TAMPEREEN AMMATTIKORKEAKOULU

LIIKETALOUS

OPINNÄYTETYÖRAPORTTI

TAVARANKULJETUS OSANA ULKOMAANKAUPPAA

Elli Räsänen

Liiketalouden koulutusohjelma
Toukokuu 2008
Työn ohjaaja: Jarmo Koivuniemi

TAMPERE 2008

TAMPEREEN
AMMATTIKORKEAKOULU

LIIKETALOUS

Tekijä(t): Elli Räsänen

Koulutusohjelma(t): Liiketalous

Opinnäytetyön nimi: Tavarankuljetus osana ulkomaankauppaa

Title in English: Transportation of Goods as a Part of the Foreign Trade

Työn valmistumis-kuukausi ja vuosi: Toukokuu 2008

Työn ohjaaja: Jarmo Koivuniemi **Sivumäärä:** 72

TIIVISTELMÄ

Tutkintotyön lähtökohtana on ulkomaankaupan peruskäsitteiden ja erityisesti ulkomaankuljetusten selvittäminen yrityksille, jotka eivät ole tehneet ennen ulkomaankauppaa ja haluavat nyt mahdollisesti aloittaa tuonnin tai viennin. Usein ulkomaankauppaa aloittelevissa yrityksissä ei kuitenkaan ole tarvittavia tietoja ja taitoja liittyen kansainväliseen kauppaan ja kuljetuksiin. Työllä ei ole varsinaista toimeksiantajaa, mutta mikä tahansa tälläisistä kokemattomista yrityksistä voisi olla työn toimeksiantaja.

Tärkeimpänä tavoitteena tässä työssä on selventää ulkomaankuljetuksia käytännössä eli kertoa mikä on olennaista suunniteltaessa ja toteutettaessa kuljetuksia. Työssä painotetaan erityisesti valittujen toimitusehtojen merkitystä, sillä varsinkin niissä esiintyy paljon epäselvyyksiä ja väärinymmärryksiä.

Työssä esitellään lisäksi erilaisia kuljetusvaihtoehtoja, joita voidaan käyttää ulkomaankuljetuksissa. Jokaisen kuljetusmuodon yhteydessä kerrotaan kyseisen kuljetusvälineen tärkeimmistä ominaisuuksista ja erityisesti vastuukysymyksiä vahinko- ja viivästystapauksissa korostetaan. Tutkintotyö sisältää lisäksi luvut tullauksesta, huolinnasta sekä muista ulkomaankauppaan liittyvistä tärkeistä asioista kuten asiakirjoista, lähetysten pakkaamisesta sekä vakuutuksista.

Erilaisia kirjallisia lähteitä sekä internetiä käytetään työssä mahdollisimman monipuolisesti. Ulkomaankauppaan liittyvää kirjallisuutta on olemassa paljon, mutta yleensä asiat on esitetty niissä melko teoreettisesti. Tässä työssä yritetään selittää löydettyä informaatiota mahdollisimman paljon. Lisäksi työtä varten on kerätty erilaisia konkreettisia käytännön esimerkkejä todellisista tilanteista asioiden selventämiseksi.

Tutkintotyön avulla monet yritykset saavat kattavan tietopaketin kuljetuksista ja niihin liittyvistä tärkeimmistä asioista. Työtä on myös mahdollista käyttää uusien työntekijöiden perehdyttämiseen ulkomaankauppaan liittyvillä aloilla sekä mahdollisesti myös materiaalina kansainväliseen kauppaan liittyvässä opetuksessa.

Avainsanat: tavarankuljetus ulkomaankauppa huolinta Incoterms

TAMPEREEN AMMATTIKORKEAKOULU
University of Applied Sciences
BUSINESS AND ADMINISTRATION

Writer(s):	Elli Räsänen
Study programme(s):	Business Administration
Title of thesis	Tavarankuljetus osana ulkomaankauppaa
Title in English:	Transportation of Goods as a Part of the Foreign Trade
Month and year of completion:	May 2008
Supervisor:	Jarmo Koivuniemi

Number of pages: 72

ABSTRACT

The basis for this thesis is to define some of the basic terms in foreign trade and especially in foreign transportation for the companies which haven't done any business abroad and who would like to start importing or exporting their products. The companies starting their business abroad often don't have the needed information and skills which are related to international business and transportation. The thesis doesn't have any proper client, but any company with no experience in international trade could apply this information.

The most important target in this thesis is to clarify the practise in foreign transportation; in other words to tell what is essential in planning and practising these carriages. The thesis emphasises especially the meaning of the terms of delivery because there are a lot of obscurities and misunderstandings in this terminology.

The thesis is presenting different options for the mode of transportation which could be used in foreign trade. The most important properties of every mode of transportation are presented and especially the responsibility issues are emphasised. The thesis also includes chapters about customs clearance, freight forwarding and some other significant features in foreign trade, such as documents, packing of the shipments and insurances.

Different written sources and internet are used as diversely as possible. A lot of books have been written about foreign trade, but often these features have been presented very theoretically in them. That's why this thesis is trying to explain the found information as much as possible. Furthermore the thesis includes a lot of examples of everyday practice.

With this thesis many companies could get a comprehensive transportation related package and the other things which are related to it. The thesis is also useful when new employees are being familiarized with freight forwarding or it could be used as material when teaching foreign trade.

Key words: transportation of goods foreign trade freight forwarding Incoterms

Sisällysluettelo

1 Johdanto 6

2 Suomen ulkomaankauppa 8

2.1 Suomen tuonti ja vienti 9

2.2 Ulkomaankauppa yksittäisen yrityksen näkökulmasta 9

2.3 Operaatiovaihtoehdot kansainvälisessä kaupassa 10

2.3.1 Vienti 11

2.3.2 Tuonti 12

2.3.3 Muita mahdollisia vaihtoehtoja 12

3 Tavarankuljetus ulkomaankaupassa 15

3.1 Kuljetussopimukset 16

3.2 Osapuolten vastuut ja velvollisuudet 16

3.3 Reklamaatio- ja vanhentumisajat 17

4 Kuljetusmuodot kansainvälisissä kuljetuksissa 18

4.1 Merikuljetukset 18

4.1.1 Kauppamerenkulku 19

4.1.2 Asiakirjoja 20

4.1.3 Kuljetus 21

4.1.4 Rahdinkuljettajan vastuu 22

4.2 Maantiekuljetukset 23

4.2.1 Kansainvälinen autorahtikirja 24

4.2.2 Kuljetus 24

4.2.3 Rahdinkuljettajan vastuu 25

4.3 Rautatiekuljetukset 26

4.3.1 Kuljetusreitit ja -yhteydet 27

4.3.2 Kansainvälinen rautatierahtikirja 27

4.3.3 Kuljetus 27

4.3.4 Rahdinkuljettajan vastuu 28

4.4 Ilmakuljetukset 29

4.4.1 Lentorahtikirja 31

4.4.2 Kuljetus 31

4.4.3 Rahdinkuljettajan vastuu 33

4.4.4 Vaaralliset aineet 34

4.5 Yhdistetyt kuljetukset 34

4.6 Pikarahti- ja kuriiripalvelut 34

5 Incoterms 2000 -toimituslausekkeet 36

5.1 Lausekkeiden rakenne ja ryhmäjako 37

5.1.1 E-ryhmä 39

5.1.2 F-ryhmä 39

5.1.3 C-ryhmä 41

5.1.4 D-ryhmä 42

5.2 Toimituslausekkeen valinta 44

5.3 Lisäykset toimituslausekkeisiin 45

6 Huolinta 47
6.1 Huolintasopimukset 48
6.2 Huolintatoimeksianto 49
6.3 Huolitsijan velvollisuudet 50
6.4 Huolitsijan vastuu 51
6.5 Varova Oy 53
7 Tullaus 54
7.1 Sisäkauppa 55
7.2 Ulkokauppa 55
7.2.1 Tuonti 55
7.2.2 Vienti 58
8 Muita ulkomaankauppaan liittyviä tärkeitä asioita 60
8.1 Tavaran pakkaaminen ulkomaankuljetuksissa 60
8.2 Ulkomaankaupan asiakirjoja 60
8.2.1 Kauppalasku 61
8.2.2 Pakkausluettelo 62
8.2.3 Vientilisenssi 62
8.2.4 Alkuperätodistus 62
8.2.5 Huolintaan liittyviä asiakirjoja 63
8.2.6 ATA Carnet 64
8.3 ISPM 15 -standardi 64
8.4 Vakuutus ja muu riskinjako 65
9 Yhteenveto ja johtopäätöksiä 66
Lähteet 68
Liitteet 71

1 Johdanto

Olen valinnut opinnäytetyöni aiheeksi kuljetukset ulkomaankaupan osana, sillä aihe liittyy vahvasti tämän hetkiseen työpaikkaani. Olen töissä huolintaliikkeessä Varova Oy:n Tampereen yksikössä lentorahdin kansainvälisenä assistenttina. Toimistossa hoidamme asiakkaidemme, yhteistyökumppaneidemme ja ulkomaisten edustajiemme toimeksiannoista lentorahtikuljetuksia ympäri maailmaa. Työskentelemme enimmäkseen viennin parissa, mutta työmme sisältää myös hieman tuontiin liittyviä toimeksiantoja.

Saamme viikoittain yhteydenottoja yrityksiltä, jotka eivät ole koskaan tehneet ulkomaankauppaa eli toisin sanoen heillä ei ole mitään käsitystä osa-alueista, jotka liittyvät vientiin tai tuontiin. Lisäksi olen huomannut, että monet ulkomaankauppaan liittyvät yksityiskohdat kuten toimitusehdot ovat vieraita monille kokeneillekin ulkomaankaupan parissa työskenteleville. Tämän työn tavoitteena onkin selvittää ulkomaan kuljetusten peruskäytäntöjä sekä myös huolitsijan roolia näissä prosesseissa.

Työltäni puuttuu varsinainen toimeksiantaja, mutta mielestäni mikä tahansa ulkomaankauppaa mahdollisesti aloittelevista yrityksistä voisi olla toimeksiantajani.

Työni ei välttämättä tarjoa kovinkaan paljon uutta tietoa, mutta olen yrittänyt kerätä siihen tärkeitä ulkomaankaupassa tarvittavia asioita mahdollisimman ymmärrettävässä muodossa ja loogisessa järjestyksessä. Teoriaa on elävöitetty todellisilla esimerkeillä, jotka käytännön syistä koskevat lähinnä lentovientiä, sillä itselläni henkilökohtaisesti on eniten kokemusta tältä ulkomaankaupan alalta.

Kerron ensin hieman perustietoja ulkomaankaupasta: laajasti ensin Suomen kannalta ja tämän jälkeen suppeammin yksittäisen yrityksen näkökulmasta. Otan tarkasteluun mukaan myös mahdollisia ulkomaankauppaan liittyviä operaatiovaihtoehtoja, sillä niiden kautta yritys näkee millaisia erilaisia mahdollisuuksia sillä on toiminnan harjoittamiseen ulkomailla.

Tämän jälkeen käsittelen tavarankuljetusta ulkomaankaupassa ensin yleisellä tasolla ja seuraavassa luvussa jokaisen kuljetusmuodon kohdalla tarkemmin. Jokaisesta kuljetusmuodosta kerrotaan niiden perusominaisuuksia sekä korostetaan tarkasti rahdinkuljettajan vastuusta siinä tapauksessa, jos kuljetettava tavara vahingoittuu kuljetuksen aikana tai kuljetus muuten viivästyy.

Incoterms 2000 -toimituslausekkeet on esitelty omassa luvussaan, ja olen yrittänyt kertoa niistä mahdollisimman selkeästi. Erityisesti tähän lukuun olen lisännyt esimerkkejä käytännöstä selkeyttämään lausekkeiden käyttöä.

Tämän jälkeen kerrotaan huolinnasta, sillä huolinta liittyy olennaisena osana monen ulkomaankauppaa harjoittavan yrityksen ulkomaankuljetusprosessiin. Huolintaan liittyviä eri osa-alueista on kerrottu lähinnä kuljetusasiakkaan kan-

nalta. Lisäksi työssäni on vielä luvut tullauksesta sekä viimeinen luku, johon olen kerännyt valitsemiani ulkomaankauppaan ja -kuljetuksiin liittyviä asioita omiksi kokonaisuuksikseen.

Ulkomaankuljetuksiin liittyvät olennaisina osina myös tavaran maksamiseen liittyvät asiat, jotka olen kuitenkin rajannut tästä esityksestäni pois. Myös varsinaista kauppasopimuksen tekoprosessia en ole halunnut käsitellä työssäni tarkemmin.

Olen yrittänyt saada kaikki olennaiset asiat mukaan työhöni ja jättää ”ei-niin-tärkeät” yksityiskohdat pois. Lisäksi asioiden selittäminen ymmärrettävästi ei ole välttämättä kovin helppoa. Tämä saattaa johtua siitä, että monet asiat ovat itselleni jo osittain tuttuja.

2 Suomen ulkomaankauppa

Ulkomaankaupalla on merkittävä asema Suomen kansantaloudessa. Maamme on pieni ja avoin markkinatalousmaa, jonka vauraus riippuu paljon käymästämme ulkomaankaupasta. Ulkomaankauppa myös mahdollistaa suomalaisten yritysten erikoistumisen joillekin tietyille aloille ja siten luonnonolojen sekä tietojen ja taitojen parhaiden puolien hyväksikäytön. (Pehkonen 2000: 9.)

Suomessa ei pystytä tuottamaan kaikkia niitä tavaroita, joita tarvitsemme. Suurimmat syyt tähän ovat väestömme pieni koko ja rajoittuneet raaka-ainevarastomme. Jotta pystyisimme tuomaan tarvitsemiamme raaka-aineita ja tavaroita ulkomailta, meidän täytyy ansaita varat tähän toimintaan vientikaupalla. (Karhunen, Pouri & Santala 2004: 15.) Myös korkea elintasomme vaatii tuontia kulutustavarasektorilla (Tuontiopas 2002: 8).

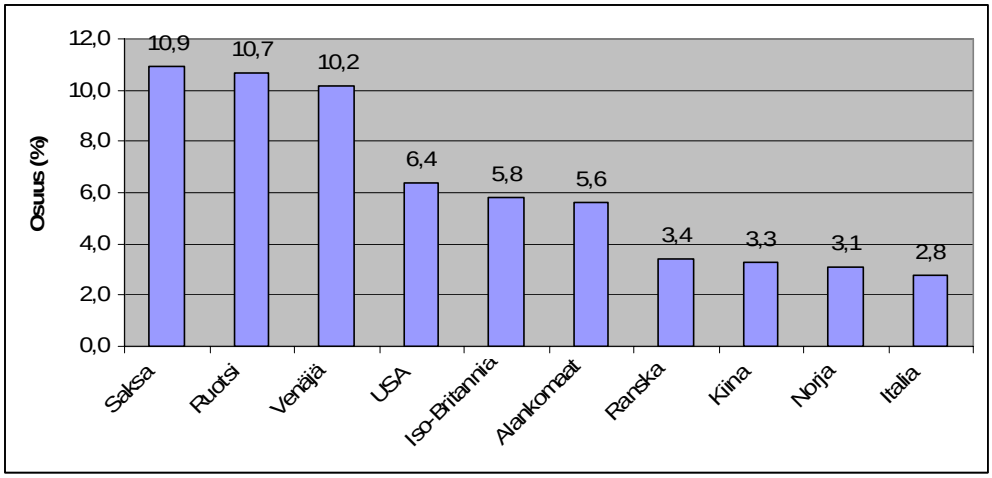
Taulukkoon 1 on koottu Suomen viennin ja tuonnin arvo tuhansina euroina vuodesta 2000 vuoteen 2007 asti. Verrattuna edelliseen vuoteen Suomen tuonti ja vienti kasvoivat voimakkaasti vuonna 2000. Tämän jälkeen tuonnin ja viennin arvo laskivat muutamalla prosenttiyksiköllä. Vuodesta 2004 vuoteen 2006 asti vienti ja tuonti nousivat selvästi, mutta viime vuoden ennakkotietojen mukaan laskua on tapahtunut hieman. Toisaalta Suomen tuonnin ja viennin arvo euroissa ovat kuluneen seitsemän vuoden aikana nousseet lähes koko ajan. Suomen kauppatase on myös ollut koko ajan ylijäämäinen. Tämä ylijäämäisyys tarkoittaa, että vientiä on ollut enemmän kuin tuontia. Ylijäämän osuus on kuitenkin laskenut vuosi vuodelta ja sen arvo viime vuonna oli enää alle puolet vuoden 2000 arvosta.

Taulukko 1 Suomen tuonti, vienti ja kauppatase vuosina 2000–2007 (Tullihallitus 2008a)

Vuosi	Tuonti 1 000 e	Muutos %	Vienti 1 000 e	Muutos %	Kauppatase 1 000 e
2000	36 837 421	+ 24	49 484 343	+ 26	+ 12 646 921
2001	35 890 694	- 3	47 800 400	- 3	+ 11 909 706
2002	35 611 086	- 1	47 245 156	- 1	+ 11 634 070
2003	36 774 653	+ 3	46 378 316	- 2	+ 9 603 663
2004	40 729 688	+ 11	48 916 985	+ 5	+ 8 187 297
2005	47 026 609	+ 15	52 453 007	+ 7	+ 5 426 399
2006	55 252 641	+ 17	61 489 232	+ 17	+ 6 236 591
2007**	59 492 910	+ 8	65 484 063	+ 7	+ 5 991 154

2.1 Suomen tuonti ja vienti

Suomen viennistä ja tuonnista yli puolet suuntautui EU-alueelle vuonna 2007 (Tullihallitus 2008b). Suurimpia vientimaitamme olivat Saksa, Ruotsi ja Venäjä hieman yli 10 prosentin osuuksilla kokonaisviennistämme. Muita Suomelle tärkeitä maita viennissä olivat USA, Iso-Britannia ja Alankomaat. Kiinan osuus kokonaisviennistämme oli vuonna 2007 3,3 %. (Kuvio 1.)



Kuvio 1 Suomen vienti määrämaittain vuonna 2007 (Tullihallitus 2008b)

Eniten Suomeen tuodaan tavaraa Venäjältä ja Saksasta. Vuonna 2007 näiden molempien maiden osuus kokonaistuonnistamme oli 14,1 %. Kolmanneksi tärkein tuontivaltio oli Ruotsi, jonka kohdalla tämä vastaava prosenttiosuus oli 10 %. Maailmankaupan tärkeistä valtioista Kiina sijoittui tuontitilastoissamme neljänneksi ja USA sijalle yhdeksän. (Tullihallitus 2008b.)

2.2 Ulkomaankauppa yksittäisen yrityksen näkökulmasta

Suomalaiset yritykset joutuvat usein jo toimintansa varhaisessa vaiheessa suuntaamaan toimintojaan ulkomaille, sillä kotimarkkinat Suomessa ovat usein rajalliset. Kansainvälistyminen vahvistaa yritysten kilpailukykyä, sillä se laajentaa liiketoimintaa ja tuo samalla uusia työpaikkoja. (Ritvanen & Koivisto 2007: 76–77.) Voidaankin sanoa, että ulkomaankauppa pidemmällä tähtäimellä turvaa yrityksen kasvun ja toiminnan jatkuvuuden (Pehkonen 2000: 9).

Kansainvälistyminen voi kuitenkin olla haasteellista, sillä Suomi sijaitsee syrjässä useisiin kilpailijamaihinsa verrattuna, ja matkat ovat pitkiä päämarkkina-alueille. Myös luonnonolot ja Suomen sisäiset pitkät kuljetusmatkat vaikeuttavat

suomalaisten yritysten ulkomaankauppaa ja nostavat esimerkiksi kuljetuskustannuksia. (Ritvanen & Koivisto 2007: 77.)

Ulkomaankaupassa kaiken perustana on myyjän ja ostajan välinen kauppasopimus. Sopimuksen tulee olla riittävän kattava ja monipuolinen. Sopimusta solmittaessa osapuolten tulee varmistaa erityisesti, että molemmat osapuolet ymmärtävät sovitut asiat samalla tavalla. (Melin 2003: 7.)

Kauppasopimuksessa tulee sopia tietyistä asioista. Näitä ovat esimerkiksi kaupan kohde yksilöidysti, kauppahinta ja sen suorittaminen, toimitusaika, toimitustapa, tavaran tarkastus ja sen suorittaminen, takuu, omistusoikeus tavaraan, vahingonvaaran siirtyminen, pakkaus, sopimuksen voimaansaattaminen sekä riitojen ratkaiseminen. Molempien osapuolten tulisi myös selvittää toistensa luottokelpoisuus ja maksukyky ennen sopimuksen solmimista. (Melin 2003: 9–11.)

2.3 Operaatiovaihtoehdot kansainvälisessä kaupassa

Kun yritys on päättänyt laajentaa toimintaansa ulkomaille, sen tulisi valita tapa, jolla se tämän laajentumisen suorittaa. Tässä niin sanotussa markkinoillemenostrategiassa yritys päättää missä ja miten ulkomaisille asiakkaille tarkoitetut tuotteet valmistetaan ja miten ne toimitetaan asiakkaan saataville. (Äijö 2001: 85–86.)

Yrityksellä on tässä vaiheessa mahdollisuus valita useiden eri operaatiomuotojen väliltä. Yrityksen ulkomaisilla toimintavaihtoehdoilla eli operaatioilla tarkoitetaan kaikkia niitä vaihtoehtoja, joilla yrityksen tuotteet saatetaan ulkomaisten asiakkaiden saataville. (Tuomala 2005.) Toimintavaihtoehtoja on paljon ja ne luokitellaan eri lähteissä eri tavalla. Tavallisimpia operaatiovaihtoehtoja ovat perinteiset vienti ja tuonti. Tässä luvussa esitellään lisäksi muutamia muita mahdollisia operaatiovaihtoehtoja.

Operaatiovaihtoehdon valintaan vaikuttavat monet eri tekijät. Yritystekijöistä tärkeimpiä ovat yrityksen koko ja sen rahoitusresurssit, kokemus ja henkilöresurssit sekä päämäärät ja tavoitteet. Tuotteen ominaisuudet vaikuttavat myös valintaan. Näitä ominaisuuksia voivat olla esimerkiksi tuotteen hinta, teknologian taso tai tuotteen ainutlaatuisuus. Kohdemarkkinoitakaan ei voi unohtaa operaatiomuotoa valittaessa, sillä esimerkiksi markkinoiden fyysisellä etäisyydellä, markkinoiden koolla sekä erilaisilla kaupan esteillä ja kilpailun määrällä voi olla vaikutusta valintaan. On myös olemassa erilaisia yleisiä kriteereitä, jotka tulee huomioida: kustannukset ja riskit sekä markkinoillepääsyn nopeus ja helppous. (Äijö 2001: 87–88.)

2.3.1 Vienti

Vientikaupan aloittaminen on usein ensimmäinen vaihtoehto yrityksen suuntautuessa kansainvälisille markkinoille. Viennin aloittamisen syyt vaihtelevat aina yrityskohtaisesti. Yrityksen toiminta kotimaassa saattaa olla siinä pisteessä, että se on saavuttanut jo kaiken mahdollisen ja lisämyyntiä tarvitaan ulkomailta. Myös yrityksen tuote voi olla niin erikoinen, että vienti on ainoa mahdollisuus kehittää ja kasvattaa yritystoimintaa. Viennillä on myös mahdollista tasoittaa kausivaihteluita ja jakaa yritystoiminnan riskejä laajemmalle alueelle. (Selin 2004: 16.)

Vienti on mahdollista jakaa epäsuoraan, suoraan ja välittömään vientiin. Epäsuorassa eli välillisessä viennissä vientitoiminta hoidetaan kotimaisen välikäden kautta. Yleensä tällaisena välikätenä voi toimia toinen vientiyritys, kauppahuone, vientiagentti tai vientiliike. Käytännössä yrityksen toiminta vastaa tällöin kotimaankauppaa ja varsinaista vientiosaamista tarvitaan hyvin vähän. (Selin 2004: 23.)

Suorassa viennissä vienti hoidetaan ulkomaisen välittäjän kautta. Välittäjänä on tällöin kohdemaassa maahantuoja, tukkuliike tai muu edustaja. Suorassa viennissä viejältä vaaditaan ulkomaankaupan perusteiden osaamista, sillä viejän täytyy asioida ulkomaisen osapuolen kanssa. (Selin 2004: 23–24.)

Välittömässä viennissä yritykseltä vaaditaan jo hyvää vientiosaamista. Yritys myy tällöin tuotteensa suoraan ulkomaiselle loppukäyttäjälle. Välitön vienti on vientimuodoista kaikkein kallein tapa, mutta loppujen lopuksi myös kaikkein tehokkain ja yleensä kannattavin tapa toimia ulkomaisilla markkinoilla. (Selin 2004: 24.)

Viennin etuina voidaan pitää sen alhaisia aloituskustannuksia sekä sen joustavuutta toimintamuotona. Vienti on myös operaatiomuotona melko yksinkertainen ja helppo. Vientiä voidaan pitää myös riskeiltään alhaisena. (Äijö 2001: 92.)

Projektivienti

Joskus yritys voi harjoittaa myös projektivientiä. Pehkosen mukaan projektivienti tarkoittaa ulkomailla suoritettavaa useista eri osatehtävistä koostuvaa, määräpaikkaan sidottua yhteistyökokonaisuutta (2000: 59). Yritys voi toimia tietyssä projektissa joko koko- tai osaprojektin toimittajana. Projektivienti vaatii vientiosaamista ja erityisesti kansainvälisten sopimusten tuntemista. (Selin 2004: 24–25.)

Vientirenkaat

Vientirengas on 4-6 samalla toimialalla toimivan yrityksen yhteistyöprojekti, jonka tavoitteena on päästä edullisesti uudelle valitulle markkina-alueelle. Vientirenkaan yritykset eivät varsinaisesti kilpaile keskenään. Vientirenkaassa toimii

yhteisesti valittu vientipäällikkö, joka tuntee kyseessä olevan toimialan ja markkina-alueen. (Siekkinen 2007.)

Vientirenkaaseen osallistumalla yritys hyötyy monella tapaa. Finpro avustaa yritystä sekä se voi saada avustusta kansainvälistymiskustannuksiin Kauppa- ja teollisuusministeriöstä. Lisäksi yrityksillä on mahdollisuus uusien asiakaskontaktien solmimiseen ja vientirenkaan hankinta-, tuotekehitys- ja tuotantoyhteistyöhön. (Siekkinen 2007.)

2.3.2 Tuonti

Ennen tuonnin aloittamista tuoja tarvitsee tietoa esimerkiksi ostolähteistä ja hankintamaiden olosuhteista ja kulttuurista, lakiasioista ja alan terminologiasta. Tietoa tarvitaan lisäksi asiakirjoista, rahoituksesta ja maksuliikenteestä sekä muista käytännön menettelyistä hankintatapahtuman eri vaiheissa. Hyviä tietolähteitä on nykyisin paljon esimerkiksi internetissä. (Tuontiopas 2002: 11.)

Ostoissa tärkeintä on valita parhaat toimittajat, jotta loppuasiakkaalle taataan paras mahdollinen tuote. Asiakkaan tarpeet tulee siis aina huomioida ostoissa. (Tuontiopas: 8–9.)

Tuontisopimuksia on olemassa monenlaisia. Tavallisimpia ovat ostosopimus, jälleenmyyntisopimus sekä agenttisopimus. Ostosopimuksessa suomalainen yritys ostaa ulkomaiselta yritykseltä kertaluonteisella järjestelyllä tietyn tavaran tai tavaraerän. Jälleenmyyntisopimus on kestosopimuksen luonteinen ja siinä jälleenmyyjä ostaa tuotteita ulkomaiselta päämieheltään ja myy ne eteenpäin omaan lukuunsa ja omalla riskillään kotimaassaan. Agenttisopimuksessa ulkomainen yritys sopii esimerkiksi suomalaisen agentin käyttämisestä. Agentti toimii sovitulla myyntialueella päämiehen nimissä ja päämiehen lukuun välittäen suomalaisyritysten tilauksia päämiehelle. Agentilla on sopimussuhde vain päämieheen ja varsinainen kauppa tapahtuu päämiehen ja asiakkaan välillä tehtävällä ostosopimuksella. (Tuontiopas 2002: 15–16.)

2.3.3 Muita mahdollisia vaihtoehtoja

Oma yksikkö ulkomailla

Yritys perustaa yleensä oman yksikön kohdemaahan, jotta se pystyisi toimimaan vahvemmin kyseisillä markkinoilla. Ulkomainen yksikkö voi olla esimerkiksi myyntikonttori, varasto, oma valmistus-, kokoonpano- tai huoltoyksikkö. (Selin 2004: 26.) Oma yksikkö on mahdollista perustaa rakentamalla kokonainen uusi

yksikkö alusta alkaen itse tai ostamalla jo olemassa oleva yritys kyseiseltä kohdemarkkina-alueelta. (Äijö 2001: 114–115.)

Ulkomaisen yksikön perustamisesta aiheutuu aina kiinteitä kustannuksia, jotka myynnin tulee kattaa, jotta toiminnasta aletaan saada voittoja. Toiminnan aloittaminen vaatii perehtymistä paikalliseen lainsäädäntöön. Etu omasta yksiköstä on esimerkiksi, että yritys saa tiedon markkinoista aina suoraan ilman välikäsiä. Myös kaikenlaisiin muutoksiin pystytään reagoimaan nopeammin kuin Suomesta käsin. (Selin 2004: 26.)

Ulkomainen lisensiointi ja franchising

Yritys voi myydä lisenssillä tuotteensa valmistusoikeuden ulkomaiselle yritykselle, joka hoitaa valmistuksen kohdemaassa sopimuksen mukaisesti. Lisenssin myynyt yritys saa tällöin korvauksen eli royaltyn. Royalty perustuu yleensä tiettyyn prosenttiin valmistuksen määrästä laskettuna. Lisenssivalmistaja valmistaa tuotetta lisenssin myyneen yrityksen nimellä. Lisenssiä ei kannata kuitenkaan myydä mille tahansa yritykselle, vaan lisenssin ostajan valinnassa tulee kiinnittää huomiota esimerkiksi kyseisessä yrityksessä käytössä olevaan teknologiaan ja muihin lisenssin ostajan ominaisuuksiin. (Selin 2004: 26–27.) Lisenssejä on mahdollista myöntää tuotteiden lisäksi valmistusmenetelmille, ohjelmistoille sekä tavaramerkin käytölle (Immonen 2005: 35).

Frachisingissa vuokrataan omaperäinen liiketoiminta paikalliselle yrittäjälle ulkomailla. Franchising-antaja luovuttaa franchising-yrittäjälle oikeuden suunnittelemansa liiketoimintamallin käyttöön maksua vastaan. Franchising-antaja kouluttaa franchising-ottajan noudattamaan tiettyä liiketoimintakonseptia ja valvoo tämän toimintaa. (Tuomala 2005.)

Yritys päätyy usein käyttämään lisensiointia tai franchisingia, jos uudelle markkina-alueelle vienti tai oma kansainvälinen tuotanto on tehty lakisääteisesti hankalaksi tai jopa mahdottomaksi. Markkinat saattavat myös olla pienet ja kaukana sekä sisältää paljon riskejä. (Äijö 2001: 97.)

Sekä lisensioinnin että franchisingin etuina voidaan pitää toiminnan aloittamisen alhaisia kustannuksia ja riskejä. Lisäksi yritys pääsee tällä tavoin uusille markkinoille nopeasti, helposti ja yksinkertaisesti sekä se pystyy hyödyntämään ulkomaisen partnerinsa markkinatuntemusta. (Äijö 2001: 96.)

Sopimusvalmistus

Sopimusvalmistussopimuksessa toinen yritys ulkomailla sitoutuu valmistamaan suomalaisen viejän ohjeiden mukaan määräerän tai -eriä tämän nimellä tai tavaramerkillä varustettuja tuotteita. Suomalainen yritys maksaa sopimusvalmistajalleen tietyn korvauksen tästä työstä. (Pehkonen 2000: 58.) Sopimusvalmistuksen kohteena voi olla jokin osa tuotteesta, tuotteen kokoonpano tai jopa tuote kokonaan. Myös erilaiset asennus- ja huoltotyöt sekä suunnittelu- ja tuotekehitystoiminnot voivat kuulua sopimusvalmistuksen piiriin. (Immonen 2005: 41.)

Sopimusvalmistuksen suurin etu on, että yrityksen ei tarvitse sitoa suuria pääomia tuotantokoneistoon tai palkata muita erityisosaajia. Usein myös ulkopuolinen toimittaja pystyy tuottamaan kyseessä olevan tuotteen tai palvelun edullisesti. (Immonen 2005: 41.)

Yritys asioi usein itse suoraan ulkomaisen sopimusvalmistajan kanssa ja siksi yritykseltä vaaditaan vienti- ja tuontiosaamista sekä kielitaitoa ja markkinatuntemusta. Suurin haitta sopimusvalmistuksessa on riski tuotteen laadusta. Toiminnan valvominen saattaa myös olla vaikeaa. (Selin 2004: 28–29.)

Joint venture eli yhteisyritys

Yhteisyritys tarkoittaa uutta erillistä pysyväksi tarkoitettua yritystä kohdemaassa, jonka omistaa vähintään kaksi yritystä yhdessä. Perustamisvaiheessa eri osapuolet voivat sijoittaa yhteisyritykseen esimerkiksi rahaa, teknologiaa, henkilökuntaa tai jopa kokonaisen tuotantolaitoksen. (Äijö 2001: 106–107.)

Joint venture -toiminnan etuina voidaan pitää rahoituksen jakamista toisen yrityksen kanssa, riskien pienentämistä ja yrityksen paikallistumista. Haittoja saattavat olla muun muassa paikallisen kumppanin ammattitaidon ja osaamisen heikkous, henkilöstöpolitiikkaan ja työtapoihin liittyvät ongelmat sekä kohdemaan poliittiset ja rahoitukselliset äkilliset muutokset ja muut määräykset. (Selin 2004: 29.)

3 Tavarankuljetus ulkomaankaupassa

Kuljetus on olennainen osa kauppatapahtumaa, ja hyvin hoidettuna kuljetuspalvelut voivat edistää osapuolten välistä liiketoimintaa. Kuljetusten hyvä hoito vaatii perehtymistä asiaan ja niihin liittyvien riskien tunnistamista jo etukäteen. (Raunio 2005: 284.) Kuljetukset tulisi ottaa huomioon jo neuvoteltaessa kaupassa käytettävästä toimituslausekkeesta. (Vientiopas 2006: 53.)

Kuljetus on riskialtis tapahtuma. Kuljetusvaiheen aikana tapahtuvien vahinkojen lisäksi erilaiset häiriöt esimerkiksi jo tavaran varastoinnissa, asiakirjojen oikeellisuudessa ja kohdemaan oloissa saattavat viivästyttää toimituksia. Vahingon todennäköisyys riippuu yleensä kohdemaasta, itse tuotteesta ja tuotteen kuljetustavasta. (Selin 2004: 184.)

Ulkomaankuljetus saattaa olla monimutkainen prosessi ja tämän vuoksi viejällä tai tuojalla on yleensä vaikeuksia yksin hoitaa kuljetusta ja siihen liittyviä käytännön järjestelyjä. Yritykset omistavat harvoin ulkomaisissa kuljetuksissa tarvittavaa kalustoa, jolloin varsinaisen kuljetuksen hoitaa usein itsenäinen rahdinkuljettaja, jonka kanssa tavaroiden lähettäjä tai tämän edustaja tekee kuljetus- eli rahtaussopimuksen. Lähettäjän edustajana on useissa tapauksissa huolitsija, joka hoitaa myös muita vientiin tai tuontiin liittyviä asioita. (Pehkonen 2000: 111.) Huolitsijan tehtävistä kerrotaan enemmän luvussa kuusi.

Kuljetuspalveluihin liittyviä valintoja tehtäessä tulisi kiinnittää huomiota palvelujen monipuolisuuteen, laatuun, tavoitettavuuteen, jatkuvuuteen ja mahdollisesti myös ympäristöasioihin. Lisäksi palveluiden hinta ja aikataulut vaikuttavat lähes aina lopulliseen kuljetuspalvelun valintaan. (Raunio 2005: 285.)

Kun kuljetusmuoto on selvillä myyjän ja ostajan välillä, pyydetään yleensä eri huolintaliikkeiltä tarjouksia. Tarjousta varten huolintaliike tarvitsee tiedot esimerkiksi lähetyksen määränpäästä, kuljetettavista tavaroista ja niiden mitoista, toimituksen säännöllisyydestä sekä toimitus- ja maksuehdosta. Mitä tarkemmat tiedot huolintaliike saa, sitä paremmin kuljetuksen hinta pystytään laskemaan jo tässä vaiheessa. (Selin 2004: 137–138.)

Tässä luvussa käsitellään yleisesti tavarankuljetusta ulkomaankaupassa. Moniin yksityiskohtiin palataan vielä luvussa neljä, joka käsittelee tarkemmin kansainvälisessä kaupassa käytettäviä kuljetusmuotoja.

3.1 Kuljetussopimukset

Kuljetussopimuksissa osapuolina ovat yleensä rahdinkuljettaja sekä tavaran lähettäjä ja vastaanottaja. Rahdinkuljettaja on se, joka sitoutuu kuljettamaan tavaran. Tavaran lähettäjänä pidetään sitä osapuolta, joka tekee rahdinkuljettajan kanssa kuljetussopimuksen. Vastaanottaja taas ottaa tavaran vastaan määräpaikassa. (Sisula-Tulokas 2007: 18–21.) Kuljetussopimukset ovat erilaisia eri kuljetusmuodoissa sekä myös kuljetuksissa käytettävät rahtikirjat vaihtelevat kuljetusmuodoittain.

3.2 Osapuolten vastuut ja velvollisuudet

Kuljetusasiakkaan päävelvoitteena on kuljetuksen maksaminen eli rahdin suorittaminen. Yleensä myyjä ja ostaja ovat keskenään sopineet kumpi osapuolista vastaa kuljetuskustannuksista. Ellei rahdinkuljettajan kanssa ole sovittu muuta, rahti tulee maksaa silloin, kun rahdinkuljettaja vastaanottaa tavaran kuljetusta varten. Rahdinkuljettajalla on pidätysoikeus tavaraan eli hänen ei tarvitse luovuttaa sitä ennen kuin hän on saanut suoritukset saamisistaan. (Sisula-Tulokas 2007: 59–60.)

Yleensä lähettäjän tulee luovuttaa tavara rahdinkuljettajalle kuljetusta varten asianmukaisesti pakattuna. Lisäksi rahdinkuljettajan tulee saada kaikki tarvittavat asiakirjat kuljetuksen suorittamiseksi. Rahdinkuljettaja tarvitsee myös oikeat tiedot kuljetettavasta tavarasta kuljetusasiakirjoja varten. Rahdinkuljettajan tehtävänä on huolehtia tavaran lastauksesta, ellei muuta ole sovittu. (Sisula-Tulokas 2007: 60–62.)

Rahdinkuljettajan tulee kuljettaa tavara määräpaikkakunnalle sovitulla kuljetusvälineellä ja sovittua reittiä käyttäen. Kuljetus pitää suorittaa kohtuullisessa ajassa, jos tietystä kuljetusajasta ei ole nimenomaisesti sovittu. Rahdinkuljettajalla on tilitysvastuu, joka tarkoittaa, että hänen tulee luovuttaa määräpaikassa sama tavara samassa kunnossa, jonka hän vastaanotti lähtöpaikassa kuljetusta varten. (Sisula-Tulokas 2007: 66–68.)

Esinevahinkovastuussa on kyse siitä, että rahdinkuljettaja ei voi luovuttaa tavaraa vastaanottajalle samassa kunnossa kuin hän sai sen kuljetusta varten. Hänen tulisi siis hoitaa tavaraa niin, että se ei katoa eikä vahingoitu kuljetuksen aikana. Rahdinkuljettaja vastaa myös, että tavara luovutetaan oikealle vastaanottajalle. Rahtikirjan tyypistä riippuu, kuka on oikea vastaanottaja. Pääasiassa rahdinkuljettajan vastuu esinevahingoista alkaa, kun tavara otetaan kuljetettavaksi ja päättyy kun tavara vastaanotetaan. Tästä säännöstä on kuitenkin poikkeuksia kuljetusmuodosta riippuen. (Sisula-Tulokas 2007: 70–72.)

Kuljetusoikeudelle ovat tyypillisiä erilaiset summamääräiset vastuunrajoitukset. Esinevahinkojen yhteydessä nämä vastuumäärät määritellään suhteessa vahingoittuneen tavaran painoon ja myös ne vaihtelevat kuljetusmuodon mukaan. Yleensä korvaus kattaa ainoastaan syntyneen vahingon. (Sisula-Tulokas 2007: 75–76.)

Vastuukysymyksissä kansainvälisessä oikeudessa käytetään valuuttayksikkönä SDR:ää (= Special Drawing Right), joka on luotu sen takia, että korvausmäärien arvo voidaan turvata vaihtelevilla valuuttamarkkinoilla. SDR-yksikkö määräytyy valuuttakoriperiaatteen mukaan ja se sisältää elementtejä maailmankaupan tärkeimmistä valuutoista. 17.8.2006 yksi SDR oli arvoltaan 1,16 euroa. (Sisula-Tulokas 2007: 76.) SDR:n kurssi noteerataan valuuttakurssilistoilla ja sen lyhenteestä käytetään nimeä XDR (Raunio 2005: 286).

Rahdinkuljettaja vapautuu kokonaan vastuusta esinevahinkojen osalta, jos hän voi osoittaa, että on olemassa jokin vapautumisperuste. Nämä perusteet vaihtelevat kuljetusmuodon mukaan. Summamääräisesti rajoitettu vastuu lankeaa rahdinkuljettajalle, jos tämä ei voi näyttää toteen mitään vastuuvapausperustetta. Rahdinkuljettajalla voi myös olla rajoittamaton vastuu esinevahingoista. Tämä vastuu toteutuu, jos voidaan näyttää vahingon aiheutuneen tahallisesti tai törkeällä tuottamuksella. (Sisula-Tulokas 2007: 79.)

Vastaanottajan tehtävänä on vastaanottaa tavara. Rahdinkuljettajan tulee huolehtia, että tavara puretaan kuljetusvälineestä. Vastaanottajan vastaanottovelvollisuus perustuu kauppasopimukseen, eivätkä lähettäjä ja rahdinkuljettaja voi velvoittaa vastaanottajaa ottamaan tavaraa vastaan pelkän kuljetussopimuksen perusteella. Vastaanottajan tulee tarkastaa tavara sekä tarvittaessa tehdä asiaankuuluva muistutus tavarassa ilmenevistä puutteista ja virheistä tietyn määräajan kuluessa. (Sisula-Tulokas 2007: 63.)

3.3 Reklamaatio- ja vanhentumisajat

Muistutusvelvollisuus tarkoittaa, että vastaanottajan tulee välittömästi vastaanoton jälkeen tehdä muistutus eli reklamaatio näkyvästä vahingosta. Jos vahinko ei ole näkyvä, muistutuksen tekemiselle on annettu lyhyt määräaika. Muistutusajan pituus ja laiminlyönnin vaikutus vaihtelevat kuljetusmuodon mukaan. (Sisula-Tulokas 2007: 85.)

Kuljetusasiakkaan tulee tietyssä ajassa nostaa kanne tuomioistuimessa rahdinkuljettajaa vastaan saattaakseen oikeutensa voimaan. Myös vanhentumisaikojen pituudet vaihtelevat kuljetusmuodon mukaan, mutta joka tapauksessa määräajan laiminlyönnistä on seurauksena korvauksen menettäminen. (Sisula-Tulokas 2007: 86.)

4 Kuljetusmuodot kansainvälisissä kuljetuksissa

Yritys voi valita ulkomaankaupassa useiden eri kuljetusmuotojen väliltä. Kuljetusmuodon valintaan vaikuttavat yrityksen, itse kuljetettavan tavaran sekä kuljetusmuodon omat ominaisuudet. Yritykseen liittyviä valintaperusteita ovat esimerkiksi yrityksen toimiala, kuljetustarpeen säännöllisyys, toimitustiheys ja lähettäjän maantieteellinen sijainti. Tavaraan liittyviä ominaisuuksia ovat kuljetusetäisyys, eräkoko sekä lähetyksen arvo. Kuljetusmuodot taas eroavat toisistaan esimerkiksi kapasiteetin saatavuuden, hinnan, luotettavuuden ja nopeuden mukaan. (Ritvanen & Koivisto 2007: 55.)

Kun kuljetusmuodosta päätetään, yleensä tärkeimpiä huomioonotettavia asioita ovat kuljetusmuodon tarjoama hyvä palvelutaso, laatu sekä kustannukset. Kuljetuskustannukset vaihtelevat valitun toimitusehdon mukaan ja kustannuksia voi aiheutua esimerkiksi lastauksesta lähtöpisteessä, eturahdista, terminaalikäsittelystä, vientihuolinnasta ja vientiselvityksestä, varsinaisesta päärahdista, uudelleenlastauksesta, purkauksesta, tuontihuolinnasta ja tuontitullauksesta, jakelusta ja varastoinnista sekä jatkorahdista määrämaassa. (Vientiopas 2006: 54.) Jokaisella kuljetusmuodolla on etuja ja heikkouksia, joten kuljetusmuoto tulisi valita aina tapauskohtaisesti. (Ritvanen & Koivisto 2007: 55).

4.1 Merikuljetukset

Suurin osa Suomen kansainvälisistä kuljetuksista tapahtuu meritse kokonaan tai osittain. Merikuljetusten osuus ulkomaankuljetuksista on ollut viime vuosina noin 76 prosenttia kaikista kuljetuksista. (Sisula-Tulokas 2007: 8.)

Merikuljetukset sopivat parhaiten suurille tavaraerille, sillä rahtikustannukset ovat näin halvimmat kilometriä kohden. Merikuljetukset vaativat pakkaukselta esimerkiksi sääolojen ja uudelleenlaivausten huomioon ottamista. (Tuontiopas 2002: 42.)

Merikuljetukset voidaan jakaa sen perusteella, mitä kuljetetaan, eli matkustaja- ja tavarakuljetuksiin sekä erikoisliikenteeseen. Tavarakuljetukset jaetaan merilain (15.7.1994/674). mukaan kappaletavaran kuljetukseen ja rahtaukseen. Lisäksi kauppamerenkulku jakautuu linjaliikenteeseen, hakurahtiliikenteeseen ja sopimusliikenteeseen. (Koskinen 2005c: 325.)

Kappaletavaran merikuljetuksia säännellään merilaissa. Merilaki sisältää kuljetuskysymysten lisäksi lukuja esimerkiksi aluksesta, aluskiinnityksestä ja meripanttioikeudesta, laivaisännöintiyhtiöistä, alusten yhteentörmäyksistä ja vastuusta öljyvahingoissa. Merilaki sääntelee sekä kotimaisia että Pohjoismaiden välisiä ja kansainvälisiä kuljetuksia. (Sisula-Tulokas 2007: 29.)

4.1.1 Kauppamerenkulku

Linjaliikenne

Kappaletavaran kuljetukset tapahtuvat usein linjaliikenteessä eli aluksilla, jotka liikennöivät etukäteen vahvistetun aikataulun mukaisesti määrättyjen satamien välillä. Linjaliikenteessä eri varustamot tekevät usein yhteistyötä. Varustamoilla voi olla keskinäisiä sopimuksia hinnoista, aikatauluista ja muista kuljetukseen liittyvistä ehdoista. (Raunio 2005: 287.)

Linjaliikenteessä rahdit ovat etukäteen tiedossa. Linjakonferenssit, varustamot ja niiden edustajat julkaisevat tariffeja, jotka ovat voimassa tietyillä reiteillä ilmoitetun ajan. (Koskinen 2005c: 325.)

Rahtien luokittelun perusteena on yleensä tavaran arvo eli mitä kalliimmasta tavarasta on kyse, sitä kalliimpi on sen yksikkörahti. Veloitusperusteena käytetään tilavuutta tai painoa riippuen siitä, kumpi antaa suuremman rahdin. Jos tavaratonni vie enemmän tilaa kuin noin 40 kuutiojalkaa (= 1-1,2 m^3) veloitetaan rahti tilavuuden mukaan ja päinvastaisessa tilanteessa painon mukaan. Joskus arvotavaran rahdin perusteena käytetään ad valorem -periaatetta eli rahtina veloitetaan tietty prosenttiosuus tavaran arvosta. Pienien erien rahditusperusteena voidaan käyttää minimirahtia. Yksikköhinnoittelussa veloitusperusteena on mahdollisesti suuryksikkö, joita voivat olla esimerkiksi yksittäinen kontti, laite tai kone. (Koskinen 2005c: 325.)

Konttiliikennettä varten on olemassa useita rahdinmääräytymisperusteita. Yleisimmät näistä ovat FCL (= Full Container Load) eli kontti toimitetaan lähettäjälle, joka lastaa kontin ja se rahdataan vastaanottajalle sellaisenaan. Kappaletavaraliikenteessä käytetään usein LCL-perustetta (= Less than Container Load). Tämä tarkoittaa, että tavaraerä lähetetään esimerkiksi satamaterminaaliin konttiin lastattavaksi ja kontti puretaan määräsataman terminaalissa. LCL-rahdit ilmoitetaan yleensä USD/1 m^3 (kuutiojalkaa) tai USD/1 000 kg. Konttiliikenteessä peritään myös erilaisia konttien käsittelyyn liittyviä maksuja. (Koskinen 2005c: 326.)

Muita merirahteihin liittyviä kustannuksia ovat esimerkiksi satamalisät tietyille satamille, ruuhkalisä, sodanvaaralisä, sekä kausilisä, joka esimerkiksi Suomessa voi merkitä korkeampia rahteja talviaikoina. Rahdeissa tulee myös ottaa huomioon polttoaineiden hinnanmuutokset ja valuuttojen arvonmuutokset. (Koskinen 2005c: 326.) Erikoistuotteille kuten vaarallisille aineille sekä kylmä- ja lämpölasteille, on luokiteltu omat rahdit. Lisäksi erikoislisiä peritään hankalasti käsiteltävistä kolleista, raskaista lasteista sekä ylipitkistä ja ylileveistä kolleista. (Raunio 2005: 288.)

Hakurahtiliikenne

Hakurahtiliikenteellä tarkoitetaan tavaroiden kuljettamista satunnaisten satamien välillä ilman säännönmukaista aikataulua. Tyypillisesti hakurahtiliikenteessä kuljetetaan viljaa, öljyä, hiiltä tai lannoitteita. Hakurahtiliikenteen rahdit riippuvat markkinatilanteesta ja ne vaihtelevat kysynnän ja tarjonnan mukaan. (Koskinen 2005c: 327–328.)

Hakurahtiliikenne jaetaan aika- ja matkarahtaukseen. Aikarahtauksessa (= time charter) varustamo vuokraa laivan rahtaajalle korvausta vastaan tietyksi ajaksi. Rahtauksen pituus vaihtelee tapauskohtaisesti. Yleensä rahtia maksetaan tietty summa päivää kohden. Kustannusten jako varustamon ja asiakkaan kesken sovitaan yksityiskohtaisesti. (Karhunen ym. 2004: 240.)

Matkarahtauksessa (= voyage charter) alus tai varustamo ottaa lastin kuljetettavakseen lastaussatamasta purkaussatamaan yksikkö- tai kokonaisrahdilla. Matkarahtaus on mahdollista suorittaa myös osarahtauksena eli tällöin rahtaus koskee vain osaa aluksesta tai lastista. (Karhunen ym. 2004: 241.)

Sopimusliikenne

Sopimusliikenteessä lastinantajalla on niin paljon kuljetettavaa, että koko aluksen vuokraaminen tiettyyn liikenteeseen on kannattavaa. Sopimusliikenne ei ole avoin muille kuin sopimuksen tehneille lastinantajille tai laivaajille. Suomessa sopimusliikennettä sovelletaan muun muassa metsäteollisuuden vienneissä, maailmalla kuljetetaan usein hiiltä, autoja ja malmia. (Koskinen 2005c: 328.)

4.1.2 Asiakirjoja

Rahtaussopimus

Rahtaussopimusta (= Sertepartia, Charter Party, C/P) käytetään hakurahtiliikenteessä ja usein myös sopimusliikenteessä kuljetussopimuksena. Se tehdään rahdinantajan ja rahdinottajan välillä yleensä vapaamuotoisesti. Rahtaussopimuksessa mainitaan lisäksi tavaran laivaaja sekä tavaran vastaanottaja. Laivaaja on henkilö, joka toimittaa tavaran tosiasiallisesti laivaan. (Pehkonen 2000: 123–124.)

Aluksen välittäjänä ja avustajana rahtaussopimuksen teossa on tavallisesti laivameklari. Meklari allekirjoittaa sertepartian varustamon puolesta ja rahdinantaja omasta puolestaan. (Pehkonen 2000: 124.)

Rahtaussopimuksessa sovitaan tavaraa kuljettavasta aluksesta, lastista, lastaus- ja purkaussatamista, laivauksen ajankohdasta, lastausajasta, lastaus- ja purkauskustannusten jaosta, rahtimaksuperusteista sekä muista rahtaukseen liittyvistä asioista (Pehkonen 2000: 124).

Konossementti

Konossementti (= Bill of Lading, B/L) on useimmiten kappaletavaran kuljetuksissa käytettävä rahdinkuljettajan antama tai hänen puolestaan annettu asiakirja, joka on todiste kuljetussopimuksesta, kuitti siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavaran kuljetusta varten tai lastannut tavaran alukseen. Konossementti on myös sitoumus toimittaa tavara tiettyyn määräpaikkaan sekä luovuttaa tavara määräpaikassa ainoastaan sille, joka esittää alkuperäisen konossementin. (Kuljetusopas 2007.)

Sopimuksen osapuolina ovat lastinantaja eli tavaran lähettäjä, rahdinkuljettaja, laivaaja ja tavaran vastaanottaja. (Werdermann & Koskinen 2005: 294.) Konossementti voidaan asettaa nimetylle henkilölle, nimetylle henkilölle tai hänen määräämälleen tai haltijalle. Tavaran vastaanotto vaatii ainakin yhden alkuperäiskappaleen esittämistä. (Raunio 2005: 293.)

Lastinantaja lähettää saamansa konossementin pankin kautta tavaran ostajalle. Tavarat kulkevat samanaikaisesti kohti määräsatamaa laivassa. Tämän jälkeen vastaanottaja toimittaa saamansa konossementin rahdinkuljettajan määräsatamassa olevalle asiamiehelle, joka luovuttaa tavaraerän sillä edellytyksellä, että rahdinkuljettajan kaikki saatavat on maksettu. Konossementti on siis tavaraan oikeuttava asiakirja. (Werdermann & Koskinen 2005: 295.)

Merirahtikirja

Merirahtikirja (= Liner Waybill, LWB) on rahdinkuljettajan puolesta annettu todistus siinä mainitun tavaran vastaanotosta kuljetettavaksi. Se on myös sitoumus kuljettaa tavara määräpaikkaan ja luovuttaa siellä asiakirjassa vastaanottajaksi nimetylle henkilölle. (Werdermann & Koskinen 2005: 305.) Merirahtikirjaa voidaan pitää myös kuljetussopimuksena, joka sisältää tai viittaa niihin ehtoihin, joilla tavara on otettu kuljetettavaksi (Kuljetusopas 2007).

Merirahtikirja tulee aina osoittaa nimetylle vastaanottajalle ja sitä ei voi siirtää. Merirahtikirjasta tehdään vain yksi alkuperäiskappale laivaajalle. Tavaran saavuttua perille, se luovutetaan rahtikirjassa nimetylle vastaanottajalle ilman rahtikirjan erillistä esittämistä. (Werdermann & Koskinen 2005: 305.)

4.1.3 Kuljetus

Kun sopimus tavaran kuljettamisesta meritse määräpaikkaan on solmittu, rahdinkuljettaja antaa vahvistukseksi lastitilan varaamisesta varausilmoituksen lastinantajalle. Tässä ilmoituksessa on määritetty ohjeet tavaran luovuttamisesta kuljetusta varten ja mahdollisesti viittauksia rahtikirja- tai konossementtiehtoihin. (Sisula-Tulokas 2007: 123.)

Laivaaja toimittaa tavaran rahdinkuljettajan ilmoittamaan paikkaan tämän ilmoittamana aikana. Tavara tulee luovuttaa kuljetustavan edellyttämässä kunnossa kaikkien kuljetuksessa tarvittavien asiakirjojen kanssa. Tämä tarkoittaa lähinnä sitä, että tavara tulee pakata niin, että se kestää käsittelyä kuljetuksen aikana. Rahdinkuljettajan velvollisuutena on lastata tavara alukseen. (Sisula-Tulokas 2007: 125–126.)

Kuljetuksen aikana rahdinkuljettajan velvollisuus on huolehtia lastinomistajan eduista. Esimerkiksi erilaisista kuljetusesteistä tulisi ilmoittaa lastinantajalle. Tämä velvollisuus alkaa, kun rahdinkuljettaja ottaa tavaran vastaan kuljetusta varten, ja päättyy, kun tavara luovutetaan vastaanottajalle. Rahdinkuljettajan velvollisuuksiin kuuluu myös kuljetuksen suorittaminen asianmukaisella huolellisuudella ja nopeudella. (Sisula-Tulokas 2007: 129–130.)

Tavara tulee vastaanottaa määräpaikkakunnalla rahdinkuljettajan ilmoittamassa paikassa ja hänen ilmoittamana aikana. Vastaanottajalla on oikeus tarkastaa tavara ennen vastaanottoa, ja hän voi mahdollisessa vahinkotapauksessa kieltäytyä ottamasta tavaraa vastaan. (Sisula-Tulokas 2007: 131–132.)

Rahti maksetaan yleensä ennen kuljetusta, mutta sovittaessa rahti on mahdollista maksaa myös jälkikäteen. Rahdinkuljettajalla on mahdollisuus pidättäytyä tavaran luovuttamisesta, jos hänellä on saatavia rahdin kuljettamiseen liittyen. (Sisula-Tulokas 2007: 132.)

4.1.4 Rahdinkuljettajan vastuu

Rahdinkuljettaja on velvollinen korvaamaan tavaran häviämisestä, vahingoittumisesta tai viivästymisestä aiheutuvan vahingon. Tavaran on tällöin täytynyt olla hänen huostassaan aluksessa tai maissa, jollei hän näytä toteen ettei hän itse eikä kukaan hänen vastuullaan toimiva ole virheellään tai laiminlyönnillään myötävaikuttanut vahingon syntymiseen. Rahdinkuljettaja ei myöskään ole vastuullinen, jos vahinko on aiheutunut navigointivirheestä, tulipalosta, merenkululle ominaisesta vaarasta tai onnettomuudesta, luonnontapahtumasta, sotatoimesta tai merirosvoudesta, ylivoimaisesta esteestä tai puutteellisesta pakkauksesta. Joskus myös muu tavaran erityinen laatu voi vapauttaa rahdinkuljettajan vastuusta. (Pehkonen 2000: 167.)

Merirahdeissa rahdinkuljettajalla on niin sanottu isännänvastuu. Useissa tapauksissa rahdinkuljettaja ei nimittäin hoida itse sopimusosuuttaan, vaan käyttää siinä alaisiaan tai muita itsenäisiä apulaisia. Rahdinkuljettaja vastaa kuitenkin myös näiden alaistensa tai apulaistensa aiheuttamasta vahingosta kuin omasta vahingostaan isännänvastuun nojalla. (Sisula-Tulokas 2007: 133.)

Merirahdin osalta välittömästi havaittavissa olevasta vahingosta tulee reklamoida heti tavaran luovutuksen yhteydessä. Piilevien vahinkojen osalta reklamointi tulee tehdä kolmen päivän kuluessa luovutuksesta. Korvaussaatavaa koskeva

kanne rahdinkuljettajaa vastaan on pantava vireille tuomioistuimessa vuoden kuluessa siitä, kun tavara on luovutettu tai se olisi pitänyt luovuttaa vastaanottajalle. (Raunio 2005: 291–292.)

Vahingonkorvaus lasketaan tavaran arvosta purkaussatamassa. Tämä merkitsee, että tietty kauppavoitto vaikuttaa korvaukseen. Rahdinkuljettajan vastuu on summamääräisesti rajoitettu. (Sisula-Tulokas 2007: 142–143.) Merikuljetuksissa rahdinkuljettajan enimmäisvastuu on 666,67 SDR kollilta tai 2 SDR kiloa kohden (Vientiopas 2006: 59).

Jos kuitenkin kuljetettavaksi otettu tavara aiheuttaa vahinkoa esimerkiksi kuljettavalle alukselle, voi lastinantaja joutua korvausvelvolliseksi. Korvausperusteena on tällöin tuottamusvastuu. Lastinantajan tulee tällöin maksaa täysi korvaus aiheutuneista vahingoista. (Koskinen 2005c: 331.)

4.2 Maantiekuljetukset

Autokuljetusten merkittävin etu on, että tuotteelle on mahdollista saada yhtäjaksoinen kuljetus paikasta A paikkaan B suhteellisen nopeasti (Vientiopas 2006: 55). Tavaran lastaus ja purkaus ovat joustavia, ja kuljetuksia on helppo seurata reitin eri vaiheissa. Myös terminaaliverkostot ovat tiheitä Suomessa ja ulkomailla. (Pehkonen 2000: 133.)

Autokuljetuksen haittoina pidetään suhteellisen kalliita rahtikustannuksia, matkan aiheuttamia rasituksia tavaralle, paino- ja kokorajoituksia, työaikamääräyksiä sekä ajokieltoja määräaikoina eräiden maiden teillä. Joissakin maissa peritään myös erilaisia maantieveroja ja tienkäyttömaksuja, joista aiheutuu lisäkustannuksia autokuljetukselle. (Pehkonen 2000: 133.)

Autokuljetukset jaetaan linjaliikenteeseen ja tilausliikenteeseen. Kahden paikkakunnan tavaraterminaalien välillä tapahtuvaa säännöllistä ja aikataulun mukaista liikennettä kutsutaan linjaliikenteeksi. Tilausliikenne sitä vastoin on asiakkaan tilaamaa ovelta-ovelle -kuljetusta, jossa lähtö- ja määräpaikkakunnat ovat yleensä asiakkaan valittavissa. (Koskinen 2005c: 346.) Lisäksi ulkomaanliikenteen autokuljetukset on mahdollista jakaa maitse rajanylittäviin kuljetuksiin ja autolautoilla meren ylitse tapahtuviin kuljetuksiin (Karhunen ym. 2004: 60).
Autokuljetukset Suomesta Keski-Eurooppaan kulkevat joko Ruotsin kautta tai Itämeren lautoilla. Myös niin kutsuttu Via Baltica eli reitti Venäjän ja/tai Viron, Latvian, Liettuan ja Puolan kautta on nykyisin suosittu. Venäjän liikenteen reitit kulkevat pääasiassa itärajan virallisten rajanylityspaikkojen kautta. (Pehkonen 2000: 132.)

Tiekuljetuksia sääntelee laki tiekuljetussopimuksista vuodelta 1979, TKSL (23.3.1979/345). Lain taustalla on kansainvälinen yleissopimus, niin sanottu CMR-sopimus, johon suurin osan Euroopan valtioista on liittynyt. TKSL sääntelee sekä kotimaisia että ulkomaankuljetuksia. (Sisula-Tulokas 2007: 33.)

4.2.1 Kansainvälinen autorahtikirja

Kansainvälisessä kuorma-autorahtiliikenteessä autorahtikirja (= CRM) on samalla myös lähettäjän ja rahdinkuljettajan välinen kuljetussopimus. Molemmat osapuolet allekirjoittavat rahtikirjan. Lähettäjä vastaa rahtikirjassa annettujen tietojen paikkansapitävyydestä. (Werdermann & Koskinen 2005: 307.)

Rahtikirja laaditaan vähintään kolmena kappaleena, joita ovat lähettäjän, vastaanottajan ja rahdinkuljettajan kappaleet. Lähettäjän tulisi myös eritellä rahtikirjaan rahdinkuljettajalle luovuttamansa lähetyksen mukana seuraavat asiapaperit. (Werdermann & Koskinen 2005: 307.)

4.2.2 Kuljetus

Rahdinkuljettajan tulee ottaa tavara vastaan sovittuna aikana ja sovitussa paikassa. Lähettäjän tehtävänä on pakata tavara asianmukaisesti, ja myös huolehtia kaikista tarpeellisista asiakirjoista, jotka rahdinkuljettaja tarvitsee tavaran kuljettamiseksi ja luovuttamiseksi vastaanottajalle. (Sisula-Tulokas 2007: 165.)

Osapuolet voivat sopia keskenään tavaran lastauksesta. Yleensä rahdinkuljettaja suorittaa lastaamisen kulkuvälineeseen, jos muuta ei ole sovittu. Jos lasti kuitenkin on raskas, yleensä tapana on, että lähettäjä lastaa lähetyksen. (Sisula-Tulokas 2007: 165–166.)

Rahdinkuljettajalla on kuljetuksen aikana yleinen velvollisuus valvoa lastinomistajan etua. Kuljetus tapahtuu sovittua reittiä käyttäen. Jos reitistä ei ole sovittu, rahdinkuljettaja saa valita reitin. Rahdinkuljettajalla on myös mahdollisuus antaa kuljetus kokonaan tai osittain toisen tehtäväksi. (Koskinen 2005c: 348.)

Maantiekuljetusten yhteydessä rahti maksetaan yleensä, kun tavara jätetään kuljetettavaksi. Tästä ehdosta on mahdollista poiketa. (Sisula-Tulokas 2007:167.) Kansainvälisissä kuljetuksissa rahdin maksun tulee ilmetä rahtikirjasta. Rahdinkuljettaja on oikeutettu pidättämään tavaran luovutuksen siihen asti, kunnes on saanut maksun saatavistaan. (Koskinen 2005c: 348.)

Yleensä rahdit ilmoitetaan maantiekuljetuksissa EUR/100 kg. Hinnastot perustuvat useisiin painoluokkiin toimituslausekkeet huomioiden. Suurikokoisen tavaran kohdalla käytetään kuutioehtoa eli 1 m^3 = 333 kg tai lavametriehtoa, jossa

1 lm = 2 000 kg. Erillishinnoittelua voi aiheuttaa myös yli kuusi metriä pitkä tavara. Autorahtien rahtitasoon vaikuttaa eniten öljyn hinta, mutta myös inflaatiolla ja maittaisella liikennetasapainolla on vaikutusta. Erikoiskuljetuksissa (esim. riippu-, lämpö-, kylmä- ja säiliökuljetukset) rahdit määritellään kuljetuskohtaisesti. (Koskinen 2005c: 350–351.)

Rahdinkuljettajan tulee luovuttaa tavara määräpaikkakunnalla yleensä rahtikirjassa mainitulle vastaanottajalle. Rahdinkuljettaja purkaa kappaletavaran, mutta kuljetusehdoilla on mahdollista määrätä purku vastaanottajan tehtäväksi. Vastaanottajan tulee ottaa tavara vastaan ja tutkia se. (Koskinen 2005c: 348.)

4.2.3 Rahdinkuljettajan vastuu

Rahdinkuljettaja on vastuussa palveluksessaan olevien tai hänen lukuunsa kuljetuksessa toimivien henkilöiden menettelystä kuten omista teoistaan tai laiminlyönneistään. Perättäiskuljetuksessa, johon osallistuu useita rahdinkuljettajia, jokainen rahdinkuljettaja voi joutua vastuuseen koko kuljetuksesta. (Sisula-Tulokas 2007: 170–171.)

Rahdinkuljettaja on vastuussa tavarasta, sen katoamisesta, vähentymisestä ja vahingoittumisesta sen kuljetettavaksi ottamisen ja luovuttamisen välisenä aikana. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole vastuussa tavaravahingosta, jos hän voi osoittaa, että vahinko on aiheutunut lähettäjän tai vastaanottajan omasta laiminlyönnistä tai virheestä tai tavaran puutteellisesta laadusta. Myös jos vahingoittuminen tapahtuu olosuhteissa, joita rahdinkuljettaja ei ole voinut välttää ja joiden seurauksia se ei ole voinut estää, rahdinkuljettaja vapautuu vastuusta. Rahdinkuljettajan tulee itse pystyä todistamaan nämä erityiset olosuhteet. (Sisula-Tulokas 2007: 174–178.)

Rahdinkuljettaja voi joutua vastuuseen myös viivästymisestä. Tavaran luovutus on viivästynyt, jos tavaraa ei ole luovutettu sovitun ajan kuluessa. Jollei luovuttamiselle ole sovittu mitään tiettyä aikaa, luovutus katsotaan viivästyneeksi, kun todellinen kuljetusaika ylittää ajan, jonka huolellinen rahdinkuljettaja kohtuudella tarvitsee kuljetukseen. (Sisula-Tulokas 2007: 183.)

Korvaus esinevahingoista määräytyy sen mukaan, mikä tavaran arvo oli, kun se otettiin kuljetettavaksi. Laskennan perustana käytetään tavaran kokonaispainoa. (Sisula-Tulokas 2007: 180.) Kansainvälisissä maantiekuljetuksissa tavaran katoamisesta, vähentymisestä tai vahingoittumisesta rahdinkuljettajan vastuu rajoittuu tiettyyn enimmäismäärään. Jos rahdinkuljettaja on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella, vastuuta rajoittavia säännöksiä ei kuitenkaan sovelleta. (Karhunen ym. 2004: 85.) Rahdinkuljettajan korvausvelvollisuus kansainvälisissä maantiekuljetuksissa on maksimissaan 8,33 SDR kiloa kohden (Vientiopas 2006: 59). Lisäksi rahdinkuljettajan tulee korvata rahti, tullimaksut ja muut tavaran kuljetukseen liittyvät kulut kadonneen tavaran osalta

kokonaan ja muuten tavaran vahingoittumista tai vähentymistä vastaava osa (Raunio 2005: 320).

Viivästysvahingoissa rahdinkuljettaja on velvollinen korvaamaan vahinkona enintään kuljetusmaksua vastaavan määrän. Kansainvälisissä kuljetuksissa viivästys muuttuu esinevahingoksi (eli tavara voidaan katsoa kadonneeksi) 30 päivässä luovutusajan päättymisestä. Ellei luovutusaikaa ole erikseen sovittu, tämä määräaika on 60 päivää siitä, kun rahdinkuljettaja otti lähetyksen kuljetettavakseen. (Sisula-Tulokas 2007: 183–184.)

Muistutus ulkoisesti havaittavasta vahingosta on tehtävä rahdinkuljettajalle heti tavaran vastaanoton yhteydessä ja piilevästä vahingosta viimeistään seitsemän päivän kuluessa vastaanottamisesta. Tavaran luovutuksen viivästymisestä on reklamoitava 21 päivän kuluessa vastaanotosta. (Pehkonen 2000: 168.) Kanne rahdinkuljettajaa vastaan vahinkotapauksissa on nostettava vuoden sisällä siitä, kun tavara luovutettiin tai se olisi pitänyt luovuttaa vastaanottajalle (Sisula-Tulokas 2007: 189).

Joissain tapauksissa myös lähettäjä voi joutua vahingonkorvausvastuuseen. Näin tapahtuu, jos kuljetettavaksi jätetty tavara aiheuttaa vahinkoa rahdinkuljettajalle tai muille lastinomistajille. Lähettäjän vastuulla on myös rahdinkuljettajalle annettujen asiakirjojen sisältämien tietojen oikeellisuus. (Sisula-Tulokas 2007: 181.)

4.3 Rautatiekuljetukset

Rautatieliikenteelle on tyypillistä aikataulujen mukainen säännöllisyys. Ongelmia taas aiheuttaa kiskojen raideleveyden vaihtelu eri maissa: Suomessa, Venäjällä ja Baltian maissa leveys on 1524 mm, Espanjassa ja Portugalissa 1670 mm ja muualla Länsi-Euroopassa 1435 mm. (Koskinen 2005c: 355.)

Rautateille ominaista on myös rajoitettu päästävyys. Tämä tarkoittaa, että junalla pääsee vain paikkoihin, joihin on rakennettu raiteet, ja tämän vuoksi tavaroita joudutaan usein siirtämään jollain toisella kuljetusvälineellä. Rautatieliikenne sopii kuljetuksiin erityisen hyvin, jos kuljetettava tavaramäärä ja kuljetusetäisyys ovat suuria. Junaa pidetään myös ympäristöystävällisenä kulkuvälineenä, sillä nykyisin paljon käytettävät sähköveturit eivät tuota päästöjä juuri lainkaan. Turvallisuus on lisäksi rautatiekuljetusten suuri etu. (Karhunen ym. 2004: 147–149.)

Rautatiekuljetuksia koskeva kansainvälinen yleissopimus on nimeltään COTIF, jonka uusin versio astui voimaan vuonna 2006. COTIF sisältää CIM-sopimuksen, joka säätelee kansainvälistä tavarankuljetusta rautateillä. Useimmat Euroopan maat ovat liittyneet COTIF-sopimukseen. Suomen ja Venäjän välisessä rautatieliikenteessä on käytössä sopimus yhdysliikenteestä rautateiden välillä,

yhdysliikennesopimus, sillä Venäjä ei ole liittynyt COTIF-sopimukseen. (Sisula-Tulokas 2007: 34–35.)

4.3.1 Kuljetusreitit ja -yhteydet

Rautatiekuljetukset Suomesta läntiseen Eurooppaan hoidetaan yleensä telinvaihtojärjestelmän avulla. Junalauttasatamassa on kahden levyisiä raiteita Suomen ja Keski-Euroopan raideleveyserojen vuoksi. Raideleveys muutetaan rataosien välissä olevassa telienvaihtohallissa. (Karhunen ym. 2004: 163–164.)

Läntiseen yhdysliikenteeseen lasketaan kuuluviksi junalauttayhteydet sekä Tornion ja Haaparannan välinen yhdysliikenne. Läntisen yhdysliikenteen kuljetusasiakirjana on käytössä kansainvälinen CIM-rahtikirja. (Karhunen ym. 2004: 185–187.)

Suomesta on mahdollista viedä tavaraa niin sanottua Siperian rataa käyttäen entisiin Ivy-maihin sekä Venäjän kautta myös esimerkiksi Bulgariaan, Kiinaan, Mongoliaan, Pohjois-Koreaan ja Puolaan. Itäisessä yhdysliikenteessä rahtikirja on nimeltään yhdysliikennerahtikirja. (Karhunen ym. 2004: 185–187.)

Seuraavissa alaluvuissa käsitellään kansainvälisiä rautatiekuljetuksia lähinnä läntisen yhdysliikenteen kannalta.

4.3.2 Kansainvälinen rautatierahtikirja

Jokaista rautatiekuljetusta varten laaditaan rahtikirja (CIM), jonka kaksoiskappaleen saa lähettäjä. Lähettäjä voi näin kuljetuksen aikana määrätä tavarasta. Rahtikirja on samalla myös todiste kuljetussopimuksen sisällöstä. Lähettäjä täyttää rahtikirjan ja on samalla rajoittamattomassa vastuussa rahtikirjaan merkitsemistään virheellisistä tiedoista ja selvityksistä. Määräpaikkakunnalla tavara luovutetaan rahtikirjassa mainitulle vastaanottajalle. (Werdermann & Koskinen 2005: 309.)

4.3.3 Kuljetus

Lähettäjän tulee huolehtia siitä, että tavara on pakattu oikein. Hän myös lastaa vaunulasteittain kuljetettavan irtotavaran sekä muun helposti vahingoittuvan tai muulle tavaralle vahingollisen tavaran. Rautatien tulee tutkia tavara ja merkitä

rahtikirjaan tarvittavat varaumat. Tämän jälkeen rahtikirja leimataan. (Raunio 2005: 313.)

Rahdin suuruuteen vaikuttavat kuljetustapa, kuljetusmatka, paino ja tilavuus. Tilavuudessa yksi kuutiometri vastaa 250 kilogramman rahdituspainoa. (Pehkonen 2000: 145.) Rautatie voi halutessaan määrätä, että rahti on maksettava lähtöpaikkakunnalla. Muussa tapauksessa rahtikirjaan tulee tehdä merkintä, että vastaanottaja maksaa rahdin ja muut mahdolliset kulut. (Sisula-Tulokas 2007: 203.)

Rautateiden tulee huolehtia lastinomistajan eduista kuljetuksen eri vaiheissa. Lähettäjä määrää kuljetusreitin, jos siihen on useita mahdollisuuksia. (Koskinen 2005c: 357.) Määräpaikkakunnalla tavara on luovutettava oikealle eli rahtikirjaan merkitylle vastaanottajalle sovittuna aikana. Jos on sovittu, että vastaanottaja maksaa rahdin määräpaikkakunnalla, maksujen suorittaminen on rahdin luovuttamisen edellytyksenä. (Sisula-Tulokas 2007: 213.)

4.3.4 Rahdinkuljettajan vastuu

Rautatie vastaa vahingosta, jonka sen henkilökunta tai muut kuljetuksen suorittamiseen osallistuneet henkilöt ovat tehtävissään aiheuttaneet. Rautateillä on siis isännänvastuu. (Sisula-Tulokas: 205.)

Rautatien vastuu alkaa, kun tavara vastaanotetaan kuljetusta varten ja jatkuu tavaran luovutukseen asti. Jos useat eri rautatiet osallistuvat tavaran kuljettamiseen, jokainen niistä on vastuussa vahingosta koko kuljetusajalta. Rautatie ei kuitenkaan ole vastuussa tavaran katoamisesta, vähentymisestä, vahingoittumisesta tai viivästymisestä, jos vahinko on aiheutunut tavaraan oikeutetun virheestä tai laiminlyönnistä, tavaraan oikeutetun antamasta määräyksestä, tavaran viallisuudesta, pakkauksen puutteellisuudesta tai muista olosuhteista, joihin rautatie ei ole voinut vaikuttaa ja joiden seurauksia se ei ole voinut torjua. (Koskinen 2005c: 357–358.)

Ulkoisesti havaittavasta tavaran vahingosta on reklamoitava heti tavaran vastaanoton yhteydessä. Muiden tavaravahinkojen osalta reklamaatioaikaa on annettu viikko. Viivästysvahingoissa reklamaatio tulee tehdä 60 päivän kuluessa tavaran vastaanotosta. (Koskinen 2005c: 358–359.) Pääsääntöisesti vahingonkorvauskanne tulee laittaa vireille vuoden kuluessa tavaran luovuttamisesta vastaanottajalle (Sisula-Tulokas 2007: 214).

Tavaran katoamisesta tai vähentymisestä suoritetaan korvausta sen tavaran arvon mukaan, joka tavaralla oli lähtöpaikalla. Vahinkoa kärsineen on mahdollista saada korvausta puuttuvasta kokonaispainosta tietyn kilotaksan mukaan. Lisäksi korvataan puuttuvasta tavarasta suoritetut kuljetus- ja tullimaksut sekä muut kuljetuskustannukset. Jos esinevahinko on kuitenkin aiheutettu tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella, rahdinkuljettajan tulee maksaa täysi korvaus aiheut-

tamastaan vahingosta. (Sisula-Tulokas 2007: 208–209.) Rahdinkuljettajan enimmäisvastuu rautatiekuljetusten yhteydessä on 17 SDR kiloa kohden (Vientiopas 2006: 59).

Lähettäjä voi joutua myös rautatiekuljetusten yhteydessä vahingonkorvausvastuuseen, jos vahinko aiheutuu puutteellisen pakkauksen tai kuormauksen johdosta. Lähettäjän tulee tällöin korvata koko vahinko. (Sisula-Tulokas 2007: 209.)

4.4 Ilmakuljetukset

Lentorahdin tärkeimpiä ominaisuuksia ovat sen nopeus ja luotettavuus. Pitkät etäisyydet, maamme syrjäinen sijainti ja tuotteiden jalostusasteen jatkuva kohoaminen tekevät lentorahdista Suomelle merkittävän kuljetusmuodon. Lentorahdin miinuksina voidaan pitää sen korkeaa hintaa suhteessa muihin kuljetusmuotoihin, lähetyskohtaisia mitta- ja painorajoituksia sekä maakäsittelyn hitautta. (Koskinen 2005c: 360.)

Pakkaus on tärkeä lentokuljetuksissa, sillä sen avulla saa helposti alennettua rahtikustannuksia. Lähettäjän tulisi ottaa pakkausta valittaessa huomioon tavaran luonne, määräpaikan olosuhteet sekä lennon aikaiset lämpötilan ja lentokorkeuden vaihtelut, jotka voivat aiheuttaa kosteusongelmia. (Reynolds 2002: 200.)

Lentorahtia käsittelevät kahdenlaiset lentoyhtiöt. Toiset ovat keskittyneet vain lentorahtiin, toiset kuljettavat sekä rahtia että matkustajia. Matkustajilla ja heidän matkatavaroillaan on yleensä rahtiin nähden etusija, joten jos matkustajilla on paljon tavaraa, rahti jää odottamaan seuraavaa lentoa. Lentorahdissa on myös mahdollista käyttää erillisiä charter-palveluja, jos rahtia on paljon tai syrjäinen määränpää vaatii sitä. (Reynolds 2002: 201.) Lentoyhtiöt käyttävät usein maantiekuljetuksia reitityksensä osana. Esimerkiksi suuret lentoyhtiöt kuljettavat rahdin Suomesta ensin rekalla Keski-Eurooppaan, jonka jälkeen lähetykset jatkavat matkaansa lentokoneella määränpäähän. (Vientiopas 2006: 56.)

Lentokuljetuksissa kuljetusketjuun osallistuvat lentoyhtiöiden lisäksi kuljetuksia lähettävät ja vastaanottavat huolitsijat, maantieosuudet lähetyksen lähtö- ja vastaanottopaikalta lentoterminaaliin ja vastaanottajille suorittavat kuljetusyritykset sekä lentokenttien maatoimintoja ja terminaaleja hoitavat yritykset lähetyksen lähetys- ja vastaanottolentokentillä. Pitkillä matkoilla lentokuljetukseen voi osallistua useita lentoyhtiöitä. (Karhunen ym. 2004: 293.)

Ilmailuoikeuden perusyleissopimus on nimeltään Varsovan yleissopimus, joka on solmittu vuonna 1929. Tämän jälkeen yleissopimusta on muutettu ja täydennetty useita kertoja. (Sisula-Tulokas 2007: 216–217.) Ilmakuljetuslainsäädännön perustana Suomessa on nykyään uusi Montrealin yleissopimus vuodelta 1999. Pääsääntöisesti kyseisen sopimuksen säännöksiä sovelletaan sekä kotimaisiin et-

tä kansainvälisiin kuljetuksiin. Kaikki EU-valtiot sekä useat ilmaliikenteen kannalta tärkeät valtiot ovat ratifioineet tämän yleissopimuksen osaksi lainsäädäntöään. Montrealin sopimuksen lisäksi ilmakuljetuksia on säännelty monissa muissa laeissa ja asetuksissa. (Sisula-Tulokas 2007: 36–38.)

Kansainvälinen lentoliikenneliitto (= IATA) on reittiliikennettä harjoittavien lentoyhtiöiden yhteistyöjärjestö, johon kuuluu yli 100 lentoliikenneyhtiötä. IATA:n tehtäviin kuuluu muun muassa lentolippujen hintojen ja rahtimaksujen yhdenmukaistaminen, aikataulujen ja lentoreittien suunnittelu, yhtenäisten kuljetusehtojen laatiminen ja lentoasiakirjojen standardointi. (Koskinen 2005c: 360.)

IATA-lentoyhtiöiden apuna toimii useita huolintaliikkeitä niin sanottuina IATA-lentorahtiedustajina. Huolinta-alan yritys, jolla on lentorahtiedustajan valtuudet, laatii kuljetussopimukset lentoyhtiön puolesta sekä vastaanottaa tavarat ja toimittaa ne rahdinkuljettajalle. (Koskinen 2005c: 360.) Jotta huolintaliike voi tehdä kansainvälisiä lentokuljetussopimuksia, sen täytyy olla IATA:n valtuuttama (Kuljetusopas 2007).

Suomessa Ilmailulaitos on luonut lentorahdin ja -postin turvavalvontajärjestelmän yhdessä rahtihuolitsijoiden ja lentoyhtiöiden kanssa. Tämä järjestelmä noudattaa kansainvälisiä velvoitteita ja kansallista lainsäädäntöä. Tunnettu rahtihuolitsija ja lentoyhtiö vastaavat lentorahdin ja -postin turvatarkastuksesta. Tunnettu rahtihuolitsija on sellainen huolitsija, joka on sitoutunut noudattamaan Ilmailulaitoksen sille vahvistamia lentorahdin turvaohjeita ja -järjestelyjä, ja joka on saanut Ilmailulaitoksen turvahyväksynnän. Lentoyhtiö ja tunnettu rahtihuolitsija ovat velvollisia pitämään ajan tasalla olevaa rekisteriä omista tunnetuista asiakkaistaan. Yksityishenkilöiltä ja muilta kuin edellä mainituilta asiakkailta tulevat lentorahtilähetykset on aina turvatarkastettava. Näiden turvatarkastustoimenpiteiden tarkoituksena on estää rahtiin ja muuhun ilma-aluksessa kuljetettavaan tavaraan kohdistuvat lentoliikennettä vaarantavat laittomat teot. (Koskinen 2005c: 368.)

4.4.1 Lentorahtikirja

Lentorahtikirja (= Air Waybill, AWB) kirjoitetaan tavallisesti 12 kappaleena, joista kolme on alkuperäiskappaleita ja muut jäljennöksiä. Alkuperäiskappale 1 seuraa lähetystä ja jää tavaran luovuttavalle lentoyhtiölle. Alkuperäiskappale 2 luovutetaan vastaanottajalle. Alkuperäiskappale 3 taas jää lähettäjälle. AWB on suora eli sitä ei voi myydä. (Kuljetusopas 2007.) Käytännössä huolintaliike tai kuljetusyhtiö laatii AWB:n IATA:n hyväksymän mallin mukaan noudattaen asiakkaan lähetyksestä antamia tietoja sekä eri maiden lainsäädännöissä esiintyviä määräyksiä. (Karhunen ym. 2004: 296.)

Lentorahtikirja on osoitettava nimetylle vastaanottajalle, ja siitä tulee ilmetä myös rahdin lähettäjä. Muita merkintöjä AWB:ssä ovat lentojen numerot ja päivämäärät, tavaranimike, rahti ja lisäkustannukset sekä maksaako rahdin lähettäjä (freight prepaid) vai vastaanottaja (freight collect). (Reynolds 2002: 204.) Lentorahdin kuljetusehdot (= Conditions of Contracts) on painettu rahtikirjan alkuperäiskappaleiden kääntöpuolelle (Pehkonen 2000: 149).

Lentorahtikirja vahvistaa lähettäjän sekä huolintaliikkeen ja lentoyhtiön välisen kuljetussopimuksen ja se on lähettäjän vakuutus siitä, että tämä on osaltaan noudattanut kuljetusehtoja. AWB vahvistaa myös, että tavara on hyväksytty lentolähetykseksi. Lentorahtikirja on tärkeä asiakirja muun muassa pankki- ja tullitoiminnoissa ja se on kuitti suoritetuista rahtimaksuista. AWB toimii myös lähettäjän todistuksena omistusoikeudesta: rahtikirjan lähettäjän kappaleen avulla voidaan määrätä tavarasta kuljetuksen aikana. AWB välittää lentoyhtiön henkilökunnalle ohjeet tavaran käsittelystä, reitityksestä ja rahdituksesta. (Koskinen 2005c: 361.)

4.4.2 Kuljetus

Tavallisesti tavara toimitetaan suoraan rahdinkuljettajan terminaaliin, jossa rahdinkuljettaja huolehtii lentorahdin lastauksesta. Rahdinkuljettajan tulee tarkastaa tavara ja merkitä rahtikirjaan varauma, jos tavara poikkeaa rahtikirjan tiedoista. Lähettäjän tulee pakata lähetys huolellisesti ja hänen tulee antaa kaikki ne tiedot ja asiakirjat rahdinkuljettajalle, jotka ovat tarpeen lähetyksen kuljettamiseksi määränpäähän. (Koskinen 2005c: 362.)

Lähettäjä merkitsee kollit osoite- ja viitenumerotiedoilla. Tämän lisäksi joko huolitsija tai lentoyhtiö kiinnittää jokaiseen kolliin tunnistuslipukkeet, joihin on merkitty lentorahtikirjan numero, kollien lukumäärä, lähetyksen paino sekä välilasku- ja määräasema. (Koskinen 2005c: 361.) Näitä tunnistuslipukkeita kutsutaan yleisesti myös nimellä label.

Lentorahdissa tärkeää on reitin valinta ja valvonta. Kaikkein nopeimpia reitityksiä ovat suorat lennot, jolloin rahti kuljetetaan samalla koneella suoraan lähtöasemalta määräpaikkaan. Lähetys on mahdollista reitittää myös yhden tai useamman siirtoaseman kautta. Tällöin rahti siirretään väliasemalla koneesta toiseen ja kuljetus voi tapahtua kahden tai useamman lentoyhtiön koneella. (Koskinen 2005c: 361.)

Lentorahtihinnat on julkaistu lähtöasemalta määräasemalle ja ne kattavat kuljetukset siirtokuormauksineen näiden asemien välillä. Kuljetushinnat eivät kuitenkaan sisällä maakuljetuksia, tulliselvityksiä tai muita varsinaisen lentokuljetuksen ulkopuolelle jääviä toimintoja. Kuljetusmaksu määräytyy lähetyksen brutto- tai tilavuuspainon perusteella. Tilavuuspaino lasketaan jakamalla koko lähetyksen kuutiosenttimäärä 6000:lla eli 6 dm^3 = 1 kg ja 1 m^3 = 167 kg. Jos lähetyksen tilavuuspaino on bruttopainoa suurempi, rahti hinnoitellaan tilavuuspainon mukaan. (Koskinen 2005c: 362.) Lentorahtien hinnoittelussa on käytössä useita rahtiluokkia ja hinnat ilmoitetaan yleensä yhtä kiloa kohden lähtömaan valuutassa. Lähetyksen hinnoittelussa on käytössä minimiveloitus, jos rahtimaksu jää alle minimihinnan. (Pehkonen 2000: 150.)

Lentorahdin hinnoittelussa tulee ottaa huomioon myös erilaiset lisät varsinaisen lentorahdin lisäksi. Näitä ovat muun muassa lentoyhtiökohtainen polttoainelisä, poikkeustilalisä, terminaalimaksu, maksu lentorahtikirjan laadinnasta sekä turvamaksu. Myös muut lisäpalvelut kuten nouto lähtömaassa, jakelu vastaanottajalle määrämaassa, vakuutus ja palkkio tulliselvityksestä ja huolinnasta nostavat yksittäisen lentolähetyksen hintaa. Viime aikoina erityisesti lentoyhtiökohtaiset polttoainelisät ovat nousseet rajusti raakaöljyn hinnan noustua koko maailmassa.

Se, jolla on rahtikirjan lähettäjänkappale hallussaan, voi muuttaa kuljetussopimusta kuljetuksen aikana. Lähettäjän oikeus tavarasta kuitenkin lakkaa, kun tavara saapuu määräpaikkakunnalle. (Koskinen 2005c: 363.)

Kun tavara saapuu määräpaikkakunnalle, vastaanottaja voi vaatia tavaran luovuttamista. Vastaanottajan tulee maksaa rahdinkuljettajan saatavat ennen luovutusta. Jos vastaanottaja kieltäytyy ottamasta tavaraa vastaan, määräysvalta tavarasta palautuu lähettäjälle. Vastaanottajan tulee tutkia tavara ja reklamoida mahdollisista vahingoista säädetyssä ajassa. (Sisula-Tulokas 2007: 225.)

Yhteiskuljetus on järjestelmä, jossa huolintaliike kerää useilta eri lähettäjiltä pieniä yksittäisiä samalle määräasemalle meneviä lähetyksiä, ja rakentaa niistä yhden suuremman lähetyksen. Vastaavasti määräasemalla toinen huolintaliike jakaa lähetykset niiden lopullisille vastaanottajille. Huolintaliike tekee koko lähetyksestä kuljetussopimuksen lentoyhtiön kanssa ja laatii siitä päärahtikirjan (= Master Airwaybill, MAWB). Asiakkaiden yksittäisiä lähetyksiä varten laaditaan alarahtikirjat, joista käytetään nimitystä House Airwaybill (= HAWB, havari). Tällä tavalla toimittaessa huolintaliike pystyy lähettämään lähetykset alhaisemmilla rahtihinnoilla. (Karhunen ym. 2004: 296–297.)

4.4.3 Rahdinkuljettajan vastuu

Rahdinkuljettajalla on isännänvastuu vahingoista, jotka hänen palveluksessaan olevat tai muut avustajat aiheuttavat. Rahdinkuljettajan ei tarvitse itse suorittaa kuljetusta, mutta kuljetussopimuksen solminut rahdinkuljettaja on vastuussa siitä, että kuljetus tulee suoritetuksi sovitusti. Esimerkiksi huolitsija voi tietyissä tapauksissa olla sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja. Perättäiskuljetuksessa eli usean eri rahdinkuljettajan peräkkäin suorittamassa kuljetuksessa rahdinkuljettajat ovat yhteisvastuussa vahingoista. (Sisula-Tulokas 226–227.)

Rahdinkuljettaja vastaa esinevahingosta silloin, kun tavara on ollut hänen hallussaan lentopaikalla tai ilma-aluksessa tai jos laskeutuminen on tapahtunut lentopaikan ulkopuolelle. Rahdinkuljettajan vastuu kattaa myös tavaran siirtämisen lentokentällä koneesta toiseen. Rahdinkuljettaja voi kuitenkin välttää vastuun, jos hän pystyy osoittamaan, että vahinko on johtunut tavaran omasta laadusta tai siinä olevasta viasta, tavaran puutteellisesta pakkauksesta, sotatoimesta tai aseellisesta selkkauksesta tai viranomaisen toimenpiteestä tavaran maahantuonnin tai maasta viennin yhteydessä. Rahdinkuljettaja on myös vastuussa tavaran viivästymisestä. Välttääkseen vastuun viivästystapauksissa, rahdinkuljettajan tulee osoittaa, että hän ja hänen palveluksessaan olevat ovat ryhtyneet kaikkiin tarpeellisiin toimenpiteisiin viivästyksen välttämiseksi. (Koskinen 2005c: 364.)

Vahingonkorvaukselle on asetettu enimmäismäärä kiloa kohden. Rahdinkuljettajan tulee korvata koko vahinko. Tämä tarkoittaa, että kadonnut tai tuhoutunut tavara tai sen osa korvataan, mutta lisäksi korvausta on mahdollista saada esimerkiksi saamatta jääneestä kauppavoitosta. Lentokuljetukset poikkeavat vastuurajojen perusteella muista kuljetusmuodoista, sillä vaikka vahinko olisi aiheutunut tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella, rahdinkuljettaja voi silti vedota vahinkojen osalta vastuurajoihin. (Sisula-Tulokas 2007: 230–231.) Lentokuljetuksissa rahdinkuljettajan enimmäisvastuuksi on määritetty 17 SDR kiloa kohden (Vientiopas 2006: 59).

Lähettäjän tulee antaa tiedot ja asiakirjat, jotka ovat tarpeen kuljetuksen suorittamiseksi. Lähettäjän tulee korvata kaikki vahingot, jotka aiheutuvat rahdinkuljettajalle tällaisten tietojen ja asiakirjojen puutteellisuuksista tai virheistä. Lähettäjän vastuu on rajoittamaton. (Sisula-Tulokas 2007: 231.)

Kirjallinen muistutus tavaran vahingoittumisesta tai vähentymisestä on tehtävä rahdinkuljettajalle heti tai viimeistään 14 päivän kuluessa tavaran vastaanottamisesta. Viivästyksestä muistutus on tehtävä 21 päivän kuluessa siitä päivästä, jona tavara on ollut vastaanottajan käytettävissä. Kanne vahingosta on nostettava kahden vuoden kuluessa siitä, kun lentokone saapui määräpaikkaan tai kun sen olisi pitänyt saapua sinne. (Sisula-Tulokas 2007: 235–236.)

4.4.4 Vaaralliset aineet

Vaaralliset aineet tarkoittavat aineita, jotka saattavat tuottaa haittaa tai vaaraa muulle rahdille, matkustajille tai lentokoneelle. Vaaralliset aineet on ominaisuuksiensa mukaan luokiteltu yhdeksään pääryhmään. Lähetyksen sisältäessä yhtä tai useampaa vaarallista ainetta, lähettäjän tulee aina laatia ja allekirjoittaa lähetystä koskeva ”Shippers Declaration for Dangerous Goods” -todistus. (Koskinen 2005c: 365.)

Vaarallisten aineiden kuljetussäännöt ovat kaikkein tarkimmat juuri lentokuljetuksissa. Lentoyhtiöllä voi olla rajoituksia eri aineiden kuljettamisesta samassa koneessa tai kerralla kuljetettavasta aineen kokonaismäärästä. Lisäksi tiettyjä aineita ei saa kuljettaa lentorahtina ollenkaan. (Raunio 2005: 324.)

Lentoyhtiön on tarkastettava vaarallisia aineita sisältävät kollit ja niihin liittyvät asiakirjat tarkasti. Mikäli lähetyksessä havaitaan puutteita, sitä ei saa ottaa mukaan lentokuljetukseen. (Karhunen ym. 2004: 298.)

4.5 Yhdistetyt kuljetukset

Jos kuljetuksessa käytetään kahta tai useampaa erilaista kuljetustapaa, käytetään nimitystä yhdistetty kuljetus (= multimodal tai combined transport). Yhdistettyjen kuljetusten merkitys on kasvanut kuljetuskonttien ja vastaavien yksiköiden lisääntyessä. Tämä helpottaa lastin käsittelyä kuljetusmuodon muuttuessa ja vähentää käsittelyvahinkoja ja -kertoja. Joissain tapauksissa yhdistetyillä kuljetuksilla voidaan myös päästä merkittäviin ajan säästöihin. (Koskinen 2005c: 368–369.) Yhdistetyn kuljetuksen asiakirjaa kutsutaan nimellä Multimodal tai Combined Transport Document, MTD tai CTD (Pehkonen 2000: 155).

Yhdistetty kuljetus soveltuu parhaiten pitkille yli 500 kilometrin kuljetusmatkoille. Suomen maantieteellisen aseman vuoksi yhdistetyt kuljetukset ovat ulkomaankaupallemme tärkeitä. (Koskinen 2005c: 369.) Tavaran lähettäjä tekee yhden kuljetussopimuksen huolitsijan kanssa, joka vastaa kokonaiskuljetuksesta (Paajanen & Saarinen 1997: 241).

4.6 Pikarahti- ja kuriiripalvelut

Pikarahtikuljetuksilla tarkoitetaan kuljetuksia, joissa tavaran kuljettaja antaa asiakkaalle takuun tavaran toimittamisesta perille sovitussa ajassa, joka on yleensä lyhyempi kuin muilla kuljetustavoilla. Ydinpalveluna pikarahtiyrityksillä on lento- tai maakuljetus ja liitännäispalveluja ovat noutopalvelut, vienti- ja tuontihuolinta sekä toimitus määränpäässä vastaanottajalle. (Kuljetusopas 2007.)

Kuriiriyhtiöt luokittelevat lähetyksensä kahteen luokkaan, joita ovat asiakirjalähetykset ja EU:n sisäkaupan lähetykset sekä tullattavat lähetykset. Kuriiriyhtiöt käyttävät usein ovelta-ovelle -hinnoittelua eli yhteen hintaan sisältyvät kaikki muut kulut myyjältä ostajalle lukuun ottamatta virallisia maksuja tullattavissa lähetyksissä. Kuriiriyhtiöt ovat lisäksi jakaneet hinnastossaan maailman vyöhykkeisiin, jotka on etäisyysperiaatteen mukaisesti hinnoiteltu omiin luokkiinsa. (Koskinen 2005c: 373.)

Kuljetussopimus syntyy, kun asiakas on täyttänyt kuriiriyhtiön ennalta toimittaman rahtikirjan. Rahtikirjaan tulee merkitä lähettäjän ja vastaanottajan osoitetiedot, lähetyksen sisältö, arvo ja muoto. Tullattavissa lähetyksissä lähettäjän tulee laatia lisäksi tarvittavat vientiasiakirjat. Kuriiriyhtiö noutaa lähetyksen asiakkaalta ja syöttää tiedot lähetyksestä viivakoodilukijan avulla tietojärjestelmäänsä. Samana iltana esimerkiksi Suomesta lähtee kuriirilento tiettyyn määräpaikkaan, jossa lähetykset jaetaan edelleen lastattaviksi joko seuraavaan lajittelukeskukseen tai lopulliseen määrämaahan. Sama lentokone, joka illalla lähti Suomesta, palaa aamulla takaisin mukanaan ulkomailta Suomeen lähetetyt tavarat. (Koskinen 2005c: 374.)

Pikarahtitoiminnan kannattavuus perustuu pieniin lähetyksiin, joiden nouto ja jakelu ovat kannattavia ja näin lentokoneen rahtikapasiteetista on mahdollista saada lentoyhtiöihin verrattuna parempi tuotto (Kuljetusopas 2007). Kuriirit ovat vähitellen siirtyneet yhä suurempien yksikkökokojen kuljettamiseen ja kilpailemaan siten yhä enemmän lentoyhtiöiden kanssa (Koskinen 2005c: 374).

5 Incoterms 2000 -toimituslausekkeet

Kansainvälisen kauppakamarin laatima sääntökokoelma Incoterms määrittelee ulkomaankaupassa tavallisimpien toimituslausekkeiden sisällön. Näiden yhtenäisten toimituslausekkeiden tehtävänä on poistaa ulkomaankaupan ongelmia kaupan osapuolten välillä. Kauppatavat vaihtelevat eri maissa ja nämä toimituslausekkeet on luotu, jotta asioita tulkittaisiin samalla tavalla kaupan molempia osapuolia tyydyttävästi. (Koskinen 2005b: 428.)

Incoterms-toimituslausekkeet ovat siis yksinkertaisesti erilaisten kansainvälisessä kaupassa noudatettavien kauppatapojen määritelmiä. Jokaiselle kauppatavalle on annettu nimi ja lyhenne. Toimituslausekkeita voidaankin pitää eräänlaisina kansainvälisen kaupan vapaaehtoisina pelisääntöinä, joiden tulisi taata yhteispelin sujuminen. (Räty 2006: 17.)

Incoterms-toimituslausekkeessa on ensin mainittu kolmesta kirjaimesta koostuva lyhenne, joka viittaa tiettyyn lausekkeeseen. Tämän jälkeen tulee mainita selkeä paikanmääritys ja maininta ”Incoterms 2000”. (Vientiopas 2006: 48.) Viittaus voimassaolevaan Incoterms:n versioon on tärkeä, koska lausekkeisiin on tehty muutoksia eri vuosina (Räty 1999: 8).

Toimituslausekkeista selviää kustannusten jako osapuolten välillä (kustannusvastuu), missä ja milloin vahingonvaara siirtyy myyjältä ostajalle (tavaravastuu), sekä kaupan osapuolten omat toimintavelvollisuudet (toimintavastuu) tavaran kaupassa. (Vientiopas 2006: 45.) Lausekkeet sisältävät myös määräyksiä esimerkiksi velvollisuudesta hankkia vienti- ja tuontiluvat, vaadittavista asiakirjoista, vakuuttamisvelvollisuudesta, tavaran pakkauksesta sekä ilmoittamis- ja tarkastusvelvollisuudesta. (Tuontiopas 2002: 35.) Toimituslausekkeissa kutsutaan kriittiseksi pisteeksi sitä kohtaa, jossa vastuut ja velvollisuudet tavarasta siirtyvät myyjältä ostajalle. Yleensä kriittisiä pisteitä on yksi, mutta joissain tapauksissa näitä pisteitä on kaksi. (Raunio 2005: 254.)

Toimituslausekkeet eivät määrittele tavaran omistusoikeuden siirtoa. Omistusoikeus siirtyy myyjältä ostajalle siinä vaiheessa, kun ensimmäinen rahdinkuljettaja ottaa tavaran haltuunsa, ellei kauppasopimukseen ja kauppalaskuun ole lisätty omistuksenpidätysehtoa (Koskinen 2005b: 428). Incoterms-toimituslauseke ei ole myöskään kuljetussopimus, vaan vain osa sopimusta. Lisäksi sopimusrikkomusten seurauksista tai terminaalikäsittelymaksun maksamisesta ei ole yleisesti sovittu Incoterms-toimituslausekkeissa. (Räty 2007: 112–115.)

Incoterms-toimituslausekkeet eivät ole ainoa ulkomaankauppaa sääntelevä sääntökokoelma, mutta se on selvästi yleisin. Muita käytössä olevia toimituslausekekokoelmia ovat ainakin Combiterms ja American Foreign Trade Definitions. (Melin 2003: 70.)

5.1 Lausekkeiden rakenne ja ryhmäjako

Kaikissa Incoterms-toimituslausekkeissa myyjän ja ostajan velvollisuudet on jaettu kymmeneen artiklaan. Samat asiat on määritetty samassa järjestyksessä ja samoin ryhmiteltyinä jokaisen toimituslausekkeen yhteydessä, joten lausekkeiden eroja ja yhtäläisyyksiä on täten helpompi vertailla. (Pehkonen 2000: 93.) Nämä artiklat löytyvät taulukosta 2.

Taulukko 2 Myyjän ja ostajan velvollisuudet Incoterms-lausekkeissa (Pehkonen 2000: 93)

Myyjän velvollisuudet (A)	Ostajan velvollisuudet (B)
1. Kauppasopimuksen täyttäminen	1. Kauppahinnan maksaminen
2. Lisenssit, luvat ja muodollisuudet	2. Lisenssit, luvat ja muodollisuudet
3. Kuljetus ja vakuutussopimukset	3. Kuljetussopimus
4. Toimitus	4. Toimituksen vastaanotto
5. Riskin siirtyminen	5. Riskin siirtyminen
6. Kustannusten jakautuminen	6. Kustannusten jakautuminen
7. Ilmoitus ostajalle	7. Ilmoitus myyjälle
8. Todiste toimituksesta: kuljetusasiakirja tai vastaava elektroninen viesti	8. Todiste toimituksesta: kuljetusasiakirja tai vastaava elektroninen viesti
9. Tarkastus-pakkausmerkintä	9. Tavaran tarkastus
10. Muut velvoitteet	10. Muut velvoitteet

Lausekkeet on ryhmitelty siten, että lausekkeen ensimmäinen kirjain kuvaa lausekkeen luonnetta. E-ryhmän ainoan lausekkeen mukaan myyjä asettaa tavaran ostajan käytettäväksi toimitiloissaan ja F-ryhmässä myyjän tulee toimittaa tavara ostajan osoittamalle rahdinkuljettajalle. C-lausekkeissa myyjän velvollisuuksiin kuuluu kuljetussopimuksen tekeminen, mutta ostaja vastaa kaikista tavaran lastauksen jälkeisistä riskeistä. D-lausekkeissa myyjä vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä sovittuun määräpaikkaan asti. (Räty 1999: 8.) Seuraavalla sivulla olevaan taulukkoon 3 on kerätty Incoterms 2000 -lausekkeiden lyhenteet sekä englanninkieliset ja suomenkieliset nimet. Tämän jälkeen jokaista Incoterms-lauseketta esitellään ja siitä kerrotaan sen pääasialliset ominaisuudet.

Taulukko 3 Kaikki Incoterms 2000 -kokoelman lausekkeet ja niiden suomenkieliset nimet (Raunio 2005: 257–258)

Ryhmä E Lähtöpää	EXW	Ex Works (...named place)	Noudettuna lähettäjältä (...nimetystä paikasta)
Ryhmä F Ei sisällä rahtia	FCA	Free Carrier (...named place)	Vapaasti rahdinkuljettajalla (...nimetyssä lähtöpaikassa)
	FAS	Free Alongside Ship (...named port of shipment)	Vapaasti aluksen sivulla (...nimetyssä laivaussatamassa)
	FOB	Free On Board (...named port of shipment)	Vapaasti aluksessa (...nimetyssä laivaussatamassa)
Ryhmä C Sisältää rahdin	CFR	Cost and Freight (...named port of destination)	Kulut ja rahti maksettuna (...nimettyyn määräsatamaan)
	CIF	Cost, Insurance and Freight (...named port of destination)	Kulut, vakuutus ja rahti maksettuina (...nimettyyn määräsatamaan)
	CPT	Carriage Paid To (...named place of destination)	Kuljetus maksettuna (...nimettyyn määräpaikkaan)
	CIP	Carriage and Insurance Paid to (...named place of destination)	Kuljetus ja vakuutus maksettuina (...nimettyyn määräpaikkaan)
Ryhmä D Tulopää	DAF	Delivered At Frontier (...named place)	Toimitettuna rajalle (...nimettyyn paikkaan)
	DES	Delivered Ex Ship (...named port of destination)	Toimitettuna aluksessa (...nimetyssä määräsatamassa)
	DEQ	Delivered Ex Quay (...named port of destination)	Toimitettuna laiturilla (...nimetyssä määräsatamassa)
	DDU	Delivered Duty Unpaid (...named place of destination)	Toimitettuna tullaamatta (...nimetyssä määräpaikassa)
	DDP	Delivered Duty Paid (...named place of destination)	Toimitettuna tullattuna (...nimetyssä määräpaikassa)

5.1.1 E-ryhmä

E-ryhmään kuuluu vain yksi lauseke, jossa myyjä asettaa tavaran ostajan käytettäväksi toimipaikassaan. Ostaja maksaa tavaran toimitukseen liittyvät kaikki kulut, myös kulut lähtömaassa. (Koskinen 2005b: 429.) Vain lähetyksen pakkaaminen ja merkitseminen kuuluvat myyjän velvollisuuksiin (Tavaraliikenneyrittäjä 2007: 277).

E-ryhmän lähetyksille on tavallista, että ostaja lastaa tavarat noutaessaan ne myyjän toimipaikasta. Myyjä voi kuitenkin halutessaan avustaa lastauksessa. (Räty 1999: 12.)

EXW, Ex Works = Noudettuna lähettäjältä (... nimetystä paikasta)

Ex Works on myyjän kannalta minimilauseke. Myyjä täyttää toimitusvelvollisuutensa, kun hän asettaa tavaran ostajan käytettäväksi tiloissaan. Ostajan velvollisuuksiin kuuluu hoitaa vientiselvitys ja tavaran lastaaminen kuljetusvälineeseen. Ostaja vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä viedessään tavaran myyjän tiloista. EXW sopii kaikkiin kuljetusmuotoihin. (Melin 2003: 73.)

EXW:a ei tulisi käyttää, jos ostaja ei pysty hoitamaan tarvittavia vientimuodollisuuksia myyjän maassa suoraan tai välillisesti. Tällaisissa tapauksissa kaupan toimituslausekkeeksi suositellaan FCA:a. (Räty 1999: 23.)

Lentokuljetuksissa Ex Works:a käytetään suhteellisen usein. Käytännössä tämä tarkoittaa, että ulkomainen edustaja tai huolintaliike ottaa yhteyttä suomalaiseen huolintaliikkeeseen ulkomaisen ostajan toimeksiannosta, ja pyytää järjestämään tavaran kuljetuksen ohjeidensa mukaisesti tiettyyn määräpaikkaan. Huolintaliike järjestää tavaran noudon suomalaiselta myyjältä, tekee rahtikirjat ja vientiselvityksen ja lähettää tavaran ulkomaille. Ex Works-ehdon mukaisesti lähetyksestä laskutetaan vain ulkomaista edustajaa.

5.1.2 F-ryhmä

F-ryhmän lausekkeiden mukaan myyjä toimittaa tavaran ostajan osoittamalle rahdinkuljettajalle eli myyjän tulee järjestää ja maksaa tarvittava etukuljetus ostajan osoittaman pääasiallisen rahdinkuljettajan luo (Ramberg 2000: 40). Myyjä maksaa siis osan kustannuksista lähtömaassa, ostaja maksaa päärahdin ja kaikki kustannukset määrämaassa. (Koskinen 2005b: 429.)

Incoterms 2000 huomioi sen mahdollisuuden, että tavaran toimituskohta voi vaihdella F-ryhmän lausekkeita käytettäessä. Jos sopimuksessa mainittu toimituspaikka on myyjän toimitiloissa, myyjän tulee lastata tavarat ostajan lähettä-

mään ajoneuvoon. Muissa tapauksissa toimitus tapahtuu, kun tavarat asetetaan ostajan käytettäväksi purkamatta niitä myyjän ajoneuvosta. (Räty 1999: 12.)

FCA, Free Carrier = Vapaasti rahdinkuljettajalla (... nimetystä lähtöpaikasta)

Myyjä toimittaa tavaran vientiselvitettynä ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle nimetyssä paikassa. FCA-lauseketta käytettäessä ostaja voi noutaa tavaran myyjän toimitiloista ja tällöin myyjä vastaa tavaran lastauksesta ajoneuvoon. On myös mahdollista, että myyjä toimittaa tavaran ostajalle rahdinkuljettajan terminaalissa tai muualla kuin myyjän tiloissa. Myyjä ei tällöin vastaa tavaran purkamisesta esikuljetusvälineestä. Myyjän velvollisuus on hoitaa vientiselvitys. FCA sopii kaikille kuljetusmuodoille. (Räty 2007: 33–40.)

Käytännössä FCA-toimituslauseke sotketaan helposti EXW-lausekkeeseen. Varsinkin, jos on sovittu, että tavara noudetaan myyjän toimitiloista, epäselvyyksiä tulee siitä, kenen velvollisuuksiin kuuluu vientiselvityksen ja muiden vientimuodollisuuksien kustannusten hoitaminen.

Esimerkkinä mainittakoon yritys, jonka toimitilat sijaitsevat Tampereella. Lentokuljetukset lähtevät usein Helsingistä, joten Incoterms-lauskkeeksi on voitu sopia joko FCA Tampere tai FCA Helsinki. Käytännössä lausekkeet eroavat siten, että FCA Tampere -lauseketta käytettäessä ostaja noutaa tavaran myyjän toimitiloista Tampereelta. FCA Helsinki taas tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran ostajan osoittaman rahdinkuljettajan terminaaliin Helsinkiin. Tällöin eturahtikustannukset Tampere-Helsinki jäävät myyjän maksettaviksi. Myyjän tulisi maksaa vientiselvityskustannukset molemmissa tapauksissa.

FAS, Free Alongside Ship = Vapaasti aluksen sivulla (... nimetyssä laivaussatamassa)

Myyjä toimittaa tavaran, kun hän asettaa sen ostajan käytettäväksi aluksen vierellä nimetyssä laivaussatamassa. Ostaja vastaa kaikista kustannuksista ja tavaraan kohdistuvista riskeistä sen jälkeen. Myyjän velvollisuuksiin kuuluu tavaran vientiselvittäminen. FAS sopii vain vesitiekuljetuksiin ja se on tavallinen sahatavaran kuljetuksissa. (Koskinen 2005b: 431.) Jos myyjä kuitenkin luovuttaa tavaran ostajalle satamaterminaalissa, tämä lauseke ei sovi kauppaan. Tavaran tulisi nimittäin olla laiturilla aluksen lastausvälineiden ulottuvilla FAS:a käytettäessä. (Räty 2007: 43.)

FOB, Free on Board = Vapaasti aluksessa (... nimetyssä laivaussatamassa)

Myyjä toimittaa tavaran, kun tavara ylittää laivan partaan nimetyssä laivaussatamassa. Ostaja vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä sen jälkeen. Myyjän velvollisuuksiin kuuluu tavaran vientiselvittäminen. FOB sopii vain vesitieliikenteeseen ja vain, kun tavara lastataan nostamalla se alukseen sen partaan yli. (Räty 1999: 45.)

FOB-lausekkeen yhteydessä on erittäin tärkeää määritellä vaaranvastuun siirtymisen kriittinen piste. Jos määritelmää sovelletaan sananmukaisesti, vaaranvastuu siirtyy ostajalle tavaraa lastattaessa, kun tavara konkreettisesti ylittää laivan partaan eli yleensä se roikkuu tässä vaiheessa ilmassa. (Raunio 2005: 263.)

Vaikka FOB-ehtoa tulisi käyttää vain meriliikenteessä, sitä käytetään joskus myös virheellisesti lentorahtien yhteydessä. Tällöin on yleensä sovittu, että kyseiseen toimitukseen käytetään käytännössä jotain muuta toimitusehtoa, esimerkiksi FCA:a.

5.1.3 C-ryhmä

C-ryhmän toimituslausekkeissa myyjä toimittaa tavaran ostajalle lähellä myyjää. Ostaja hyväksyy siis tavaran toimitetuksi jo lähtöpaikalla, vaikka hän vastaanottaa tavaran rahdinkuljettajalta määräpaikalla. Ostajan vastuulla ovat riskit tavaran toimituksen jälkeen. Tämän takia C-ryhmän lausekkeita kutsutaan niin sanotuiksi kahden pisteen lausekkeiksi. Myyjä tekee kuljetussopimuksen, luovuttaa tavaran rahdinkuljettajalle ja maksaa päärahdin sovittuun määräpaikkaan. Ostaja vastaanottaa tavaran ja hoitaa kaikki kustannukset määrämaassa. (Räty 2006: 26–27.)

Jos tavaran kuljettaminen määräpaikkaan vaatii useampia kuljetussopimuksia, myyjän on maksettava kaikkien näiden sopimusten kustannukset. Myyjän velvollisuudet rajoittuvat kuitenkin tavanomaiseen kuljetussopimukseen ja esimerkiksi kuljetuksen aikaisista odottamattomista esteistä aiheutuvat lisäkustannukset tulevat ostajan maksettavaksi. (Räty 1999: 14.)

CFR, Cost and Freight =Kulut ja rahti maksettuina (... nimettyyn määräsatamaan)

Myyjä toimittaa tavaran, kun tavara ylittää aluksen partaan nimetyssä laivaussatamassa. Myyjän tulee maksaa merirahti sovittuun määräsatamaan, mutta riski tavaran vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta ja kaikista muista toimitushetken jälkeisistä kustannuksista siirtyy ostajalle jo lastattaessa tavaraa. Myyjän tulee myös vientiselvittää tavara. CFR-lauseketta käytetään vain merirahtien yhteydessä, kun tavara lastataan laivaan sen partaan yli. (Koskinen 2005b: 432.) Jos tavaraa ei lastata laivaan sen partaan yli, kaupassa tulisi käyttää CPT-lauseketta (Räty 1999: 53).

CIF, Cost, Insurance and Freight = Kulut, vakuutus ja rahti maksettuina (... nimettyyn määräsatamaan)

Myyjä toimittaa tavaran, kun tavara ylittää aluksen partaan nimetyssä laivaussatamassa. Myyjä maksaa merirahdin sovittuun määräsatamaan, mutta riski tavaran vahingoittumisesta sekä kaikista toimitushetken jälkeisistä kustannuksista siirtyy ostajalle lastattaessa. Myyjän velvollisuuksiin kuuluu tämän toimituslau-

sekkeen yhteydessä myös merivakuutuksen ottaminen ostajan hyväksi tavaraan kuljetuksen aikana kohdistuvien riskien varalta. Myyjä siis tekee vakuutussopimuksen ja maksaa vakuutusmaksun. Tämän lisäksi myyjän tulee vielä vientiselvittää tavara. CIF sopii vain merikuljetuksiin ja silloin kun tavara lastataan laivaan nimenomaan aluksen partaan yli. (Melin 2003: 76.)

CPT, Carriage Paid to = Kuljetus maksettuna (... nimettyyn määräpaikkaan)

Myyjä toimittaa tavaran ostajalle luovuttaessaan sen rahdinkuljettajalle lähtöpaikalla ja maksaa rahdin nimettyyn määräpaikkaan asti. Ostaja vastaa tavaran vaurioitumis- ja tuhoutumisriskistä sekä kaikista toimitushetken jälkeisistä kustannuksista. Riski siirtyy, kun tavara toimitetaan ensimmäiselle rahdinkuljettajalle. Myyjä vientiselvittää tavaran. CPT sopii kaikkiin kuljetusmuotoihin. Tavaran lähtöpaikka ja määräpaikka voivat sijaita myös sisämaassa. (Koskinen 2005b: 432.)

CPT on lentokuljetusten yhteydessä yleinen ja yleensä ongelmaton toimituslauseke. Myyjä tekee vientikaupassa sopimuksen huolintaliikkeen kanssa ja kaikki kustannukset ulkomaiselle lentokentälle asti laskutetaan tavaran suomalaiselta myyjältä.

CIP, Carriage and Insurance Paid to = Kuljetus ja vakuutus maksettuina (...nimettyyn määräpaikkaan)

Myyjä toimittaa tavaran nimeämälleen rahdinkuljettajalle ja maksaa rahdin määräpaikkaan asti. Riskit tavaran tuhoutumisesta sekä kaikista toimitushetken jälkeisistä kustannuksista siirtyvät ostajalle. Myyjän tulee ottaa tätä lauseketta käytettäessä ostajan hyväksi kuljetusvakuutus. Myyjä tekee vakuutussopimuksen ja maksaa vakuutusmaksun sekä myös vientiselvittää tavaran. (Räty 1999: 77.)

CIP-ehtoa käytetään jonkin verran lentokuljetuksissa. Myyjä hoitaa yleensä vakuutussopimuksen solmimisen itse, mutta tarvittaessa huolintaliike voi tehdä tarvittavan vakuutussopimuksen myyjän puolesta tavaran ostajan lukuun. Muuten CIP-ehtoa käytetään kuten CPT-ehtoa.

5.1.4 D-ryhmä

D-ryhmässä myyjän vastuulla on, että tavara saapuu sovittuun määräpaikkaan, joka voi sijaita valtioiden välisellä rajalla tai kohdemaassa. Myyjä myös vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä sinne asti. (Räty 1999: 16.) D-ehtoja käytetään usein, koska myyjä haluaa kontrolloida kuljetusketjua loppuun saakka. Myyjä pystyy usein myös neuvottelemaan edullisemman rahtihinnan ja kuljetusta on täten mahdollista käyttää myynnin kilpailukeinona. (Ramberg 2000: 46.)

DAF, Delivered at Frontier = Toimitettuna rajalle (... nimettyyn paikkaan)

Myyjä täyttää velvollisuutensa, kun hän asettaa tavaran ostajan käytettäväksi saapuvassa ajoneuvossa purkamatta sitä nimetyssä paikassa rajalla, mutta ennen seuraavan maan tullirajaa. Myyjän velvollisuuksiin kuuluu lisäksi tavaran vientiselvittäminen, mutta ei tuontiselvitys. Lauseketta käytettäessä tarkoitettu raja tulisi määritellä tarkasti. Myyjän tulee luovuttaa ostajalle myös kaikki tavaraan oikeuttavat dokumentit rajalla. Ostaja vastaa kaikista vastaanoton jälkeisistä kustannuksista, riskeistä ja velvoitteista. (Koskinen 2005b: 433.) Käytännössä tätä toimitusehtoa on mahdollista käyttää vain rautatie- tai maantiekuljetuksissa (Räty 2007: 74).

DES, Delivered Ex Ship = Toimitettuna aluksessa (... nimetyssä määräsatamassa)

Myyjä toimittaa tavaran asettamalla sen ostajan käytettäväksi tullaamattomana aluksessa nimetyssä määräsatamassa. Myyjän vastuulla ovat kaikki kuljetuksen aikaiset kustannukset ja riskit purkaukseen saakka. DES sopii vain merikuljetuksiin ja se on yleinen massatavaran (esim. hiili, vilja tai malmit) kuljetuksissa. (Koskinen 2005b: 433.)

DEQ, Delivered Ex Quay = Toimitettuna laiturilla (... nimetyssä määräsatamassa)

Myyjä toimittaa tavaran asettamalla sen ostajan käytettäväksi nimetyn määräsataman laiturilla ilman tuontiselvitystä. Ostajan tulee tuontiselvittää tavara ja maksaa kaikki tuonnista aiheutuvat muodollisuudet, tullit, verot ja muut maksut. Myyjä vastaa kaikista edeltävistä kustannuksista ja riskeistä. DEQ sopii vain vesitiekuljetuksiin ja niissäkin yleensä massatavarakuljetuksiin. (Melin 2003: 78.)

DDU, Delivered Duty Unpaid = Toimitettuna tullaamatta (... nimetyssä määräpaikassa)

Myyjä toimittaa tavaran ostajalle nimettyyn määräpaikkaan saapuneessa kuljetusvälineessä ostajan purettavaksi ilman tuontitullausta. Myyjä vastaa kaikista kuljetuksen aikaisista kustannuksista ja riskeistä lukuun ottamatta mahdollista määrämaan tuontitullia. Myyjän velvollisuutena on toimittaa tavara lausekkeessa mainittuun määränpäähän. DDU sopii käytettäväksi kaikissa kuljetusmuodoissa. (Koskinen 2005b: 434.)

DDU:n käyttäminen saattaa olla ongelmallista, jos tavara täytyy tullata määrämaassa paljon ennen sen lopullista määräpaikkaa. DDU:ssa kaikki tuonnista aiheutuvat tullit ja muut maksut hoitaa ostaja. Jos ostaja ei hoida maksuvelvoitteitaan, tavara jää helposti tulliin ja myyjä ei pysty suorittamaan toimitusehdon mukaisia velvoitteitaan eli toimittamaan tavaraa sovittuun lopulliseen määräpaikkaan. (Ramberg 2000: 50.) DDU:a ei kannata käyttää maissa, joissa tuontiselvityksessä saattaa olla vaikeuksia (Räty 1999: 16).

DDU:a käytetään usein EU-maiden välisessä kaupassa. Myös muualle suuntautuvassa kaupassa DDU:a käytetään jonkin verran. Erityisesti erilaisia näyte- tai takuulähetyksiä sekä messuille vietäviä näyttelytavaroita lähetetään tällä toimitusehdolla.

Käytännössä huolintaliike järjestää tavaran noudon asiakkaalta, hoitaa vientimuodollisuudet Suomessa ja lähettää tavaran ulkomaille. Ulkomailla tavaran vastaanottaa huolintaliikkeen ulkomainen edustaja tai muu yhteistyökumppani, joka toimittaa tavaran toimitusehdossa sovittuun määräpaikkaan asti. Huolintaliike laskuttaa suomalaiselta vientiyritykseltä kaikki kustannukset kotimaassa sekä edustajan kulut määrämaassa. Ainoastaan tuontimuodollisuudet kuuluvat ulkomaisen ostajan maksettaviksi.

DDP, Delivered Duty Paid = Toimitettuna tullattuna (... nimetyssä määräpaikassa)

Myyjä toimittaa tavaran ostajalle tuontiselvitettynä nimettyyn määräpaikkaan saapuneessa kuljetusvälineessä ostajan purettavaksi. Myyjä vastaa kaikista kuljetuksen aikaisista kustannuksista ja riskeistä sekä tässä tapauksessa myös mahdollisista tuontitulleista ja -maksuista. DDP sopii kaikkiin kuljetusmuotoihin. Tätä lauseketta ei tulisi käyttää, ellei myyjä pysty hankkimaan mahdollisesti tarvittavaa tuontilisenssiä määrämaahan suoraan tai välillisesti. (Räty 1999: 113.) Tulliselvitys vaatii yleensä myös itse ostajan myötävaikutusta (Raunio 2005: 272).

DDP:a käytetään usein samoissa tapauksissa kuin DDU:ta, mutta sitä ei ole tarkoituksenmukaista käyttää yhteisökaupassa. DDP:ssa suomalainen viejä vastaa kaikista vientiin liittyvistä kustannuksista mukaan luettuna tuontiverot ja -maksut. Huolintaliikkeen ulkomainen edustaja hoitaa kaikkien maksujen suorittamisen vientimaassa ja suomalaista viejää laskutetaan kaikista vientiin liittyvistä kustannuksista.

5.2 Toimituslausekkeen valinta

Toimituslausekkeen valintaan vaikuttaa eniten se, miten hyvin kaupan osapuolet tuntevat lausekkeet, kuljetusmahdollisuudet lastauksineen, tullauksen, vakuutusjärjestelyt ja yleensä käytännön asioiden hoitamisen ulkomaankaupassa. Lausekkeesta päätettäessä tulisi varmistua, että myös toinen osapuoli tuntee valitun lausekkeen. (Melin 2003: 80.) Lisäksi lauseketta valittaessa on tunnettava lausekkeen aiheuttamat kustannukset kuljetuksen ja vastuun suhteen. Myös yrityksen harjoittama myyntipolitiikka vaikuttaa yleisesti toimituslausekkeen valintaan. (Koskinen 2005b: 438.)

Yrityksen toimitusehtopolitiikka voi vaikuttaa myös käytettävän toimituslausekkeen valintaan. Tähän toimitusehtopolitiikkaan vaikuttavat yleensä yrityksen toimiala, koko, maantieteellinen sijainti ja yleinen markkinatilanne. Usein yritykset haluavat itse kontrolloida materiaalivirtaansa mahdollisimman pitkälle, yleensä ainakin siihen asti kunnes tavara on lopullisen rahdinkuljettajan hallussa. Yritys pystyy näin muun muassa tarkkailemaan koko kuljetusketjua, se voi suosia kotimaisia kuljetusliikkeitä ja vakuutusyhtiöitä ja lisäksi se pystyy itse vaikuttamaan kuljetusnopeuteen, -välineeseen ja -reitteihin. Toimintoja keskittämällä myös rahti-, huolinta- ja vakuutusehdot paranevat. (Melin 2003: 80.)

Lausekkeen valintaan vaikuttavat myös totutut tavat ja aikaisempi käytäntö. Myös viranomaiskäytännöillä on roolinsa valintaprosessissa. Lisäksi on huomioitava, että tietyt toimituslausekkeet sopivat käytettäväksi vain tietyn kuljetusmuodon kanssa (Taulukko 4). Tämä rajoittaa tietysti toimituslausekkeen valintaa. (Melin 2003: 80.)

Taulukko 4 Toimituslausekkeiden soveltuvuus eri kuljetusmuotoihin (Raunio 2005: 281)

Toimitus-lauseke	Laiva	Auto	Juna	Lento	Kontti	Yhdistetty kuljetus
EXW	+	+	+	+	+	+
FCA	+	+	+	+	+	+
FAS	+	-	-	-	-	-
FOB	+	-	-	-	-	-
CFR	+	-	-	-	-	-
CIF	+	-	-	-	-	-
CPT	+	+	+	+	+	+
CIP	+	+	+	+	+	+
DAF	-	+	+	-	-	+
DES	+	-	-	-	-	-
DEQ	+	-	-	-	-	-
DDU	+	+	+	+	+	+
DDP	+	+	+	+	+	+

5.3 Lisäykset toimituslausekkeisiin

Myyjä ja ostaja voivat täsmentää valitsemaansa toimituslauseketta lisälausekkeilla. Nämä lisäykset on syytä sijoittaa varsinaisen toimituslausekkeen loppuun ja erottaa pilkulla. Mahdollisen lisälausekkeen on oltava yksiselitteinen, ja sen tarkoituksen tulisi olla molemmille osapuolille selvä. Tarvittaessa lauseke tulisi ilmetä myös kauppasopimuksesta. (Koskinen 2005b: 438.)

Esimerkkejä tälläisistä lisäyksistä ovat muun muassa EXW cleared, jossa myyjä vastaa vientiselvityksestä tai DDP excluding taxes, jossa myyjä vastaa kaikista muista kustannuksista, paitsi tuontiin liittyvistä veroista.

6 Huolinta

Kuten Pehkonen (2000: 160) kirjassaan mainitsee, huolitsija on tavaraliikenteen kauppias. Hänen tehtävänään on vastiketta vastaan omissa nimissään, mutta toimeksiantajan lukuun huolehtia tavaralähetyksistä ja niihin liittyvistä toimenpiteistä. Huolitsija on siis viejän ja tuojan asiamies kaikkien kuljetuksiin liittyvien kysymysten suhteen niiden suunnittelussa, toimeenpanossa ja valvonnassa. Huolitsijan tehtävän laajuudesta sovitaan huolintasopimuksessa tapauskohtaisesti. (Pehkonen 2000: 160–161.)

Huolitsijan päätehtävä on perinteisesti ollut kuljetusten välittäminen. Huolitsija toimii lähettäjän ja vastaanottajan lukuun, ja antaa asiantuntemuksensa heidän käyttöönsä. Huolintayritykset eivät nykyisin enää vain välitä kuljetuksia, vaan myös suorittavat niitä itse erityisesti maantiekuljetuksissa. (Sisula-Tulokas 2007: 22–23.) Muita konkreettisia esimerkkejä huolitsijan tehtävistä ovat tavaran nouto, lastaus, kuljetuskapasiteetin varaus ja osto, tullaus, purkaminen, luovutus, edelleen toimittaminen, laskutus eri osapuolilta, erilaisten tilastojen kerääminen, varastointi, mahdolliset asiamies- ja arvonlisäverotoimenpiteet, Intrastat-tilastointi ja monenlaiset muut logistiset kokonaisratkaisut (Koskinen 2005a: 22). Nämä tehtävät vaihtelevat sen mukaan, onko kyse vienti- vai tuontihuolinnasta.

Tavaran lähettämiseen liittyvässä huolinnassa eli vientihuolinnassa huolitsija valitsee toimeksiannon mukaisesti edullisimman kuljetustavan ja -reitin, varaa kuljetustilan ja solmii kuljetussopimuksen toimeksiantajan nimissä tai omissa nimissään. Huolitsija hankkii myös asiakirjoja, joita tarvitaan tavaran lähettämisessä. Hän täyttää kuljetusasiakirjat, jotka rahdinkuljettaja myöhemmin täydentää ja allekirjoittaa. Lisäksi tavaran varastointi ja luovutus kuljetusta varten saattavat kuulua huolitsijalle. (Sisula-Tulokas 2007: 22.) Usein tavaran nouto asiakkaalta ja sen toimittaminen lähtevään kulkuneuvoon kuuluvat vientihuolintaan. Joskus myös tavaran pakkaaminen ja kollien merkitseminen kuuluvat huolitsijalle. Tavaran vastaanotosta ulkomaan määräpaikassa huolehtii vientihuolitsijan ulkomainen edustaja, tai tavaran saapumisesta menee ilmoitus ulkomaisen ostajan edustajalle. (Pehkonen 2000: 161.)

Vastaanotto- eli tuontihuolinnassa huolitsija ilmoittaa vastaanottajalle tavaran saapumisesta ja ottaa tavaran vastaan rahdinkuljettajalta. Huolitsija myös maksaa rahdin tarvittaessa, tullaa tavaran ja kuljettaa sen vastaanottajalle tai huolehtii tavaran varastoinnista. (Sisula-Tulokas 2007: 22.)

Vain harvoissa maissa huolitsijan käsite ja toimiala on määritelty lainsäädännössä. Esimerkiksi Suomen laissa ei ole mainintaa huolitsijasta. Alalla käytetäänkin sääntöinä Pohjoismaisen Speditööriliiton Yleisiä Määräyksiä (= PSYM 2000). Näissä säännöissä määritellään esimerkiksi huolitsijan tehtävät ja niiden suorittaminen, huolitsijan ja toimeksiantajan vastuu, erimielisyyksien ratkaiseminen ja kulujen korvaaminen. (Koskinen 2005a: 22.)

Pienen tai keskisuuren yrityksen kannattaa antaa vienti- tai tuontikuljetuksensa joko huolitsijan tai huolintatehtäviä hoitavan kuljetusliikkeen tehtäväksi. Huolitsijat pystyvät nimittäin tarjoamaan koko kuljetusketjun kattavaa palvelua ja niillä on käytössään joko omia ulkomaisia yksiköitä tai ne ovat tehneet sopimuksia ulkomaisten kuljetus- ja huolintaliikkeiden kanssa. Huolitsijoiden tiedot ja taidot vaihtelevat tuoteryhmittäin ja maantieteellisesti, joten yritysten kannattaa selvittää eri toimijoiden tarjoamat hinnat ja palvelut ennen lopullisen huolintasopimuksen tekemistä. (Vientiopas 2006: 57.) Huolitsijan valinnassa tulisi ottaa huomioon myös huolintaliikkeen kokemus sekä sen tarjoama palveluvalikoima kohdemaissa ja eri tuoteryhmissä. Palvelun tarvitsijan tulisi tarkastella tarjolla olevia palveluita aina omista tarpeistaan lähtien. (Paajanen & Saarinen 1997: 255.)

Huolintaliikkeet ovat kiinteässä yhteydessä rahdinkuljettajien kanssa. Ne siis tarvitsevat yhteistyökumppaneikseen rahdinkuljettajia. Huolintaliikkeen ja rahdinkuljettajan välillä vallitsee sopimussuhde, joka voi olla luonteeltaan kertaluonteinen, lyhytaikainen tai pitkäaikainen sopimussuhde. (Tavaraliikenneyrittäjä 2007: 288.)

6.1 Huolintasopimukset

Sopimusprosessi huolintatoimeksiannoissa alkaa yleensä siten, että asiakas toimeksiantajana tekee huolintaliikkeelle tarpeidensa mukaisen tarjouspyynnön. Huolintaliike tekee asiakkaalle tarjouksen, ja antaa ohjeistuksen siitä, miten tarjous hyväksytään. Mikäli muuta ei ole sovittu, huolintasopimus syntyy myös tarjouksen mukaisen toimeksiannon tilaamisella. Ennen huolintasopimuksen syntymistä mikään asiakkaan ja huolitsijan välinen toiminta ei ole juridisesti katsoen virallista. Tämän takia sopimuksen syntymishetken tarkka määritys on tärkeää molemmille osapuolille. (Koskinen 2005a: 25–26.)

Huolintasopimus aiheuttaa monia velvoitteita sekä huolitsijalle että toimeksiantajalle. Huolintasopimuksessa huolitsija sitoutuu suorittamaan hänelle asetetut tehtävät, tekemään tarpeelliset sopimukset kolmannen osapuolen kanssa omissa nimissään toimeksiantajan lukuun, noudattamaan sovittuja Pohjoismaisen Speditööriliiton yleisiä määräyksiä sekä sovitusti maksamaan asiakkaan puolesta huolintalaskulla veloitettavia erilaisia eriä. Toimeksiantajan velvollisuuksiin kuuluvat huolitsijan palkkion maksaminen sekä PSYM 2000:n määrittelemien velvollisuuksien noudattaminen. (Koskinen 2005a: 26.)

Yksi mahdollinen sopimusmuoto on vuosisopimus. Siinä sovitaan huolinta- ja kuljetushinnoista sekä kuljetettavista ja käsiteltävistä määristä. Tällainen sopimuksen tekotapa on asiakkaalle kaikkein kannattavin, jos hänellä on vuoden mittaan useita lähetyksiä toimitettavana. Vuosisopimuksessa asiakas sitoutuu sovitun jakson ajaksi käyttämään vain asianomaista huolintaliikettä. Vuosisopimus on mahdollista tehdä myös maakohtaiseksi. (Koskinen 2005a: 26.)

Kun asiakas päättää hoitaa kaikki vienti- ja tuontitapahtumansa yhden huolintaliikkeen kanssa, sekä asiakas että huolintaliike hyötyvät siitä. Toimeksiantaja voi jättää huolitsijalle pysyvät huolintaohjeet eikä ohjeita tarvitse toimittaa jokaisen toimeksiannon mukana erikseen. Lisäksi asioita hoitavat henkilöt oppivat tuntemaan toistensa toimintatavat. Myös käytännön vastuukysymykset ja toiminta tulevat selkeämmiksi. (Koskinen 2005a: 26.)

6.2 Huolintatoimeksianto

PSYM 2000:n mukaan huolintatoimeksiantoja voi olla erityyppisiä. Huolintaliike voi huolehtia tavaran kuljetuksesta rahdinkuljettajan vastuulla tai ilman rahdinkuljettajan vastuuta välittäjänä. Pelkkä tavaran varastointi voi myös olla huolintatoimeksianto. Lisäksi huolintatoimeksianto voi sisältää muiden liitännäistehtävien hoitamista edellä mainittujen toimien yhteydessä. (Sisula-Tulokas 2007: 255.) Liitteessä yksi on esitelty muutamia esimerkkejä huolintatoimeksiannoista eri toimitusehdoilla, kun tavaraa viedään Suomesta lentorahtina EU:n ulkopuolelle.

PSYM 2000 -ehtoja sovelletaan kaikkiin toimeksiantoihin, joita Speditööriliiton jäsenet hoitavat. Ehdot tulevat yksittäisen sopimuksen osaksi, jos huolitsija on viitannut ehtoihin tai niitä on aikaisemmin sovellettu osapuolten välillä. (Koskinen 2005d: 28.)

Huolintaohje sisältää toimeksiannon huolitsijalle tai rahdinkuljettajalle. Siinä kerrotaan muun muassa kuljetusta koskevat erityisvaatimukset. Huolintaohjeen voi laatia joko vapaamuotoisesti tai se voi olla huolitsijan tätä tarkoitusta varten laatima lomake. Usein huolintaohje on jatkuva ja siten vakiintunut toimintamalli huolitsijan ja tämän asiakkaan välillä. (Werdermann & Koskinen 2005: 321.) Käytännössä huolintaohjeeksi riittää usein kauppaan liittyvien asiakirjojen toimittaminen huolitsijalle. Esimerkiksi kauppalasku on sisällöltään useimmiten sellainen, että huolitsija voi sen perusteella täyttää rahtikirjan ja hoitaa tullauksen.

Huolinta-alalla on voimassa vapaan hinnoittelun periaate. Aiemmin Suomen Huolintaliikkeiden Liitto julkaisi suositushinnastoja, mutta nykyään niiden käytöstä on jo luovuttu. Sopimus hinnasta tehdäänkin jokaisen asiakkaan kanssa erikseen, ja hintaan vaikuttavat useat eri osatekijät. (Tuontiopas 2002: 58.)

Toimeksiantajan tulee maksaa huolitsijalle tehtävän suorittamisesta aiheutuneet kulut ja tavaraan kohdistuneet kustannukset. Näitä tavaraan kohdistuvia kustannuksia ovat esimerkiksi rahtimaksut, lastaus- ja purkauskustannukset, varastointimaksut, vakuutusmaksut sekä tulli. Myös itse työn suorituksesta tulee maksaa

palkkio, josta on yleensä sovittu huolintasopimusta tehtäessä. Palkkio perustuu tavaran ja työn määrään. (Pehkonen 2000: 165).

Huolitsijalla on panttioikeus valvonnassaan olevaan tavaraan vakuudeksi kaikista saamisistaan toimeksiantajalta. Panttioikeus koskee siis kaikkia saamisia eikä rajoitu vain kyseessä olevan toimeksiannon saamisiin. Tämä oikeus on mainittu PSYM-ehdoissa ja on siis voimassa vain, kun sopimus on tehty PSYM-ehdoin tai jos kyseiset ehdot muuten sitovat toimeksiantajaa. (Koskinen 2005d: 31.)

6.3 Huolitsijan velvollisuudet

Huolintaliikkeen tulee toimia voimassa olevien lakien, asetusten ja muiden määräysten mukaisesti sekä kotimaassaan että ulkomailla. Myös erilaiset kansainväliset sopimukset ja Eurooppa-oikeuden säännökset vaikuttavat huolitsijoiden toimintaan. (Tavaraliikenneyrittäjä 2007: 288.)

Huolitsijan velvollisuuksiin kuuluvat toimimisvelvollisuus, tarkastusvelvollisuus, toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus, lojaliteettivelvollisuus ja tilitysvelvollisuus (Koskinen 2005a: 22).

Toimimisvelvollisuus alkaa, kun huolitsija on vastaanottanut huolitsijan ja toimeksiantajan sopimuksen mukaisen toimeksiannon. Huolitsijan tärkein velvollisuus on toimia sovitulla tavalla ja hänen tulee varmistaa toimeksiantajansa kaikki edut. Toimimisvelvollisuuteen kuuluu myös edustajien ja rahdinkuljettajien valitseminen sekä toimintaohjeiden toimittaminen näille tahoille. Huolitsijan tulee siis suunnitella kuljetus sekä tehdä kaikki tarvittavat sopimukset toimeksiannon mukaisesti. (Koskinen 2005a: 22–23.)

Lentokuljetuksissa toimimisvelvollisuus käsittää koko kuljetusketjun. Käytännössä tämä tarkoittaa, että toimeksiannon saamisen jälkeen järjestetään tarvittaessa tavaran nouto myyjän toimitiloista, lentokuljetus haluttuun määräpaikkaan, tarvittavat asiapaperit sekä tullaus. Rahdinkuljettajaa valittaessa kiinnitetään huomioita rahtihintoihin, asiakkaan toivomuksiin sekä tietysti lähetyksen kiireellisyyteen. Jos toimitusehto niin vaatii, määrämaassa järjestetään edustajaverkoston kautta esimerkiksi rahdin kuljettaminen suoraan vastaanottajalle.

Tarkastusvelvollisuuteen kuuluu huolitsijan velvollisuus tarkastaa muun muassa kuljetettava tavara ja pakkauksen kunto, kuljetettavien yksiköiden lukumäärä, merkit ja numerot sekä lähetykseen liittyvät asiapaperit. Tarkastusvelvollisuuden edellytyksenä on, että tarkastaminen on tavanomaisin toimenpitein mahdollista (Koskinen 2005a: 23).

Tavaran tarkastaminen käytännössä on melko hankala tehtävä. Tavaran vastaanottava kuljetusliikkeen edustaja tarkastaa tavaran pintapuolisesti jo noutaessaan sen lähettäjältä. Lisäksi tavara voidaan tarkastaa varastossa Helsingissä tai tullaaja tarkastaa kollit vastaanottaessaan ne kotimaan rahdinkuljettajalta niiden saapuessa lentoyhtiön terminaaliin.

Huolitsijalla on myös raportointivelvollisuus toimeksiantajalle. Tähän liittyy tiedottamisvelvollisuus kuljetuksen kannalta merkittävistä asioista. (Raunio 2005: 332.) Huolitsijan tulee esimerkiksi tiedottaa toimeksiantajalleen mahdollisista poikkeavuuksista ja yllättävistä olosuhteista, jos se on mahdollista. Jos huolitsija ei saa yhteyttä toimeksiantajaan, huolitsijan tulee toimia omaaloitteisesti toimeksiantajan parhaaksi. (Koskinen 2005a: 23.)

Lentokuljetuksia on mahdollista seurata internetin tracking- eli seurantapalveluiden kautta. Jos tiedoissa ilmenee poikkeavuuksia aiemmin sovittuun nähden, on mahdollista ottaa yhteyttä lentoyhtiöön, joka sitten antaa selvityksen tilanteesta. Kaikista merkittävistä poikkeuksista ilmoitetaan myös asiakkaalle mahdollisimman pian.

Huolitsijan velvollisuutena on vastiketta vastaan, omissa nimissään, mutta toimeksiantajan lukuun huolehtia tavaralähetyksistä ja niihin liittyvistä toimenpiteistä. Tätä kutsutaan lojaliteettivelvollisuudeksi. (Koskinen 2005a: 23.)

Tilitysvelvollisuus liittyy asiamiestoimintaan. Huolitsijan velvollisuutena on toimia omissa nimissään toimeksiantajansa lukuun vastikkeellisesti, ja velvoitteen hoitamiseen saattaa liittyä myös kuluja. Välittäjänä toimivan huolitsijan tulee tehdä tilitys tehtävän hoitoon liittyneistä kuluista toimeksiantajalleen. (Raunio 2005: 332.)

6.4 Huolitsijan vastuu

PSYM 2000:n mukaan huolitsija on velvollinen näyttämään, että hän on tehtäviensä rajoissa valvonut huolellisesti toimeksiantajansa etuja. Huolitsijan vastuu riippuu siitä, mitkä ovat hänen tehtävänsä toimeksiannon mukaan. Vastuu jaetaan rahdinkuljettajan vastuuseen, vastuuseen välittäjänä sekä varastointivastuuseen. (Sisula-Tulokas 2007: 255.)

Vastuu rahdinkuljettajana

Huolitsija toimii rahdinkuljettajan vastuulla, kun hän suorittaa kuljetuksen omalla kuljetusvälineellään eli hän on suorittava rahdinkuljettaja tai jos hän on antanut nimenomaisen kuljetuslupauksen sopimuksen tehneenä rahdinkuljettajana. Huolitsija on sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja, jos hän on antanut kuljetus-

asiakirjan omissa nimissään, markkinoinut kuljetusta omana tuotteenaan tai jos on kyse maantiekuljetuksista. (Sisula-Tulokas 2007: 256.)

Huolitsijan rahdinkuljettajanvastuuta on kahta tyyppiä. Jos asiakas on sopinut huolitsijan kanssa tietyn kuljetusvälineen käytöstä, huolitsija vastaa kyseistä kuljetusvälinettä koskevien säännösten mukaisesti. Jos taas asiakkaan kanssa ei ole sovittu minkään tietyn kuljetusvälineen käyttämisestä, vastuu määräytyy PSYM 2000 yleisten rahdinkuljettajan vastuuta koskevien sääntöjen mukaan. (Sisula-Tulokas 2007: 256–257.)

Vastuujärjestelmät vaihtelevat kuljetusmuodon mukaan. Erot näkyvät vastuuperusteissa, vastuunrajoitusmäärissä ja reklamaatio- ja vanhentumisajoissa. Viivästymisvahingoissa korvaus on yleensä enintään rahdin tai muun korvauksen suuruinen. Mikään korvaus ei saa kuitenkaan ylittää syntyneen vahingon määrää. Näihin sääntöihin on kuitenkin olemassa muutamia poikkeuksia. (Koskinen 2005d: 32–33.) Näitä vastuuasioita on käsitelty tarkemmin kuljetusmuotoja käsittelevässä luvussa jokaisen kuljetusmuodon kohdalla erikseen.

Kanne huolitsijaa vastaan on nostettava vuoden kuluessa tavaran vähenemis- tai vahingoittumistapauksissa siitä päivästä lukien, jolloin tavara on luovutettu vastaanottajalle. Viivästystapauksissa vuoden määräaika taas lasketaan siitä ajankohdasta, jolloin viivästyminen tai katoaminen todettiin. Erimielisyydet ratkaistaan yleensä välimiesmenettelyssä. Jos riita koskee 30 000 €:a pienempää summaa tai toimeksiantajana on yksityishenkilö, erimielisyys ratkaistaan yleisessä tuomioistuimessa. (Koskinen 2005d: 32.)

Vastuu välittäjänä

Jos huolitsija on toiminut toimeksiannossa välittäjänä ja vahinko on tapahtunut, huolitsija vastaa vahingosta, joka on johtunut siitä, ettei tehtävän suorittamisessa ole noudatettu riittävää huolellisuutta. Huolitsija ei ole vastuussa toisista yrityksistä, joita hän on käyttänyt toimeksiannon suorittamisessa. Välittäjänä huolitsija on tehnyt sopimuksen näiden yritysten kanssa asiakkaan lukuun ja tämän riskillä. Huolitsijan tulee kuitenkin noudattaa tarpeellista huolellisuutta yhteistyöyritysten valinnassa ja valvoa näitä yrityksiä. Huolitsijalla on välittäjänä tietty maksimivastuu tehtävää kohden. Lisäksi tavaravahingoissa vastuu on rajoitettu tiettyyn summaan tavarakiloa kohden. (Sisula-Tulokas 2007: 257–258.)

Varastointivastuu

Huolitsija vastaa varastoinnista joko rahdinkuljettajana, välittäjänä tai varastoijana. Rahdinkuljettajan vastuulla toimiva huolitsija on vastuussa varastoinnista 15 päivän ajan kuljetuksen jälkeen. Välittäjänä huolitsijan tulee valita tavaralle soveltuva varasto ja ryhtyä mahdollisiin toimenpiteisiin, jos varastointi ei ole tyydyttävää. Jos huolintatoimeksiannossa on määritelty ”varastointi omaan lukuun”, huolitsija vastaa myös alihankkijoistaan. Hänen tulee esimerkiksi tarkastaa kollit. (Sisula-Tulokas 2007: 258.)

Toimeksiantajan vastuu

Toimeksiantajan tulee huolehtia siitä, että huolitsija ei kärsi vahinkoa eikä tappiota vahingosta, joka aiheutuu tavaroita koskevien tietojen virheellisyydestä, epäselvyydestä tai epätäydellisyydestä, tavaroiden puutteellisesta pakkauksesta, merkitsemisestä tai selvittämisestä sekä tavaran ominaisuudesta, jota huolitsija ei kohtuudella ole saattanut havaita (Koskinen 2005d: 30). Toimeksiantajan vastuu on riippumaton tuottamuksesta ja käsittää koko vahingon. Vastuurajoitusta ei siis sovelleta. (Sisula-Tulokas 2007: 259.)

6.5 Varova Oy

Varova Oy:n perusti vuonna 1948 Leevi Laitinen. Nykyään se on täyden palvelun kansainvälinen huolinta- ja kuljetusliike, joka tarjoaa asiakkailleen auto-, lento- ja merikuljetuksia ympäri maailman. Varovan osaaminen on jaettu neljään linjaan: Euroopan kumipyöräliikenne, konttiliikenne Kaukoidästä ja USA:sta, lentorahti sekä transitokuljetukset Venäjälle. (Varova Oy 2007.)

Varova Oy toimii useissa toimipisteissä. Pääkonttori on Helsingissä sekä lentorahtitoimipiste Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Lisäksi Varovalla on konttorit Tampereella, Turussa ja Lahdessa. Yhtiön liikevaihto oli vuonna 2006 68,5 miljoonaa euroa ja sen omavaraisuusaste oli 38,5 %. Henkilöstöä oli 170, joista suurin osa työskentelee Helsingissä. (Varova Oy 2007.)

7 Tullaus

Suomi kuuluu Euroopan Unioniin, johon kuuluvien yhteisömaiden välillä vallitsee tavaroiden vapaa liikkuvuus. Jäsenmaiden kesken käydään sisäkauppaa eli yhteisökauppaa ja sitä käydään yhteisötavaroilla. Yhteisötavaroiden vienti toiseen yhteisömaahan on yhteisömyyntiä, ja tuontia toisesta yhteisömaasta kutsutaan yhteisöhankinnaksi. (Melin 2003: 92.)

Ulkokaupaksi kutsutaan EU:n jäsenvaltioiden kolmansien maiden kanssa käymää kauppaa. Tulli valvoo EU:n alueelle tuotavien tavaroiden kulkua ja kantaa tullit, tuontimaksut ja arvonlisäveron tästä kaupasta. (Melin 2003: 92.)

Tullilla on muitakin tärkeitä tehtäviä liittyen ulkokauppaan. Tulli vastaa muun muassa EU:n tullietuussopimuksien ja erilaisten alkuperäsääntöjen soveltamisesta. Se myös vahvistaa osan niistä alkuperätodistuksista, joilla Suomesta lähtevät vientituotteet saavat kolmansissa maissa EU:n sopimusten mukaiset tullietuudet. Tullin vastuulla on myös sisäkaupan ja -liikenteen tullivalvonta ja -tutkinta, kolmansien maiden liikenteen ja kaupan tullivalvonta sekä vienti- ja kauttakulkuliikenteen valvonta EU:n ulkorajoilla. (Melin 2003: 92.)

Tavaroiden tuonnissa ja viennissä on käytössä niin kutsuttu käyttötariffi. Kaikille tuotaville ja vietäville tavaroille on ilmoitettava nimike, joka tapauksesta riippuen on joko 8-numeroinen CN-koodi tai 10-numeroinen Taric-koodi. CN-nimikkeistön koodeja käytetään EU:n sisäkaupan tilastoinnissa ja tavaroiden viennissä EU:n ulkopuolelle. Kolmansista maista yhteisöön suuntautuvassa tuonnissa käytetään yhtenäistariffi Taric:n 10-numeroisia nimikkeitä. (Tullihallitus 2006a.) Nämä nimikkeet yksilöivät tavarat ja raaka-aineet. Kaikille vienti- ja tuontitavaroille löytyy oma nimikkeensä. Nimikkeistä löytyy lista esimerkiksi Tullin internet-sivuilta.

Tullauksessa tarvitaan erilaisia asiakirjoja. Näitä ovat esimerkiksi tulli-ilmoitus, kauppalasku ja pakkausluettelo, kuljetusasiakirjat, tullietuuskohtelun myöntämiseksi tarvittavat asiakirjat, muut maahantuonnissa tarvittavat asiakirjat, tullausarvoilmoitus, jos tavaran arvo ylittää 5 000 euroa sekä muut esimerkiksi maksuun ja vakuutuksiin liittyvät asiakirjat. (Tuontiopas 2002: 86.)

7.1 Sisäkauppa

Rooman sopimuksessa on määrätty, että EU:n jäsenvaltioiden välillä ei saa olla käytössä vienti- ja tuontitulleja tai vaikutuksiltaan vastaavia maksuja. Myös jäsenvaltioiden väliset määrälliset viennin ja tuonnin rajoitukset sekä vaikutuksiltaan vastaavat toimet ovat kiellettyjä. Yhteisön jäsenmaiden välillä vallitsee siis tavaroiden vapaa liikkuvuus, joka tuli voimaan vuonna 1993. Tällöin jäsenvaltioiden välisiltä rajoilta poistettiin tullimuodollisuudet. (Kurkioja 2005: 461.)

Sisäkaupassa tavarat liikkuvat pääsääntöisesti vapaasti yhteisömaiden välillä. Tulliselvitystä ei siis tarvita. Tavaroiden yhteisöstatus tulee kuitenkin joissain tapauksissa osoittaa, erityisesti jos yhteisötavara kuljetetaan yhteisömaasta toiseen jonkin kolmannen maan kautta. Yhteisötavaroita ovat yhteisössä kokonaan tuotetut tavarat ja ne tavarat, jotka on tuotettu EU:n ulkopuolella, mutta sen jälkeen tullattu ja asetettu vapaaseen liikkeeseen EU:n alueella. (Tullihallitus 2006b.)

Yhteisömyynti on arvonlisäverotonta, jos molemmat kaupan osapuolista on rekisteröity arvonlisäverovelvollisiksi omassa kotimaassaan. Veron maksaa aina ostaja oman maansa arvonlisäverokannan mukaan. Arvonlisäverovelvollisuuden osoittava alv-numero tulisi ilmoittaa aina yhteisökauppaa koskevissa laskuissa. (Tullihallitus 2004a.)

Viejien ja tuojien tulee ilmoittaa tulliviranomaisille tietoja käymästään yhteisökaupasta tilastointia varten. Tämä tapahtuu Intrastat-järjestelmän avulla kuukausittain. (Vientiopas 2006: 62.) Tiedonantovelvollisia tähän järjestelmään ovat kaikki ulkomaankauppaa käyvät arvonlisäverojärjestelmään kuuluvat yritykset ja yhteisöt aivan pienimpiä lukuun ottamatta (Kuljetusopas 2007).

7.2 Ulkokauppa

7.2.1 Tuonti

Kun tavara saapuu EU:n ulkopuolelta sen tullialueelle, se tulee kuljettaa tulliviranomaisen osoittamaa reittiä pitkin tämän osoittamaan tullitoimipaikkaan, muuhun tulliviranomaisen hyväksymään paikkaan tai vapaa-alueelle. Tavaroista pitää antaa yleisilmoitus tullille heti tavaran saapuessa tai luvanvaraisesti viimeistään seuraavana päivänä. (Pehkonen 2000: 218.)

Yhteisön tullialueelle saapuneet tavarat on esitettävä tullille. Esittämisen tarkoituksena on osoittaa, että tavarat ovat saapuneet ja ne ovat tulliviranomaisen tarkastettavissa. Tavarat ovat tullille esittämisen jälkeen väliaikaisesti varastoituina tavaroina, kunnes niille osoitetaan jokin tulliselvitysmuoto. (Tullihallitus 2006c.)

Yhteisön tullialueelle EU:n ulkopuolelta tuodulle tavaralle on osoitettava jokin tulliselvitysmuoto. Tuonnissa näitä sallittuja tulliselvitysmuotoja ovat tavaran asettaminen tullimenettelyyn, siirtäminen vapaa-alueelle tai vapaavarastoon, jälleenvienti yhteisön tullialueelta, tavaran hävittäminen tullivalvonnassa tai tavaran luovuttaminen valtiolle. (Tullihallitus 2004b.) Tulliselvitysmuoto tulee osoittaa meritse kuljetetuille tavaroille 45 päivän kuluessa yleisilmoituksen antamisesta tullille, ja määräaika muilla tavoin kuljetetuille tavaroille tämä on 20 päivää (Pehkonen 2000: 218).

Vapaa-alueet, vapaavarastot sekä tullivarastot ovat alueita, joissa voidaan varastoida muita kuin yhteisötavaroita ilman aikarajoitusta. Tavaroista ei tällöin tarvitse maksaa tuontitulleja tai veroja. Varastoinnin aikana tavaroille voidaan tehdä erilaisia tavanomaisia käsittelyjä. (Tullihallitus 2004b.)

Muut kuin yhteisötavarat voidaan hävittää tai luovuttaa valtiolle. Edellytyksenä on, että näistä toimenpiteistä ei synny valtiolle kuluja. Tavaran hävittämisessä tavaran täytyy hävitä kokonaan tai siitä täytyy syntyä romua tai jätettä. Kun tavara luovutetaan valtiolle, se yleensä myydään tullihuutokaupassa, jos tavaran ominaisuudet sallivat sen. (Tullihallitus 2004b.) Tavaran jälleenviennistä kerrotaan enemmän myöhemmin kohdassa, jossa käsitellään vientiä.

Tulliselvitysmuodoista yleisin ja monipuolisin on tavaran asettaminen tullimenettelyyn. Se voi tarkoittaa montaa eri asiaa. Näitä vaihtoehtoja kolmansista maista tuotujen tavaroiden osalta ovat luovutus vapaaseen liikkeeseen, ulkoinen passitus, tullivarastointi, sisäinen jalostus, tullivalvonnassa tapahtuva valmistus sekä väliaikainen maahantuonti. Lisäksi yhteisötavaroille mahdollisia tullimenettelyitä ovat vienti, ulkoinen jalostus, sisäinen passitus ja joissain tapauksissa myös tullivarastointi. (Tullihallitus 2004b.)

Kun tavara asetetaan johonkin tullimenettelyyn, siitä tulee tehdä kirjallinen tulli-ilmoitus yleensä hallinnollisella yhtenäisasiakirjalla (= Single Administrative Document eli SAD-lomake). Tullimenettelystä riippuen tulli-ilmoitukseen tulee liittää myös muita asiakirjoja. Tulli-ilmoitus tulee allekirjoittaa. Tulliviranomaisen on pääsääntöisesti hyväksyttävä määräysten mukainen tulli-ilmoitus, jos ilmoituksessa tarkoitetut tavarat esitetään tullille. (Kurkioja 2005: 467.) Nykyisin on myös mahdollista käyttää sähköistä tullausta, kun tavaroita tuodaan Suomeen kolmansista maista. Tällaista tietokonepohjaista tullausta kutsutaan EDI-tullaukseksi. Joissain harvoissa tapauksissa myös suullinen tulli-ilmoitus on pätevä. (Tullihallitus 2004b.)

Yleisin tullimenettely tuonnissa on tavaran luovutus vapaaseen liikkeeseen. Tämä menettely sisältää tullien ja muiden tuontiverojen kannon, kauppapoliittisten toimenpiteiden soveltamisen tarvittaessa ja kaikkien maahantuontia koskevien muodollisuuksien täyttämisen. Tämän jälkeen tavara saa yhteisötavaran aseman, ja se voi liikkua vapaasti koko yhteisön tullialueella. (Pehkonen 2000: 219.)

Maahan tuotavien tavaroiden tullien suuruudesta päättää yhteisön ministerineuvosto. Kaikissa EU:n jäsenvaltioissa on käytössä samansuuruiset tuontitullit, joten tavaran tuonti jonkin jäsenvaltion alueelle ei saa missään jäsenmaassa edullisempaa tullikohtelua. (Pehkonen 2000: 223.)

Tullin määrän laskemiseksi tavaranhaltijan tulee antaa tulliviranomaisille tiedot tavaran kauppa-arvosta. Tiedot annetaan tullausarvoilmoituksella. Kauppa-arvo on hinta, joka tavarasta on tosiasiallisesti maksettu tai maksetaan, kun se on myyty vietäväksi yhteisöön. Tulli vaihtelee tavararyhmittäin ja sen perusteena on tavaran tullitariffinimike. Tullausarvoon sisällytetään lisäksi kuljetuskustannukset tuontipaikalle asti. Tullia peritään yleensä tietty prosentti tullausarvosta, mutta joskus tavaroista kannetaan paljoustullia esimerkiksi painon tai kappalemäärän perusteella. (Tullihallitus 2006a.)

Tullin on laskettava tullin määrä eli tehtävä tullauspäätös mahdollisimman pian. Tullauspäätöksen mukainen tullivelka tulee maksaa pääsääntöisesti 10 päivän kuluessa tullauspäätöksen antamisesta, mutta esimerkiksi käteisasiakkaan tulee maksaa tullivelka ennen kuin hän saa tavaran haltuunsa. Myös arvonlisävero laskutetaan tullauksen yhteydessä. Veron maksaa se, jonka nimissä tulli-ilmoitus on tehty. Myös veron perusteena käytetään tavaran kauppa-arvoa, johon on lisätty kuljetuskustannukset määräpaikkaan asti. (Tuontiopas 2002: 88.)

Pääasiassa kaikki tullin asiakkaat ovat käteisasiakkaita. Tämä tarkoittaa, että asiakas esittää tavaran tullissa ja ilmoittaa kaikki tullauksessa tarvittavat tiedot. Käteisasiakas saa tavaran tullista vasta, kun tullit ja verot on maksettu. (Tuontiopas 2002: 84.) Tuontitullauksessa on mahdollista käyttää tullin rekisteröidyille asiakkaille luotuja yksinkertaistettuja menettelyjä, joita ovat epätäydellisen ilmoituksen menettely, yksinkertaistetun ilmoituksen menettely sekä kotitullausmenettely. Jos tulliviranomainen hyväksyy ilmoituksen tiedot, tavarasta kannetaan tullit ja arvonlisävero. Tämän jälkeen tavarasta tulee yhteisötavaraa ja tullivalvonta loppuu. (Melin 2003: 97, 109–110.)

Passitus tarkoittaa tavaroiden kuljettamista tullivalvonnassa. Edellytyksenä passituksen suorittamiselle ovat sinetöintikelpoinen ajoneuvo ja passitusvakuudet. Ulkoisessa passituksessa kolmansista maista tuotu tavara tuodaan yhteisöalueelle mitä kautta tahansa, mutta tavara tullataan vapaaseen liikkeeseen vasta siinä maassa, jossa tavara on tarkoitus kuluttaa. Sisäisessä passituksessa yhteisötavara toimitetaan yhteisömaasta toiseen yhteisömaahan jonkin Efta-maan kautta. (Tuontiopas 2002: 82.)

Sisäinen jalostus koskee kolmansista maista tuotuja tuotteita, joista jalostetaan yhteisöalueella lopputuotteita, jotka viedään edelleen kolmanteen maahan. Tässä menettelyssä tuonti on joko tullitonta tai mahdollisesti perityt tuontitullit palautetaan, kun tavara viedään yhteisöstä. Tavarat ovat menettelyn aikana tullivalvonnassa ja ne voidaan myydä EU-alueella vain tulliselvityksen jälkeen. (Tuontiopas 2002: 82.)

Ulkoisessa jalostuksessa yhteisötavarat viedään väliaikaisesti yhteisöstä käytettäväksi yhteisön ulkopuolella jalostettavaan lopputuotteeseen, joka tuodaan myöhemmin yhteisöön. Jalostus on tavaroiden käsittelyä ja valmistusta tai korjausta. (Tuontiopas 2002: 82.) Tuotteiden tuominen takaisin yhteisöön on joko kokonaan tai osittain tullitonta (Kurkioja 2005: 488).

Tullivarastointimenettelyssä tullivarastoon varastoidaan muita kuin yhteisötavaroita. Näistä tavaroista ei kanneta tuontitulleja eikä niihin sovelleta muita kauppapoliittisia toimenpiteitä. Tullivaraston pitäminen edellyttää tulliviranomaisen lupaa. (Tullihallitus 2004c.) Tullivarastointimenettely loppuu vasta, kun menettelyyn asetetuille tavaroille osoitetaan jokin uusi tulliselvitysmuoto (Kurkioja 2005: 491).

Tullivalvonnassa tapahtuva valmistus mahdollistaa kolmannen maan alkuperää olevan tavaran käsittelyn yhteisön tullialueella sen lajia tai tilaa muuttavien toimintojen suorittamiseksi ennen tavaran luovuttamista vapaaseen liikkeeseen EU:ssa. Yleensä tätä menettelyä sovelletaan tavaroihin, jotka eivät täytä yhteisöalueen teknisiä määräyksiä. Valmistuksen jälkeen tavarat tulisi tullata ja luovuttaa vapaaseen liikkeeseen yhteisöalueella. (Melin 2003: 106.)

Väliaikaisella maahantuonnilla tuodaan yhteisöalueelle muita kuin yhteisötavaroita kokonaan tai osin tullitta. Tietyn määräajan kuluttua tavarat on jälleenvietävä yhteisöstä samassa kunnossa kuin ne olivat sinne tuotaessa. (Tullihallitus 2004c.)

7.2.2 Vienti

Vientimenettelyssä yhteisötavara viedään yhteisön tullialueelta yhteisön ulkopuolelle. Vienti-ilmoitus tulee tehdä viejän kotipaikan tullitoimipaikkaan tai siihen tullitoimipaikkaan, jossa tavara pakataan tai lastataan vientikuljetusta varten. (Melin 2003: 113.)

Lentokuljetusten yhteydessä tämä tarkoittaa käytännössä, että tavaran tullaus on mahdollista aloittaa joko Tampere-Pirkkalan lentotullissa tai Helsingin lentotullissa, jos viejän kotipaikka sijaitsee Tampereella.

Viejä on se tavaranhaltija, joka tekee tulli-ilmoituksen omissa nimissään tai jonka nimissä ilmoitus tehdään ja joka on tavaroiden omistaja tai niistä määräävä ilmoitusta vastaanotettaessa. Yhteisöön sijoittautunut sopimuspuoli on aina viejä, vaikka tavaroiden omistus olisi siirtynyt jo yhteisön ulkopuoliselle ostajalle. (Pehkonen 2000: 225.) Esimerkiksi jos tavaraa viedään Ex Works -toimitusehdolla yhteisön ulkopuolelle, tulli-ilmoitus tehdään aina suomalaisen viejän nimissä eikä koskaan ulkomaisen ostajan nimellä.

Viennin yhteydessä annetaan vienti-ilmoitus SAD-lomakkeen sivuilla 1-3. Jos kyseisessä viennissä tavaranimikkeitä on enemmän kuin yksi, käytetään SAD-lomakkeen lisälehteä. (Tullihallitus 2006d.) Tulli-ilmoituksen liitteiksi tarvitaan kopio kauppalaskusta, mahdolliset vientiluvat ja -lisenssit sekä kopio käytettävästä rahtikirjasta.

Tavanomaisessa vientimenettelyssä vientitullipaikka antaa luvan vientimenettelyn aloittamiseen sen jälkeen, kun tulli-ilmoitus ja tavara on esitetty vientitullipaikassa. SAD-lomakkeen 1.kappale jää vientitoimipaikkaan, 2.kappale on tarkoitettu tilastokäyttöön ja tulliviranomaisen vastaanottopäivämäärällä ja tunnistenumerolla merkitsemä 3.kappale jää viejälle toimitettavaksi tavaran mukana poistumistullitoimipaikalle. Tämä poistumistoimipaikka valvoo tavaran fyysistä vientiä yhteisöalueelta ja sen tehtävänä on todistaa vienti 3.kappaleen kääntöpuolelle varmennusmerkinnöin. Viejän tulee itse huolehtia siitä, että se saa varmennetun 3.kappaleen takaisin kirjanpitoonsa. (Pehkonen 2000: 226.)

Lentokuljetuksissa tamperelaisen viejän tavaran poistumistullitoimipaikkana voi olla joko Tampere-Pirkkalan lentotulli tai Helsingin lentotulli. Tämä paikka riippuu siitä, missä tavara luovutetaan lopulliselle rahdinkuljettajalle.

Viennissä on myös mahdollista käyttää luvanvaraisia yksinkertaistettuja menettelyitä tavanomaisen vientimenettelyn sijaan. Näitä ovat yksinkertaistetun ilmoituksen menettely, epätäydellisen ilmoituksen menettely sekä kotitullausmenettely. Pääsääntöisesti näissä menettelyissä annetaan tullille vain yksinkertaistetun menettelyn edellyttämät välttämättömät tiedot ja tietyssä määräajassa annetaan täydentävä tulli-ilmoitus. (Tullihallitus 2006d.)

Muita kuin yhteisötavaroita on mahdollista jälleenviedä. Jälleenvietävistä tavaroista on annettava tulli-ilmoitus, kun tullivarastointimenettely, sisäinen jalostus, tullivalvonnassa tapahtuva valmistus tai väliaikainen maahantuonti päätetään jälleenvientiin. Myös tavaroiden jälleenvienti vapaa-alueelta tai vapaavarastosta on mahdollista. (Tullihallitus 2006d.)

Joidenkin tavaroiden vientiä on rajoitettu joko yhteisön toimesta tai kansallisella säädöksellä. Tullilaitos valvoo vientirajoituksia, mutta ei käsittele niihin liittyviä lupa-asioita. Tavaran vientiin liittyvästä vientiluvasta on tehtävä merkintä SAD-lomakkeeseen ja vientilupa on esitettävä tullille viranomaisen sitä vaatiessa. Lisäksi viennissä tulee ottaa huomioon erilaiset YK:n ja EU:n säätämät vientikiellot ja talouspakotteet, jotka ovat voimassa aina toistaiseksi ja tapauskohtaisesti. (Tullihallitus 2006e.)

8 Muita ulkomaankauppaan liittyviä tärkeitä asioita

8.1 Tavaran pakkaaminen ulkomaankuljetuksissa

Ulkomaankuljetuksissa pakkauksilta vaaditaan enemmän kuin kotimaan kuljetuksissa. Kuljetusrasituksia aiheutuu esimerkiksi ilmastosta, tärinästä ja uudelleen lastaamisesta. Lisäksi jokaisen kuljetusmuodon omat ominaisuudet vaikuttavat pakkaamiseen. (Selin 2004: 192.)

Pakkauksen tulee olla tuotteen mukainen eli ei liian suuri sekä pakkauksen iskunvaimennuksen tulisi olla riittävä. Myös kiinnitys- ja nostokohdat tulisi merkitä pakkaukseen tarvittaessa ohjeeksi pakkauksen käsittelijöille. (Selin 2004: 192.) Pakkauksen hinta on osa kuljetuskustannuksia, joten tämän vuoksi pakkauksesta aiheutuvat kulut tulisi pyrkiä minimoimaan (Pehkonen 2000: 156).

Pakkaamiseen kuuluvat olennaisena osana myös pakkausmerkinnät, sillä niiden perusteella lähetys voidaan tunnistaa muista samannäköisistä kolleista esimerkiksi lentoyhtiön terminaalissa. Pakkausmerkinnöistä tärkeimmät ovat kuljetusmerkki, tiedonantomerkki esimerkiksi lähetyksen painosta, osoitemerkintä sekä erilaiset käsittelymerkinnät. (Pehkonen 2000: 159.)

Pakkaukseen tulee kiinnittää huomiota erityisesti tapauksissa, joissa kuljetetaan niin sanottua vaarallista ainetta. Silloin täytyy varmistaa, että pakkaus ei aukea kuljetuksen missään vaiheessa. Lisäksi pakkaus ei saa yhdessä vaarallisen aineen kanssa muodostaa vaarallisia yhdisteitä. Pakkauksen tulee kestää myös pieniä paineen vaihteluita. Vaarallisen aineen pakkaamisesta on säädetty jokaisen kuljetusmuodon kohdalla vielä erikseen. (Selin 2004: 193.)

8.2 Ulkomaankaupan asiakirjoja

Ulkomaankaupassa on käytössä paljon erilaisia asiakirjoja, joista kaupan osapuolten tulee valita jokaiseen tavarantoimitukseen sopivat ja siinä tarvittavat asiakirjat. Yleensä myyjä tekee asiakirjat, mutta myös ostaja joutuu tuontitullauksen yhteydessä esittämään ja laatimaan asiakirjoja. Asiakirjatarpeeseen vaikuttavat lähetyksen lähtömaa, tuoteryhmä, kohdemaa, ostaja, kauppasopimuksessa esitetyt ehdot, tietty toimitus- tai maksutapa sekä tavaran käyttötarkoitus. (Melin 2003: 15.)

Kansainvälisen kaupan asiakirjoissa tärkeintä on niiden oikeellisuus. Lisäksi kaikki tarvittava tieto tulisi löytää asiakirjoista helposti ja tämän tiedon tulisi olla mahdollisimman yksiselitteistä. Useille asiakirjoille on olemassa asiakirjakohtaisia, toimialakohtaisia ja maakohtaisia laatimisohjeita. YK:n piirissä on myös

kehitetty suosituksia kansainvälisten asiakirjojen laatimisesta. (Melin 2003: 15–16.) Asiakirjojen tulee olla myös huolellisesti laadittuja, sillä puutteelliset tai epäselvät tiedot voivat aiheuttaa viivytyksiä tulleissa, tavaroiden vahingoittumista, palautuksia ja katoamisia sekä muita lisäkustannuksia (Kuljetusopas 2007).

Esittelen tässä luvussa yleisimpiä ulkomaankauppaan liittyviä asiakirjoja. Kuljetusasiakirjat on esitelty erikseen jokaisen kuljetusmuodon kohdalla luvussa neljä. Maakohtaista lisätietoa löytyy lisäksi esimerkiksi Finpron julkaisemasta Laivauskäsikirjasta.

8.2.1 Kauppalasku

Suomessa tulliviranomainen on antanut suosituksen kauppalaskun (= Commercial Invoice) vähimmäisvaatimuksista. Laskusta tulisi käydä ilmi ainakin seuraavat asiat: myyjän ja ostajan nimi ja kotipaikka, kauppalaskun päiväys, tavarakollien yksilöintitiedot (esimerkiksi kollien merkit, numerot, lukumäärä, lajit ja bruttopaino), tavaran kauppanimitys, tavaran paljous sekä brutto- ja nettopaino, tavaran hintatiedot, hinnanalennukset, toimitus- ja maksuehto, tullitariffinimike, ostajan ja myyjän arvonlisäveronumero yhteisömyynnissä, alkuperä- ja määrämaa sekä allekirjoitus tilanteen mukaan. Vientikauppalaskuissa myös pankkitiedot tulisi ilmoittaa selkeästi kansainvälisessä muodossa. (Werdermann & Koskinen 2005: 290–291.)

Eri maat asettavat kauppalaskuille myös omia vaatimuksiaan. Kaupantekovaiheessa ostajan olisi hyvä ilmoittaa myyjälle nämä oman maansa vaatimukset. Esimerkkejä tälläisistä vaatimuksista ovat muun muassa tarvittava kauppalaskujen lukumäärä, kauppalaskun vahvistaminen tai legalisointi, vakuutus viejän alkuperämaasta tai kaupan arvosta sekä viejän allekirjoitus. (Werdermann & Koskinen 2005: 290–291.)

Vientikauppalasku tulee laatia joko kohdemaan kielellä, englanniksi tai muulla kohdemaan ilmoittamalla kielellä. Laskusta tulee myös tehdä riittävästi jäljennöksiä lähetyksen mukaan. (Selin 2004: 215.) Lentokuljetuksissa vientikauppalaskut laitetaan kirjekuoreen muiden mahdollisesti tarvittavien asiakirjojen kanssa, ja lentorahtikirja nidotaan kiinni kirjekuoreen. Näin kaikki kuljetuksessa tarvittavat asiakirjat matkaavat yhdessä nipussa lähetyksen mukana, ja ne löytyvät helposti tarvittaessa.

Proforma-laskua käytetään joskus kansainvälisessä kaupassa kauppalaskun sijasta. Proforma on muodollinen kauppalasku, jolla ei ole kaupallista arvoa. Se ei siis aiheuta maksuvelvollisuutta ostajalle. Proformaa käytetään usein, jos ostajan tulee anoa kohdemaassa tuontilisenssiä tai -lupaa, ostaja haluaa avata remburssin tai myyjä lähettää arvottomia näytelähetyksiä tai osa- tai jälkitoimituksia. Proforma laaditaan sisällöltään normaalia kauppalaskua vastaavaksi, mutta siinä

voidaan merkitä kauppa-arvon kohdalle ”value for customs only” eli proforman ilmoittama kaupan arvo on tarkoitettu vain tullauskäyttöön. (Selin 2004: 215–216.)

Huolintatoimeksiannon yhteydessä kauppalaskulla on suuri merkitys. Huolitsija täyttää tarvittavat kuljetusasiakirjat yleensä kauppalaskun tietojen mukaan. Lisäksi kopio kauppalaskusta on esitettävä Suomen tullille EU:n ulkokaupassa vientikaupan yhteydessä.

8.2.2 Pakkausluettelo

Pakkausluettelo (= Packing List) laaditaan kollikohtaisesti ja se kiinnitetään pakkauksen kylkeen. Muodoltaan pakkausluettelo noudattaa kauppalaskua, mutta olennaista on hintatietojen puuttuminen. (Tuomala 2005.)

8.2.3 Vientilisenssi

Tiettyjä korkean teknologian tuotteita maasta vietäessä yrityksen tulee varmistaa kauppa- ja teollisuusministeriön kauppaosastolta onko sen tuote lisensioinnin tai jälleenvientirajoitusten/-kieltojen alainen. Mikäli vientilisenssi tarvitaan, se tulee esittää tullille ennen vientiä. (Vientiopas 2006: 67.)

Ulkoministeriö käsittelee vientilisenssianomukset. Hakemukseen on liitettävä toimituksen yksilöivä asiakirja ja selvitys tavaroiden loppukäytöstä ja loppukäyttäjästä. (Vientiopas 2006: 67.)

8.2.4 Alkuperätodistus

Alkuperätodistusta vaaditaan yleensä, jos halutaan päästä osallisiksi kauppasopimuksessa sovituista tullinalennuksista kolmansien maiden ja EU:n välisessä kaupassa. Alkuperätodistuksesta ilmenee tavaran alkuperämaa. Usein tällaisen todistuksen myöntää hakemuksesta myyjämaan kauppakamari tai tulliviranomainen. (Werdermann & Koskinen 2005: 292.)

EUR.1-tavaratodistus (= Movement certificate) on perusalkuperäselvitys, joka on käytössä useimmissa kauppasopimuksissa. Todistus on lähetyskohtainen ja se annetaan kirjallisesta hakemuksesta. Viejä tai tämän vastuulla toimiva valtuutettu edustaja laatii ja allekirjoittaa hakemuksen. Tulliviranomainen vahvistaa EUR.1-todistuksen. (Werdermann & Koskinen 2005: 292.)

Joissakin maissa vaaditaan Kauppakamarin myöntämä Euroopan yhteisön yleinen alkuperätodistus (= Certificate of Origin). Tällä todistuksella ostaja ei saa etuuksia maahantuonnin yhteydessä, vaan todistus todistaa vain virallisesti tavaran alkuperän. (Tuomala 2005.)

Näiden tavallisimpien alkuperätodistusmenettelyjen lisäksi on olemassa muutama harvinaisempi menettely. Näitä ovat esimerkiksi Alkuperätodistus – lomake A, APR-lomake ja A.TR.-tavaratodistus Turkin kaupassa. (Werdermann & Koskinen 2005: 293.)

Joskus alkuperän voi todistaa myös määrämuotoisella viejän ilmoituksella kauppalaskussa. Viejä laatii lausekkeen itse ja allekirjoittaa kauppalaskun. Kuka tahansa viejä voi käyttää tätä menettelyä, jos lähetyksen sisältämien alkuperätuotteiden arvo ei ylitä 6000 euroa. Viejän ilmoitus annetaan viennin yhteydessä siinä maassa, josta tavarat lähetetään. (Werdermann & Koskinen 2005: 293.)

8.2.5 Huolintaan liittyviä asiakirjoja

Huolinnan yhteydessä on käytössä eräitä erityisiä asiakirjoja, jotka on esitelty seuraavaksi. Lentorahtien yhteydessä kyseisillä asiakirjoilla on kuitenkin erittäin vähän käyttöä.

Huolitsijan vastaanottotodistus

Huolitsijan vastaanottotodistus (= Fiata Forwarders Certificate of Receipt, FCR) on huolitsijan antama kirjallinen todistus tavaran peruuttamattomasta vastaanotosta ja luovuttamisesta määrätylle vastaanottajalle annetuin ohjein (Werdermann & Koskinen 2005: 313). FCR:a käytetään erityisesti useiden lähettäjien tavaroista koostuvissa yhteislähetyksissä (Pehkonen 2000: 163).

Huolitsijan kuljetustodistus

Huolitsijan kuljetustodistus (= Fiata Forwarders Certificate of Transport, FCT) todistaa, että huolitsija on ottanut tavaran kuljetettavakseen. Se on myös sitoumus luovuttaa tavara määräpaikkakunnalla vain alkuperäistä FCT:a vastaan määrätyin ehdoin. (Werdermann & Koskinen 2005: 315.)

Huolitsijan konossementti

Kun huolitsija antaa konossementin (= Negotiable Fiata Multimodal Transport Bill of Lading, FBL), huolitsija toimii rahdinkuljettajan vastuulla ja hän vastaa koko kuljetusketjusta. Kuljetus tapahtuu käyttäen FCT:a, jota kutsutaan myös nimellä MT-asiakirja (= Multimodal Transport -asiakirja). MTO (= Multimodal Transport Operator) vastaa siis koko kuljetuksesta ja myös kuljetuksen suoritta-

miseen myötävaikuttaneiden henkilöiden teoista ja laiminlyönneistä. (Werdermann & Koskinen 2005: 316.)

Huolitsijan varastotodistus

Varastotodistus (=Fiata Warehouse Receipt, FWR) on huolitsijan säilytettäväkseen ottamasta tavarasta annettu juoksevan velkakirjan tapainen siirrettävissä oleva asiakirja (Werdermann & Koskinen 2005: 317).

8.2.6 ATA Carnet

ATA Carnet (= Admission Temporaire, Temporary admission) on kansainvälinen tulliasiakirja, jonka avulla on mahdollista väliaikaisesti tuoda tavaroita kyseessä olevaan tulliyleissopimukseen liittyneisiin maihin. ATA Carnet:n avulla maahan voi tuoda näyttelytavaroita, ammatinharjoittamisvälineitä ja kaupallisia tavaranäytteitä. (Werdermann & Koskinen 2005: 319.)

ATA Carnet:n tarkoituksena on helpottaa ja yksinkertaistaa väliaikaista tullivapausmenettelyä. ATA Carnet korvaa kaikki kansalliset tulliasiakirjat, joita normaalisti vaaditaan väliaikaisella tullivapaudella maahantuoduista tavaroista. Se myös muodostaa kansainvälisesti hyväksytyn takuun maahan tuotavista tavaroista perittävän tullin ja tuontiverojen osalta. ATA Carnet toimii siihen merkittyjen tavaroiden transito-asiakirjana maasta toiseen. Carnet myös korvaa kansalliset vientiasiakirjat lähtömaassa. (Melin 2003: 29.)

Carnet’it myöntävät hakemuksesta kussakin sopimusmaassa kauppakamarit. Suomessa Keskuskauppakamari takaa carnet’lla vietyjen ja maahan tuotujen tavaroiden tullimaksut. Carnet’lla maahantuodut tavarat on määräajassa jälleenvietävä maasta ja kuljetettava alkuperäiseen lähtömaahan, jossa Carnet on palautettava sen myöntäneelle kauppakamarille. EU-maihin ei tarvita enää ATA Carnet’a. (Werdermann & Koskinen 2005: 319.)

8.3 ISPM 15 -standardi

ISPM 15 -standardi asettaa käsittely- ja merkintävaatimukset kansainvälisessä kaupassa käytettävälle puiselle pakkausmateriaalille. Näiden vaatimusten tarkoituksena on estää tuholaisten leviäminen maasta toiseen pakkausmateriaalin mukana. Puisen pakkausmateriaalin on oltava lämpökäsiteltyä tai tietyllä tavalla kaasutettua. Lisäksi pakkausmateriaalissa tulee olla standardin mukainen merkintä, niin sanottu tähkäleima. (Elintarviketurvallisuusvirasto 2006.)

Vietäessä puista pakkausmateriaalia EU:n ulkopuoliseen maahan, tulee selvittää vaaditaanko kyseisessä maassa standardin mukaista käsittelyä ja merkintää. Ai-

na kun tavaraa tuodaan EU:n ulkopuolelta, puupakkauksissa tulee olla tämä merkintä. (Elintarviketurvallisuusvirasto 2006.)

Jotkut maat vaativat joko tämän standardin mukaisen merkinnän tai vaihtoehtoisesti tuonnin yhteydessä selvityksen, ettei pakkauksessa ole käytetty puumateriaalia. Tästä selvityksestä käytetään nimeä puuttomuustodistus, ”Non-wood Declaration”. Erityisesti vietäessä tavaraa Kiinaan, nämä pakkaussäännöt tulee huomioida tarkasti.

8.4 Vakuutus ja muu riskinjako

Ulkomaankaupan riskitekijöitä tulisi miettiä jo kaupantekovaiheessa. Ostajan kanssa sovituilla toimitusehdoilla myyjän on mahdollista siirtää osa riskeistä ostajalle. Näin kumpikin kaupan osapuolista voi ottaa vakuutuksen vahingon varalle, sille ajalle, kun vastuu tavaroista on hänellä. (Selin 2004: 184–185.)

Vain kahdessa toimitusehdossa CIF tai CIP (Incoterms 2000) on mainittu vakuutus. Näitä ehtoja käytettäessä myyjän tulee ottaa kuljetusvakuutus ostajan hyväksi. Myyjän vakuuttamisvelvollisuus rajoittuu minimiehtoihin, jolloin vakuutus ei korvaa läheskään kaikkea sitä, mitä tavaroille voi tapahtua kuljetuksen aikana. Ostajan kannattaakin neuvotella myyjän kanssa vakuutuksen ottamisesta paremmilla ehdoilla. (Ramberg 2000: 43–44.)

Rahdinkuljettaja on usein vastuussa kuljetuksen aikana sattuneista vahingoista. Joskus ilmenee kuitenkin sellaisia seikkoja, joiden vuoksi rahdinkuljettaja vapautuu vastuusta. Rahdinkuljettajan vastuu on myös yleensä rajoitettu tiettyyn maksimikorvausmäärään. Näin ollen kuljetusasiakkaalle jää vastattavakseen se osa vahingoista, johon rahdinkuljettajan vastuu ei ulotu. Yleensä kauppasopimuksessa on määritelty, vastaako myyjä vai ostaja näistä ylimenevistä vahingoista. (Sisula-Tulokas 2007: 104.)

Vakuutus tarjoaa tehokkaan tavan jakaa kuljetusvahingoista koituvia taloudellisia menetyksiä laajemmalle eli useiden vakuutuksenottajien kesken. Näitä vakuutuksia ovat rahdinkuljettajan hankkimat vastuuvakuutukset ja lastinomistajan tavaravakuutukset. Rahdinkuljettajan tulee ottaa huomioon ne korvaukset, joita se voi joutua maksamaan vahingoista kuljetusasiakkaille. Yleensä tämä tapahtuu niin, että rahdinkuljettaja ottaa vastuuvakuutuksen ja sisällyttää vakuutusmaksun rahteihin. (Sisula-Tulokas 2007: 105–106.)

9 Yhteenveto ja johtopäätöksiä

Ulkomaankauppa ei ole mikään yksinkertainen prosessi. Ensinnäkin yrityksen on hyvin tärkeää miettiä omaa tarvettaan kansainvälistyä, sillä siihen vaikuttavat niin monet seikat, joihin yritys ei itse voi vaikuttaa. Sen kannattaa myös miettiä omia resursseitaan harkitessaan toiminnan laajentamista ulkomaille. Kaikkein helpoimmat kansainväliset operaatiomuodot toimintaansa ulkomailla aloittavalle yritykselle ovat vienti ja tuonti, mutta muita operaatiovaihtoehtojakin olisi syytä harkita varsinkin, jos yrityksen toiminta sitä vaatii.

Tavarankuljetuksessa on monia asioita, jotka tulee ottaa huomioon jo kaupan suunnitteluvaiheessa. Esimerkiksi tavaran kuljetusmuodosta olisi hyvä sopia jo mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, sillä se vaikuttaa moneen asiaan. Erityisesti toimitusehdot tulisi valita siten, että ne sopivat yhteen valitun kuljetusmuodon kanssa. Erittäin tärkeää on myös varmistua siitä, että kaupan osapuolet ymmärtävät sovittujen toimitusehtojen merkityksen samalla tavalla. Lisäksi tavaran pakkaus tulee suunnitella valitun kuljetusmuodon mukaan, sillä eri kuljetusvälineet vaativat pakkaukselta erilaisia ominaisuuksia.

Itse tavarankuljetus on todella olennainen osa kauppatapahtumaa, eikä sen roolia tulee väheksyä. Kuljetus sisältää paljon riskejä ja niiltä tulee suojautua. Vastuukysymykset ovat monimutkaisia myös tavarankuljetusten yhteydessä. Kaikilla kuljetuksen osapuolilla on omat vastuualueensa, jotka vaihtelevat hieman valitun kuljetusmuodon mukaan. Erityisesti rahdinkuljettajan vastuuta säätelevät erilaiset summamääräiset vastuunrajoitukset tilanteissa, joissa rahdinkuljettaja on velvollinen korvaamaan aiheuttamansa esine- tai viivästysvahingon kuljetusasiakkaalle eroavat toisistaan. Rahdinkuljettajan vastuu ei siis kata välttämättä kaikkea tavaralle aiheutuvaa vahinkoa. Tämän vuoksi myös kaupan osapuolten olisi hyvä suojautua näiltä mahdollisilta riskeiltä vakuutuksin. Vakuutuksen ottaa se kaupan osapuoli, joka on tietyllä hetkellä vastuussa tavarasta. Tämä vastuun jako riippuu myös valitusta toimituslausekkeesta.

Ulkomaankaupan tavarankuljetuksessa on käytössä myös paljon erilaisia asiakirjoja, joita tarvitaan aina tapauskohtaisesti. Jokainen kuljetusmuoto vaatii erilaisen rahtikirjan ja sen lisäksi viennissä ja tuonnissa vaaditaan muita dokumentteja. Dokumenttien tarve vaihtelee myös siinä tapauksessa, käydäänkö kauppaa EU-maiden välillä vai EU:n ulkopuolisten niin sanottujen kolmansien maiden kanssa. Asiakirjoista tulisi kuitenkin löytyä aina tapauskohtaisesti tarvittavat tiedot.

Huolintayrityksiä käytetään usein ulkomaankaupassa apuna, sillä huolinta-alalla työskentelee paljon kuljetusten ammattilaisia, jotka opastavat mielellään erilaisissa ulkomaankauppaan ja erityisesti kuljetuksiin liittyvissä asioissa. Kaikkea ei kuitenkaan voi opettaa kädestä pitäen puhelimen tai sähköpostin välityksellä, vaan ulkomaan kaupan parissa työskentelevillä henkilöillä pitäisi olla jo jotain tietoa asioista ennen kuin ulkomaankuljetuksia suunnitellaan. Monet yritykset

ovat myös yllättävän välinpitämättömiä ulkomaankauppaan liittyvissä asioissa. Esimerkiksi ei oteta selvää kauppaan tarvittavista asiakirjoista tai lähetysten painot ja mitat ilmoitetaan väärin. Erityisesti lentokuljetusten yhteydessä näiden mittojen ilmoittaminen oikein on tärkeää, sillä lentokone voi ottaa vain rajallisesti lastia.

Yritysten tulisi panostaa kuljetusten suunnitteluun ja kuljetuksista vastaavien henkilöiden koulutukseen enemmän. Näin onnistuttaisiin välttämään monet ikävät ongelmatilanteet, jotka hidastavat ja muuten vaikeuttavat yritysten käymää ulkomaankauppaa. Jos yrityksen omat resurssit eivät riitä tähän, on ihan järkevää turvautua huolintayritysten tarjoamiin palveluihin, sillä huolintaliike on asiantuntija alallaan.

Lähteet

Elintarviketurvallisuusvirasto 2006. Puinen pakkausmateriaali - ISPM 15-standardi. [online] [viitattu 14.4.2008]. www.evira.fi/portal/fi/kasvintuotanto_ja_rehut/kasvintarkastus/puinen_pakkaus materiaali/

Immonen, Henrik 2005. Kansainväliseen kauppaan liittyvät valinnat. Teoksessa Anni Pasanen (toim.) Kansainvälisen kaupan käsikirja. Helsinki: Multikustannus Oy, 15–78.

Karhunen, Jouni, Pouri, Reijo & Santala Jouko 2004. Kuljetukset ja varastointi: järjestelmät, kalusto ja toimintaperiaatteet. Helsinki: Suomen Logistiikkayhdistys ry.

Koskinen, Harri 2005a. Huolintaliikkeiden tehtävät. Teoksessa Huolinta-alan käsikirja. Helsinki: Suomen Spedservice Oy, 21–26.

Koskinen, Harri 2005b. Incoterms 2000 -toimituslausekkeet. Teoksessa Huolinta-alan käsikirja. Helsinki: Suomen Spedservice Oy, 427–444.

Koskinen, Harri 2005c. Kansainväliset kuljetukset. Teoksessa Huolinta-alan käsikirja. Helsinki: Suomen Spedservice Oy, 323–375.

Koskinen, Harri 2005d. Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset PSYM 2000. Teoksessa Huolinta-alan käsikirja. Helsinki: Suomen Spedservice Oy, 27–38.

Kurkioja, Kari 2005. Tullien määräytyminen ja tullimenettelyt. Teoksessa Anni Pasanen (toim.) Kansainvälisen kaupan käsikirja. Helsinki: Multikustannus Oy, 461–511.

Melin, Kirsti 2003. Ulkomaankaupan tekniikka. Vaasan yliopiston julkaisuja. Opetusjulkaisuja 54. Liiketaloustiede 26. Vaasa: Vaasan yliopisto.

Paajanen, Timo & Saarinen, Mauri 1997. Uusi tuojan opas. Helsinki: Yrityksen tietokirjat.

Pehkonen, Eino 2000. Vienti- ja tuontitoiminta. Helsinki: WSOY.

Ramberg, Jan 2000. ICC Guide to Incoterms 2000: understanding and practical use. Paris: ICC Publishing S.A.

Raunio, Pasi 2005. Kuljetukset kansainvälisessä kaupassa. Teoksessa Anni Pasanen (toim.) Kansainvälisen kaupan käsikirja. Helsinki: Multikustannus Oy, 249-342.

Reynolds, Frank 2002. A to Z of international trade. Paris: ICC Publishing S.A.

Ritvanen, Virpi & Koivisto, Eija 2007. Logistiikka PK-yrityksissä: hankinta kilpailutekijänä. Porvoo: WSOY Oppimateriaalit Oy.

Räty, Asko (toim. & suom.) 1999. Incoterms 2000: suomi-englanti. Helsinki: ICC Palvelu Oy.

Räty, Asko 2006. Incoterms, kauppatavat ja toimituslausekkeet. Helsinki: Suomen Logistiikkayhdistys ry.

Selin, Erica 2004. Vientitoiminnan käsikirja. Helsinki: Tietosanoma Oy.

Siekkinen, Sari 2007. Finpro. Vientirengasopas. [online] [viitattu 15.4.2008]. www.finpro.fi/fi-FI/About+Finpro/Publications/ExportPartnerGroupGuide/

Sisula-Tulokas, Lena 2007. Kuljetusoikeuden perusteet. 3., uudistettu painos. Helsinki: Talentum Media Oy.

Suomen Kuljetusopas 2008. [online] [viitattu 20.1.2008]. www.kuljetusopas.com

Tavaraliikenneyrittäjä 2007. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu, logistiikka.

Tullihallitus 2004a. Yritykset. EU:n sisämarkkinat. Arvonlisävero. [online] [viitattu 7.4.2008]. www.tulli.fi/fi/02_Yritykset/01_EUn_sisamarkkinat/03_Arvonlisavero/index.jsp

Tullihallitus 2004b. Yritykset. Tuonti EU:n ulkopuolelta. Tulliselvitysmuodot. [online] [viitattu 7.4.2008]. www.tulli.fi/fi/02_Yritykset/02_Tuonti_kolmansista_maista/02_Tulliselvitysmuodot/index.jsp

Tullihallitus 2004c. Yritykset. Tuonti EU:n ulkopuolelta. Taloudellisesti vaikuttavat tullimenettelyt. [online] [viitattu 7.4.2008]. www.tulli.fi/fi/02_Yritykset/02_Tuonti_kolmansista_maista/06_Taloudellisesti_vaikuttavat_tullimenettelyt/index.jsp

Tullihallitus 2006a. Yritykset. Tuonti EU:n ulkopuolelta. Tulli ja muut tuontiverot. [online] [viitattu 7.4.2008]. www.tulli.fi/fi/02_Yritykset/02_Tuonti_kolmansista_maista/03_Tulli_ja_muut_tuontiverot/01_Tullitariffi/index.jsp

Tullihallitus 2006b. Yritykset. EU:n sisämarkkinat. Tavaroiden yhteisöasema. [online] [viitattu 7.4.2008]. www.tulli.fi/fi/02_Yritykset/01_EUn_sisamarkkinat/02_Tavaroiden_yhteisoasema/index.jsp

Tullihallitus 2006c. Yritykset. Tuonti EU:n ulkopuolelta. Tavaroiden esittäminen tullille. [online] [viitattu 7.4.2008]. www.tulli.fi/fi/02_Yritykset/02_Tuonti_kolmansista_maista/01_Tavaroiden_esittaminen_tullille/index.jsp

Tullihallitus 2006d. Yritykset. Vienti EU:n ulkopuolelle. Vientimenettely. [online] [7.4.2008]. www.tulli.fi/fi/02_Yritykset/05_Vienti_EUn_ulkopuolelle/01_Vientimenettely/index.jsp

Tullihallitus 2006e. Yritykset. Vienti EU:n ulkopuolelle. Vientirajoitukset ja vientikiellot. [online] [viitattu 7.4.2008]. www.tulli.fi/fi/02_Yritykset/05_Vienti_EUn_ulkopuolelle/06_Vientirajoitukset_vientikiellot/index.jsp

Tullihallitus 2008a. Ulkomaankauppatilastot. Tilastoja. Aikasarja. [online] [viitattu 1.4.2008]. www.tulli.fi/fi/05_Ulkomaankauppatilastot/06_Tilastoja/01_Aikasarja/index.jsp

Tullihallitus 2008b. Ulkomaankauppatilastot. Tilastoja. Maatilastoja. [online] [viitattu 1.4.2008]. www.tulli.fi/fi/05_Ulkomaankauppatilastot/06_Tilastoja/03_Maatilastoja/index.jsp

Tuomala, Marita 2005. Luentomateriaali. Tampereen ammattikorkeakoulu. Kansainväliset operaatiot ja ulkomaankaupan tekniikka H3101/17.

Tuontiopas 2002. 7.uudistettu painos. Helsinki: FINTRA ja Multikustannus Oy.

Varova Oy 2007. [online] [viitattu 21.1.2008]. www.varova.fi

Vientiopas 2006. 13.uudistettu painos. Helsinki: FINTRA ja Multikustannus Oy.

Werdermann, Rauli & Koskinen, Harri 2005. Ulkomaankaupassa esiintyviä asiakirjoja. Teoksessa Huolinta-alan käsikirja. Helsinki: Suomen Spedservice Oy, 289–321.

Äijö, Toivo S. 2001. Suomalaisyritys kansainvälistyy: strategiat, vaihtoehdot ja suunnittelu. Helsinki: Kansainvälisen kaupan koulutuskeskus FINTRA.

Liitteet

Liite 1. Esimerkkitapauksia huolintatoimeksiannoista lentorahdin vientikaupan yhteydessä EU:n ulkopuolelle

Toimitusehto EXW Tampere, EU:n ulkopuolinen kauppa

Jos vientikaupassa toimitusehtona on EXW, yleensä ulkomainen edustaja tai yhteistyökumppani ottaa yhteyttä suomalaiseen huolitsijaan. Hän pyytää tarjouksen lähetyksen toimittamisesta haluttuun määränpäähän.

Tarjouksessa edustajalle tarjotaan lentorahtihintoja, jotka vaihtelevat käytettävän lentoyhtiön mukaan. Yleensä vaihtoehtoina ovat minimihinta sekä hintoja porrastetusti erilaisille kilomäärille. Jos edustaja tietää lähetyksen tarkan painon ja mitat, lentorahtia tarjotaan usein vain kyseistä lähetystä varten. Rahtihintojen lisäksi tarjous sisältää muita kohtia, joita ovat esimerkiksi kotimaan kuljetus polttoainelisineen, huolinta- ja tullauspalkkio, lentorahtikirjan laadintamaksu, lentoyhtiön polttoainelisä, poikkeustilalisä, terminaalimaksu sekä turvamaksu.

Tämän jälkeen edustaja yleensä tarjoaa hintoja omalle asiakkaalleen eli tässä tapauksessa ulkomaiselle ostajalle. Jos tarjous hyväksytään, tavaran noudosta sovitaan suomalaisen viejän kanssa. Suomalainen viejä myös toimittaa tässä vaiheessa tarvittavat lähetykseen liittyvät asiakirjat, jotta huolitsija voi tehdä rahtikirjan ja tulliselvittää tavaran Suomessa. Yleensä kauppalasku on riittävä asiakirja tähän.

Paperit lähetykseen tehdään ulkomaisen edustajan ohjeiden mukaan. Lähetys varataan eli bookataan sille lentoyhtiölle, jonka edustaja valitsee. EXW-lähetykset tehdään ns.konssilähetyksiksi eli ne sisältävät sekä päärahtikirjan (MAWB) että alarahtikirjan (HAWB). Päärahtikirjassa lähettäjänä on suomalainen huolitsija ja vastaanottajana huolitsijan edustaja ulkomailla. Lentoyhtiö käyttää tätä rahtikirjaa. Alarahtikirjassa lähettäjänä on suomalainen myyjä ja vastaanottajana ulkomainen ostaja. Lisäksi suomalainen huolitsija tekee vientiselvityksen Suomen tullille lähetyksen tietojen mukaan.

Kotimaan rahdinkuljettaja noutaa tavaran asiakkaan luota sekä toimittaa huolitsijalle tarvittavat alkuperäiset paperit, jotka laitetaan rahtikirjan liitteeksi. Tavara toimitetaan niin sanotulla yön yli kuljetuksella Helsinkiin. Tavaran tullaus aloitetaan yleensä jo täällä Tampereella Pirkkalan tullissa. Tässä vaiheessa leima otetaan vain SAD:n 3-kappaleen etupuolelle ja tämä leimattu 3-kappale matkaa tavaran ja lähetykseen liittyvien muiden papereiden kanssa Helsinkiin.

Jos kuljetuksessa käytetään sellaista lentoyhtiötä, joka lentää jo Tampereelta, tavarat toimitetaan Pirkkalan lentoasemalle. Tässä tapauksessa tullaus suoritetaan kokonaan Pirkkalan tullissa. Tällöin SAD:n 3-kappaleesta leimataan etupuoli sekä myös takapuoli.

Helsingissä tavaran ottaa vastaan huolintaliikkeen edustajana yleensä tullaaja. Hän laittaa kolleihin tunnistuslipukkeet ja suorittaa tullauksen loppuun Helsinki-Vantaan lentotullissa. Tullaajan tehtävänä on myös toimittaa tavara lentoyhtiön terminaaliin. Tämän jälkeen lähetys on lentoyhtiön hallussa ja lentoyhtiö toimittaa lähetyksen haluttuun määränpäähän.

EXW-lähetyksissä suomalaista viejää ei laskuteta, vaan maksajana on ulkomainen edustaja.

CPT määränpää/lentokenttä

Kun ulkomaankuljetuksessa käytetään toimitusehtona CPT:a, tarjouspyynnön esittää suomalainen tavaran myyjä. Hänelle annetaan lentorahtitarjous, jonka hän joko hyväksyy tai hylkää. Lentorahtitarjous on sisällöltään melko samanlainen kuin edustajalle annettu tarjous.

Tavarat ja alkuperäiset asiapaperit noudetaan asiakkaalta kuten EXW-tapauksessa. Myös tullaus ja kuljetus hoidetaan kuten edellä mainitussa EXW-tapauksessa.

CPT-lähetyksessä kuljetuksen maksaa kokonaisuudessaan suomalainen myyjä. Yleensä hän sisällyttää tämän rahtimaksun kauppalaskuunsa, joten lopullinen rahdin maksaja on kuitenkin ostaja.

DDU/ DDP määränpää

DDU-/ DDP-lähetyksessä suomalainen tavaran viejä pyytää huolintaliikkeeltä tarjouksen, jonka hän hyväksyy tai hylkää. Tavaran toimituksessa ja tullauksessa toimitaan kuten edellisissä tapauksissa.

Näitä toimitusehtoja käytettäessä tarvitaan ulkomaisen edustajan tai yhteistyökumppanin apua. Tällainen lähetys tehdään myös ns. konssilähetykseksi, jossa päärahtikirjassa lähettäjänä on suomalainen huolintaliike ja vastaanottajana huolintaliikkeen edustaja määrämaassa. Alarahtikirjassa lähettäjänä on suomalainen viejä ja vastaanottajana ulkomainen ostaja.

DDU/DDP-lähetyksessä lentolähetys toimitetaan yleensä vastaanottajan toimipaikkaan asti eikä sitä jätetä vain lentokentälle. Joissain tapauksissa on kuitenkin mahdollista, että tavara jää lentokentälle ja ulkomaisen ostajan edustaja hoitaa tavaran toimituksen määränpäähän sekä mahdolliset tullimuodollisuudet. Muuten lähetyksen vastaanoton ja mahdollisen tullauksen hoitaa ulkomainen edustaja, joka myös vie lähetyksen fyysisesti perille ulkomaiselle ostajalle.

Näissä lähetyksissä suomalaiselta viejältä laskutetaan kaikki kuljetukseen liittyvät kustannukset.