder de mest lämpliga klausulerna för deras affärer.

1.2 Syfte

Syftet med vårt lärdomsprov är att klargöra skillnaderna mellan Incoterms 2000 och Incoterms 2010. Genom att utreda vilka ändringar som gjorts och hur detta påverkat företagens handel, strävar vi till att klargöra om förändringen gjort det enklare för företag att komma överens vid val av Incoterms klausul.

1.3 Problemområde

Vårt lärdomsprov kommer huvudsakligen att handla om Incoterms 2010. Själva huvudämnet baserar sig på Incoterms 2010, men vi har även valt att undersöka som sidoämne internationell handel samt export och import. Huvudämnet för lärdomsprovet är skillnaderna mellan Incoterms 2000 och Incoterms 2010 samt deras påverkan på Finska företag.

Vi ämnar att undersöka Incoterms 2010 påverkan på den internationella handeln och även utreda om det uppstått eventuella problem vid övergången från Incoterms 2000 till Incoterms 2010.

Den empiriska delen kommer att bestå av en kvalitativ intervju med olika företag i Finland och dess personal som har som uppgift att förmedla värde papper och dokument till handelspartnerna enligt val av Incoterms klausul.

1.4 Avgränsningar

Vi avgränsar vårt arbete till att utreda hur Incoterms 2010 påverkat företag, vi ämnar fokusera oss på om det uppstått problem vid övergången och om de nya Incoterms klausulerna är bättre än de gamla. Undersökningen avgränsar vi till finländska företag som sysslar med internationell handel.

2 INTERNATIONELL HANDEL

2.1 Inledning till internationell handel

Handel är något som hör vardagen till och som förekommit i tusentals år. Handel mellan olika länder och transport av varor och produkter mellan lands gränser har varit en viktig del för den globala ekonomin och för länders utveckling. Handeln mellan länder har under åren anpassats efter utvecklingen och moderniserats. Tidigare skedde största delen av transportererna till sjöss, och internationell handel var något som kallades ”handel och sjöfart”. (Holmvall & Åkersson 2004,11)

Handelsvaror som exporteras och importeras har ändrats med åren, tidigare handlade det om produkter så som salt, tjära, metaller och olika livsmedel som skeppades från land till land med stora fartyg. Nu för tiden handlar det om allt mellan himmel och jord, t.ex. elektronik, teknologi eller exotiska frukter som transporteras med flyg, fartyg eller landsväg till destinations landet. (Holmvall & Åkersson 2004,11)

Orsaken till att utföra handel mellan länder handlar om att tillfredställa efterfrågan. I vissa fall utförs handel mellan landsgränser p.g.a. att produkten som köparen vill ha inte finns att få inom det egna landet t.ex. på grund av opassligt klimat. Förändringar inom handeln har skett så pass att i dagens samhälle köper konsumenterna produkter som de i verkligheten inte ens behöver. (Holmvall & Åkersson 2010,14)

Många faktorer har påverkat handelns utveckling genom åren, de viktigaste faktorerna som ökat internationella handeln är möjlighet till försäkring. Företag kan idag utföra handel relativt riskfritt jämfört med för hundra år sedan. (Holmvall & Åkersson 2010,14)

2.2 Export och Import

Handeln idag är öppen för alla världens länder, vilket innebär att många länder försöker sälja sina produkter. Finland vill sälja sina Nokia mobiltelefoner till alla världens länder. Men för att kunna konkurrera på världshandeln produceras telefonerna i länder med billigare tillverkningskostnader, på basen av detta uppstår export och import, även där utöver finns det andra faktorer i respektive land som gör att man importerar och exporterar. (Holmvall & Åkersson 2010, 73)

Både företag och privatpersoner köper de produkter med lägst pris. Priserna pressas i och med att flera företag levererar samma produkt. För att företagen kan hålla sig till dessa låga priser bör de i sin tur köpa av underleverantörer som även håller sig till en låg pris linje. (Holmvall & Åkersson 2010, 73)

Den finska marknaden är en bra marknad för små volymer, men om ett företag ämnar producera stora volymer krävs det att de beaktar hela världen som deras arbetsområde för att kunna göra vinst. (Holmvall & Åkersson 2010, 74)

En viktig anledning till varför företag exporterar deras produkter är för att förlängs produktens livscykel. Förr kunde man sälja en och samma produkt under flera år, men i dagens samhälle kräver det att produkterna anpassas enligt behovet, vilket betyder att produkterna bör förnyas och moderniseras hela tiden. (Holmvall & Åkersson 2010, 74-75)

För att förlänga produktlivscykeln kan man sälja produkten till en annan marknad där de ligger efter i utvecklingsfasen, vilket betyder att produkten är moderna på den senare nämnda marknaden. (Holmvall & Åkersson 2010,74-75)

Det finns regler för hur man kan importera och exportera på den internationella marknaden. Regler samt normer bör tas i beaktande när man importerar och exporterar. Det finns t.ex. regler om vem och hur man får importera militär utrustning, samt olika läkemedelsbegränsningar. (Holmvall & Åkersson 2010,78)

När det kommer till export av produkter är det betydligt enklare för företag att exportera till närliggande länder där klimatet och kulturen är samma som i hemlandet. I ett närliggande land har man en bättre uppfattning om på vilken nivå priset skall ligga och man kan ha en större förståelse för landets kultur och beteende. När man exporterar till länder längre bort där klimatet och kulturen är annorlunda finns det många nya faktorer som bör tas i beaktande. (Holmvall & Åkersson 2010,83)

2.3 Handelsblock och frihandelsavtal

Den globala marknaden är så stor att många länder är för små för att kunna synas och det är en grund till varför handelsavtal har uppstått. Handelsavtal och olika tullunioner har ökat på världsmarknaden. Nästan alla världens länder har slutit någon form av handelsavtal. (Holmvall & Åkersson 2010,41)

Mer öppen handel och minskade tullar har gjort det enklare för olika produkter att inta sig på nya marknader. Mode, trender och smak blir allt mer lika runt om i världen. Tv och internet har öppnat dörrarna för privata konsumenter att bekanta sig med utbudet i andra länder. (Holmvall & Åkersson 2010,42)

2.3.1 WTO (World Trade Organisation)

WTO är en internationell organisation som har som uppgift att se över och liberalisera internationell handel. WTO grundades i Marocko 15 april 1994 men trädde i kraft först den 1 januari 1995 i Genève. Idag har WTO 153 medlemsländer och ökar varje år. Det är ett forum för regeringarna att förhandla fram handelsavtal. Det är en plats för dem att lösa handelskonflikter. (http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/who_we_are_e.htm)

WTO skall hjälpa handeln att flöda så fritt som möjligt, så länge det inte finns några oönskade biverkningar. Detta är viktigt för ekonomisk utveckling och välfärd. Det innebär också att se till att privatpersoner, företag och regeringar vet vilka handelsregler det finns i världen och ge dem förtroende att det inte kommer att finnas någon plötslig förändring av politiken. Med andra ord måste reglerna vara transparenta och förutsägbara. (http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/who_we_are.htm)

2.3.2 EU (Europeiska Unionen)

Finland blev medlem i EU 1995. De finländska medborgarna röstade år 1994 i oktober om EU medlemskap. EU medlemskapet ger alla finländare chansen att kandidera i europaparlamentsvalet. Det har även gett möjlighet för finländare att påverka det dagliga livet i EU. Alla finländare har även rätt att röra sig fritt inom EU området. Finland har även ingått medlemskap i EMU (Europeiska ekonomiska och monetära unionen) vilket innebär att vi i Finland har haft euro sedlar och mynt i bruk sedan år 2002. (<http://www.eurooppatiedotus.fi/public/default.aspx?nodeid=39036&contentlan=2&culture=en-US>)

Medlemsländerna i EU är:

Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Österrike, Lettland, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Tyskland, Ungern

3 INCOTERMS 2010

3.1 Bakgrund

Världen idag är beroende av den globala handeln. Handeln ökar globalt hela tiden vilket kan leda till att risker samt missförstånd mellan affärspartnerna uppstår. För att företag runt om i världen skall minimera sina förluster och säkerställa sin verksamhet vid internationell handel tar de med en regel ur Incoterms 2010 i sina köpavtal, där det definieras respektive partners skyldigheter samt rättigheter. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 6)

Den första versionen av Incoterms gjordes av ICC, International Chamber of Commerce, år 1936. ICC grundades 1919 av FN:s och USA:s initiativ. (Räty 2006,10-11)

Med jämna mellan rum har dessa handelsklausuler förnyats och anpassats enligt den globala marknaden. Efter en paus på 10 år har dessa klausuler uppdaterats på nytt år 2010 av ICC.

Genom ökad användning av elektronisk kommunikation i affärshändelser och genom att kraven på ökad säkerhet vid godstransporter förhöjts samt förändringar som skett vid transportpraxisen krävs det att ICC följer med de ändringar som sker på den globala marknaden och uppdaterar handelsklausulerna vart efter. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 6)

Den nya upplagan av Incoterms 2010 minskade från 13 till 11 klausuler. De nya Incoterms klausulerna har alltså förenklats och anpassats enligt företagens behov globalt. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 6)

3.2 EXW

Charges/fees	EXW
Packaging	Buyer/Seller
Loading charges	Buyer
Delivery to port/place	Buyer
Export duty & taxes	Buyer
Origin terminal charges	Buyer
Loading on carriage	Buyer
Carriage charges	Buyer
Insurance	
Destination terminal charges	Buyer
Delivery to destination	Buyer
Import duty & taxes	Buyer

Tabell 1, EXW, Any transport mode

EXW klausulen är lämplig att använda vid alla transportsätt och kan även användas när man använder sig av fler transportsätt under leveransen. Klausulen lämpar sig främst för nationell handel medan FCA passar bättre vid internationell handel. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 17)

EXW innefattar ”Ex Works” (Från Fabrik) vilket betyder att säljaren avlämnar godset på bestämd plats, t.ex. vid säljarens lokal eller vid annan överenskommen plats som t.ex. lager eller fabrik. Säljaren har ingen skyldighet att lasta godset åt köparen eller ordna exportklarering. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 17)

Säljaren bär ansvaret för godset ända till den angivna leverans platsen. Ansvaret övergår till köparen då säljaren har levererat godset till den överenskomna platsen som både säljaren och köparen noggrant kommit överens om. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 17)

Av Incoterms 2010 är EXW den klausulen som innefattar minst skyldigheter för säljaren. Trots att säljaren inte har skyldighet att lasta godset så kan säljaren göra

det men då sker det på köparens risk och bekostnad. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 17)

Ifall säljaren har bättre möjlighet att lasta godset vore det lämpligare att använda sig av FCA klausulen, där risken ligger hos säljaren. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 17)

Säljaren står för de kostnader som uppstår ända tills godset är avlämnats på den överenskomna platsen. Då köparen tagit emot godset övergår alla eventuella kostnader för transport, försäkringsavgifter och tullavgifter. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 18-23)

I EXW- klausulen bestäms att säljaren är skyldig att förse godset och fakturan enligt vad som förekommit i köpavtalet samt stå för andra överenskommelser som avtalats om. Köparen har som skyldighet att betala priset för godset i enlighet med vad köparen och säljaren avtalat om och vad som står i köpavtalet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 18)

Köparen däremot har som skyldighet att på egen risk och bekostnad stå för anskaffning av importlicens eller annat myndighetstillstånd samt ta hand om och fullgöra alla tullformaliteter som uppstår vid import och transport av godset igenom något land. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 18-19)

När det kommer till avtal om försäkring har säljaren inte någon skyldighet mot köparen att teckna försäkring. Säljaren har som skyldighet att på köparens begäran och risk samt bekostnad förse köparen med den information som behövs när man skaffar en försäkring. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 18-19)

Säljaren skall stå för kostnaderna för kontrollåtgärder som krävs vid avlämning av godset, så som t.ex. kvalitetskontroll, mätning, vägning, antalskontroll. Köparen står för kostnaderna för kontroller före avsändning ("pre-shipment inspection") som krävs av exportlandets myndigheter. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 22-23)

Säljaren bör även på egen bekostnad förpacka godset om det inte är norm i branschen att transportera godset oförpackat. Säljaren kan förpacka godset enligt vad denne ser vara lämpligt och nödvändigt för transporten om det inte i köpavtalet framgick några krav av köparen på förpackningsätt. Förpackningen bör märkas på ett korrekt sätt. Köparen har som uppgift att betala kostnaderna för obligatorisk kontroll före godset skickas iväg ("pre-shipment inspection") inklusive sådana kontroller som krävs av myndigheterna i exportlandet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 22-23)

3.3 FCA

Charges/fees	FCA
Packaging	Seller
Loading charges	Seller
Delivery to port/place	Seller
Export duty & taxes	Seller
Origin terminal charges	Buyer
Loading on carriage	Buyer
Carriage charges	Buyer
Insurance	
Destination terminal charges	Buyer
Delivery to destination	Buyer
Import duty & taxes	Buyer

Tabell 2. FCA, Any transport mode

FCA klausulen kan användas vid alla transportsätt och kan även användas när flera transportsätt är nödvändiga. När man använder sig av FCA klausulen innebär det att säljaren levererar godset till angiven plats. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 25)

”Free Carrier” (Fritt fraktförande) innefattar att säljaren har som uppgift att avlämna godset till fraktföraren eller till någon annan som köparen utsett, vid säljarens lokal eller vid annan plats som båda parterna kommit överens om. Båda parterna bör komma överens om plats för leverans så specificerat som möjligt detta på grund av att risken går över till köparen vid denna utsedda plats. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 25)

Om parterna har utsett säljarens lokal till avlämnings plats bör de skriva ut lokalens adress som plats för avlämnande. Men om parterna avtalat om en annan plats för avlämnande bör de specificera platsen och ha adress uppgifterna till avlämningsplatsen. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 25)

FCA- klausulen kräver att säljaren ordnar exportklarering av godset, men säljaren har ingen skyldighet att importklara godset, stå för kostnaderna vid importtullen

eller stå för några andra tullformaliteter vid import. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 25)

I FCA- klausulen bestäms att säljaren är skyldig att förse godset och fakturan enligt vad som förekommit i köpavtalet samt stå för andra överenskommelser som avtalats om. Köparen har som skyldighet att betala priset för godset i enlighet med vad köparen och säljaren avtalat om och vad som står i köpavtalet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 26-27)

I FCA- klausulen sägs det att säljaren på egen risk och bekostnad står för anskaffning av exportlicens. Andra myndighetstillstånd och tullformaliteter som uppstår vid exporten av godset står säljaren också för. Köparen däremot har som skyldighet att på egen risk och bekostnad stå för anskaffning av importlicens eller annat myndighetstillstånd samt ta hand om och fullgöra alla tullformaliteter som uppstår vid import och transport av godset igenom något land. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 26-27)

I avtalet om transport har säljaren ingen skyldighet gentemot köparen att sluta avtal om transport. Om köparen vill sluta avtal om transport eller det är kommersiell praxis och köparen inte ger andra instruktioner i tid så har säljaren rätt att träffa avtal om transport på köparens risk och bekostnad på vanliga villkor. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 26)

När det kommer till avtal om försäkring har säljaren inte någon skyldighet mot köparen att teckna försäkring. Säljaren har som skyldighet att på köparens begäran och risk samt bekostnad förse köparen med den information som behövs när man skaffar en försäkring. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 26)

Vid avlämnande av godset skall säljaren föra det till den fraktförare eller till den som köparen utsett, på avtalad plats eller angiven leveransort på avtalad tid eller inom avtalad tidsperiod. Avlämnandet är fullgjort om den avtalade platsen är säljarens lokal och godset har lastats på transportmedlet som köparen använder sig

av. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 26)

Säljaren skall stå för kostnaderna för kontrollåtgärder som krävs vid avlämning av godset, så som t.ex. kvalitetskontroll, mätning, vägning, antalskontroll. Säljaren står även för kostnaderna för kontroller före avsändning ("pre-shipment inspection") som krävs av exportlandets myndigheter. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 30)

Säljaren bör även på egen bekostnad förpacka godset, om det inte är norm i branschen att transportera godset oförpackat. Säljaren kan förpacka godset enligt vad denne ser vara lämpligt och nödvändigt för transporten om det inte i köpavtalet framgick några krav av köparen på förpackningssätt. Förpackningen bör märkas på ett korrekt sätt. Köparen har som uppgift att betala kostnaderna för obligatorisk kontroll före godset skickas iväg ("pre-shipment inspection") dock inte om sådan kontroll krävs av myndigheterna i exportlandet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 30-31)

3.4 CPT

Charges/fees	CPT
Packaging	Seller
Loading charges	Seller
Delivery to port/place	Seller
Export duty & taxes	Seller
Origin terminal charges	Seller
Loading on carriage	Seller
Carriage charges	Seller
Insurance	
Destination terminal charges	Seller
Delivery to destination	Buyer
Import duty & taxes	Buyer

Tabell 3. CPT, Any transport mode

CPT(CARRIAGE PAID TO) kan användas vid alla transportsätt, även fast flera transportsätt används.”Carriage Paid to”(Fraktfritt) betyder att säljaren lämnar godset till fraktföraren eller annan utvald person utsedd av säljaren på den avtalade platsen (om det finns en avtalad plats mellan köparen och säljaren). Transport kostnader som uppstår till den angivne platsen står säljaren för. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 35)

Om CPT, CIP, CFR eller CIF används är det säljarens ansvar ända tills godset blivit överlämnat till fraktföraren, alltså ansvaret upphör vid fraktföraren inte då godset anlant till destinationen. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 35)

Det finns två kritiska punkter med CPT- klausulen eftersom risken och kostnadsansvaret går över på två olika platser. Vilket betyder att säljarens skyldighet upphör vid fraktföraren men står för transportkostnaderna ända fram till avtalad destination. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 35)

Säljaren och köparen bör noggrant i sitt kontrakt komma överens om var ansvaret övergår till köparen, samt avtala om vart godset skall överlämnas. Om fallet vore så att flera fraktförare anställs för transporten till den avtalade destinationen. Om

köparen och säljaren inte avtalat om någon specifik plats övergår ansvaret vid den första fraktföraren. Säljaren bestämmer i så fall platsen var ansvaret övergår, köparen kan inte påverka beslutet om platsen som säljaren valt. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 35)

Ifall parterna vill att risken skall övergå vid ett senare skede bör de avtala det i köpavtalet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 35)

Köparen och säljaren skall så noga som möjligt ange platsen inom angiven destination för kostnaderna bärs av säljaren fram till det. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 35)

Enligt CPT är säljaren skyldig att förse med exportklarering av godset. Men säljaren är inte skyldig att importklarera godset eller stå för importtull eller andra tullformaliteter vid import. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 35)

Säljaren bör tillhandahålla godset samt fakturan enligt vad som förekommer i köpavtalet samt stå för andra överenskommelser som avtalats om. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 36)

Där till krävs det att säljaren på egen risk och bekostnad anskaffar exportlicens eller andra tillstånd såsom myndighetstillstånd. Även skyldiga att fullgöra alla tullformaliteter som krävs vid export, vilket kan innebära transport genom något land för att nå sin destination. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 36)

Transportavtalet bör vara på sedvänliga villkor samt på säljarens bekostnad. Säljaren har ingen skyldighet att teckna försäkring gentemot köparen. Säljaren är skyldig att på köparens begäran och risk samt bekostnad att förse köparen med information som köparen må behöva för inskaffande av försäkring. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 36)

Säljaren är skyldig att på avtalad dag eller tidsperiod överlämna godset till fraktföraren, enligt överenskommelsen i köpavtalet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 36)

Köparen är skyldig att enligt avtal betala priset som förekommer i köpavtalet. Det är på köparens ansvar att anskaffa importlicens eller andra myndighetstillstånd, även fullgöra tullformaliteter som sådan behövs. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 37)

Köparen behöver inte bära ansvar över säljarens avtal med fraktföraren. Köparen behöver inte teckna försäkring gentemot säljaren. Köparen behöver dock informera om säljaren är i behov av att anskaffa försäkring. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 37)

Köparen skall ta emot leveransen såsom de avtalat i köpavtalet, även ta emot godset från fraktföraren på den bestämda destinationen. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 37)

Säljarens risk ifall det skedde en förlust eller skada av godset är tills godset transporteras till fraktföraren. Köparen bär risken för skador samt förluster av godset från den tidpunkten då godset lämnats över till fraktföraren. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 38)

Leveransdokument är säljaren skyldig att bekosta, om köparen kräver dokument över transporten. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 38)

Säljaren är skyldig att betala kostnader som uppkommer av kontrollbehov såsom kvalitetskontroll, mätning, vägning och antalskontroll. Dessa kontroller krävs av myndigheter vid exportländer. Säljarens skyldighet är att förse med förpackning om godset behöver packning. Om inte avtalet innehåller föreskrift över hur godset skall packas, får säljaren bestämma hur förpackningen sker. Godset skall förpackas på ett lämpligt sätt. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 40)

Köparens skyldighet är att betala för obligatoriska kontroller före avsändande, gäller inte om kontroll krävs av myndigheter i exportland. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 41)

Köparen är skyldig att i tid informera säljaren om krav på säkerhetsinformation om sådana behövs. Informationen kan behövas vid transporten samt exporten av godset, kan vara mycket viktigt ifall godset passera ett tredje land. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 41)

3.5 CIP

Charges/fees	CIP
Packaging	Seller
Loading charges	Seller
Delivery to port/place	Seller
Export duty & taxes	Seller
Origin terminal charges	Seller
Loading on carriage	Seller
Carriage charges	Seller
Insurance	Seller
Destination terminal charges	Seller
Delivery to destination	Buyer
Import duty & taxes	Buyer

Tabell 4 . CIP, Any transport mode

CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO) kan användas vid alla transportsätt även om flera transportsätt används. CIP- klausulen (Fraktfritt inklusive försäkring) betyder att säljaren lämnar godset till fraktföraren eller annan utvald person utsedd av säljaren på den avtalade platsen (om det finns en avtalad plats mellan köparen och säljaren). Transport kostnader som uppstår till den angivne platsen står säljaren för. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 43)

Säljarens skyldighet är att teckna försäkringsskydd mot köparens risk för förlust eller skada av godset under transporten. Köparen bör vara medveten om att säljaren behöver enbart teckna minimiskydd. Om köparen kräver bättre försäkringsskydd bör köparen avtala om ett bättre transportskydd med säljaren eller teckna själv ett försäkringsskydd. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 43)

Om CPT, CIP, CFR eller CIF används är det säljarens ansvar ända tills godset blivit överlämnat till fraktföraren, alltså ansvaret upphör vid fraktföraren inte då godset anlant till destinationen. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010. 43)

Det finns två kritiska punkter med CPT- klausulen eftersom risken och kostnadsansvaret går över på två olika platser. Vilket betyder att säljarens skyldighet upphör vid fraktföraren men står för transportkostnaderna ända fram till avtalad destination. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 43)

Säljaren och köparen bör noggrant i sitt kontrakt komma överens om var ansvaret övergår till köparen, samt avtala om vart godset skall överlämnas. Om fallet vore så att flera fraktförare anställs för transporten till den avtalade destinationen. Om köparen och säljaren inte avtalat om någon specifik plats övergår ansvaret vid den första fraktföraren. Säljaren bestämmer i så fall platsen var ansvaret övergår, köparen kan inte påverka beslutet om platsen som säljaren valt. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 43)

Ifall parterna vill att risken skall övergå vid ett senare skede bör de avtala det i köpavtalet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 43)

Säljaren och köparen bör så noggrant som det är möjligt att ange platsen på den angivne destination eftersom kostnader betalas av säljaren fram till det. Om det avtalat i köpavtalet att säljaren står för eventuella kostnader i samband med lossningen på den angivna destination har säljaren ingen rätt att kräva ersättning av köparen för kostnader som uppstått. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 44)

Säljaren är skyldig att förse köparen med exportklarering av godset. Dock ingen skyldighet att importklara godset, betala importtull eller utföra tullformaliteter vid import utan det är köparens skyldighet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 44)

Säljaren bör tillhandahålla godset samt fakturan enligt vad som förekommer i köpavtalet samt stå för andra överenskommelser som avtalats om. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 46)

Där till krävs det att säljaren på egen risk och bekostnad anskaffar exportlicens eller andra tillstånd såsom myndighetstillstånd. Även skyldiga att fullgöra alla tullformaliteter som krävs vid export, vilket kan innebära transport genom något land för att nå sin destination. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 46)

Transportavtalet bör vara på sedvänliga villkor samt på säljarens bekostnad. Säljaren har ingen skyldighet att teckna försäkring gentemot köparen. Säljaren är skyldig att på köparens begäran och risk samt bekostnad att förse köparen med information som köparen må behöva för inskaffande av försäkring. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 46)

Säljaren är skyldig att på avtalad dag eller tidsperiod överlämna godset till fraktföraren, enligt överenskommelsen i köpavtalet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 46)

Säljaren är skyldig att bekosta transportförsäkring som uppfyller minimikraven enligt 'Clauses'(C) av 'Institute Cargo Clauses'(LMA/IUA) eller motsvarande villkor. Försäkringen bör vara pålitlig ifall köparen eller någon annan som har försäkringsbart intresse i godset kan begära ersättning direkt. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 46)

Köparen är skyldig att betala priset som bestämts i köpavtalet. Det är på köparens ansvar att anskaffa importlicens eller andra nödvändiga tillstånd samt fullgöra alla tullformaliteter. Köparen är inte skyldig gentemot säljaren att sluta avtal om transport. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 47)

Köparen är inte heller skyldig att teckna försäkring gentemot säljaren. Men är skyldig att informera om säljaren är i behov av tilläggförsäkring. Försäkringsbeloppet bör vara i avtalets valuta och skall motsvara minst 110% av godset värde. Försäkringen skall vara kraft ända från platsen varifrån godset åker till avtalad destination. Säljaren bör förse köparen med bevis om försäkringens giltighet. Säljaren är skyldig på köparens begäran inkluderande risk och bekostnad

förse köparen med tillräcklig information om denne bör anskaffa sig tilläggsförsäkring. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 47-48)

Säljaren är skyldig att på avtalad dag eller tidsperiod överlämna godset till fraktföraren, enligt överenskommelsen i köpavtalet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 48)

Före godset blivit avlämnat till köparen enligt avtal, bär säljaren risken för förlust som kan uppstå. Om köparen däremot inte tagit emot leveransen som det avtalats i köpavtalet, bär köparen risken ifall det skedde en olycka som resulterar i förluster att stå för ersättningen själv. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 49)

Kostnader som uppstår skall köparen stå för om inte annat avtalats om, kostnader som uppstår efter avlämnande av godset såsom tullformaliteter skall köparen stå för. Även om det inte avtalats om kostnader som uppstår under transporten skall köparen stå för de om inte det avtalats att säljaren står för dem. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 49)

Säljaren är skyldig att meddela då godset anlant till den bestämde platsen, bör även informera om annan viktig information som behövs då godset tags emot. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 50)

Köparen har rätt att begära på säljarens bekostnad behövliga dokument som berör transporten. Transportdokumentet skall innehålla information om godset som kan behövas av båda parterna, det skall vara daterat inom den avtalade perioden för avsändaren. Köparen skall om den vill ha möjlighet att sälja vidare godset under transporter om det finns behov till det, detta bör hänvisas i transportdokumentet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 50)

Säljaren är skyldig att betala kostnader som uppkommer av kontrollbehov såsom kvalitetskontroll, mätning, vägning och antalskontroll. Dessa kontroller krävs av myndigheter vid exportländer. Säljarens skyldighet är att förse med förpackning om godset behöver packning. Om inte avtalet innehåller föreskrift över hur godset

skall packas, får säljaren bestämma hur förpackningen sker. Godset skall förpackas på ett lämpligt sätt. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 50)

Då köparen har rätt att bestämma tidpunkt samt destination för avlämnande av godset är köparen skyldig att meddela säljaren då godset anlant. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 51)

Köparen skall stå för kostnader som kan uppstå vid exportlandet såsom kontroller som krävs i det landet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 51)

3.6 DAT

Charges/fees	DAT
Packaging	Seller
Loading charges	Seller
Delivery to port/place	Seller
Export duty & taxes	Seller
Origin terminal charges	Seller
Loading on carriage	Seller
Carriage charges	Seller
Insurance	
Destination terminal charges	Seller
Delivery to destination	Buyer
Import duty & taxes	Buyer

Tabell 5. DAT, Any transport mode

DAT (Delivered at terminal) klausulen kan användas vid alla transportsätt och kan även användas när flera transportsätt används. DAT handlar om att säljaren avlämnar godset efter att det lastats av från transportmedlet och lämnar det vid den angivna terminalen eller vid angiven destinationen eller destinationshamnen. Terminal innebär alla platser vare sig dem är täckta eller inte, som t.ex. kaj, lager, containerupplag eller väg-, järnvägs- eller flyggodsterminaler. Det är på säljarens risk som transporten av godset och avlossningen vid terminalen sker samt eventuella risker förenade till transporten är på säljarens ansvar ända tills godset är avlossat vid den angivna destinationen eller destinationshamnen. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 55)

Säljaren och köparen bör så noga som möjligt ange, vilken terminal och om det är möjligt var vid terminalen godset skall överlämnas eftersom risken fram till denna punkt ligger hos säljaren. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 55)

Om parterna ämnar att säljaren skall bära riskerna och kostnaderna samt att transportera och hantera godset från terminal till avlämningsplatsen bör DAP- eller DDP- reglerna användas istället. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 55)

Säljaren bör tillhandahålla godset samt fakturan enligt vad som förekommer i köpavtalet samt stå för andra överenskommelser som avtalats om. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 56)

Där till krävs det att säljaren på egen risk och bekostnad anskaffar exportlicens eller andra tillstånd såsom myndighetstillstånd. Även skyldiga att fullgöra alla tullformaliteter som krävs vid export, vilket kan innebära transport genom något land för att nå sin destination. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 56)

Säljaren bör på egen bekostnad ordna med transport av godset till den angivna terminalen vid hamnen eller på destinationen. Om det inte avtalats om någon särskild terminal för avlämning får säljaren välja den terminal i hamnen eller vid destinationen som är mest lämplig. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 56)

Säljaren är inte skyldig gentemot köparen att teckna en försäkring. Säljaren bör dock förse köparen med den information som denne behöver för att teckna en försäkring. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 56)

Säljaren har som uppgift att lossa godset från anländande transportmedel och ställa det till köparens förfogande vid den angivna terminalen på avtalad dag eller inom avtalad tidsperiod. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 56)

Säljaren står för de kostnader, som uppstår vid transporten före avlämning av godset. Säljaren ansvarar även för kostnaderna vid tullformaliteter som krävs för export samt alla tullar, skatter och övriga avgifter som uppstår då godset transporteras genom något annat land än destinationslandet före avlämning. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 58)

Säljaren är skyldig att betala kostnader som uppkommer av kontrollbehov såsom kvalitetskontroll, mätning, vägning och antalskontroll. Dessa kontroller krävs av myndigheter vid exportländer. Säljarens skyldighet är att förse med förpackning

om godset behöver packning. Om inte avtalet innehåller föreskrift över hur godset skall packas, får säljaren bestämma hur förpackningen sker. Godset skall förpackas på ett lämpligt sätt. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 60)

3.7 DAP

Charges/fees	DAP
Packaging	Seller
Loading charges	Seller
Delivery to port/place	Seller
Export duty & taxes	Seller
Origin terminal charges	Seller
Loading on carriage	Seller
Carriage charges	Seller
Insurance	
Destination terminal charges	Seller
Delivery to destination	Seller
Import duty & taxes	Buyer

Tabell 6.DAP, Any transport mode

DAP (Delivered at place) kan användas vid alla transportsätt och även om flera transportsätt används. DAP klausulen innebär att säljaren avlämnar godset och ställer det till köparens förfogande på det anländande transportmedlet och att det är klart förlossning på den angivna destinationen. Säljaren står för alla risker förenade med transporten till den angivna platsen. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 63)

Parterna bör så noga som möjligt ange avlämningsplats inom de avtalade destinationen, detta i och med att riskerna fram till denna plats ligger hos säljaren. Om det enligt transportavtalet framkommer att säljaren bär kostnaderna i samband med lossningen vid den angivna destinationen, har köparen ingen skyldighet att ersätta dessa kostnader om inte parterna avtalat om annat. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 63)

Säljaren bör tillhandahålla godset samt fakturan enligt vad som förekommer i köpavtalet samt stå för andra överenskommelser som avtalats om. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 64)

Där till krävs det att säljaren på egen risk och bekostnad anskaffar exportlicens eller andra tillstånd såsom myndighetstillstånd. Även skyldiga att fullgöra alla tullformaliteter som krävs vid export, vilket kan innebära transport genom något

land för att nå sin destination. Köparen däremot är skyldig att på egen risk och bekostnad skaffa importlicens och andra myndighetstillstånd som kan behövas vid import av godset. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 64-65)

Säljaren står för kostnaderna för transporten av godset till den angivna destinationen eller till den avtalade platsen inom destinationen om en sådan plats avtalats om. Om det inte avtalats om någon särskild plats inom destinationen så får säljaren välja en plats inom destinationen som är lämpligast. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 64)

Säljaren är inte skyldig gentemot köparen att teckna en försäkring. Säljaren bör dock förse köparen med den information som denne behöver för att teckna en försäkring. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 64)

Vid avlämnande av godset bör säljaren ställa det till köparens förfogande på anländande transportmedel. Godset skall vara klart för lossning på avtalad plats inom destinationen på avtalad dag och inom den avtalade tidsperioden. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 64)

Säljaren står för de kostnader som uppstår vid transporten före avlämning av godset. Säljaren ansvarar även för kostnaderna vid tullformaliteter som krävs för export samt alla tullar, skatter och övriga avgifter som uppstår då godset transporteras genom något annat land än destinationslandet före avlämning. Säljaren står för kostnaderna vid lossning vid destinationen enligt vad som avtalats om i transportavtalet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 66)

Säljaren är skyldig att betala kostnader som uppkommer av kontrollbehov såsom kvalitetskontroll, mätning, vägning och antalskontroll. Dessa kontroller krävs av myndigheter i exportlandet. Säljarens skyldighet är att förse förpackning av godset om godset behöver packning. Om inte avtalet innehåller föreskrift över hur godset skall packas, får säljaren bestämma hur förpackningen sker. Godset skall

förpackas på ett lämpligt sätt. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 68)

3.8 DDP

<i>Charges/fees</i>	<i>DDP</i>
<i>Packaging</i>	<i>Seller</i>
<i>Loading charges</i>	<i>Seller</i>
<i>Delivery to port/place</i>	<i>Seller</i>
<i>Export duty & taxes</i>	<i>Seller</i>
<i>Origin terminal charges</i>	<i>Seller</i>
<i>Loading on carriage</i>	<i>Seller</i>
<i>Carriage charges</i>	<i>Seller</i>
<i>Insurance</i>	
<i>Destination terminal charges</i>	<i>Seller</i>
<i>Delivery to destination</i>	<i>Seller</i>
<i>Import duty & taxes</i>	<i>Seller</i>

Tabell 7. DDP, Any transport mode

DDP (Delivery Duty Paid) kan användas vid alla transportsätt och även om flera transportsätt används. Delivered Duty Paid (levererat förtullat) innebär att säljaren avlämnar godset efter att det blivit importklarerat och ställs på anländande transportmedel, färdigt för lossning på den angivna destinationen till köparens förfogande. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 71)

Säljaren står för kostnaderna och riskerna som förenas med att transportera godset till den avtalade platsen. Säljaren bör även klarera godset för export och import och betala alla tullar vid export och import samt fullgöra alla tullformaliteter. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 71)

Parterna bör så noga som möjligt ange avlämningsplats inom de avtalade destinationen, detta i och med att riskerna fram till denna plats ligger hos säljaren. Om det enligt transportavtalet framkommer att säljaren bär kostnaderna i samband med lossningen vid den angivna destinationen, har köparen ingen skyldighet att ersätta dessa kostnader om inte parterna avtalat om annat. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 71)

DDP bör inte användas om inte säljaren har möjlighet att ordna importklarering. Säljaren står för mervärdesskatten och andra skatter som skall betalas vid import

om inte köpavtalet säger annat. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 71)

Säljaren bör tillhandahålla godset samt fakturan enligt vad som förekommer i köpavtalet samt stå för andra överenskommelser som avtalats om. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 72)

Där till krävs det att säljaren på egen risk och bekostnad anskaffar exportlicens och importlicens eller andra tillstånd såsom myndighetstillstånd. Säljaren är även skyldiga att fullgöra alla tullformaliteter som krävs vid export av varan eller godset genom något land för dess import. Köparen är skyldig att på säljarens begäran och på säljarens bekostnad och risk hjälpa säljaren med anskaffning av importlicens eller annat myndighetstillstånd som krävs vid import av godset. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 72)

Säljaren står för kostnaderna för transporten av godset till den angivna destinationen eller till den avtalade platsen inom destinationen om en sådan plats avtalats om. Om det inte avtalats om någon särskild plats inom destinationen så får säljaren välja en plats inom destinationen som är lämpligast. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 72)

Säljaren är inte skyldig gentemot köparen att teckna en försäkring. Säljaren bör dock förse köparen med den information som denne behöver för att teckna en försäkring. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 72)

Vid avlämnande av godset bör säljaren ställa det till köparens förfogande på anlädande transportmedel. Godset skall vara klart för lossning på avtalad plats inom destinationen på avtalad dag och inom den avtalade tidsperioden. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 72)

Säljaren står för de kostnader som uppstår vid transporten före avlämning av godset. Säljaren ansvarar även för kostnaderna vid tullformaliteter som krävs för export samt alla tullar, skatter och övriga avgifter som uppstår då godset transporteras genom något annat land än destinationslandet före avlämning.

Säljaren står även för kostnaderna vid lossning vid destinationen enligt vad som avtalats om i transportavtalet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 74)

Säljaren är skyldig att betala kostnader som uppkommer av kontrollbehov såsom kvalitetskontroll, mätning, vägning och antalskontroll. Dessa kontroller krävs av myndigheter i import- eller exportlandet. Säljarens skyldighet är att förse förpackning av godset om godset behöver packning. Om inte avtalet innehåller föreskrift över hur godset skall packas, får säljaren bestämma hur förpackningen sker. Godset skall förpackas på ett lämpligt sätt. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 76)

REGLER FÖR SJÖTRANSPORT OCH TRANSPORT PÅ INRE VATTENVÄGAR

3.9 FAS

<i>Charges/fees</i>	<i>FAS</i>
<i>Packaging</i>	<i>Seller</i>
<i>Loading charges</i>	<i>Seller</i>
<i>Delivery to port/place</i>	<i>Seller</i>
<i>Export duty & taxes</i>	<i>Seller</i>
<i>Origin terminal charges</i>	<i>Seller</i>
<i>Loading on carriage</i>	<i>Buyer</i>
<i>Carriage charges</i>	<i>Buyer</i>
<i>Insurance</i>	
<i>Destination terminal charges</i>	<i>Buyer</i>
<i>Delivery to destination</i>	<i>Buyer</i>
<i>Import duty & taxes</i>	<i>Buyer</i>

Tabell 8.FAS, Sea/inland waterway transport

Denna klausul är ämnad endast för sjötransport och transport på inre vattenvägar. FAS innebär att godset avlämnas av säljaren vid fartyget (kan vara kajen eller en pråm), köparen utser hamnen varifrån godset skall sändas. Risken övergår då godset överlämnat vid fartygets sida. Köparen bär ansvaret över godset då det är överlämnat vid fartyget. Om det uppstår skador eller andra kostnader då godset överlämnat vid fartyget bär köparen ansvaret för eventuella kostnader. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 81)

Säljaren och köparen bör ange så noga som möjligt avlämningsplatsen eftersom risken samt kostnaderna tills det bärs av säljaren. Att ta i beaktande är kostnader och avgifter som kan uppstå vid hamnen. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 81)

Säljaren har som skyldighet att exportdeklarera godset, men är inte skyldig att importdeklarera eller fullgöra några andra tullformaliteter. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 81)

Säljaren skall förse köparen med godset samt fakturan i enlighet med avtalet. Säljaren skall på egen risk och bekostnad anskaffa exportlicens eller

myndighetstillstånd om sådant krävs. Säljaren skall också fullgöra tullformaliteter av godset vid export om det krävs. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 82)

Säljaren behöver inte förse köparen med transport. Säljaren är inte skyldig att teckna försäkring gentemot köparen. Säljaren är skyldig på köparens begäran att förse köparen med information om denne behöver anskaffa försäkring, dock sker det på köparen risk samt bekostnad. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 82)

Köparen är skyldig att betala priset för godset i enlighet om vad som avtalats. Köparen är skyldig att fullföra alla punkter som köpavtalet innefattar. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 83)

Köparen skall på egen bekostnad och risk anskaffa importlicens eller myndighetstillstånd samt fullgöra tullformaliteter för import av godset om det är nödvändigt. Även ta i beakta om transporten går igenom ett tredje land. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 83)

Köparen skall på egen bekostnad stå för transport från den angivne lastningshamn om inget annat avtalats. Köparen är inte skyldig att teckna försäkring gentemot säljaren (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 83)

Säljaren bör avlämna godset vid avtalad dag eller inom avtalad tidsperiod vid den bestämda platsen enligt köpavtalet. Om köparen inte angivit en plats för avlämnande har säljaren rätt att lämna godset den plats som är lämpligast. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 84)

Säljaren bär risken för förlust eller annan skada för godset ända till godset är avlämnat till den angivne platsen enligt köpavtalet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 84)

Säljaren är skyldig att stå för kostnader för godset intill det har avlämnats enligt vad som avtalats. Säljaren har som skyldighet att stå för kostnader som uppstår av

tullformaliteter som krävs vid export. Vilket innebär tullar, skatter samt andra kostnader som uppstår vid export. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 84)

Köparen bär risken för eventuella förluster eller skador då godset anlant till den angivne platsen. Köparen bär risken från den avtalade dagen eller tidsperioden som avtalats om. ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 85)

Köparen har som skyldighet att stå för alla kostnader som uppstår efter att godset anlant till den angivne platsen förutsätter att godset överlämnats enligt köpavtalet. ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 85)

Säljaren skall stå för kostnader som uppstår som krävs av kontrollåtgärder som kan innefatta kvalitetskontroll, mätning, vägning och antalskontroll. Säljaren skall även på egen bekostnad förpacka godset, säljaren har rätt att förpacka godset på ett lämpligt sätt. ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 86)

Säljaren skall förse köparen med tillräcklig information ifall det ses nödvändigt. Det kan innefatta dokument och information som köparen behöver för import. Säljaren står för kostnaderna som uppstår av det tidigare nämnda. ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 86)

Köparen har som skyldighet att meddela säljaren i god tid namnet på fartyget och lastningsplats. Köparen skall stå för eventuella kostnader som uppstår av obligatorisk kontroll före godset blivit sänt, utom när en sådan kontroll krävs av myndigheterna i exportlandet. ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 87)

3.10 FOB

Charges/fees	FOB
Packaging	Seller
Loading charges	Seller
Delivery to port/place	Seller
Export duty & taxes	Seller
Origin terminal charges	Seller
Loading on carriage	Seller
Carriage charges	Buyer
Insurance	
Destination terminal charges	Buyer
Delivery to destination	Buyer
Import duty & taxes	Buyer

Tabell 9. FOB, Sea/inland waterway transport

FOB(ange lastningshamn) används endast vid sjötransport och transport på inte vattenvägar. ”Free on Board” klausulen innebär att säljaren lämnar godset ombord på fartyget som utsetts av köparen vid den angivne hamnen enligt avtalat. Risken övergår då godset är ombord på fartyget, köparen bär allt ansvar efter att godset lastats på fartyget. (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 89)

FOB är inte lämplig att användas när godset lämnas till fraktföraren innan det lastats på fartyget. Då rekommenderas att använda FCA klausulen. (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 89)

Säljaren är skyldig att ordna exportdeklarering, men har ingen skyldighet att importdeklarera godset, betala importtull eller fullgöra andra tullformaliteter vid import. (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 89)

Säljaren bör tillhandahålla godset samt fakturan enligt vad som förekommer i köpavtalet samt stå för andra överenskommelser som avtalats om. Där till krävs det att säljaren på egen risk och bekostnad anskaffar exportlicens eller andra tillstånd såsom myndighetstillstånd. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 90)

Säljaren skall på egen bekostnad anskaffa exportlicens eller andra myndighetstillstånd samt fullföra tullformaliteter om sådan krävs vid export av godset. Säljaren är inte skyldig att teckna transport gentemot köparen. Om köparen ber säljaren att teckna transportavtal är det på köparens risk samt bekostnad. Säljaren bör tillhandahålla godset samt fakturan enligt vad som förekommer i köpavtalet samt stå för andra överenskommelser som avtalats om. Där till krävs det att säljaren på egen risk och bekostnad anskaffar exportlicens eller andra tillstånd såsom myndighetstillstånd. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 90)

Säljaren har ingen skyldighet att teckna försäkring gentemot köparen. Säljaren är skyldig att förse köparen med tillräcklig information om denne bör teckna försäkring, det är på köparens riks samt bekostnad säljaren förser köparen med denna information. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 90)

Säljaren skyldighet att avlämna godset på den angivne platsen som kan vara ombord, även skall avlastningen ske på den angivne dagen eller tidsperioden som parterna avtalat. Om fallet vore att köparen inte angivit plats för avlastningen får säljaren själv välja den lämpligaste platsen för avlastningen. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 90)

Köparen är skyldig att betala priset för godset i enlighet med köpavtalet. Köparen ansvarar på egen risk och bekostnad inskaffande av importlicens eller andra myndighetstillstånd. Dessutom är köparen skyldig att fullgöra alla tullformaliteter for import av godset. Om transporten passerar ett tredje land skall köparen på egen risk samt bekostnad sköta eventuella kostnader eller myndighetstillstånd. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 91)

Köparen bekostar transporten från den angivne lastningshamn, förutom om annat avtalats. Köparen är inte skyldig att teckna försäkring gentemot säljaren. Köparen skall ta emot godset i enlighet med avtalet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 91)

Säljaren bär risken för godset enda tills godset avlämnats till den angivne platsen i enlighet till köpavtalet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 94)

Säljaren skall stå för kostnader som uppstår på grund av kontrollåtgärder som kan innefatta kvalitetskontroll, mätning, vägning och antalskontroll. Säljaren skall även på egen bekostnad förpacka godset, säljaren har rätt att förpacka godset på ett lämpligt sätt. Förutsätter att myndigheterna kräver det i exportlandet. (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 94)

Köparen skall stå för eventuella kontroller om sådana krävs, förutom om det är exportlandets myndigheter som kräver det. (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 95)

3.11 CFR

Charges/fees	CFR
Packaging	Seller
Loading charges	Seller
Delivery to port/place	Seller
Export duty & taxes	Seller
Origin terminal charges	Seller
Loading on carriage	Seller
Carriage charges	Seller
Insurance	
Destination terminal charges	Buyer
Delivery to destination	Buyer
Import duty & taxes	Buyer

Tabell 10.CFR, Sea/inland waterway transport

CFR klausulen kan endast användas vid sjötransport och transport på inre vattenvägar. Cost and Freight(Kostnad och frakt) betyder att säljaren avlämnar godset ombord på fartyget. Eventuella skador eller förluster det vill säga risken övergår då godset lastats ombord på fartyget. Säljaren står för kostnader som uppstår av transporten till den angivne destinationen. (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 97)

Om CPT, CIP, CFR eller CIF används är det säljarens ansvar ända tills godset blivit överlämnat till fraktföraren, alltså ansvaret upphör vid fraktföraren inte då godset anlant till destinationen. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 97)

Det finns två kritiska punkter med CFR-klausulen eftersom risken och kostnadsansvaret går över på två olika platser. Vilket betyder att säljarens skyldighet upphör vid fraktföraren men står för transportkostnaderna ända fram till avtalad destination. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 97)

Säljaren och köparen bör noggrant i sitt kontrakt komma överens om var ansvaret övergår till köparen, samt avtala om vart godset skall överlämnas. Om fallet vore så att flera fraktförare anställs för transporten till den avtalade destinationen. Om

köparen och säljaren inte avtalat om någon specifik plats övergår ansvaret vid den första fraktföraren. Säljaren bestämmer i så fall platsen var ansvaret övergår, köparen kan inte påverka beslutet om platsen som säljaren valt. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 97)

Ifall parterna vill att risken skall övergå vid ett senare skede bör de avtala det i köpavtalet. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 97)

Köparen och säljaren skall så noga som möjligt ange platsen inom angiven destination för kostnaderna bärs av säljaren fram till det. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 97)

CFR klausulen kan vara olämplig att använda ifall godset avlämnas till fraktföraren innan det lastas ombord, kan vara gods i containrar vilket avlämnas vid terminalen, i sådant fall rekommenderas CPT att användas. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 98)

Enligt CFR är säljaren skyldig att ordna exportdeklarering av godset, men är inte skyldig att importdeklarera godset eller betala någon importtull samt fullgöra några andra tullformaliteter vid import. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 98)

Säljaren bör tillhandahålla godset samt fakturan enligt vad som förekommer i köpavtalet samt stå för andra överenskommelser som avtalats om. Där till krävs det att säljaren på egen risk och bekostnad anskaffar exportlicens eller andra tillstånd såsom myndighetstillstånd. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 100)

Säljarens har skyldighet att träffa avtalet om transporten som parterna kommit överens om. Vilket innebär att säljaren skall överlämna godset till den angivne platsen, vilket kan vara destinationshamnen eller om något annat avtalats. Transportavtalet skall vara på sedvänliga villkor samt säljaren står för kostnaderna. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 100)

Säljaren har ingen skyldighet att teckna försäkring gentemot köparen. Säljaren har skyldighet att före köparen med tillräcklig information om denne måste teckna försäkring. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 100)

Avlämnande av godset skall ske på den avtalade dagen eller tidsperioden, säljaren skall överlämna godset ombord på fartyget om inget annat avtalats. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 100)

Köparen skall betala priset för godset enligt köpavtalet, samt fullfölja alla punkter som köpavtalet innefattar. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 101)

Köparen bär ansvaret för att införskaffa importlicens eller andra myndighetstillstånd vilket innebär att köparen är skyldig att fullföra alla tullformaliteter vid import. Även ta i beakta om godset passerar ett tredje land. Köparen har dock ingen skyldighet att teckna avtal om transport gentemot säljaren. Köparen skall ta emot godset då det anländer på den angivne dagen. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 101)

Köparen är inte skyldigt att teckna försäkring gentemot säljaren, men måste förse säljaren med tillräcklig information om denne bör teckna försäkring. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 101)

Säljaren bär risken för eventuella förluster eller skador intill godset avlämnats enligt avtalet. Säljaren står för alla kostnader som uppstår enda tills godset avlämnats enligt avtalet. Även kostnader som uppstår på grund av export skall säljaren stå för. Säljaren skall förse köparen med tillräcklig information då köparen skall ta emot godset. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 102)

Köparen bär risken för skador eller förluster då godset överlämnats enligt avtal. Godset bör överlämnas enligt avtal, tidsperiod eller dag. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 102)

Köparen har som skyldighet att stå för alla kostnader som uppstår av tullar, skatte samt andra utgifter som uppkommer vid förtullning. Även stå för eventuella kostnader för lossning inklusive kostnader för prämning och uppläggning på kaj, om dessa avgifter inte betalas av säljaren. Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 103)

Säljaren skall förse köparen med transportdokument på egen bekostnad. Transportdokumentet skall innehålla avtalets gods, vara daterat inom avtalad period för avsändandet av godset. Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 102)

Säljaren skall stå för kostnader som uppstår som krävs av kontrollåtgärder som kan innefatta kvalitetskontroll, mätning, vägning och antalskontroll. Säljaren skall även på egen bekostnad förpacka godset, säljaren har rätt att förpacka godset på ett lämpligt sätt.(ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 104)

Säljaren skall förse köparen med tillräcklig information ifall det ses nödvändigt. Det kan innefatta dokument och information som köparen behöver för import. Säljaren står för kostnaderna som uppstår av det tidigare nämnda. (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 104)

Köparen skall stå för kostnader som uppstår av obligatorisk kontroll före avsändandet av godset, utom då myndigheterna i exportlandet kräver kontroll. . (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 105)

3.12 CIF

Charges/fees	CIF
Packaging	Seller
Loading charges	Seller
Delivery to port/place	Seller
Export duty & taxes	Seller
Origin terminal charges	Seller
Loading on carriage	Seller
Carriage charges	Seller
Insurance	Seller
Destination terminal charges	Buyer
Delivery to destination	Buyer
Import duty & taxes	Buyer

Tabell 11.CIF, Sea/inland waterway transport

CIF(ange destinationshamnen) används endast vid sjötransport eller transport på inre vattenvägar. ”Cost, insurance and freight innefattar att säljaren avlämnar godset ombord på fartyget. Risken för förlust eller skada övergår då godset är ombord på fartyget. Säljaren är skyldig att avtala och betala transport till den angivne destinationshamnen. (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 107)

Säljaren är skyldig att avtala försäkringsskydd mot köparens eventuella förluster vid skador av godset under transporten. Köparen bör vara medveten om att säljaren är endast skyldig att teckna minimiskydd, om köparen vill ha bättre försäkring bör han avtala om det eller själv teckna tilläggsförsäkring. (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 97)

Om CPT, CIP, CFR eller CIF används är det säljarens ansvar ända tills godset blivit överlämnat till fraktföraren, alltså ansvaret upphör vid fraktföraren inte då godset anlant till destinationen. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 97)

CIF klausulen har två kritiska punkter eftersom risken och kostnadsansvaret går över på olika platser. I avtalet anges destinationshamnen men inte hamnen varifrån godset sänds, samt säljarens ansvar går över till köparen för godset. Det finns två kritiska punkter med CFR-klausulen eftersom risken och

kostnadsansvaret går över på två olika platser. Vilket betyder att säljarens skyldighet upphör vid fraktföraren men står för transportkostnaderna ända fram till avtalad destination. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 107)

Säljaren och köparen bör så noga som möjligt bestämma platsen vid den angivne destinationshamnen eftersom kostnaderna bärs av säljaren till den angivne platsen vid destinationshamnen. Om säljaren och köparen bestämt sig i transportavtalet att säljaren står för lossningen kan säljaren inte kräva i efterhand dessa kostnader av köparen. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 107)

CIF är inte att rekommendera om godset lämnas till fraktföraren innan det lastas ombord. Säljaren är skyldig att exportklarera godset, däremot ingen skyldighet att importklarera godset eller stå för importtull eller utföra andra tullformaliteter vid import. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 108)

Köparen står själv för att importklarera godset, samt stå för importtull och andra tullformaliteter vid importtull. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 111)

Säljaren är skyldig att på egen bekostnad anskaffa transportförsäkring som uppfyller minimikraven enligt 'Clauses'(C) av 'Institute Cargo Clauses'. Försäkringsbeloppet skall vara i avtalets valuta och bör motsvara minst 110 % av godsets värde. Säljaren är skyldig att avlämna godset inom avtalad tidsperiod eller dag. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 112)

Köparen är inte skyldig att träffa avtal om transport. Köparen är inte heller skyldig att teckna försäkring gentemot köparen. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 113)

Säljaren har som skyldighet att betala kostnader som krävs vid kontrollåtgärder såsom kvalitetskontroll, mätning, vägning eller antalskontroll som kan krävas av myndigheterna i exportlandet. Säljaren skall även förpacka godset om de behövs. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 2010, 116)

4 INCOTERMS 2000

Incoterms klausulerna förnyas vart efter ICC anser att en uppdatering är nödvändig. I den tidigare upplagan av Incoterms 2000 fanns det 13 Incoterms klausuler som var uppdelade i fyra olika grupper. Klausulerna var indelade i:

Grupp E

- ✓ EXW

Grupp F

- ✓ FCA
- ✓ FAS
- ✓ FOB

Grupp C

- ✓ CFR
- ✓ CIF
- ✓ CPT
- ✓ CIP

Grupp D

- ✓ DAF
- ✓ DES
- ✓ DEQ
- ✓ DDU

✓ DDP

Incoterms 2000 innehöll 13 klausuler. I Incoterms 2010 har klausulerna modifierats så att de nu är 11 stycken. Orsaken till förändringen är att man försöker förenkla klausulerna. (Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 1999, 12)

De klausuler som ändrades från Incoterms 2000 är:

- ✓ DDU (Levererat oförtullat) blev DAP (Ange destinationen)
- ✓ DAF (Levererat gränsen) blev DAP (Ange destinationen)
- ✓ DES (Levererat ombord på fartyget) blev DAP (Ange destinationen)
- ✓ DEQ (Levererat på kaj) blev DAT (Ange terminal i hamnen eller på destinationen)

(Internationella Handelskammarens (ICC) Svenska Nationalkommite 1999, 91,99,107,115)

5 DEN EMPIRISKA UNDERSÖKNINGEN

5.1 Inledning till undersökning

Då teori delen färdigställdes var det aktuellt för oss, att påbörja den empiriska delen i vårt lärdomsprov. Den teoretiska delen av lärdomsprovet bestod av Incoterms 2010 samt förändringarna från den tidigare upplagan Incoterms klausulerna 2000. Vi valde även att nämna import och export i den teoretiska delen p.g.a. att det är basen till den globala handeln.

Avsikten med den empiriska delen i vårt lärdomsprov är att ta reda på de nya Incoterms klausulernas användning bland företag. Vi valde att använda oss av ett frågeformulär bestående av 17 frågor som vi sände ut via e-post till internationella företag i Finland.

Orsaken till att vi valde att använda oss av e-post undersökning var att vi ansåg det vara ett effektivt sätt att nå ut till många företag. Vi skulle även ha velat använda oss av telefonintervju men p.g.a. av att vi båda arbetade dagtid, och inte hade möjlighet att sitta vid telefonen och ringa dessa samtal på vardagarna, begränsade vi undersökningen till e-post frågeformulär.

Orsaken till att vi valde att använda oss av en kvalitativ undersökningsmetod var att vi ville lära känna företagen och inte bara få statistiska uppgifter om företagen. Det lämpades också bättre att göra en kvalitativ undersökning i detta lärdomsprov.

5.2 Undersökningsmetoder

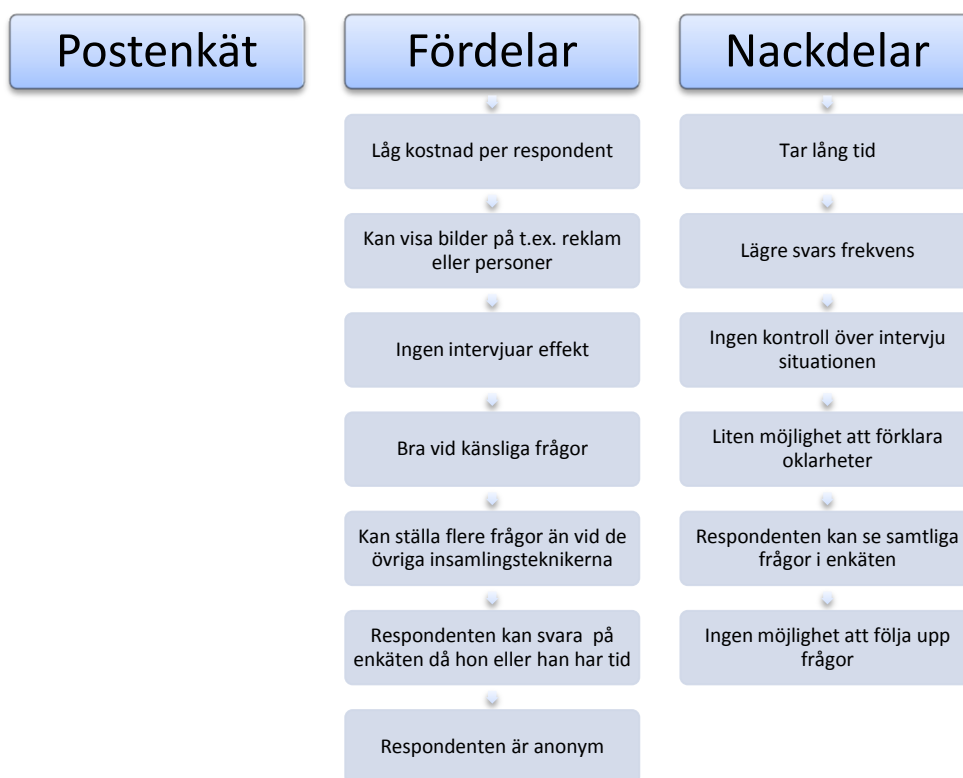
Det finns många olika slags metoder att göra en undersökning. Beroende på vad man undersöker bör man noggrant begrunda de olika undersökningsmetoderna och sedan försöka hitta den metod som passar bäst för ändamålet.

Undersökningsmetods alternativ är t.ex.

- ✓ Postenkät
- ✓ Webbenkät
- ✓ Besöksenkät
- ✓ Telefonintervju
- ✓ Fokusgrupp
- ✓ Personligintervju

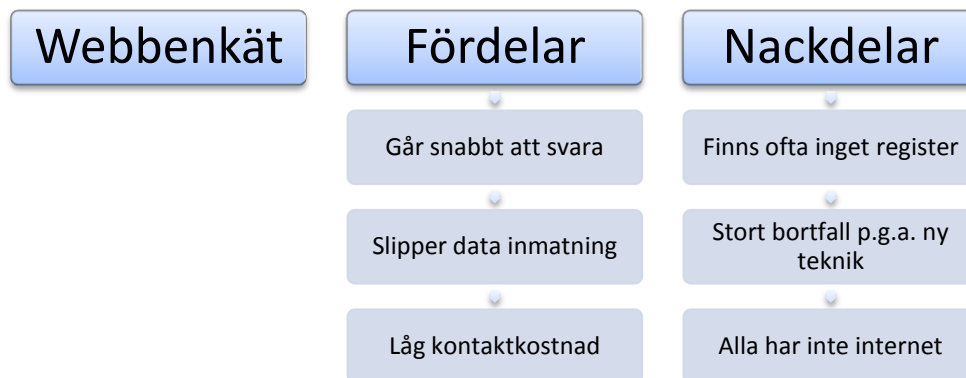
De olika undersökningsmetoderna är lämpade för olika ändamål, man bör noga gå igenom vilken metod är mest lämpad för den aktuella undersökningen. Det finns många för och nackdelar med alla de olika undersökningsmetoderna.

Beroende på om man har som mål att nå ut till många respondenter inom en kort tid, eller om man har som mål att få djupa intervju svar men att mängden på respondenterna inte har en så stor betydelse, bör man bekanta sig med de olika undersökningsmetoderna och där emellan välja den mest lämpade för ändamålet.



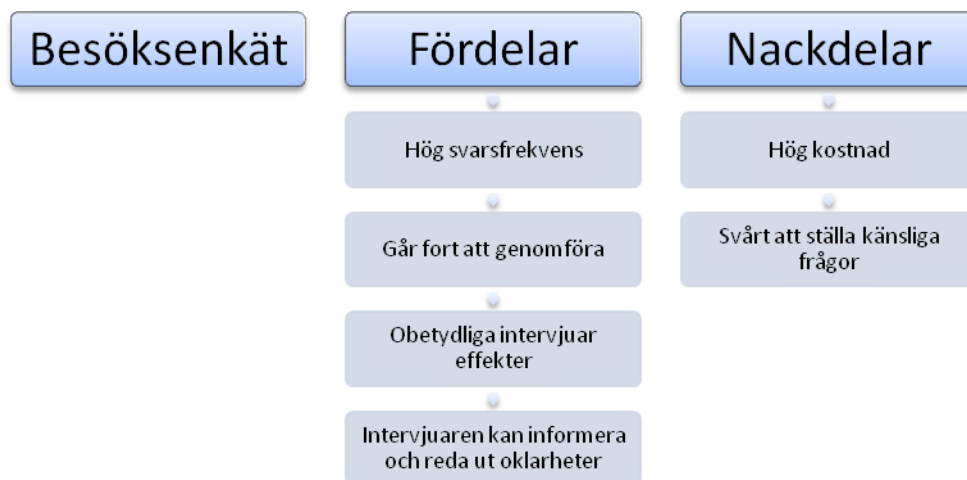
Figur 1, Postenkät

(Lars Christensen med flera, Marknadsundersökning - En handbok. Författarna och Studentlitteratur AB 2010, 141)



Figur 2. Webbenkät

(Lars Christensen med flera, Marknadsundersökning - En handbok. Författarna och Studentlitteratur AB 2010, 149)



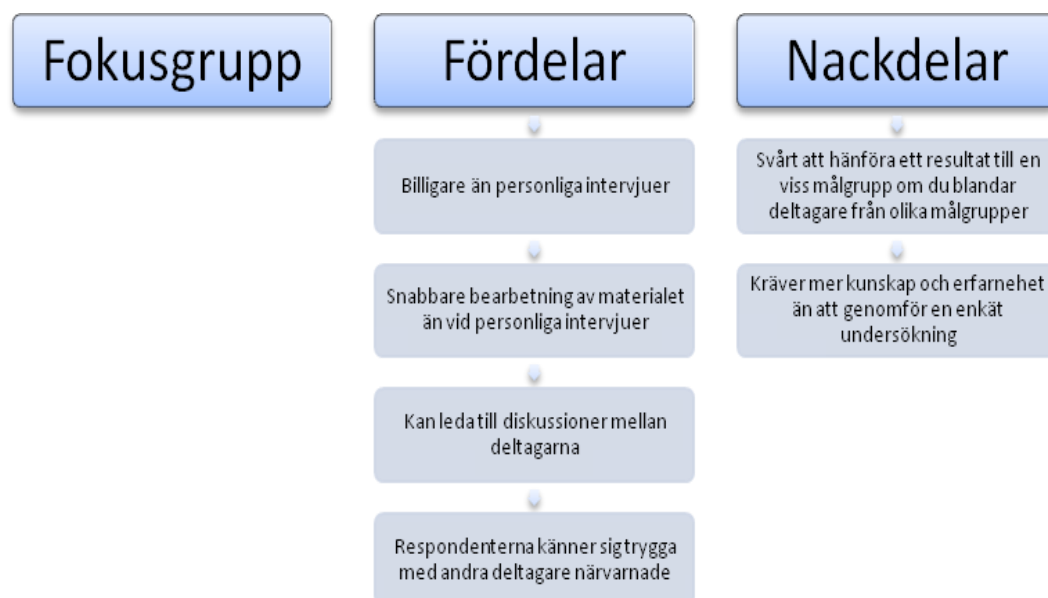
Figur 3. Besöksenkät

(Lars Christensen med flera, Marknadsundersökning - En handbok. Författarna och Studentlitteratur AB 2010, 150)



Figur 4. Telefonintervju

(Lars Christensen med flera, Marknadsundersökning - En handbok. Författarna och Studentlitteratur AB 2010, 150)



Figur 5. Fokusgrupp

(Lars Christensen med flera, Marknadsundersökning - En handbok. Författarna och Studentlitteratur AB 2010, 183)



Figur 6. Personlig intervju

(Lars Christensen med flera, Marknadsundersökning - En handbok. Författarna och Studentlitteratur AB 2010, 178)

5.2.1 Kvantitativa undersökningar

En kvantitativ undersökning är ofta en enkät och besvaras ofta med hjälp av siffror. Frågeställningar så som hur ofta, hur många, hur mycket och i vilken grad är frågor som passar att användas i en kvantitativ undersökning. (Lars Christensen med flera, Marknadsundersökning - En handbok. Författarna och Studentlitteratur AB 2010, 226)

När man framställer resultatet i en kvantitativ undersökning görs det ofta statistiskt vilket är lätt att sammanställa och jämföra med tidigare gjorda undersökningar. (Lars Christensen med flera, Marknadsundersökning - En handbok. Författarna och Studentlitteratur AB 2010, 226)

De vanligaste marknadsundersökningar som görs är kvantitativa tvärsnittsundersökningar. Den kvantitativa tvärsnittsundersökningen går ut på att studera statistiskt representativa urval av respondenter som är baserade på strukturerade frågeformulär som består av flervalsfrågor. (Lars Christensen med flera, Marknadsundersökning - En handbok. Författarna och Studentlitteratur AB 2010, 226)

Ett exempel på en kvantitativ fråga är: Hur ofta ser du på tv?

5.2.2 Kvalitativa undersökningar

För att besvara frågorna: vem, vad, hur, varför, när och var använder man sig oftast av en kvalitativ undersökningsmetod. I en kvalitativ undersökning har man en möjlighet att bekanta sig närmare med de intervjuade. Svaren som fås vid en kvalitativ undersökning består oftast av ord och meningar. (Lars Christensen med flera, Marknadsundersökning - En handbok. Författarna och Studentlitteratur AB 2010, 297)

En kvalitativ undersökning kännetecknas av att den fokuserar på en helhet och inte på små detaljer. (Lars Christensen med flera, Marknadsundersökning - En handbok. Författarna och Studentlitteratur AB 2010, 297)

Ett exempel på en kvalitativ fråga är: Vilket är din favorit tv-program?

5.3 Tid för undersökningen

Undersökningen på börjades i april 2011 och svaren sammanställdes i maj. Som hjälp till frågeformuläret använde vi oss av den tidigare gjorda undersökningen om Incoterms klausulers användning i Österbottniska företag skriven av Jonas Hedström och Glenn Granberg. Frågeformuläret anpassade vi enligt den nya upplagan av Incoterms klausuler 2010.

På grund av att vi valde att använda oss av e-post för att skicka ut våra frågeformulär , ledde detta till en låg svars procent. I och med att vi båda arbetade dagtid och inte hade möjlighet att intervjua personer per telefon eller personligen ledde detta till att vi inte fick så många svar som vi önskat.

5.4 De intervjuade företagen

Vårt mål med undersökningen var att få reda på hur företagen förhåller sig till de nya Incoterms klausulerna 2010. De personer vi försökte nå inom företag var personer som arbetar med försäljning samt personer som jobbar med logistik.

Personerna vi intervjuade i företagen valde vi att hålla anonyma p.g.a. de önskade få vara anonyma.

Företagen vi intervjuade via e-post var:

1. Ab Solving OY
2. Tecalemit Filtration
3. Wasa Logistics Ltd
4. Bobicompany OY
5. Micky Björkholm Trading Ab
6. Wärtsilä Finland OY
 - Wärtsilä Finland OY Power Plants
 - Wärtsilä Finland OY Service
7. ABB Motors OY
8. Novafloor Ab
9. Konecranes Finland OY

6 INTERVJUFRÅGOR

Till de intervjuade företagen ställdes 17 frågor där vi först frågade bas fakta om företaget och sedan mer ingående om deras användning av Incoterms klausuler. Vårt mål med undersökningen var att få reda på hur företagen förhåller sig till de nya Incoterms klausulerna 2010.

1. Namn?
2. Position i företaget?
3. Företagets namn?
4. Hur stort är företaget personalmässigt?
5. Företagets bransch?
6. Vad tillverkar företaget?
7. Vilka länder är de vanligaste ni exporterar till eller importerar från ?
8. Vilka transportsätt använder ni oftast?
9. På vilket sätt kommer du i kontakt med Incoterms i arbetet?
10. Vilka Incoterms klausuler är mest användbara för er verksamhet?
11. På vilka grunder har ni valt att använda vissa Incoterms klausuler?
12. Vilken betydelse har landet ni exporterar till vid val av klausul?
13. Har ni haft problem med val av Incoterms klausul? (t.ex. tvister med köparen)
14. Har ert företag tagit i bruk Incoterms 2010 klausulerna?
15. Har förändringen av Incoterms 2010 klausulerna påverkat ert företag ?
16. Hurudan utbildning har ni erbjudit personalen vid övergången till de nya Incoterms 2010 klausulerna?
17. Tycker ni att det fortfarande kunde ske några förändringar i klausulerna? (förbättrings förslag)

6.1 Intervju med Ab Solving OY

Den intervjuade arbetar som Sales manager på Ab Solving OY. Solving Ab sysselsätter 50 personer i Finland och ca 30 personer utomlands. Företaget arbetar inom metall industrin med metallhantering. Företaget tillverkar transportutrustningar för hantering av tunga laster.

Solving Ab exporterar sina produkter till Europa, USA, Brasilien, Kina, Syd-Korea och Indien. Transportsätten som företaget Solving Ab använder sig av, är långtradare om transporten sker inom Europa och utanför Europa används sjötransport.

Solving Ab baserar alla deras handelsavtal som dom gör på Incoterms klausuler orsaken till detta är för att minimera missförstånd och genom detta minimera rättegångskostnader. Företaget Solving Ab:s offerter baserar sig alltid på Incoterms.

Solving Ab använder sig av följande klausuler i sina köpavtal, EXW, FCA, CIF, CIP och DDU, enligt Incoterms 2000. Vilket betyder att handelsavtalen som gjorts under Incoterms 2000 fortlöper trots att de nya Incoterms klausulerna tagits i bruk eftersom köpavtalet ingicks under Incoterms 2000.

Incoterms 2010 som passar Solving Ab:s verksamhet är följande: FCA, DAT och DAP.

Solving Ab har analyserat ansvaret samt riskerna i de olika Incoterms klausulerna och gjort sina val av Incoterms utgående från det. Om Solving Ab får välja leverans villkor använder de sig av FCA klausulen. Men ofta är det köparen som ställer kraven vilket betyder att det kan bli någon annan Incoterms.

Eftersom Solving Ab:s produkter är stora och tunga försöker de sälja sina produkter från fabriken med Incoterms klausulen EXW eller FCA. Vilket betyder att köparen själv får ordna transporten. En annan orsak till att företaget gärna använder sig av EXW eller FCA är att köparen bör då själv stå för försäkringen.

Ofta då Solving Ab gör affärer inom Europa kräver köparen dock att godset levereras ända fram och då används vanligen CIP eller DDU enligt Incoterms 2000. På grund av de nya Incoterms klausulerna så har Solving Ab valt att använda sig av DAP om de själv får välja.

Vid sjötransport till länder utanför Europa använder Solving Ab FCA fraktförarens terminal, Helsinki port. Men Solving Ab transporterar godset från Jakobstad till Helsingfors.

Om köparen befinner sig i Shanghai används Incoterms klausulen CIP port of Shanghai, köparen sköter själv inlandstransporten i Kina. Solving ABs Sales Manager påpekar hur viktigt det är att definiera så klart som möjligt var leverans gränsen går.

Solving Ab har inte stött på några problem vid val av Incoterms klausuler, tvisterna har alltid lösts utan rättegång.

Företaget Solving Ab har tagit i bruk Incoterms klausulerna 2010 och om de själv får välja leverans villkor så använder de dem redan i år.

Förändringarna av Incoterms 2010 klausulerna har påverkat positivt företaget. Sales Managern anser att förändringarna gjort arbetet enklare, men att han fortfarande har för lite erfarenhet av dem för att kunna utvärdera dem ytterligare.

I och med de nya Incoterms klausulerna har företaget erbjudit sina anställda extern utbildning tillsammans med Österbottens handelskammare. Samt erbjudit intern utbildning åt personalen.

6.2 Tecalemit Filtration

Den intervjuade arbetar som Sales Manager i företaget Tecalemit Filtration. Företaget sysselsätter ca 15 personer.

Tecalemit Filtration sysslar med industriell ventilation. Vilket innebär att de producerar rörkomponenter för ventilation.

Exporthandeln är ganska liten för företaget Tecalemit Filtration, men Ryssland är deras största exportland.

Transporten sker med långtradare till Ryssland och inom Finland. Tecalemit Filtration använder sig vid export av Incoterms klausuler.

Tecalemit Filtration använder sig av EXW och DDP Incoterms klausulerna samt av Orgalime S 2000.

För Tecalemit Filtration har det inte uppstått några problem vid val av Incoterms klausul. Tecalemit Filtration har tagit i bruk de nya Incoterms 2010 klausulerna och anser inte att det uppstått problem vid övergången. Tecalemit Filtration har inga övriga förbättrings förslag på de nya Incoterms 2010 klausulerna.

Tecalemit Filtration har inte erbjudit sin personal någon form av utbildning till sin personal angående de nya Incoterms 2010 klausulerna.

6.3 Wasa Logistics Ltd

Den intervjuade arbetar som Manager of Projects i företaget Wasa Logistics Ltd. Företaget sysselsätter 24 personer. Wasa Logistics Ltd är ett expeditions företag och erbjuder logistik tjänster till sina kunder.

De vanligaste landet som Wasa Logistics Ltd exporterar till är Kina och detta är på kundens begäran. Det mest använda transportsättet Wasa Logistics Ltd använder sig av är sjötransport.

Wasa Logistics Ltd väljer inte Incoterms klausuler själv utan det är deras kunder som bestämmer det i sina handelsavtal. Enligt Wasa Logistics Ltd är CIP den mest användbara Incoterms klausulen vid transporter till Kina.

Som tidigare nämnt så bestämmer inte företaget Wasa Logistics Ltd vilken Incoterms klausul som skall användas vid exporten, men de råder gärna kunderna ifall de ber om det eftersom de har erfarenhet av tull deklarerering så råder de sina kunder att inte använda DDP.

Wasa Logistics Ltd har inte själv som företag upplevt problem vid valen av Incoterms klausuler men deras kunder har varit med om tvister med motparten.

Wasa Logistics Ltds kunder har tagit i bruk de nya Incoterms 2010 klausulerna, vilket har lett till att Wasa Logistics Ltd har arbetat med de nya Incoterms 2010 klausulerna.

Förändringarna i Incoterms klausulerna har inte påverkat företaget Wasa Logistics Ltd desto mera, men deras kunder har blivit påverkade.

Personalen vid Wasa Logistics Ltd har fått skolning i de nya Incoterms 2010 klausulerna. Wasa Logistics Ltd har rådgivit sina anställda om vilka klausuler som fallit bort samt vilka klausuler som blivit ändrade.

6.4 Bobicompany OY

Den intervjuade arbetar som Key Account Manager i företaget Bobicompany OY. Bobicompany OY sysselsätter 4 personer i Finland. Företaget hör till maskin och processplanerings branschen, men i praktiken fungerar verksamheten som en partihandel/Bobi postlåds försäljning och marknadsföring.

Företaget producerar ingenting själv, utan är ett partihandelsföretag.

Bobicompany OY exporterar till Sverige, Danmark, Holland, Tyskland, Belgien, Schweiz, USA, Japan och Thailand.

Bobicompany OY använder sig av landsvägstransport, sjöfart samt även flygfrakt.

I varje försäljning använder Bobicompany OY någon av Incoterms klausulerna. De mest användbara Incoterms klausulerna för Bobicompany OYs verksamhet är CPT, CIF, CIP och DDU. Men på grund av förändringen i Incoterms klausulerna så har DDU 2000 Incoterms ersatts av DAP 2010 Incoterms.

Bobicompany OY kommer överens med kunderna om vilka Incoterms klausuler används, faktorer som påverkar valet av Incoterms klausul är betalningsvillkoren samt om betalningen är uppdelad i etapper.

Bobicompany OY använder sig av DDU Incoterms 2000 det vill säga nuvarande DAP Incoterms 2010 ifall det finns export- eller importklareringar som företaget måste sköta om.

Företaget Bobicompany OY har fått hjälp av speditörsföretagen vid tvister med köparen.

Företaget har tagit i bruk de nya Incoterms 2010 klausulerna. Förändringarna som påverkat företaget är att DDU 2000 Incoterm har ändrats till DAP 2010 Incoterm.

Företaget har inte erbjudit sin personal någon form av skolning om de nya Incoterms 2010 klausulerna. Bobicompany OY vill inte ta ställning till

förändringarna som skett i och med de nya Incoterms 2010 klausulerna eftersom de har för lite erfarenhet om de nya Incoterms 2010 klausulerna.

6.5 Micky Björkholm Trading Ab

Den intervjuade arbetar som inköpsansvarig av vissa klädmärken. Micky Björkholm Trading Ab sysselsätter 8 personer. Företaget Micky Björkholm Trading Ab började sin verksamhet år 1983 i Vasa.

Micky Björkholm Trading Ab hör till textilbranschen. Företaget importerar sportkläder, friluftskläder, skor och utrustning.

En del av de importerade kläderna exporterar de vidare till Ryssland samt de baltiska länderna. Ifall det är aktuellt med en leverans till Ryssland använder sig företaget Micky Björkholm Trading Ab sig av FCA.

Personen i företaget Micky Björkholm Trading Ab som ansvarat om Incoterms klausulerna arbetar inte längre i företaget, vilket ledde till att den intervjuade inte kunde svara på alla frågor.

6.6 Wärtsilä Finland OY

Inom företaget Wärtsilä intervjuade vi två personer i två olika avdelningar. Vi valde att göra detta för att få en inblick i vilken syn man har på förändringen av Incoterms klausulerna i dessa två olika avdelningar.

6.6.1 Wärtsilä Finland Power Plants

Den intervjuade arbetar som Senior Transport Manager i företaget Wärtsilä Power Plants. Power Plants sysselsätter cirka tusen personer. Företaget tillverkar kraftverk och olika energi lösningar.

Wärtsilä Power Plants vanligaste exportländer är Brasilien, USA, Bangladesh och Turkiet. Företaget använder sig av sjöfart , vid restleveranser används kurir och flygfrakt.

I varje försäljning använder Wärtsilä Power Plants någon av Incoterms klausulerna. De mest användbara Incoterms klausulerna för Wärtsilä Power Plants verksamhet är FOB, DAT, DAP.

Faktorer som påverkar valet av Incoterms klausul är det geografiska läget, kontraktets längd samt transportsätt. Landet inverkar också på valet av Incoterms klausul.

Wärtsilä Power Plants har vanligtvis inte haft svårigheter vid val av Incoterms klausul vid kontraktskrivning. Men ifall parterna inte kommit överens om val av Incoterms klausul, har man i kontraktet skrivit in köparens och säljarens skyldigheter samt rättigheter.

Wärtsilä Power Plants har tagit i bruk Incoterms 2010 klausulerna. Incoterms klausulerna 2010 har inte förändrat Wärtsilä Power Plants dagliga verksamhet.

Wärtsilä Power Plants har erbjudit till de som arbetar med Incoterms klausulerna en skolning där man gått igenom förändringarna från de tidigare Incoterms 2000 klausulerna.

Den intervjuade hade som förbättringsförslag att man kunde slopa EXW klausulerna, detta p.g.a. att köparen har så svårt att deklarerat godset ut från Finland.

6.6.2 Wärtsilä Finland Service

Den intervjuade arbetar som Senior Transport Manager i företaget Wärtsilä Service. Wärtsilä Service sysselsätter cirka 700 personer.

Företaget sköter servicen samt reservdelar till produkterna som blivit sålda via Wärtsilä Power Plants och Ship Power. Wärtsilä Finland Service transporterar sina reservdelar till Asien, Syd-Amerika, Afrika, Europa, USA och Indien.

Vanligaste transport sätt för företaget är sjöfrakt samt flygfrakt. De mest användbara Incoterms klausulerna för Wärtsilä Service verksamhet är DDU, DAP, CIF, CIP och FCA. DDU används av Wärtsilä Service mest vid restleveranser.

Vid kontrakt skrivningen väljs Incoterms klausul, både köparen och säljaren kommer överens om vilken klausul som skall användas.

Den intervjuade anser att landet inte har någon inverkan på val av Incoterms klausul och sällan har det uppstått några tvister med köparen vid val av Incoterms klausul.

Vid val av Incoterms klausulen FCA och vid användning av sjöfrakt har det uppstått några oklarheter.

Den intervjuade berättade att företaget delvis tagit i bruk de nya Incoterms 2010 klausulerna. Förändringen av Incoterms klausulerna har inte påverkat företaget.

Företaget Wärtsilä Service har erbjudit en halvdags skolning till försälj, köp- och logistik personalen.

Den intervjuade anser att det finns förbättringsmöjligheter i de nya Incoterms 2010 klausulerna. Den intervjuade anser att i Incoterms klausulen FCA tas det bara fasta i fraktförarens skyldigheter och att det borde specificeras vilket ansvar lastaren av godset har, t.ex. på ett fartyg. Mer klarhet i när ansvaret övergår från sändaren till mottagaren.

6.7 ABB Motors OY

Den intervjuade arbetar med kontors uppgifter på ABB Motors OY. ABB Motors OY sysselsätter cirka 560 personer. ABB Motors OY tillverkar samt säljer elmotorer och elgeneratorer.

De vanligaste exportländerna för ABB Motors OY är Italien, Tyskland, Spanien och Ryssland. De vanligaste transportsätten är sjöfrakt och långtradare.

De mest använda Incoterms klausulerna i företaget ABB Motors OY är DAP, EXW, DDU och CIF. ABB Motors OY kommer överens i kontraktet vilken Incoterms klausul som skall användas. I vissa special fall kan kundens önskan tas i beaktande samt om godset skall skeppas iväg på kort varsel. Exportlandet påverkar valet av Incoterms klausul.

Den intervjuade berättade att det kan uppstå problem vid val av Incoterms klausul ifall godset är försenat. Om godset är försenat försöker ofta kunden överföra transportkostnaderna till ABB Motors OY.

ABB Motors OY har tagit i bruk de nya Incoterms 2010 klausulerna, men det förekommer fortfarande DDU Incoterms 2000.

Förändringen av Incoterms klausulerna har inte påverkat den intervjuades arbetsuppgifter, förutom att anbuden måste anpassas efter de nya Incoterms 2010 klausulerna.

ABB Motors OY har erbjudit sin personal några timmas föreläsning där man gått igenom vilka de nya Incoterms 2010 klausulerna är samt vilka av de gamla Incoterms 2000 klausulerna som slopats. Materialet har arbetarna tillgång till elektroniskt, vilket gör det lätt för personalen att kontrollera den nya upplagan av Incoterms 2010 klausuler.

Den intervjuade anser att de nya Incoterms 2010 klausulerna är mer tydliga och att det framgår bättre köparens samt säljarens skyldigheter och rättigheter.

6.8 Novafloor Ab

Den intervjuade är VD för företaget Novafloor Ab. Novafloor Ab sysselsätter 8 personer och har sitt huvudkontor i Vasklot i Vasa. Företaget importerar golvmaterial så som parkett och laminat golv, och säljer vidare de importerade produkterna.

Novafloor Ab importerar sina produkterna mesta dels från Tyskland. Importen sker med hjälp av trailertransport och container från Tyskland.

Novafloor Ab använder sig enbart av Incoterms klausulerna EXW och DDU. Företaget använder sig helst av DDU p.g.a. att den intervjuade anser den ha högst säkerhet.

Företaget bestämmer inte själv vilka Incoterms klausuler som de använder, utan det är leverantören som erbjuder två alternativ att välja mellan. Oftast är det EXW och CIP som leverantören erbjuder sin köpare att välja mellan.

Novafloor Ab påverkas inte av val av Incoterms klausul vid importen av deras produkter. Novafloor Ab har heller inte upplevt några tvister eller problem vid köp av produkterna.

Novafloor Ab har inte ännu tagit i bruk Incoterms 2010 klausulerna. Företaget har inte erbjudit sin personal någon utbildning i de nya Incoterms 2010 klausulerna.

Den intervjuade har heller inga åsikter om de nya Incoterms 2010 klausulerna p.g.a. att företaget inte tagit dem i bruk.

6.9 Konecranes Finland OY

Den intervjuade arbetar som Manager vid företaget Industrial Cranes. Konecrane group sysselsätter cirka 9500 personer. Konecranes Finland OY hör till branschen maskin tillverknings industrin.

Företaget Konecranes Finland OY tillverkar lyftkranar samt erbjuder lyftkrans service. Företaget har levererat sina produkterna till nästan alla länder i världen. Huvudmarknaden är USA, Asien och Europa.

Den vanligaste transportsätten Konecranes Finland OY använder sig av är sjöfrakt, långtradare. Reservdelarna transporteras med hjälp av flygfrakt.

Konecranes Finland OY avhänder sig enbart av Incoterms klausuler vid kontraktskrivning.

De vanligaste Incoterms klausuler som Konecranes Finland OY använder sig av är CIF, EXW och FOB. Vid handel med dotterbolag används CIF. Med andra kunder bestäms det alltid från fall till fall vilken klausul som passar bäst till just det avtalet. I sådana fall tas i beaktande t.ex. geografiskt läge.

Konecranes Finland OY har inte stött på några märkvärdiga tvister med deras köpare. Konecranes Finland OY har tagit i bruk de nya Incoterms 2010 klausulerna på kundens begäran.

Förändringarna av Incoterms klausulerna 2010 har påverkat företaget. Företaget har dock inte ännu erbjudit någon skolning för personalen.

Den intervjuade anser att de Incoterms 2010 klausulerna är mer tydliga än den tidigare upplagan.

7 ANALYS AV INTERVJUERNA

Företagen som vi har analyserat är verksamma runt om i Finland. Majoriteten av de företag som vi intervjuade, har en personal styrka på under 100 personer. Bland de intervjuade företagen fanns även några stora företag, dessa är ABB, Wärtsilä och Konecranes.

Vi uppskattar även att vi fick med några stora företag i vår undersökning, detta p.g.a., att det gav oss en vidare syn på användningen av Incoterms klausulerna. En annan stor fördel med att ha med de stora företagen i vår intervju är att de intervjuade hade den kunskap som behövdes för att svara på våra frågor p.g.a. att de arbetar dagligen med import och export.

Vi har valt att analysera vår undersökning i löpande text, orsaken till detta är att vi valt att använda oss av en kvalitativ undersökning, där resultatet inte läggs upp statistiskt.

7.1 De intervjuade företagens verksamhets områden

Företagen som vi intervjuade hörde till största dels till metall-industrin. En gemensam faktor för de intervjuade företagen var att de är verksamma runt om i världen.

Majoriteten av de intervjuade företagen sysslar med export medan minoriteten importerar deras produkter. Företagen exporterar till länder runt om i världen, de mest nämnda ställena vart exporten sker är USA, Asien samt Europa.

De flesta av de intervjuade företagen använder sig av sjöfrakt, men även långtradare samt flygfrakt förekommer bland företagen. Valet av transport beror ofta på det geografiska läget, som t.ex. till Asien och USA används ofta sjöfrakt. Men vid restleveranser används ofta flygfrakt p.g.a. att produkten bör infinns snabbt på plats. Dock i vissa fall då köparens står för transporten påverkar inte säljaren transportsättet.

I undersökningen deltog även ett logistik-företag, detta på grund av att vi ville reda ut hurudan påverkan de har på val av Incoterms klausul hos deras kunder. I intervjuerna framgick det att de inte har någon påverkan på val av Incoterms klausul om inte kunden frågar efter hjälp vid valet av klausul.

I analysen kan man tyda att företagen som vi intervjuat har ganska samma synsätt på användningen av Incoterm klausuler samt transportsätt.

7.2 Företagens användning av Incoterms klausuler

Hälften av de intervjuade är i en sådan position inom företaget att de är med och påverkar valet av Incoterms klausul vid skrivandet av köpavtal. Dock arbetar majoriteten av de intervjuade med sådana arbetsuppgifter där de stöter på Incoterms klausuler dagligen. Ett undantag bland de intervjuade var personen som arbetar hos företaget Micky Björkholm Trading OY.

Ett samband vi kunde se bland de mindre företagen var att EXW är en klausul som används ofta. En orsak till detta är att deras godsmängd är betydligt mindre än hos de större företagen, vilket gör det enklare att deklarerera godset. En annan iakttagelse som vi gjorde bland de mindre företagen var att vi upplevde att kunskapen var bristfällig, och detta påverkar valet av Incoterms klausul. Vilket ofta resulterar i att företaget använder sig av EXW eller FCA. Detta p.g.a. av att dessa Incoterms klausuler har minst skyldighets krav som bör uppfyllas.

Däremot kan vi se ett tydligt samband mellan de stora företagen i val av Incoterms klausuler. De vanligaste Incoterms klausuler som används bland de större företagen är DAP, DDU och CIF. Detta beror på att större företag behöver skriva deras kontrakt mer specifikt för att undgå tvister.

De större företagen använder sig av nästan alla Incoterms klausuler i något fall, detta beror på att deras kunder är utspridda runt om i världen och har olika syn på hur kontrakt skall skrivas. Många av företagens köpare föredrar att själv ordna transporten vilket betyder att Incoterms klausulen väljs därefter. Detta betyder att landet har stor inverkan på val av Incoterms klausul.

Majoriteten av de intervjuade företagen har tagit i bruk de nya Incoterms 2010 klausulerna. Men trots att de nya Incoterms klausulerna tagits i bruk, gäller fortfarande de gamla Incoterms 2000 klausulerna om köpavtalet skrivits under den gamla upplagens tidsperiod.

Dock finns fall där Incoterms klausulen bytts från den gamla upplagan till en nya Incoterms 2010 klausul detta på begäran av köparen.

7.3 Slutsats

Bland de intervjuade märkte man en viss skillnad på kunskapen om Incoterms klausulerna och vilka förändringar som skett i och med den nya upplagan.

De större företagen hade en djupare kunskap, och detta anser vi bero på att de fått skolning i de nya Incoterms 2010 klausulerna. Orsak till detta tror vi bero på att deras affärer alltid kräver Incoterms klausul, vilket innebär att kunskapen om Incoterms klausulerna bör vara uppdaterade.

Bland de mindre företagen som vi intervjuade märkte vi att kunskapen om de nya Incoterms 2010 klausulerna var bristfälliga, eftersom de inte kunde svara på alla frågor.

En annan iakttagelse som vi gjorde bland de mindre företagen var att de använder sig av EXW klausulen som även nu finns med i den nya upplagan av Incoterms 2010. Detta har lett till att de inte känt behov av att uppdatera sin kunskap om de nya Incoterms 2010 klausulerna eftersom det inte är väsentligt i deras verksamhet.

Däremot anser de större företagen att EXW klausulen kunde slopas helt och hållet. Detta p.g.a. av att EXW klausulen inte tar fasta på några skyldigheter samt ansvar hos motparterna. Köparen har svårt att export deklarerera produkterna ut ur Finland, vilket leder till problem och förseningar av transporten samt då kan det tillkomma hamnkostnaderna för att godset står still vid tullen.

En märkvärdig förändring från den tidigare upplagan är DDU Incoterms 2000 som har modifierats till DAP Incoterms 2010. Bland de intervjuade fanns det personer som ansåg att detta var en bra förändring p.g.a. att det var tidigare oklart var godset skulle avlämnas. I den nya upplagan av Incoterms 2010 klausuler där DDU blivit DAP skall man ange destinationen.

Företagen som vi intervjuat har håller sig positivt till de förändringar som skett i den nya upplagan av Incoterms 2010 klausulerna. Dock har de ännu inte så mycket erfarenhet av de nya klausulerna i praktiken. Men de intervjuade anser att

klausulerna blivit tydligare, vilket hoppeligen gör det enklare i framtiden att transportera godset till sin destination.

8 AVSLUTNING

Vi vill sammanfatta detta lärdomsprov med några egna kommentarer. Vi valde att inleda lärdomsprovet med en teoretisk del om internationell handel. Detta på grund av att internationell handel är basen till import och export. Import och export är orsaken till att Incoterms klausuler blivit sammanställda, detta för att förenkla handeln mellan länder.

Den viktigaste teori delen i vårt lärdomsprov är delen om Incoterms 2010. Detta är även basen till vår undersökning. En god teori del underlättade vårt arbete då det kom till att sammanställa undersökningen.

Detta lärdomsprov på börjades i december 2010 och avslutas i maj 2011. Under arbetets gång har vi stött på olika problem, men dessa har vi tillsammans löst. Vi har varit varandras stöd och känner oss glada att vi fått arbeta tillsammans med detta lärdomsprov. Vi anser att detta varit en positiv upplevelse trots motgångarna.

Vi vill tacka företagen som deltagit i vår undersökning samt Helena Blomquist som varit vår handledare under lärdomsprovets gång.

KÄLLFÖRTECKNING

Tryckta arbeten

Leif Holmvall - Arne Åkersson 2004, Export & Import – Att göra internationella affärer. Författarna och Liber AB.

Industrilitteratur/Internationella handelskammarens (ICC) Svenska
Nationalkommitté, 1999, Incoterms 2000. Jönköping. Industri litteratur.

Lars Christensen, Nina Engdahl, Carin Gräås & Lars Haglund 2010,
Marknadsundersökning - En handbok. Författarna och Studentlitteratur AB.

Industrilitteratur/Internationella handelskammarens (ICC) Svenska
Nationalkommitté, 2010, Incoterms 2010. Ödeshög. ICC Sweden.

Elektroniska publikationer

http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/who_we_are_e.htm

www.eepcindia.org/trade-blocks.asp

[http://www.eurooppatiedotus.fi/public/default.aspx?nodeid=39036&contentlan=2
&culture=en-US](http://www.eurooppatiedotus.fi/public/default.aspx?nodeid=39036&contentlan=2&culture=en-US)

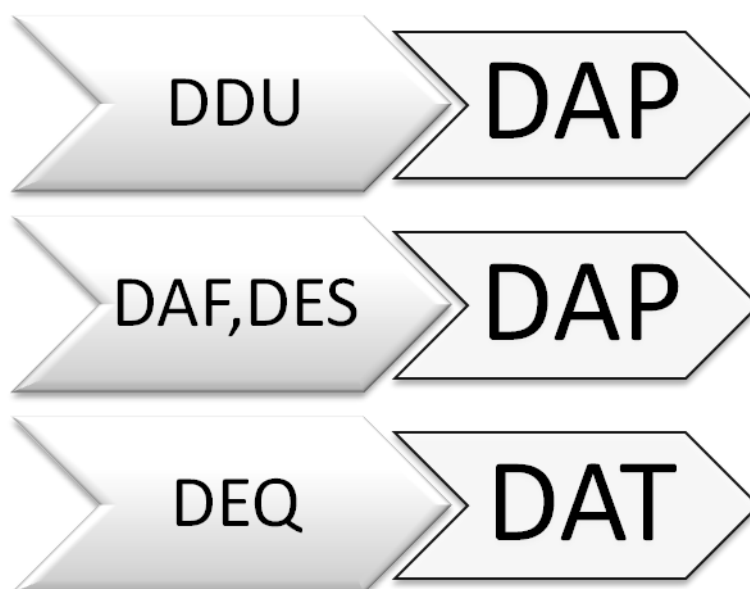
Bilaga 2

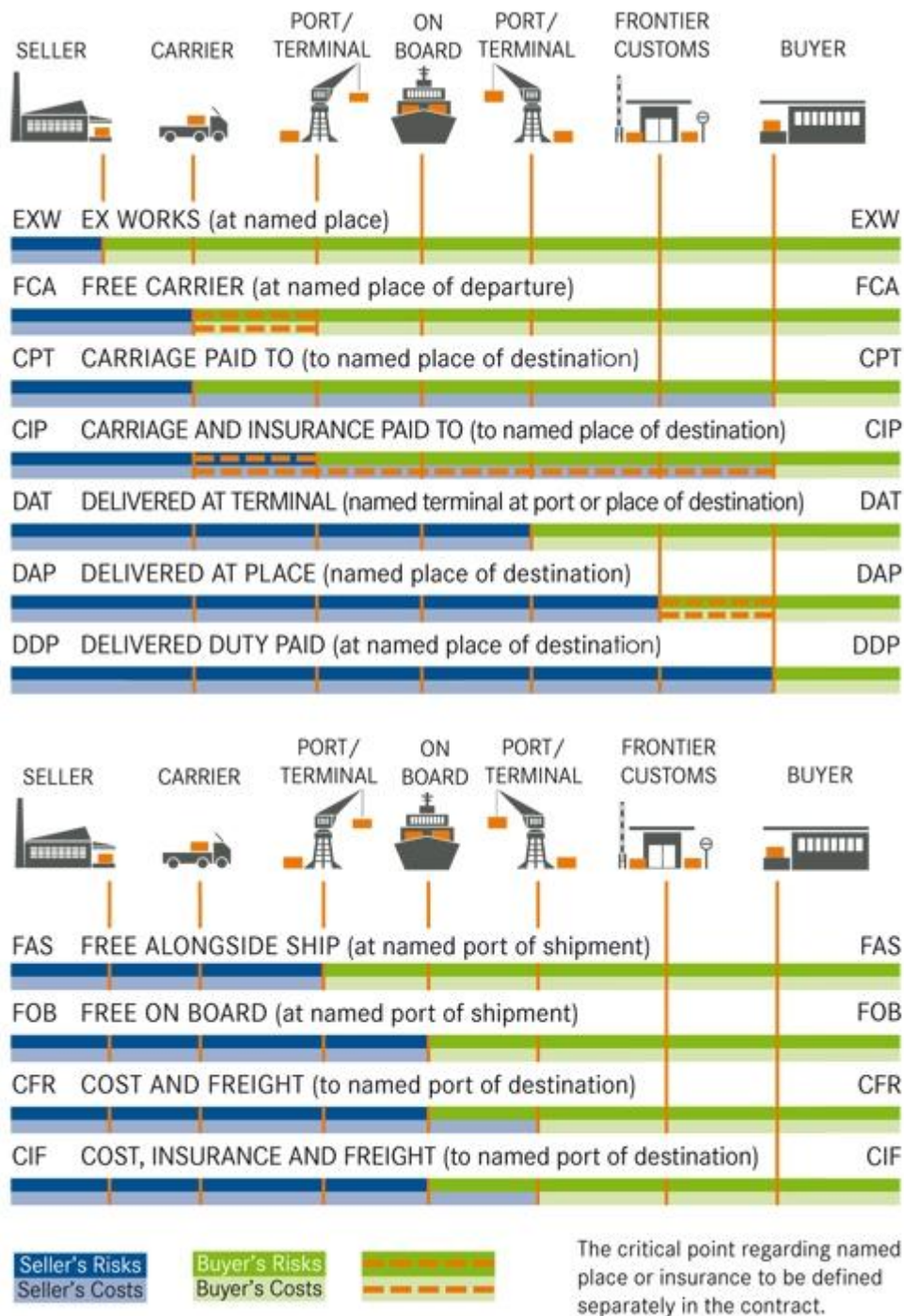
[http://www.logwin-
logistics.com/uploads/pics/Incoterms_2010_Grafik_Logwin_web_01.jpg](http://www.logwin-logistics.com/uploads/pics/Incoterms_2010_Grafik_Logwin_web_01.jpg)

9 TABELL OCH FIGURFÖRTECKNING

Tabell 1. EXW, Any transport mode	17
Tabell 2. FCA, Any transport mode.....	20
Tabell 3. CPT, Any transport mode	23
Tabell 4 . CIP, Any transport mode	27
Tabell 5. DAT, Any transport mode	32
Tabell 6. DAP, Any transport mode.....	35
Tabell 7. DDP, Any transport mode.....	38
Tabell 8. FAS, Sea/inland waterway transport.....	41
Tabell 9. FOB, Sea/inland waterway transport	44
Tabell 10. CFR, Sea/inland waterway transport	47
Tabell 11. CIF, Sea/inland waterway transport.....	51
Figur 1, Postenkät	58
Figur 2, Webbenkät.....	59
Figur 3, Besöksenkät.....	60
Figur 4, Telefonintervju	61
Figur 5, Fokusgrupp	62
Figur 6, Personlig intervju	63

Bilaga: Ändringar i Incoterms klausulerna





<http://www.logwin->

[logistics.com/uploads/pics/Incoterms 2010 Grafik Logwin web 01.jpg](http://www.logwin-)

