



TAMPEREEN
AMMATTIKORKEAKOULU

LIIKETALOUS

TUTKINTOTYÖRAPORTTI

**VIENTIREMBURSSIKAUPPA MERIKULJETUKSENA
ARABIMAIHIN HUOLITSIJAN NÄKÖKULMASTA**

Taija Torniainen

Liiketalouden koulutusohjelma
elokuu 2005
Työn ohjaaja: Anasse Bouhlal

TAMPERE 2005



Tekijä(t):	Taija Torniainen	
Koulutusohjelma(t):	Liiketalous	
Tutkintotyön nimi:	Vientiremburssikauppa merikuljetuksena arabimaihin huolitsijan näkökulmasta	
Title in English:	Documentary Credit in the business with the Arab countries by sea transportation from the forwarder's point of view	
Työn valmistumis- kuukausi ja -vuosi:	elokuu 2005	
Työn ohjaaja:	Anasse Bouhlal	Sivumäärä: 73

TIIVISTELMÄ

Huolitsija on viejän yhteistyökumppani, joka omalta osaltaan avustaa viejää tämän kaupankäynnissä. Remburssi on viejän kannalta varmin maksutapa ja sen käyttö on hyvin yleistä arabimaihin. Arabiremburssseissa on omat erityispiirteensä, jotka viejän ja myös huolitsijan on hallittava.

Tutkintotyön tarkoituksena oli selvittää Oy Fennoscandia Chartering Ab:lle vientiremburssin erityispiirteet ja ongelmat kaupassa arabimaihin huolitsijan näkökulmasta. Tavoitteena oli määritellä huolitsijan toimenkuva ja selvittää kuinka huolitsija voisi palvella viejää paremmin remburssilähetyksissä. Lisäksi tutkittiin kuinka huolitsija, viejä, pankki ja vakuutusyhtiö voisivat parantaa yhteistyötään liittyen remburssin ehtojen täyttämiseen.

Työn teoriaosassa käsitellään huolintatoimintaa, Suomen kauppaa arabimaihin, vientiremburssin kulkua ja vaadittavia asiakirjoja, sekä kuljetusvakuutuksia. Tutkimus toteutettiin haastatteleamalla remburssikaupan asiantuntijoita, joita olivat kaksi huolitsijaa, kaksi laivauskoordinaattoria, pankkihenkilö ja vakuutusasiantuntija.

Remburssilähetyksissä huolitsijan tulee toimia viejän ohjeiden mukaisesti antaen oman näkemyksensä laivausasioihin. Voidakseen palvella viejää mahdollisimman hyvin, huolitsijan tulee olla selvillä remburssisääntöjen kehityksestä, ajankohtaisista asiakirjavaatimuksista ja muista remburssin ehdoista.

Sisällysluettelo

1	Johdanto	4
1.1	Työn taustaa.....	4
1.2	Tutkimustehtävä, tavoitteet ja työn toteutus.....	5
2	Huolitsija kansainvälisessä kaupassa	6
2.1	Vientihuolintatoiminta.....	6
2.2	Huolintasopimukset	8
2.3	Vientikuljetukset.....	11
2.3.1	Toimituslausekkeiden hallinta.....	12
2.3.2	Merikuljetukset.....	15
3	Arabimaat Suomen ulkomaankaupassa	18
3.1	Suomen ja arabimaiden kaupan pääpiirteet	18
3.2	Liiketoimintamahdollisuudet.....	20
3.3	Tuontimääräykset arabimaissa	22
4	Vientiremburssi ja sen erityispiirteet arabikaupassa	25
4.1	Remburssin määritelmä ja säännöt.....	25
4.2	Remburssikaupan perusteet	27
4.3	Remburssin muoto ja tyypit.....	29
4.4	Remburssin avauksesta ilmoittaminen myyjälle	30
4.5	Mitä asiakirjoja tarvitaan ja mitä niiltä vaaditaan	32
4.5.1	Kauppalasku	33
4.5.2	Kuljetusasiakirjat.....	34
4.5.3	Muut dokumentit ja erityistodistukset	36
4.6	Asiakirjojen laillistaminen ja vahvistaminen	38
4.7	Asiakirjojen esittäminen ja tarkastus	42
4.8	Remburssin maksu myyjälle.....	44
4.9	Remburssin tarjoamat edut myyjälle ja ostajalle.....	45
5	Huolitsijan rooli remburssin ehtojen täyttämässä	46
5.1	Merkittäviä remburssin kohtia huolitsijan työn kannalta	46
5.2	Remburssilähetyksen eteneminen huolitsijan näkökulmasta	49
6	Vientilähetyksen vakuuttaminen	50
6.1	Rahdinkuljettajan korvausvastuu on rajoitettu	50
6.2	Kuljetusvakuutusehdot	51
7	Huolitsijan ja remburssin osapuolten yhteistyön parantaminen	54
7.1	Haastattelututkimuksen toteutus.....	54
7.2	Haastatteluissa esiinnostetut seikat.....	55
7.2.1	Huolitsijan, viejän, pankin ja vakuutusyhtiön välinen yhteistyö.....	55
7.2.2	Remburssin muotoon ja ehtoihin liittyvät seikat	57
7.2.3	Suurimmat ongelmat	60
7.2.4	Huolitsijan toiminnan kehittäminen	63
8	Johtopäätökset	65
8.1	Huolitsijan rooli remburssikaupassa.....	65
8.2	Huolitsijan työhön liittyviä kehittämistarpeita	66
	Lähteet	68
	Liitteet	70
	Liite 1: Haastattelukysymykset	70

1 Johdanto

Nykypäivänä viejän voi olla vaikea pysyä selvillä kaikista kuljetusmahdollisuuksista, sekä vientiin eri maissa liittyvistä muodollisuuksista ja vaatimuksista. Huolitsija on näihin asioihin perehtynyt ammattilainen.

Huolitsija on ennen kaikkea viejän yhteistyökumppani, joka omalta osaltaan avustaa viejää tämän kaupankäynnissä ulkomaille.

1.1 Työn taustaa

Remburssi on vientikaupan asiakirjamaksutapa, jossa ulkomaisen ostajan pankki sitoutuu maksamaan maksun viejälle myyjän pankin tai välittävän pankin kautta edellyttäen, että viejä esittää pankille remburssiehtojen mukaiset asiakirjat. Vientiremburssista puhutaan kun tarkastellaan remburssia viejän näkökulmasta.

Remburssi on viejän kannalta varmin maksutapa ja sen käyttö on hyvin yleistä arabimaihin suuntautuvassa kaupassa. Arabiremburssissa saattaa olla lukuisia erilaisia ehtoja ja määräyksiä koskien asiakirjoja ja tavarán laivausta. Remburssissa on omat erityispiirteensä, jotka viejän ja myös huolitsijan on hallittava.

Toimeksiantajan esittely

Tutkimustehtävän ja siihen liittyvien kysymysten syntyyn johti huolintaliike Oy Fennoscandia Chartering Ab:n toimeksianto.

Oy Fennoscandia Chartering Ab (tästä eteenpäin lyhyesti Fennoscandia) on maineikas, vuonna 1949 perustettu linjamerenkulun ja huolinta-alan yritys, joka on erikoistunut merikuljetuksiin. Toimipisteet ovat Tampereella ja Helsingissä. Fennoscandian Tampereen toimisto on perustettu vuonna 2000.

Tampereen toimisto tarjoaa huolintaa, vienti- ja tuontikuljetuksia, ovelta ovelle -palveluja kartoittaen tapauskohtaisesti parhaiten sopivan kuljetusvaihtoehdon. Helsingin toimistolla on luotettavia merenkulun linjaedustuksia.

Vienti- ja tuontikuljetuksien hoitoon kuuluvat kappaletavara-lähetykset, kontit, erikoiskalustoa vaativat kuljetukset, projektit, ro-ro laivaukset, lentolähetykset ja autokuljetukset.

Fennoscandia hoitaa myös asiakkaan puolesta tulliselvitykset sekä kuljetusasiakirjat. Yritys toimii luotettavien yhteistyökumppaneiden kanssa, pitkäaikaisen alan kokemuksen perusteella.

Vuodesta 1999 Fennoscandia on ollut Victor Ek'in täysin omistama tytäryhtiö.

1.2 Tutkimustehtävä, tavoitteet ja työn toteutus

Tässä tutkintotyössä selvitettiin kuinka remburssi vaikuttaa huolitsijan työssä ja kuinka huolitsija voisi palvella vientiasiakkaitaan paremmin remburssilähetysten ollessa kyseessä.

Tutkintotyön tarkoitus oli määritellä huolitsijan rooli ja tehtävät vientiremburssikaupassa ja selvittää arabirembursseihin liittyvät erityispiirteet huolitsijan näkökulmasta. Mukaan valitut arabivaltiot ovat Suomen merkittävimmät kauppakumppanit Lähi-idän alueella.

Työssä tutkittiin lisäksi kuinka huolitsija, viejä, pankki ja vakuutusyhtiö voisivat parantaa yhteistyötään liittyen remburssin ehtojen täyttämiseen, sekä miten voitaisiin yksinkertaistaa ja helpottaa remburssiin liittyvää työtä.

Aihe on huolintayrityksille ajankohtainen, sillä suomalaiset viejät tekevät kauppaa yhä kaukaisempiin maihin, joiden käytännöt voivat erota paljonkin meidän kulttuuristamme.

Nykyaikana globalisoituva huolintatoiminta myös edellyttää verkottumista, yhteistyön tiivistämistä ja erikoistumista, sekä ajan tassaista informaationkulkua vientilähetysten osapuolten kesken.

Tutkimusmenetelmänä tässä työssä käytettiin haastatteluja. Työ toteutettiin haastattelemalla henkilökohtaisesti kuutta remburssien kanssa päivittäin työskentelevää asiantuntijaa eri osa-alueilta. Heitä olivat kaksi huolitsijaa, kaksi laivauskoordinaattoria eri vientiyrityksistä, sekä pankkihenkilö ja vakuutusasiantuntija.

Tämän opinnäytetyön johtoajatukseksi on auttaa suomalaista viejää ja huolitsijaa remburssikaupankäynnissä Lähi-idän alueelle, sekä edistää sujuvampaa yhteistyötä remburssin eri osapuolten välillä.

2 Huolitsija kansainvälisessä kaupassa

2.1 Vientihuolintatoiminta

Huolitsija on viejän asiantuntija ulkomaankuljetuksen suhteen ja yhteistyökumppani, joka omalta osaltaan avustaa viejää tämän kansainvälisessä kaupankäynnissä.

Huolitsijalla tarkoitetaan yleisesti huolintatoimia hoitavaa yritystä. Myös huolintatehtäviä joko huolintaliikkeessä tai tuontivientiyhtiössä hoitavaa henkilöä nimitetään huolitsijaksi. (Ulko- maankaupan erikoistermit 1997: 132)

Vain harvoissa maissa on huolitsijan käsite ja toimiala lainsäädännöllisesti määritelty. Suomen laissa ei ole mainintaa huolitsijasta. Alaa säätelee Pohjoismaisen Speditööriliiton Yleiset Määräykset (PSYM), joiden keskeisenä osana ovat huolitsijan tehtävät ja niiden suorittaminen, huolitsijan ja toimeksiantajan vastuuta koskevat määräykset, erimielisyyksien ratkaiseminen ja kulujen korvaaminen. (Koskinen ym. 2000: 22.)

Pohjoismaisen Speditööriliiton yleisten määräysten mukaan huolitsijan tehtävät määritellään seuraavasti:

Huolehtiminen tavaroiden kuljetuksesta rahdinkuljettajan vastuulla tai ilman rahdinkuljettajan vastuuta. Tavaroiden vastaanottaminen toimeksiantajan lukuun, niiden käsittely, purkaus, lastaus, pakkaus, tarkastus ja varastointi. Tavaroiden tullauksen hoitaminen tai toimeksiantajan avustaminen siinä, tavaravakuutuksen merkitseminen toimeksiantajan lukuun, auttaminen tarvittavien vienti- ja tuonti-asiakirjojen hankinnassa, perimisen suorittaminen, toimeksiantajan avustaminen tavaralähetysten maksuun liittyvissä kysymyksissä ja neuvonta kuljetukseen ja jakeluun liittyvissä kysymyksissä. (Koskinen ym. 2000: 23–24)

Huolitsijan työ on kuljetusketjun lenkkien yhteen liittämistä ja siihen liittyä tarkoituksenmukaisimman ja taloudellisimman kuljetustavan valitseminen toimitettavan tavaralähettyksen laadun ja määrän mukaan.

Lisäksi huolitsijan on pystyttävä käsittelemään nopeasti ja virheettömästi kymmeniä asiapapereita ja ottamaan huomioon eri maiden vaatimukset ja menettelytavat.

FIATA

Huolinta-alan maailmanlaajuinen katto-organisaatio on Wienissä vuonna 1925 perustettu FIATA - Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (engl. International Federation of Freight Forwarders Associations).

Huolitsijan velvollisuudet (Koskinen ym. 2000: 22–23)

Huolitsijan velvollisuuksia ovat

- toimimisvelvollisuus
- tarkastusvelvollisuus
- toimiohjeiden noudattamisvelvollisuus
- raporttoimisvelvollisuus
- lojaliteettivelvollisuus
- tilitysvelvollisuus

Toimimisvelvollisuus alkaa, kun huolitsija ja toimeksiantaja ovat sopineet yhteistyöstä ja huolitsija on vastaanottanut toimeksianton. Huolitsijan tärkein velvollisuus on toimia viivytyksettä.

Toimimisvelvollisuuden piiriin kuuluvat edustajien ja rahdinkuljettajan valitseminen, sekä toimintaohjeiden toimittaminen näille. Kuljetusohje velvoittaa huolitsijaa toimenpiteisiin, jotka johtavat sopimuksen mukaiseen tulokseen. Toimeksianto velvoittaa huolitsijaa suunnittelemaan kuljetuksen, valitsemaan tarkoitukseen sopivat kuljetusvälineet sekä tekemään tarvittavat kuljetussopimukset.

Tarkastusvelvollisuudella ymmärretään huolitsijan velvollisuutta tarkastaa mm. kuljetettava tavara ja pakkauksen kunto, lukumäärä, merkit, numerot, asiapaperit ja niin edelleen kuljetusketjun eri vaiheissa.

Huolitsijalla on myös raporttoimisvelvollisuus toimeksiantajalleen. Huolitsijan tulee antaa toimeksiantajalle mm. tiedot siitä, milloin kuljetettavan tavaran on viimeistään oltava valmiina, mikä on lastaus- tai laivausajankohta, minne tavara tulee toimitetaan ja milloin asiapaperit on oltava huolitsijalla tai tullissa.

Velvollisuuteen kuuluu myös tiedottaminen poikkeavista olosuhteista esimerkiksi kuljetuksen myöhästymisestä ja siitä aiheutuvista seurauksista, poikkeuksellisista kuluista, ennen kuin niitä veloitetaan, tavaran uudelleen pakkaamisesta, sekä tavaralle tai sitä kuljettavalle kulkuneuvolle/alukselle sattuneista vahingoista.

Huolitsijan velvollisuutena on vastiketta vastaan, omissa nimissään, toimeksiantajan lukuun huolehtia tavaralähetyksistä ja niihin liittyvistä toimenpiteistä.

Kaupan osapuolten roolit huolintatapahtumassa

Ennen kaupantekoa tulee myyjän ja ostajan sopia

- mitä myydään/ostetaan
- minkälainen määrä myydään/ostetaan
- kauppahinta ja valuutta
- toimitusehto esim. Incoterms 2000
- kuljetusmuoto esim. meri
- maksuehto esim. remburssi
- mahdolliset alennukset
- toimitusaika esim. 4 viikkoa tilauksesta
- toimitusajankohta
- pakkaus

Viejän tulee myös selvittää

- määrämään lait, määräykset sekä tavat
- tarvitaanko vientilisenssiä
- että alkuperätodistus voidaan saada
- että aiottu kuljetusmuoto on mahdollinen
- että tavara on valmis kuljetusajankohtana
- että remburssi ja sen ehtojen edellyttämät asiat on läpikäyty ja ne ovat mahdollista toteuttaa.

Kuljetus- ja huolintatarjousta varten tulee antaa huolitsijalle riittävästi aikaa sekä tiedot

- kuljetettavasta tavarasta ja määrästä
- lähetyksen koosta ja pakkauksesta
- toimitus- ja maksuehdosta
- mahdollisista remburssin ehdoista huolintaan ja kuljetukseen nähden, kuten asiakirjat ja laillistukset
- toimitusajankohdasta

2.2 Huolintasopimukset

Viejän ja huolintaliikkeen välisen suhteen määrää heidän välinen sopimus. Huolintasopimus voi käsittää tullauksen tai muun viettiin liittyvän asiapaperien hoitamisen, kuljetuksen hoitamisen tai varastoinnin/jakelun, sekä vakuutuksen välittämisen.

Huolintasopimuksen solmimisen ajankohta ja menetelmät riippuvat kulloinkin kyseessä olevasta kaupasta sekä asiakkaan tarvitsemien palvelujen määrästä ja laajuudesta.

Asiakas pyytää huolintaliikkeeltä huolinta- ja kuljetustarjouksen, johon huolintaliike vastaa lähettämällä tarjouksen. Tarjouksessa on viittaus Pohjoismaisen Speditööriliiton yleisiin määräyksiin. Mikäli muuta ei ole sovittu, huolintasopimus syntyy sillä hetkellä, kun huolintaliike vastaanottaa asiakkaalta toimeksiannon.

Huolintasopimuksessa huolitsija sitoutuu suorittamaan sille asetetut tehtävät ja tekemään tarpeelliset sopimukset kolmannen osapuolen kanssa omissa nimissään toimeksiantajan lukuun. Hän sitoutuu myös noudattamaan voimassaolevia Pohjoismaisen Speditööriliiton yleisiä määräyksiä ja maksamaan asiakkaan puolesta myöhemmin huolintalaskulla veloittettavat erät, kuten rahat, verot ja maksut kolmannelle osapuolelle. (Koskinen ym. 2000: 26)

Vastaavasti toimeksiantaja sitoutuu maksamaan huolitsijalle sopimuksen mukaisen palkkion ja noudattamaan PSYM:in toimeksiantajalle säädettyjä vastuuta ja velvollisuuksia

Vuosisopimus

Jos asiakkaalla on vuoden mittaan useita vientilähetystyksiä, voi hän tehdä vuosisopimuksen huolitsijan kanssa. Sopimuksessa sovitaan paitsi huolinta- ja kuljetushinnoista, niin myös kuljetettavista ja käsiteltävistä määristä. Vuosisopimuksessa asiakas sitoutuu sovittuun ajanjakson käyttämään asianomaista huolintaliikettä.

Kun viejä hoitaa kaikki vientitapahtumat yhden huolintaliikkeen kanssa, saadaan monia käytännön etuja. Huolitsijalle voidaan antaa pysyvät huolintaohjeet, jolloin viejä voi vaivattomasti ilmoittaa tulevasta toimeksiannosta esimerkiksi puhelimitse tai sähköpostitse. Lisäksi huolintatapahtuma tulee erittäin sujuvaksi asioita hoitavien henkilöiden oppiessa tuntemaan toistensa toimintatavat.

PSYM 2000

Huolinta muodostaa taloudellisen kokonaisuuden, jota ei ole yhteisestä oikeudellisesta säännelty.

Pohjoismaiden kesken on kehitetty yhteiset säännöt, joita kutsutaan Pohjoismaisen Speditööriliiton yleisiksi määräyksiksi (PSYM). Ne on uusittu viimeksi vuonna 1998 ja ehdot ovat syntyneet Suomen osalta Keskuskauppakamarin, Teollisuuden ja Työntekijöiden Keskusliiton, Kaupan keskusliiton, Suomen Rahdinantajain neuvottelukunnan ja huolitsijatahon välillä. (PSYM 2000.)

Määräykset määrittelevät huolitsijan ja toimeksiantajan oikeudet ja velvollisuudet sekä sisältävät määräykset huolitsijan vastuusta. Ehtoja sovelletaan kaikkiin toimeksiantoihin. Huolitsijan on kuitenkin viitattava Pohjoismaisen Speditööriliiton ehtoihin laatiessaan asiakkaalle huolintatarjousta.

Kuljetus- ja huolintapalvelujen ostaminen

Pienen ja keskisuuren vientiyrityksen kannattaa yleensä antaa vientikuljetuksensa huolitsijan hoidettavaksi. Huolitsijat pystyvät tarjoamaan koko kuljetusketjun kattavaa palvelua ja niillä on joko omia ulkomaisia yksiköitä tai ne ovat tehneet sopimuksia kansainvälisten kuljetus- ja huolintaliikkeiden kanssa.

Huolitsijoiden tieto-taito vaihtelee tuoteryhmittäin ja maantieteellisesti, joten viejän kannattaa selvittää eri yritysten tarjoamat palvelut ja palvelujen hinnat.

Tavallisimpia huolitsijan palveluja ovat:

- huolehtiminen tavarankuljetuksesta viejän toimesta
- tavarankorostointi, tullaus, välipurkaus ja lastaus
- huolehtiminen tavaravakuutuksesta toimeksiantajan lukuun
- avustaminen kuljetusasiakirjojen täyttämässä
- neuvonta kuljetus- ja jakelukysymyksissä

Jos yrityksellä ei ole vientikokemusta - ja erityisesti monimutkaisen kuljetuksen tai ongelmallisen tuotteen ollessa kyseessä - huolitsijan asiantuntemus saattaa säästää huomattavasti asiakkaan rahoja niin kuljetustapaa kuin kuljetukseen liittyviä asiakirjoja käsitellessä.

Huolitsija vaikuttaa palvelutasoon

Palvelutaso määräytyy usein ostajan ja myyjän välisissä kaupallisissa neuvotteluissa. Huolintaliikkeen tehtävä on toteuttaa sovittu palvelutaso.

Palvelutaso saattaa sisältää kuljetusten täsmällisyyden, kuljetusnopeuden, tavarankorostuksen määrän ja laadun lisäksi mainintoja toimitustiheydestä, informaation kulkuun liittyvistä asioista ja tavarankorostuksen riittävästä suojaamisesta kuljetusvaurioiden estämiseksi. Huolintaliike voi vaikuttaa osaltaan palvelutasoon liittyviin tekijöihin. (Koskinen ym. 2000: 45)

Toimitusvarmuuden parantamiseksi ja ylläpitämiseksi huolintaliike pyrkii sitouttamaan kaikki kuljetusketjun osapuolet mukaan yhteisen tavoitteen saavuttamiseksi. Kuljetusliikkeet, varustamot, ah-
taajat, tulli, edustajat ja edustajan alihankkijat ovat kaikki mukana lähetyksen toimittamisessa myyjältä ostajalle. (Koskinen ym. 2000: 45)

Toimituksen nopeus on palveluun oleellisesti liittyvä tekijä erityisesti kiiretilanteissa ja se on pitkälti riippuvainen kuljetusmuodosta ja siten rahdin maksajan päätettävissä oleva asia.

Tavaran määrän ja laadun säilyminen alkuperäisenä tarkoittaa lähetysten hoitamista lähettäjältä vastaanottajalle siten, että koko lähetys siirtyy vahingoittumattomana kerralla eikä mitään katoamista tai rikkoontumista tapahdu. Nämä tavoitteet vaativat laadunvarmistusta läpi koko kuljetusketjun. Asiaan tulee kiinnittää huomiota tehtäessä alihankinta- ja edustajasopimuksia. (Koskinen ym. 2000: 46)

Huolitsijan tulisi myös seurata lähetystä lähetysten kulkua, sillä riittävän tietomäärän tuottaminen kuljetettavasta tavarasta on erittäin tärkeää. Reaaliaikaisen informaation välittämällä eri osapuolille voidaan ehkäistä lähetysten sekaantumista ja toimitusaikataulun viivästymistä.

2.3 Vientikuljetukset

Viennissä kuljetustapahtuma on yritykselle taloudellisesti hyvin merkittävä. Vaikka kuljetuskustannusten osuus eri tuotteille vaihtelee, se on usein yllättävän suuri. Kun kuljetukset pystytään hoitamaan järkevästi, saadaan aikaan huomattavaa säästöä ja vahvistetaan yrityksen asemaa markkinoilla.

Nopeat ja luotettavat kuljetukset ovat myös yksi kilpailuvaltti. Kuljetusten järjestämisestä on syytä pohtia jo siinä vaiheessa, kun neuvotellaan käytettävästä toimituslausekkeesta. On selvítettävä, kumpi kaupan osapuolista pystyy hoitamaan kuljetukset edullisimmin.

Ostajalla saattaa olla sopimuksia tai muita etuja, joiden ansiosta hänen kuljetuskustannuksensa jäävät pienemmiksi kuin jos viejä itse huolehtisi kuljetuksista.

Kuljetusten järjestäminen on kuitenkin yksi asiakkaalle tarjottava palvelu. Sen avulla voidaan aikaansaada tiiviimpi asiakassuhde ja yhteistyö ostajan ja myyjän välille. Tällöin myyjän kannattaa pyrkiä toimituslausekkeeseen, jossa hänen vastuunsa ulottuu mahdollisimman pitkälle. (Vientiopas 2003: 53)

Kuljetusmuotoon vaikuttavat tekijät

Eri kuljetusmuodot pystyvät tarjoamaan erilaisia vaihtoehtoja sen mukaan, millaisesta tuotteesta on kyse ja mihin vienti suuntautuu. Myös kuljetusajalla ja – kustannuksilla on oma merkityksensä kuljetusmuodon valinnassa.

Kuljetusajan pituuteen vaikuttavat mm. kuljetettavan erän suuruus, liikenneyhteyksien tiheys ja luotettavuus, kuljetuskaluston laatu ja käsittelykertojen määrä.

Jos viejän tietämys kuljetusasioista on vähäinen, hänen kannattaa kysyä neuvoja huolintaliikkeeltä. Huolitsija auttaa tarvittaessa viejää valitsemaan eri kuljetusmuodoista ja niiden yhdistelmistä viejän tuotteelle sopivimman ja edullisimman.

2.3.1 Toimituslausekkeiden hallinta

Toimituslausekkeen valinta on samanaikaisesti niin oikeudellinen, markkinointiin kuin kustannuksiinkin liittyvä kysymys. Kaupan osapuolet tarkastelevat toimitusehtoja omasta näkökulmastaan ja toimituslausekkeen valinta perustuu moniin eri tekijöihin. (Selin 2004: 152)

Peruslähtökohtaisesti taloudellisuus ja kannattavuus vaikuttavat siihen kumman osapuolen kannatta hoitaa kuljetus. Toimitustapalausekkeen valintaan liittyy myös yleisesti kaupan osapuolten osaaminen ja kokemus.

Molempien kaupan osapuolten tulee tuntea lausekkeiden sisältö kaupan ehdoista sovittaessa. Yrityksen oma sisäinen toimintapolitiikka vaikuttaa myös toimituslausekkeen valintaan.

Useat yritykset haluavat pitää kuljetusketjun hoitamisen itsellään toiminnassa nähtävien etujen vuoksi. Silloin rahtikustannukset sekä huolinta- ja vakuutusehdot pienenevät toimitusmäärien kasvaessa. Viejällä kustannustietoisuus säilyy ja kasvaa toiminnan myötä. (Selin 2004: 152)

Toimitusta on myös helpompi valvoa alusta loppuun saakka ja kuljetusnopeutta voidaan tehostaa. Vastuun otolla toimitusketjusta mahdollisimman lähelle asiakasta voidaan itse vastata palvelutasosta. (Selin 2004: 152)

Myös kohdemaassa vallitsevat kauppatavat sekä yleensäkin ostajan sisäiset ostoehdot vaikuttavat toimitustapalausekkeen valintaan. Ehdoista sovittaessa tuleekin pitää mielessä kokonaisuus ja

löytää molempia osapuolia tyydyttävä vaihtoehto. (Selin 2004: 152)

Incoterms 2000

Incoterms 2000 on kansainvälisen kauppakamarin julkaisema yhtenäinen toimituslausekekokoelma, joka määrittelee myyjän ja ostajan välisen kauppasopimuksen mukaiset velvollisuudet ja oikeudet tavaran toimittamisessa. Incoterms tunnustetaan kaikkialla maailmassa ja uudistetut toimituslausekkeet ”Incoterms 2000” astuivat voimaan 1.1.2000.

Toimituslausekkeet selvittävät kustannusten jaon (kustannusvastuu), vahingonvaaran siirtymisen myyjältä ostajalle (tavaravastuu) sekä molempien kaupan osapuolten, myyjän ja ostajan toiminta-velvollisuudet (toimintavastuu). (Koskinen ym. 2000: 378)

Voidakseen valita kuhunkin kauppaan sopivan toimituslausekkeen, viejän tulee tuntea niiden aiheuttamat vastuut ja kuljetukseen liittyvät kustannukset myyjälle. Tarvittaessa huolitsija voi auttaa viejää toimituslausekkeen valinnassa.

Incoterms 2000 – kokoelman lausekkeet on ryhmitelty neljään ryhmään mm. sen mukaan sisältyykö lausekkeisiin rahti vai ei ja missä vaiheessa vastuu tavarasta siirtyy myyjältä ostajalle. Kukin lauseke koostuu kymmenestä artiklasta, joissa määritellään osapuolien velvoitteet pakkauksesta ja vientiasiakirjoista aina tuontitullaukseen saakka.

Ensimmäisenä on lauseke, jossa myyjä asettaa tavaran ostajan käytettäväksi toimitiloissaan (E-lauseke Ex works). Toisena ovat lausekkeet, joissa myyjä toimittaa tavaran ostajan osoittamalle rahdinkuljettajalle, (F-lausekkeet FCA, FAS ja FOB). (Incoterms 2000: 8)

C-lausekkeissa myyjä tekee kuljetussopimuksen, mutta ei vastaa lastauksen jälkeisistä riskeistä (CFR, CIF, CPT ja CIP). D-lausekkeissa myyjä vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä toimittaessaan tavaran sovittuun määräpaikkaan (DAF, DES, DEQ, DDU ja DDP). (Incoterms 2000: 8)

EXW-lauseke merkitsee myyjän vähintä velvollisuutta ja DDP-lauseke edustaa myyjän enintä velvollisuutta. Toimituslausekkeiden käytössä tulee aina viitata sekaannusten välttämiseksi Incoterms 2000 kokoelmaan ja mainita määräpaikka eli mihin asti velvollisuudet ulottuvat.

Sopiva toimituslauseke vaihtelee kuljetusmuodoittain. Merikuljetukseen soveltuu kaikki toimituslausekkeet, mutta lauseke DAF (Delivered at frontier) edellyttää, että tavara toimitetaan maarajal-

le. Jos toimitus tapahtuu määräsatamassa, joko aluksessa tai laiturilla, oikea lauseke on DES tai DEQ. (Koskinen ym. 2000: 386)

Lähi-idän kaupassa tulisi pääsääntöisesti karttaa vastuunottoa tullauksen yhteydessä kannettavista tariffeista, veroista ja kuluista. Jos kuitenkin halutaan käyttää esim. DDP - lauseketta, pitäisi tullauksen osaaminen olla oman paikallisen henkilökunnan hallussa, jotta riskejä ei olisi. Samaten paikalliskuljetuksista vastaaminen määrämaassa edellyttää erittäin hyvän paikallistuntemuksen hallintaa.

Kuljetuskustannukset

Kuljetuskustannukset muodostavat merkittävän osan vientituotteen hinnasta, suomalaisyrityksillä keskimäärin noin 12 %. Kuljetusten tulee olla hyvin suunniteltuja, räätälöityjä ja logistisia kokonaisuuksia. Toimituksissa on yleensä tiukat aikataulut, asiakkaat ovat hintatietoisia ja alalla vallitsee kova kilpailu. (Vientikaupan asiakirjat 2004: 11-1)

Vientikuljetuksen merkitys myyntitapahtuman osana korostuu, kun kyseessä on

- suuri kuljetusvolyymi
- kuljetuskustannusten osuus suhteessa hintaan on merkittävä
- jatkuva kuljetus
- tiukat aikataulut
- kuljetukseen liittyy erityisvaatimuksia (vaaralliset aineet, suuri koko, suuri tilavuus/painosuhte)

Kuljetuskustannuksia laskettaessa on otettava huomioon koko kuljetusketju, omat sisäiset käsittelykustannukset mukaan lukien.

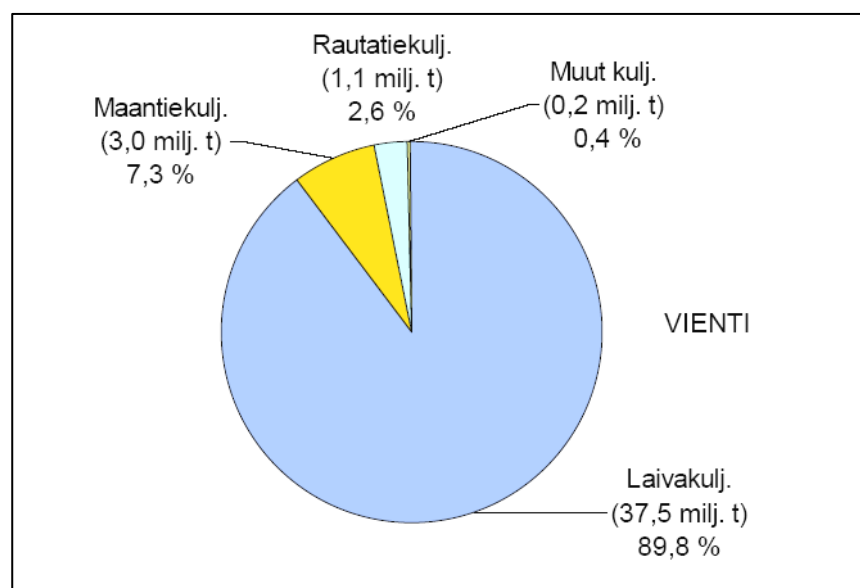
Kuljetuskustannuksiin kuuluvat

- lastaus lähetyspisteessä
- eturahti (nouto ja kuljetus kotimaassa terminaaliin tai kuljetusvälineeseen)
- terminaalikäsitteily/rahtaus
- terminaalikäsitteily/lastaus
- vientihuolinta/vientiselvitys
- rahti
- uudelleenlastaus
- purkaus
- tuontihuolinta ja tuontitullaus
- jakelu/varastointi
- jatkorahdi määrämaassa. (Vientiopas 2003: 54)

2.3.2 Merikuljetukset

Merikuljetus on perinteinen kuljetusmuoto. Noin 90 % Suomen viennistä tapahtuu meritse.

Tullin mukaan **vientikuljetusten** määrä vuonna 2004, 42 milj. tonnia, kasvoi edellisvuodesta 4 %. Viennistä kuljetettiin meritse noin 37 milj. tonnia, mikä kattoi lähes 90 % kaikista vientikuljetuksista (Kuvio 1). Merikuljetusten määrä oli 3 % suurempi kuin vuotta aikaisemmin. (Tullihallitus: Ulkomaankaupan kuljetukset 2004)



Kuvio 1 Ulkomaankaupan kuljetukset 2004 (Tullihallitus)

Merikuljetus, jossa tavara sellaisenaan ahdetaan laivaan (konventionaalinen kuljetus), soveltuu ennen kaikkea suurille tavaraerille. Nykyään huomattava osa merikuljetuksista on yksikkö- eli Container-laivauksia.

Merikuljetuksen rahtikustannukset yksikköä kohti kilometriltä ovat yleensä muihin kuljetusmuotoihin verrattuna alhaisimmat. Merikuljetuksen edullisuutta arvioitaessa on otettava huomioon koko kuljetusketju: esikuljetus satamaan, satamakustannukset lähtö- ja tulosatamassa, itse merikuljetus sekä mahdolliset jälleenlaivauksustannukset. (Vientiopas 2003: 55)

Hakurahti- ja linjaliikenne

Merikuljetukset voidaan jakaa hakurahtiliikenteeseen ja linjaliikenteeseen.

Hakurahtiliikenteessä laiva kuljettaa tavallisesti pakkaamatonta massatavaraa, kuten viljaa, öljyä ja hiiltä, satunnaisten satamien välillä. Sillä ei ole säännöllisiä reittejä, eikä aikatauluja.

Hakurahtiliikenteen rahdit riippuvat markkinatilanteesta ja vaihtelevat kysynnän ja tarjonnan mukaan. Asiakirja, jossa sovitaan laivanrahtausehdoista, on nimeltään sertepartia eli charterparty. Sen osapuolina ovat rahdinantaja (tavarantoimittaja tai tämän edustaja) ja rahdinottaja (varustamo). (Pehkonen 2000: 114)

Linjaliikenteessä laiva kulkee tiettyjen satamien välillä etukäteen vahvistetun aikataulun mukaan. Linjaliikenteessä on tavallista eri varustamoiden välinen yhteistyö, joka rajoittaa niiden välistä kuljetuskilpailua. Asiakirjana käytetään konossementtia, johon on painettu varustamon kuljetusehdot eli linjaehdot. (Pehkonen 2000: 114)

Valtamerien yli kulkevilla pitkillä linjoilla varustamojen välinen yhteistyö on hyvin kiinteä ja siitä käytetään nimitystä linjakonferenssi.

Linjakonferenssin tarkoituksena on kuljetusmahdollisuuksien parantaminen ja epäterveen kilpailun estäminen yhteisellä tariffipolitiikalla. Nämä tariffit ovat voimassa ko. reiteillä ilmoitetun ajan. Konferenssit ovat usein suljettu ja niihin on ulkopuolisten vaikea päästä. Avoimet konferenssit ottavat kuitenkin kaikki halukkaat mukaan. (Pehkonen 2000: 115)

Kontti ja konttialukset

Kontti on metallinen kansainvälisten standardien mukaan rakennettu kuljetusyksikkö. Suurin osa konteista noudattaa kansainvälistä ISO-standardia, joka määrittelee konttien lujuuden, kiinnitysjärjestelmän ja ulkomitat. Konttien mitat ilmoitetaan jalkoina ja niiden pituus on tavallisesti 20 tai 40 jalkaa ja korkeus ja leveys 8 jalkaa (1 jalka on 0,3 m). (Pehkonen 2000: 117.)

Konttialuksia käytettäessä tavara on lastattu lähettäjän omistamaan tai useimmiten vuokraamaan konttiin. Täydet konttikuormat lastataan lähettäjän omalla tehtaalla, alihankkijalla tai ahtaajan tiloissa. Kappaletavaran ahtaamisen suorittaa huolitsija tai terminaalinpitäjä yhdistelemällä useamman tavarantoimittajan lähetyksiä. (Pehkonen 2000: 116.)

Konttialukset lastataan ja puretaan sataman tai aluksen nostokalustoa käyttäen. Kontit lastataan soluihin aluksen koosta riippuen 6-9

päällekkäin sekä sääkannelle 3-4 päällekkäin. Valtaosa maailman linjaliikenteestä hoidetaan konttilaivoilla. (Koskinen ym. 2000: 283)

Konttiliikenteessä käytetään TEU-yksikköä. TEUina (Twenty feet Equivalent Units) ilmaistaan luku, joka ilmoittaa kuinka monta 20 jalan konttia alus pystyy lastaamaan. Jos laivan kapasiteetti on 2000 TEU, se pystyy kuljettamaan 2000 kpl 20 jalan konttia. Valtamerialla seilaavien konttialusten kapasiteetti on useita tuhansia TEUta. (Koskinen ym. 2000: 283)

Laivan merikelpoisuus todetaan jonkin kansainvälisen luokitusjärjestelmän mukaan. Näistä tunnetuin ja vanhin on englantilainen Lloyd's Register, johon hyväksytään vain korkeimmat vaatimukset täyttävät alukset.

Muita luokitusjärjestelmiä (-laitoksia) ovat American Bureau of Shipping, ranskalainen Bureau Veritas, norjalainen Det Norske Veritas ja japanilainen Nippon Kaiki Kyokai. (Pehkonen 2000: 119)

Merirahti (Koskinen ym. 2000: 274)

Rahti on tavaran kuljettamisesta ja usein kontin käytöstä suoritettava korvaus. Konttiliikennettä varten on olemassa useita rahdinmääräytymisperusteita. Yleisin näistä on FCL (Full Container Load). Tällöin rahdistusperuste on esim. USD/40'- tai USD/20'-kontti.

Kappaletavaraliikenteessä LCL (Less Than Container Load) rahdit ilmoitetaan yleensä USD/1m³ tai USD/1000 kg.

Konttiliikenteeseen sisältyy erilaisia konttien käsittelyyn liittyviä erillisiä maksuja. Esim. THC (Terminal Handling Charge) ja CSC (Container Service Charge) ovat konttien käsittelyistä satamissa perittäviä lisiä.

Muita lisiä ovat mm. ruuhkalisä, sodanvaaranlisä ja erilaiset kausilisät. Polttoaineiden hinnanmuutoksiin BAF (Bunker Adjustment Factor) tai valuuttojen arvonmuutoksiin CAF (Currency Adjustment Factor) liittyvät lisät/alennukset johtuvat siitä, että rahdit ovat sidoksissa tiettyinä hetkenä sovittuun perustasoon.

Lisäksi on erikoislisiä hankalasti käsiteltäville kolleille, raskaille lasteille, ylipitkille ja ylileveille kolleille.

3 Arabimaat Suomen ulkomaankaupassa

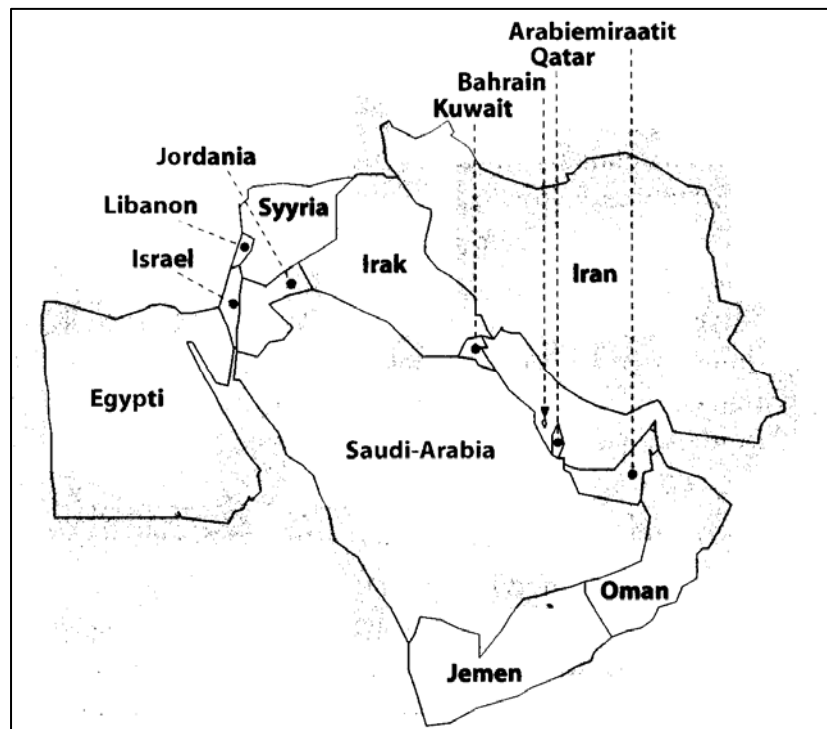
Ulkomaankaupalla on merkittävä asema Suomen kansantaloudessa. Suomi on pieni ja avoin markkinatalousmaa, jonka vauraus on riippuvainen ulkomaankaupasta. (Pehkonen 2000: 9)

3.1 Suomen ja arabimaiden kaupan pääpiirteet

Arabimaita ovat maat, joiden virallinen kieli ja pääosalle asukkaista myös äidinkieli on arabia ja jotka jakavat saman arabialaisen kulttuuriperinnön sekä kuuluvat Arabiliittoon. (Käri-Zein 2003: 19)

Maantieteellisesti tässä tutkintotyössä arabimaat rajattiin koskemaan valtioita, jotka ovat Suomen merkittävimmät kauppakumppanit Lähi-idän alueella. Määritelmät arabimaista ja Lähi-idästä ovat kuitenkin usein hankalia.

Tutkimukseen kuuluvat 13 maata (kuvio 2), joita ovat Arabiemiiraatit, Bahrain, Egypti, Irak, Iran, Jemen, Jordania, Kuwait, Libanon, Oman, Qatar, Saudi-Arabia ja Syyria. Huomioitavaa on, että Irania ei varsinaisesti lasketa Arabimaaksi, eikä se kuulu Arabiliittoon.



Kuvio 2 Tutkimukseen kuuluvat maat (ei Israel) (Käri-Zein 2003: 30)

Tässä tutkimuksessa arabimailla tarkoitetaan tutkimukseen kuuluvia maita, jollei muuta erikseen mainita.

GCC

Gulf-maiden yhteistyöneuvostoon (Gulf Cooperation Council) kuuluvat Arabiemiraattien liitto, Bahrain, Kuwait, Oman, Qatar ja Saudi-Arabia. Maista käytetään jatkossa lyhennettä GCC -maat.

Tämän yhteenliittymän yhteistyöaloja ovat mm. turvallisuuspoliittinen yhteistyö, taloudelliset, juridiset, teolliset ja kaupalliset yhteistyöalueet, sekä sosiaaliset, koulutukselliset ja terveydenhuoltoon liittyvät projektit ja ympäristöyhteistyö.

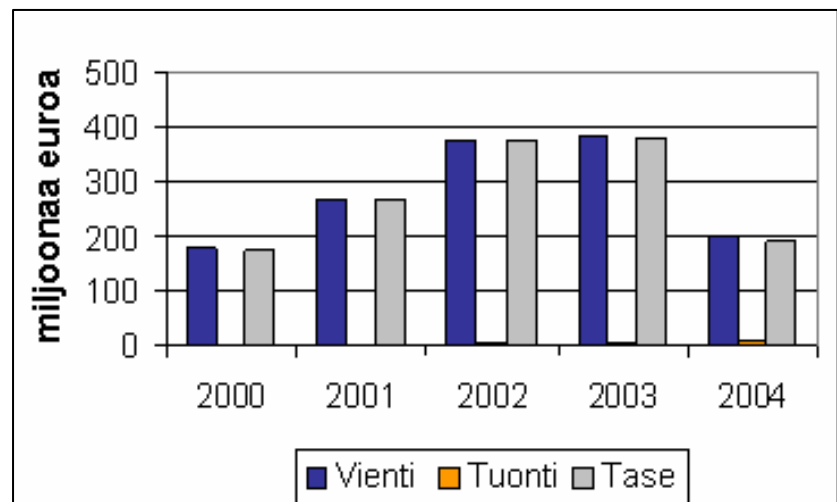
GCC -maiden välille syntyi tulliliitto vuonna 2003. Tullitariffien yhtenäistämisen ohella maat pyrkivät yhteiseen valuuttaan ja pörsssiin. GCC-maat käyvät vapaakauppaneuvotteluita EU:n kanssa.

GCC -alueen taloudet kehittyvät ripeästi. Se ilmenee talousuudistusten ja megaprojektien virtana. Arabiemiraateissa sijaitseva Dubai on malliesimerkki, sillä kauppa ja investoinnit ovat kasvaneet siellä kiihtyvällä tahdilla.

Kauppa Suomen kanssa

Tullin ulkomaankaupan tilaston mukaan vuonna 2004 arabimaiden osuus Suomen kokonaisviennistä oli 3,9 %.

Arabimaihin suuntautuva kauppa on vahvasti Suomelle ylijäämäinen. Suomen tärkeimmät kauppakumppanit alueella ovat väylänä Aasiaan ja Lähi-itään toimivat Arabiemiraatit sekä Saudi-Arabia. Suomen ja Saudi-Arabian välistä kauppaa vuosina 2000–2004 kuvaa kuvio 3.



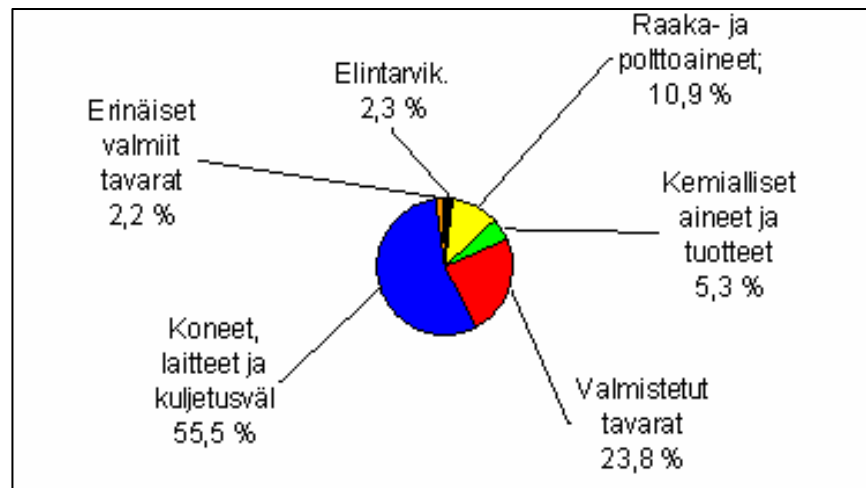
Kuvio 3 Suomen Saudi-Arabian kauppa 2000 - 2004 (Tullihallitus)

Monissa arabimaissa pyritään monipuolistamaan taloutta ja vähentämään riippuvuutta öljyteollisuudesta. Maiden WTO-jäsenyydet tai pyrkimykset järjestön jäsenyyteen (Saudi-Arabia) pakottavat maat liberalisoimaan talouksiaan, mikä voi avata suomalaisyrityksille uusia mahdollisuuksia.

Toimialoja, joilla suomalaisilla yrityksillä on hyviä mahdollisuuksia:

- Tietoliikenne
- Tietotekniikka
- Energia- ja ympäristöteknologia
- Teollisuuden käyttämät koneet ja laitteet
- Rakennustarvikkeet ja -materiaalit
- Kemialliset aineet ja tuotteet

Suomen ja Saudi-Arabian välisen viennin rakennetta vuonna 2004 esittää kuvio 4.



Kuvio 4 Suomen Saudi-Arabian viennin rakenne vuonna 2004 (Tullihallitus)

3.2 Liiketoimintamahdollisuudet

Arabimarkkinoiden positiivisia piirteitä (Maakansio 2005)

Saudi-Arabia on poliittisesti ja taloudellisesti alueensa vaikutusvaltaisin valtio. Maan kansantuotteen ja investointien odotetaan kasvavan merkittävästi lähimpien 5-7 vuoden aikana, koska öljy pysyy kalliina ja sen kulutus kasvaa maailmanlaajuisesti.

Saudi-Arabiassa infrastruktuuri on kohtuullisen kehittynyt ja toimiva. Lisäksi ulkomaisille investoinneille ja uudelle teollisuustuotannolle myönnetään etuja Saudi-Arabiassa.

Saudi-Arabiassa ulkomaisten yritysten toimintamahdollisuudet paranevat byrokratiaa vähentävien laki- ja institutionaalisten uudistusten, yksityistämisen sekä osaamisen kehittymisen ansiosta.

Arabiemiraateissa on länsimaisittain hyvin kehittyneet markkinat (lähinnä Abu Dhabi ja Dubai). Dubai on dynaaminen "singaporemainen" kaupan keskus, joka toimii porttina muihin alueen maihin

Arabiemiraateissa on ulkomaisia yhtiöitä ja investointeja suosiva lainsäädäntö ja hyvä liiketoimintailmasto: ei kirjanpitovelvollisuutta, alhaiset tullit ja verot, sekä hyvät liikenne- ja tietoliikenneyhteydet

Egypti on poliittisesti vakaa maa ja sen etuna on keskeinen sijainti. Maa kontrolloi Afrikan ja Aasian välistä maakaistaletta ja Suezin kanavaa, joka on nopein tie Etelä-Euroopasta Intian valtamerelle. Egyptissä on paljon kuluttajia, enemmän kuin muissa Arabimaissa. Väestön ostovoima on kuitenkin keskimäärin alhainen.

Iranissa valtavat infrastruktuuri- ja asuntotarpeet luovat liiketoimintamahdollisuuksia ja maan hallitus avaa markkinoita varovaisesti ulkomaisille yrityksille.

Kuwaitissa bruttokansantuote on henkeä kohti suhteellisen korkea ja maalla on runsaat energiavarat.

Arabimarkkinoiden huonoja puolia

Useissa arabimaissa hallitus säätelee taloutta enemmän kuin Euroopassa. Luotettavan markkina- ja muun tiedon saanti voi olla vaikeaa. Maissa esiintyy myös korruptiota. Alueen kansantaloudet ovat vielä pitkälle riippuvaisia öljyn maailmanmarkkinahinnasta. Lisäksi kokonaiskysyntä ja julkinen kysyntä ovat hyvin riippuvaisia öljytuloista. (Maakansio 2005)

Liiketoimintakulttuuri (Maakansio 2005)

Arabimaissa henkilökohtaisilla suhteilla on suuri merkitys liike-elämässä ja kaupankäynti perustuu luottamukseen. Täsmällisyys on tärkeää. Paikallisen kulttuurin (arvojen, normien, asenteiden) tunteminen on ulkomaisille liikemiehille elintärkeää.

Tavattaessa tavallisesti kätellään, paikalliset myös suutelevat toisiaan. Suhteiden solmimista edistää auttava arabiantaito.

Käyntikortti on hyvä tehdä kaksipuoliseksi, englanniksi ja arabiaksi. Liiketoiminnassa kannattaa varautua aikataulujen venymiseen.

Useissa arabimaissa hallitus säätelee taloutta enemmän kuin länsimaissa ja myös korruptiota ilmenee enemmän. Islam on kaiken poliittisen, sosiaalisen ja taloudellisen elämän perusta. Islamin vaikutus jokapäiväiseen elämään ja liiketoimintaan on otettava huomioon.

Arabeille tärkeitä asioita ovat perhe, ystävät ja sosiaalinen elämä sekä toisaalta myös asema ja varallisuus. Sosiaalisissa tilanteissa voi keskustella mm. hevosista, haukoista, säästä, luonnosta, omasta maasta ja jalkapallosta. Aiheita, joista ei saa puhua, ovat uskonto, politiikka, Israel, naiset, seksi ja alkoholi.

3.3 Tuontimääräykset arabimaissa

Finpron julkaisema Laivauskäsikirja sisältää arabimaiden tuontimääräykset ja asiakirjavaatimukset: tuontirajoitukset, tullikohtelu, vaadittavat asiakirjat ja erityistodistukset, tuotekohtaiset määräykset sekä tiedot tavarankäytännön vakuuttamisesta jne. Tiedot on räätälöity suomalaista viejää varten.

Tullit ja tuontirajoitukset (Laivauskäsikirja 2005)

Useimmissa arabimaissa HS-nimikkeistöön perustuva tullitariffi sisältää pääasiassa arvotulleja, jotka lasketaan tavarankäytännön CIF - arvosta. Tullauksen yhteydessä peritään eräitä muita maksuja ja veroja. Arabimaiden tuontitullit sekä muut verot ja maksut selviävät EU:n Applied Tariffs Database – tietokannasta.

GCC-maiden tulliliitto astui virallisesti voimaan 1.1.2003, vaikka jäsenmaiden yhteisen ulkotariffin käyttöönoton siirtymävaihe kestänee vuoteen 2005 saakka.

Arabiemiraateissa tuontilupa vaaditaan joillekin harvoille tavaroille. Luvan tarve riippuu ko. emiraatin tuontimääräyksistä. Bahrainissa tuontilisenssi vaaditaan vain muutamille tuotteille. Kuwaitissa tuontilisenssiä ei vaadita.

Omanissa useimmat tavarat voi tuoda maahan ilman tuontilisenssiä. Qatarissa useimmat tuontitavarat saa tuoda maahan Open General -lisenssillä. Tuontilisenssi vaaditaan vain muutamille harvoille tuoteryhmille. Saudi-Arabiassa useimmat tavarat saa tuoda maahan ilman tuontilisenssiä. Eräät tuotteet ovat tuontikiellossa, eräille vaaditaan ao. ministeriön hyväksyminen.

Egyptissä useimmat tavarat saa tuoda maahan ilman tuontilisenssiä ja muita rajoituksia. Tuontia säännöstellään kuitenkin porrastetuilla tulleilla. Eräät tavarat ovat tuontikiellossa. Euroopan yhteisön ja Egyptin välinen Euro-Välimeri- assosiaatiosopimuksen perusteella Egypti myöntää yhteisön alkuperätuotteille tullietuuksia. Tiettyjen tuotteiden tullit alenevat asteittain määrättyjen alennusaikataulujen mukaan.

Irakissa tuontilisenssi vaaditaan kaikille tuontitavaroille. Useimmat tavarat voi tuoda maahan ainoastaan valtiollisten ulkomaankauppaorganisaatioiden välityksellä. Tuontilisenssi oikeuttaa myös tuontitavaroiden maksamiseksi tarvittavan valuutan saantiin.

Iranissa tuontilisenssianomus on ensin osoitettava asianomaiselle iranilaiselle ministeriölle, joka tutkii onko tavaran maahantuonti sallittu vuosittain uusittavan tuontiohjelman mukaisesti. Sen jälkeen vaaditaan vielä Iranin kauppaministeriön rekisteröinti ennen kuin anomus voidaan esittää Iranin keskuspankille.

Jemenissä tuontilisenssiä ei vaadita, jos maahantuojana toimii rekisteröity tuojia tai agentti. Tietyt tuotteet ovat tuontikiellossa ja määrättyille tavaroiden vaaditaan ao. monopoliviranomaisen lupa. Tuontitavaroille on hankittava valuuttalupa ennen tuontilisenssin anomista.

Jordaniassa useimmat tavarat saa tuoda maahan ilman tuontilisenssiä. Meriteitse saapuvat lähetykset tulisi tuoda maahan Aqaban sataman kautta, muutoin tavaroista kannetaan huomattava lisämaksu. Tuontilisenssin alaisille tuotteille vaaditaan myös valuuttalupa.

EY:n ja Jordanian välisen assosiaatio- eli Euro-Välimeri-sopimuksen perusteella Jordania myöntää yhteisön alkuperää oleville teollisuustuotteille tullittomuuden tai asteittain alenevan tullikohtelun.

Libanonissa useimmat tavarat saa tuoda maahan ilman tuontilisenssiä. Eräille maan oman tuotannon kanssa kilpaileville tuotteille vaaditaan kuitenkin ennakkolisenssi.

Euroopan yhteisön ja Libanonin välinen assosiaatio- eli Euro-Välimeri-sopimuksen kauppaa ja kaupan liitännäistoimenpiteitä koskeva väliaikainen sopimus tuli kuitenkin voimaan vuonna 2003. Libanon myöntää sopimuksen perusteella yhteisön alkuperätuotteille tullittomuuden tai alennettua tullikohtelua. Alennusaikataulu alkaa tosin vasta viiden vuoden kuluttua sopimuksen voimaantulosta.

Syyriassa tuontilisenssi vaaditaan tavaralähetysille, joiden arvo ylittää 1.000 SYP. Viejän tulee varmistaa ennen laivausta, että maahantuojalle on myönnetty tuontilisenssi.

Pakkaus-, merkintä- ja tuotemääräykset (Laivauskäsikirja 2005)

Kuljetuspakkaukset merkitään remburssin ehtojen tai ostajan antamien ohjeiden mukaan. Tavaroihin, joihin tehdyistä merkinnöistä voi saada harhaanjohtavan vaikutelman alkuperästä, on merkittävä alkuperämaa.

Kolleihin merkitään bruttopaino ja vastaanottajan koko nimi ja osoite. 6-kulmaista tähteä ei saa esiintyä tavaroissa, niiden pakkauksissa tai kolleissa.

Nimitystä "Persian Gulf" ei saa käyttää tavaroissa, pakkauksissa tai laivausasiakirjoissa, sen sijaan "Arabian Gulf" on sallittu. Iranin lähetyksissä kuitenkin nimitystä "Persian Gulf" tulisi käyttää pakkauksissa, tavaroissa ja laivausasiakirjoissa. Tällöin nimitystä "Arabian Gulf" olisi vältettävä.

Arabiankielisten käyttöohjeiden toimittamista suositellaan vietäessä mm. koneita ja laitteita.

Viejän tulisi jo ennen vientiä selvittää erityisvaatimukset omien tuotteidensa osalta, jotta ne täyttäisivät mahdollisesti voimassa olevien standardien, teknisten määräysten tai muun erityislainsäädännön sisältämät vaatimukset.

Vientiremburssi ja sen erityispiirteet arabikaupassa

4.1 Remburssin määritelmä ja säännöt

Ulkomaankauppaa käyvän yrityksen kannattaa valita tarkasti kuhunkin kauppaan parhaiten sopiva maksutapa jo tarjousvaiheessa. Maksutavan valinta on yksi keino välttää kansainväliseen kauppaan liittyviä riskejä. Maksutavan valintaan vaikuttavat monet eri tekijät.

Maksutavoista on keskusteltava kauppasopimusta tehtäessä ja siinä vaiheessa on syytä ottaa huomioon:

- maksutavan nopeus ja varmuus
 - tunnettaanko ostaja ja voiko häneen luottaa
 - onko neuvottelutilanteessa ostajan vai myyjän markkinat
 - toimialan perinteet ja kauppatavat
 - rahoitusmahdollisuudet kaupan osapuolille
 - eri maksutapojen kustannusvaikutukset ja kuka ne maksaa
 - kuinka hyvin kaupan osapuolet tuntevat eri maksutavat
 - maantiede, etäisyys ja valuuttamääräykset
 - maan poliittinen ja taloudellinen tilanne.
- (Vientikaupan asiakirjat 2004: 18-1)

Remburssi kuuluu vientikaupan asiakirjamaksutapoihin, jota käytetään hyvin yleisesti arabimaihin. Se on varmin ja monipuolisin maksutapa. Remburssin ehtoja voidaan muotoilla jokaisen erityistapauksen mukaisesti. Kun tarkastellaan remburssia viejän näkökulmasta, puhutaan vientiremburssista ja päinvastoin ostajan näkökulmasta tuontiremburssista.

Remburssi, Documentary Credit, D/C (Letter of Credit ja L/C myös käytössä) on maksutapa, joka sisältää ostajan pankin sitoumuksen maksun suorittamisesta remburssinsaajalle (myyjälle) remburssin ehtojen tultua täytetyiksi.

Remburssin yksityiskohtainen määritelmä samoin kuin muutkin remburssia koskevat määräykset ja ohjeet on julkaistu Kansainvälisen kauppakamarin Yhdenmukaisissa remburssisäännöissä (Uniform Customs and Practise for Documentary Credits, 1993 rev., ICC publ. 500). Näitä sääntöjä noudattavat lähes kaikki merkittävät pankit ympäri maailman.

Remburseissa kaikkien osapuolten toimenpiteet koskevat asiakirjoja, ei tavaroita tai palveluja. Siksi ostajan ja myyjän on jo kaupasta neuvotellessaan mietittävä tarkoin, mitkä kaupan ehdoista on

syytä ottaa myös remburssin ehdoiksi. Remburssi voidaan suunnitella esimerkiksi maksuaikataulun osalta joustavasti kuhunkin kauppaan sopivaksi, mutta siihen ei pidä sisällyttää turhia ehtoja.

Remburssit ovat kauppaja- ja muista sopimuksista erillisiä toimitteita. Tällaiset sopimukset eivät koske tai sido pankkeja, vaikka remburssissa niihin viitattaisiinkin. Pankit tekevät päätöksensä remburssiehtojen täyttymisestä pelkästään esitettyjen asiakirjojen perusteella. Remburssi on toimiva ratkaisu, kun kaupan osapuolet sopivat sen ehdoista yhteistyössä.

ICC:n remburssisäännöt UCP 500

Yksi Kansainvälisen kauppakamarin (International Chamber of Commerce) perustehtävistä on yritysten ulkomaankaupan helpottaminen ja sitä kautta maailmankaupan edistäminen. ICC mm. laatii kauppaa ja maksuliikennettä koskevia sääntöjä.

Kansainvälisen kauppakamarin laatimat Yhdenmukaiset remburssisäännöt, Uniform Customs and Practise for Documentary Credits (UCP), julkaistiin ensimmäisen kerran vuonna 1933 ja ne muodostavat nykyään maailmanlaajuisesti hyväksytyyn säännösten remburssin käytölle kansainvälisessä kaupassa.

Remburssi säännöt sisältävät 49 artiklaa ja ne astuivat voimaan 1.1.1994. Yhdenmukaiset remburssisäännöt ovat korvaamaton käytännön työkalu pankeille, lakimiehille, viejille ja tuojille, huolitsijoille sekä kaikille kansainvälisen kaupan parissa työskenteleville.

Yhdenmukaisia remburssisääntöjä, julkaisua n:o 500, sovelletaan kaikkiin remburssiin sisällyttämällä niistä maininta remburssin tekstiin. Ne sitovat kaikkia osapuolia, ellei remburssissa nimenomaan toisin määrätä.

Yhdenmukaiset remburssisäännöt (UCP 500 1993: 14) määrittelevät remburssin järjestelyksi, jossa pankki (avaajapankki) toimien asiakkaan (toimeksiantajan) pyynnöstä ja tämän ohjeiden mukaisesti tai omasta puolestaan

- I. sitoutuu maksamaan kolmannelle osapuolelle (remburssinsaajalle) tai tämän määräämälle tai sitoutuu hyväksymään ja maksamaan remburssinsaajan asettamia vekseleitä (asetteita)

tai

II. valtuuttaa toisen pankin suorittamaan tällaisen maksun tai hyväksymään ja maksamaan tällaisia vekseleitä (asetteita)

tai

III. valtuuttaa toisen pankin negosioimaan vaadittua asiakirjaa (asiakirjoja) vastaan edellyttäen, että remburssin määräykset ja ehdot on täytetty.

eUCP

Sähköinen sovellus remburssisäännöistä on nimeltään eUCP ja se tuli voimaan huhtikuussa vuonna 2002. Jos remburssissa sallitaan sähköisten asiakirjojen esittäminen, tulee siinä mainita eUCP:n sovellettavuus. Samalla siihen kuitenkin sovelletaan myös UCP 500 sääntöjä.

Sähköisiä asiakirjoja voidaan esittää yhdessä paperidokumenttien kanssa, jollei remburssissa sitä erikseen kielletä. Niitä voidaan esimerkiksi lähettää sähköpostin liitteenä tai esittämällä hyperlinkki ulkopuoliseen järjestelmään kuten varustamon kotisivuille.

Elektroniset remburssisäännöt eivät ole sidottuja mihinkään yksittäiseen tietokoneohjelmaan. Tekninen kehitys on vielä kesken ja systeemin tulisi menestyäkseen olla avoin, edullinen, helppokäyttöinen, sopiva niin pk-yrityksille kuin isoille kansainvälisille yrityksillekin.

Lisäksi olisi tärkeää kehittää pankkien, varustamoiden, viejien ja huolitsijoiden välistä yhteistyötä varmistamaan erilaisten sähköisten sääntöjen ja lakien yhtenäistäminen elektronisen kaupan tehostamiseksi.

4.2 Remburssikaupan perusteet

Milloin ja miksi remburssi valitaan maksutavaksi

Sopiessaan remburssin maksutavaksi sekä myyjä että ostaja pyrkivät poistamaan kaupankäyntiin liittyviä riskitekijöitä.

Remburssi on sopiva maksutapa, kun

- kauppasuhte on uusi ja kaupan osapuolet eivät vielä tunne toisiaan
- myyjän toimituskykyyn tai ostajan maksukykyyn liittyy epävarmuutta
- osapuolten välinen maantieteellinen etäisyys on suuri
- ei tunneta kauppakumppanin maassa vallitsevaa kauppatappaa
- halutaan vähentää taloudellisista tai poliittisista olosuhteista johtuvaa epävarmuutta.

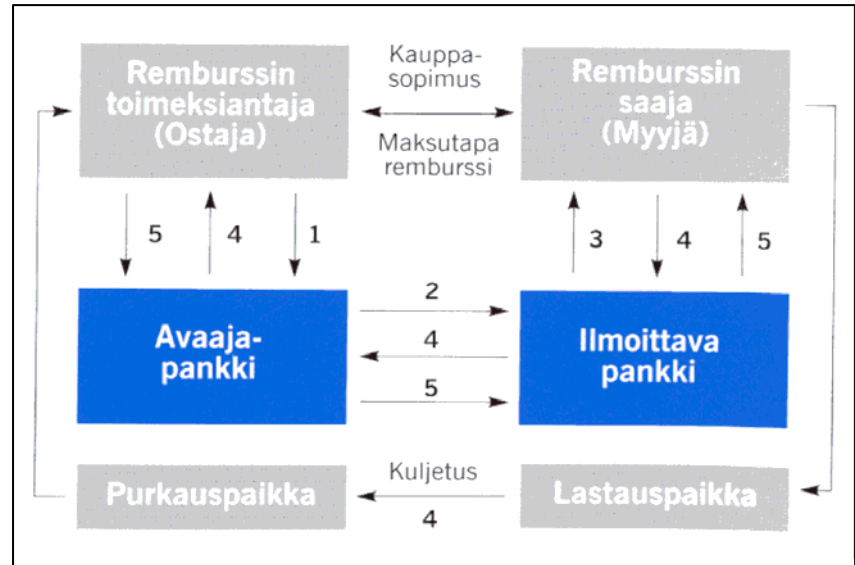
Remburssin osapuolet

Remburssissa on tavallisesti neljä osapuolta: ostaja, viejä ja molempien pankit. Viejän pankin osallisuus ei ole kuitenkaan välttämätöntä ja mukana voi olla myös muita pankkeja.

- **Ostaja** (applicant), joka tekee hakemuksen remburssin avaamisesta pankilleen esittämällä kaikki tarpeelliset ehdot, kuten mitä asiakirjoja myyjän tulee esittää ja missä aikataulussa myyjän tulee toimia.
- **Viejä** (beneficiary), joka tarkistaa remburssin ja hyväksytyään sen ryhtyy tarvittaviin toimenpiteisiin tavarán ja tarvittavien asiakirjojen toimittamista varten.
- **Ostajan pankki** eli avaajapankki (issuing bank), joka avatuaan remburssin ilmoittaa siitä viejän pankille. Ostajan pankki sitoutuu maksuun negosioitavia asiakirjoja eli myyjän toimittamia, remburssin ehdoissa mainittuja asiakirjoja vastaan.
- **Viejän pankki** eli ilmoittava pankki (advising bank), joka ilmoittaa remburssin avauksesta viejälle ja tarvittaessa lisää vahvistuksensa remburssiin. Välittäjäpankki on remburssityypistä riippuen maksava, negosioiva tai hyväksyvä pankki.

Remburssin kulkukaavio on esitetty seuraavalla sivulla kuviossa 5.

1. Ostaja antaa pankilleen toimeksiannon remburssin avaamisesta tehtyään kauppasopimuksen myyjän kanssa.
2. Avaajapankki avaa remburssin toimeksiannon perusteella yleensä suoraan myyjän pankkiin.
3. Ilmoittava pankki ilmoittaa remburssin avauksesta myyjälle.
4. Myyjä toimittaa tavarán ja esittää remburssissa vaaditut asiakirjat remburssiin määräämään pankkiin, joka on useimmiten ilmoittava pankki. Tämä tarkastaa asiakirjat ja välittää ne avaajapankille, joka myös tarkastaa asiakirjat.
5. Remburssi maksetaan remburssiehtojen määräämänä ajankohdana edellyttäen, että esitetyt asiakirjat ovat olleet remburssiehtojen mukaiset. (Ulkomaankaupan pankkitoimet 1999: 22)



Kuvio 5 Remburssin kulku (Ulkomaankaupan pankkitoimet 1999: 22)

4.3 Remburssin muoto ja tyypit

Edellä kuvattuun remburssin perustyyppiin liitetään erilaisia lisäehtoja, joista keskeisimmät ovat

- A. **Avaajapankin vastuu.** Avaajapankin kannalta remburssi voi olla peruuttamaton (irrevocable), jolloin remburssi voidaan peruuttaa tai ehtoja muuttaa vain kaikkien osapuolten suostumuksella. Peruutettavissa olevaa (revocable) remburssia ei käytännössä juuri esiinny, sillä se peruuttamiseen riittää yksistään avaajapankin ilmoitus. Remburssisääntöjen mukaan remburssi on aina peruuttamaton, ellei siitä muuta ilmene.
- B. **Maksuajankohta.** Avistaremburssin (sight credit) määrä maksetaan remburssin ehtojen mukaisten asiakirjojen esittämistä vastaan, jolloin myyjä saa maksun heti tai lyhyen odotusajan jälkeen. Aikaremburssissa (usance/time credit) myyjä myöntää ostajalle maksuaikaa. Tässä tapauksessa pankki hyväksyy myyjän antaman vekselin tai sitoutuu siirrettyyn maksuun. Maksu suoritetaan myyjälle remburssiehtojen mukaisesti maksuajan päätyttyä.
- C. **Ilmoittavan pankin vastuu.** Myyjän pankki ei sitoudu remburssin maksuun, kun kyseessä on vahvistamaton (unconfirmed) remburssi. Käytännössä avaajapankki kuitenkin valtuuttaa tämän suorittamaan maksun myyjälle remburssiehtojen mukaisten asiakirjojen esittämistä vastaan.

Vahvistetussa remburssissa (confirmed credit) ilmoittava pankki sitoutuu samaan maksuvelvoitteeseen avaajapankin kanssa. Tämä on tärkeää varsinkin silloin, kun ostajan pankkiin tai maahan liittyy riskejä.

Remburseja erityistarkoituksiin

Siirrettävissä oleva remburssi (Transferable Credit) voidaan remburssinsaajan eli myyjän pyynnöstä siirtää osittain tai kokonaan toissijaisen remburssinsaajan kuten alihankkijan hyväksi. Remburssisäännöissä on tarkat siirtoa koskevat määräykset. Alkuperäisen remburssin ehtoja voidaan muuttaa vain määrän, yksikköhinnan sekä voimassaolo- ja laivausajan osalta.

Apuremburssia (Back-to-back Credit) voidaan käyttää siirrettävän remburssin asemasta esimerkiksi tilanteissa, joissa myyjä eli välittäjä haluaa salata tavaran hankintalähteen ostajalta ja lopullisen ostajan alihankkijalta.

Uudistuvaa remburssi (Revolving Credit) käytetään toistuvien ja pitkäaikaisten tavaratoimitusten yhteydessä. Tällöin vältetään avaamasta omaa remburssia jokaiselle toimitukselle. Remburssin uudistuminen voi tapahtua ajallisesti tai määrällisesti. (Pirnes & Kukkola 2002: 166)

4.4 Remburssin avauksesta ilmoittaminen myyjälle

Kaupankäynnin alussa ostaja ja viejä sopivat kaupan ja remburssin ehdoista. Kauppasopimuksessa olisi hyvä sopia mahdollisimman tarkasti, millainen remburssin tulee olla.

Avatessaan remburssin ostajan pankki varmistuu ostajan maksukyvyistä siten, että ostaja maksaa remburssin määrän avaushetkellä pankkiin (katettu) tai asettaa vakuuden sen maksamiseksi myöhemmin (kattamaton). Sitten ostajan pankki ilmoittaa remburssin avauksesta myyjän pankille.

Remburssihakemus

Remburssihakemuksen on vastattava kauppasopimuksen ehtoja. Remburssisääntöjen (UCP 500: 26) mukaan, jos remburssi sisältää ehtoja, määrittelemättä asiakirjoja, joista ehtojen täytyminen todetaan, pankit katsovat tällaiset ehdot pätemättömiksi, eivätkä ota niitä huomioon.

Peruuttamattoman remburssin ehtoja ei voi muuttaa ilman myyjän suostumusta. Lisäksi muutokset aiheuttavat lisäkustannuksia ja viivästyttävät kaupan toteutusta.

Saatuaan remburssinavauksen ostajan pankilta myyjän pankki tarkistaa remburssin aitouden. Jos remburssissa on vahvistuspyyntö, myyjän pankki päättää avaajapankin ja – maan riskin sekä remburssin ehtojen pohjalta, voiko se sitoutua remburssin maksuun eli vahvistaa remburssin.

Tämän jälkeen myyjälle lähetetään kirjallisesti ilmoitus saapuneesta remburssista. Ilmoitus sisältää jäljennöksen remburssista sekä tiedon maksuajankohdasta ja mahdollisesta vahvistuksesta.

Jos avaajapankki ei ole pyytänyt välittäjäpankkia vahvistamaan remburssia, välittäjäpankki voi myyjän pyynnöstä harkintansa mukaan taata remburssin maksun. Tämä ns. hiljainen vahvistus antaa myyjälle saman maksuvarmuuden kuin avaajapankin pyynnöstä tehty vahvistus. Ainoa ero on se, että hiljaisesta vahvistuksesta ei ilmoiteta avaajapankille, vaan se jää myyjän ja välittäjäpankin väliseksi sopimukseksi.

Viejän toimenpiteet remburssin saavuttua

Myyjä tarkistaa, että remburssin ehdot vastaavat tehtyä kauppasopimusta ja ovat täytettävissä. Tarvittaessa myyjän on viipymättä otettava yhteys ostajaan ehtojen muuttamiseksi. Myyjän maksun saanti riippuu yksinomaan siitä, että hän pystyy esittämään hyväksyttävät asiakirjat määräaikana. (Ulkomaankaupan pankkitoimet 1999: 29)

Viejän ei tulisi koskaan jättää remburssiehtojen läpikäyntiä laivaukseen saakka. Heti remburssin saavuttua hänen tulisi tarkistaa kohta kohdalta, vastaavatko kaikki yksityiskohdat kauppasopimuksen ehtoja. Tarkistettavia asioita ovat seuraavat kohdat:

Ehdot

- on peruuttamaton (irrevocable)
- on vahvistettu (confirmed), mikäli edellytetty kauppasopimuksessa
- määrittelee ostajan ja myyjän (applicant/beneficiary) nimet ja osoitteet oikein
- on avattu oikealle määrälle sallien myös mahdollisen poikkeaman (tolerance)

Aika

- remburssi on voimassaoloajaltaan (expiry) riittävä
- määrittelee laivausajan riittäväksi
- antaa riittävän ajan asiakirjojen esittämiseksi
- on maksusuorituksen ajankohdaltaan oikein (avista, at sight/aika, usance credit)

Tavara

- rembursi sisältää oikean tavaranimityksen
- toimituslauseke on oikein (FOB, CIF, CIP jne.)
- laivausehdot määritelty oikein (osatoimitukset, uudelleenlaivaus, laivaus- ja purkaussatama)

Yleistä

- ei edellytä asiakirjoja, joita ei voida saada
- ei rajoita asiapapereiden valmistustapaa
- ei vaadi legalisointeja, joita ei voida hankkia
- ei ole ristiriidassa vaadittavien asiapapereiden ja toimituslausekkeiden suhteen
- luettelee sellaiset vakuutusriskit, jotka voidaan kattaa
- määrittelee pankkikulujen maksajaosapuolet kuten sovittu kauppasopimuksessa
- on muutenkin kauppasopimuksen mukainen ja kaikilta osin toteutuskelpoinen

Välttääkseen aikaavievää muutosprosessia ja säästääkseen kustannuksia on kaupan osapuolten neuvoteltava remburssin ehdoista mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Rembursin vahvistusmahdollisuuden sekä hinta-arvion voi selvittää pankista jo etukäteen.

4.5 Mitä asiakirjoja tarvitaan ja mitä niiltä vaaditaan

Käytäessä kauppaa maan rajojen ulkopuolelle, tarvitaan erilaisia asiakirjoja. Oikein laaditut asiakirjat varmistavat tavaroiden ja maksujen sujuvan liikkumisen.

Kansainvälisessä kaupassa esiintyy lukuisia erilaisia ja erinimisiä asiakirjoja, joista viejän on valittava kuhunkin toimitukseen sopivat. Asiakirjojen laatiminen on yritykselle myös kustannus, joten turhia asiakirjoja ei kannata laatia vain varmuuden vuoksi.

Se mitä asiakirjoja tarvitaan, määräytyy monen tekijän perusteella:

- Suomen viranomaiset tarvitsevat tiettyjä asiakirjoja.
- Kohdemaan viranomaiset voivat esittää lisäsäännöksiä maahantuotaville tavaroille tarvittavista asiakirjoista ja niihin liittyvistä muotoseikoista.
- Ostaja voi esittää lisävaatimuksia asiakirjoista.
- Kauppasopimuksen ehdot sekä toimitus- ja maksutapa (esimerkiksi Incoterms 2000 – toimituslausekkeessa määritellyt myyjän ja ostajan velvoitteet) vaikuttavat tarvittaviin asiakirjoihin ja siihen kuka ne laatii tai hankkii. (Vientiopas 2003: 61)

Ulkomaiden viranomaiset saattavat vaatia hyvinkin moninaisia asiakirjoja. Lisäksi määräykset muuttuvat jatkuvasti ja asiakirjojen määrä vaihtelee maittain.

Remburssin avausvaiheessa pankit pyrkivät avaamaan remburssin mahdollisimman yksinkertaisina ja yksiselitteisinä ilman turhia yksityiskohtia.

Tämän vuoksi asiakirjojen laadinnassa myyjän olisi hyvä varmistaa ostajalta, agentilta, huolitsijalta, Finpron laivauskäsikirjasta tai esimerkiksi paikalliselta kauppakamarilta mahdolliset erikoistapauksissa kyseeseen tulevat yksityiskohdat tai muotomääräykset. Nämä eivät saisi saattaa asiakirjoja ristiriitaan itse remburssin ehtojen kanssa.

4.5.1 Kauppalasku

Vientikauppalasku on koko vientitapahtuman peruselementti. Se on perustana tavaran toimittamisen yhteydessä syntyville erilaisille asiakirjoille, joita käyttävät hyväkseen ostaja, tullit, huolitsijat, pankit, vakuutuslaitos jne.

Yleensä englanninkielisessä laskussa ilmoitetaan tavanomaiset yksityiskohtaiset tiedot mm. myyjän ja ostajan nimi ja osoite, tavaran alkuperämaa, toimitus- ja maksuehdot, kollien merkit, numerot, lukumäärä ja laji, brutto- ja nettopainot, tarkka tavaramääritelmä, HS-tullitariffinimike, yksikkö- ja kokonaishinnat sekä mahdolliset alennukset ja niiden perusteet.

Vientikauppalaskun sisältövaatimukset saattavat poiketa tapauskohtaisesti silloin, kun maksuehtona on remburssi. Remburssin avausilmoituksesta selviävät tuolloin kauppalaskua koskevat vaatimukset ja näitä ehtoja on ensisijaisesti noudatettava. Tällöin laskussa ilmoitetaan esimerkiksi remburssin numero.

Kauppalaskujen täytyy näyttää remburssissa määrätyn remburssinsaajan antamilta ja ne täytyy asettaa remburssin toimeksiantajan nimelle. Kauppalaskun tavarakuvausten täytyy olla yhtäpitävä remburssin tavarakuvausten kanssa. Kaikissa muissa asiakirjoissa tavarakuvaus voi olla yleisluontoinen, mutta ei ristiriitainen remburssin tavarakuvausten kanssa.

Kauppalasku toimitetaan vastaanottajalle tämän haluamana määränä, esimerkiksi Irakissa yleensä neljänä kappaleena ja Jemenissä vähintään kuutena kappaleena.

Laskussa ilmoitetaan lisäksi toimitusehdosta riippuen rahti- ja vakuutuskulut eriteltyinä. Laskussa ilmoitetaan lisäksi tavaran valmistajan nimi ja osoite. Laskuun lisätään esim. seuraavanlainen viejän allekirjoittama vakuutus:

"We hereby certify that this invoice is true and correct and that the goods are of (Finnish) origin." (Laivauskäsikirja 2005)

EY:n vuosina 2002 – 2004 voimaan tulleet assosiaatiosopimukset Egyptin, Jordanian ja Libanonin kanssa saattavat muuttaa mm. kauppalaskun sisältövaatimuksia, alkuperätodistuksen tarvetta ja asiakirjojen laillistamista. Ennen kuin vaikutukset ovat selvillä, suomalaisen viejän tulisi neuvotella asiakirjavaatimukset huolella ostajan kanssa. (Laivauskäsikirja 2005)

Proformalasku

Proformalasku on sisällöltään samankaltainen kuin vientilasku, mutta se ei aiheuta maksuvelvoitetta. Sitä tarvitaan esimerkiksi remburssin avaamiseen, tuontiluvan anomiseen määräraamassa ja osa- ja jälkitoimitusten lähettämiseen. (Vientiopas 2003: 66)

Tullilasku

Eräiden maiden tulliviranomaiset asettavat tiettyjä vaatimuksia kauppalaskun muodolle ja sisällölle. Tuontimaan viranomaiset voivat esimerkiksi vaatia, että kauppalasku laaditaan heidän hyväksymille erityislomakkeille. Tällaisia laskuja kutsutaan tullilaskuiksi. Arabimaihin tullilaskua ei vaadita. (Vientiopas 2003: 68)

Alkuperätodistus

Tavaran maahantuonnin edellytyksenä on useissa maissa alkuperätodistuksen esittäminen. Todistuksen tarkoitus on yksinomaan osoittaa tavaroiden alkuperä, jotta voidaan toimia tullaus- tai kaupallisten vaatimusten mukaisesti (esimerkiksi remburssien avaaminen).

Kauppakamarin myöntämä alkuperätodistus on määrämuotoinen lomake, jota käytetään Euroopan yhteisön ja kolmansien maiden välisessä kaupassa. Kauppakamarin myöntämä alkuperätodistus on samalla Euroopan yhteisön yleinen alkuperätodistus

Vahvistaessaan asiakirjan kauppakamari vakuuttaa, että asiakirjasta ilmenevät seikat ovat totuudenmukaisia. Asiakirjoissa esiintyvistä tiedoista on aina esitettävä sellaiset selvitykset, että kauppakamari voi vakuuttua tietojen oikeellisuudesta.

4.5.2 Kuljetusasiakirjat

Kuljetustapa vaikuttaa siihen mitä kuljetusasiakirjoja remburssissa vaaditaan. Kutakin kuljetusmuotoa vastaavalla asiakirjalla on remburssisäännöissä oma artiklansa (UCP 500 art. 23–30) , jossa on määritelty ne muotoseikat, jotka kyseisen asiakirjan tulee täyttää.

Laivauskäsikirjan mukaan arabimaissa ei tiettävästi ole viranomaisten antamia erityisohjeita kuljetusasiakirjoille. Ne laaditaan esimerkiksi ostajan antamien ohjeiden tai yleisen käytännön mukaan.

Valtamerikonossementti

Konossementti (Bill of Lading) on varustamon antama asiakirja, joka sisältää kuittauksen tietyn tavaramäärän vastaanottamisesta kuljetettavaksi asiakirjasta ilmenevillä ehdoilla ja sitoumuksen luovuttaa lähetys määräpaikalla alkuperäisen konossementin esittäjälle. Se on myös todiste kuljetussopimuksesta ja sen sisällöstä.

Konossementti on myös

- todistus tavaran kunnosta (tavaravastuusääntö)
- oikeus tavaraan kuljetuksen aikana (alkuperäiskonossementit)
- tavaran luovutusdokumentti määräpaikassa (alkuperäiskonossementin esittäminen)
- edellytys kauppahinnan maksamiselle (remburssi)
- esineoikeudellinen asiakirja (oikeus tavaraan on siirrettävissä, panttauksen kohde.) (Vientikaupan asiakirjat 2004: 11-7)

Konossementti edustaa omistusoikeutta kuljetettavaan tavaraan. Niin kauan kuin se on viejän hallussa tai määrättävissä, ostaja ei voi saada tavaraa haltuunsa.

Konossementin tulee sisältää seuraavat tiedot

- tavaran laatu
- lukumäärät, painot/kuutiot
- tavaran ja pakkauksen näkyvä tila
- rahdinkuljettajan nimi ja pääkonttorin sijaintipaikka
- laivaajan nimi
- vastaanottaja, jos laivaaja on ilmoittanut
- lastaussatama ja – päivä, jona rahdinkuljettaja otti tavaran siellä vastaan
- purkaussatama, mahdollinen sopimus tavaran luovutusajankohdasta purkaussatamassa
- kappalemäärä, jos konossementti laadittu useampana kappaleena
- konossementin laatimipaikka
- muut tavaran kuljetus- ja luovutusehdot (Vientikaupan asiakirjat 2004: 11-7)

Konossementti annetaan yleensä kolmena orginaalina kappaleena ja tekstissä pitää näkyä niiden lukumäärä. Keskenään kaikki alkuperäiskappaleet ovat samansisältöisiä, samanarvoisia ja muodostavat yhdessä täyden sarjan. Konossementin alkuperäisyys on käytävä ilmi sen sisällöstä. Usein konossementti varustetaan ”ORIGINAL” – leimalla samalla kun se allekirjoitetaan. (Koskinen ym. 2000: 244)

Alkuperäisten konossementtien lisäksi valmistetaan jäljennös-konossementteja erilaisia kaupallisia tarkoituksia varten. Niissä on ”COPY” – leima, eikä niillä ole tavarahan saantiin oikeuttavaa luonnetta. Ne ovat sisällöltään alkuperäisen kaltaisia, mutta ilman allekirjoitusta. Käytännössä yleisimmin valmistetaan yhtä tavarahan erää kohden 3 alkuperäistä ja viisi kopiota. (Koskinen ym. 2000: 245)

Konossementti voidaan asettaa nimetylle henkilölle, hänen määrämälleen henkilölle tai haltijalle. Jos konossementissa ei mainita vastaanottajaa, vaan ainoastaan lause ”orderille”, lasti on luovutettava sille henkilölle tai toiminimelle, joka esittää määräsatomassa myyjän asianmukaisesti siirtämän konossementin. (Vientiopas 2003: 69)

Määräsatomassa rahdinkuljettaja luovuttaa kuljettamansa tavarahan jo yhtä asianmukaisesti siirrettyä alkuperäiskonossementtia vastaan ja samalla hetkellä tulevat muut alkuperäiskonossementit mitättömiksi.

Remburssikaupassa vaaditaan usein ”**on board**” – konossementti. Tällöin tavara on allekirjoittamishetkellä jo laivassa. Konossementissa on mainittava aluksen nimi ja lastauspaikka. Konossementissa tulee olla esimerkiksi merkintä Shipped on board ”Elisabeth” 22.2.2005 in Helsinki.

Puhtaaksi (Clean) nimitetään konossementtia, johon ei ole lisätty mitään sellaisia lausekkeita, joissa nimenomaan ilmoitetaan jostakin tavarahan tai pakkauksen puutteellisuudesta. (Koskinen ym. 2000: 247)

4.5.3 Muut dokumentit ja erityistodistukset

Mikäli remburssissa vaaditaan muita asiakirjoja kuin kauppalasku, alkuperätodistus, kuljetusasiakirja ja vakuutuskirja toimeksiantajan tulee määrätä sellaisten asiakirjojen antaja ja niiden sanamuoto tai asiasisältö. Vaadittavat dokumentit olisi syytä antaa englanninkielisinä, jotta välttyttäisiin mahdollisilta käänkösvirheiltilä.

Pakkausluettelo laaditaan kollokohtaisesti ja kiinnitetään pakkauksen kylkeen esimerkiksi muovitaskuun. Pakkausluettelon liittäminen lähetyksen mukaan nopeuttaa tullaustoimintaa useissa maisissa. Muodoltaan pakkausluettelo noudattelee kyseisen toimituksen kauppalaskua, mutta siitä puuttuvat hintatiedot. (Vientikaupan asiakirjat 2004: 10-4)

Laivauskäsikirjassa suositellaan tullauksen nopeuttamiseksi lähe-
tykseen liitettäväksi pakkausluettelo useana kappaleena, jossa il-
moitetaan mm. kunkin kollin merkit, numerot, brutto- ja nettopai-
no, ulkomitat ja sisältö.

Esimerkiksi Kuwaitissa vaaditaan erittäin yksityiskohtaiset tiedot
sisältävä ja määrätyllä tavalla täytettävä pakkausluettelo. Mikäli
kaikki tarvittavat tiedot kuitenkin sisältyvät kauppalaskuun, erillis-
tä pakkausluettelo ei vaadita. (Laivauskäsikirja 2005)

Terveystodistus (Health/Sanitary/Phytosanitary Certificates) an-
netaan tuotteille, jotka saattavat välittää kasvi- tai eläintauteja.
Puupakkauksia käytettäessä saatetaan vaatia todistus siitä, että
puuaines ei sisällä hyönteistuhoja.

Arvotodistuksessa (Value Certificate) ilmoitetaan, että viejän il-
moittama arvo ja laskussa veloittama hinta ovat oikeita. **Painoto-
distus** (Weight Certificate) on viranomaisen tai viejän itsensä an-
tama. **Analyysitodistusta** (Analysis Certificate) tarvitaan silloin
kun ostaja vaatii analyysin esimerkiksi laadun tai koostumuksen
takeeksi.

Vaatimustenmukaisuustodistus on esitettävä tietyistä tuotteista
tuontitullauksen yhteydessä. Vaatimustenvastaavuustodistus (Cer-
tificate of Conformity) vaaditaan määrätyille tavaroille ja se osoit-
taa, että tuote vastaa määrättyjä normeja.

Laivauskäsikirjan mukaan viejän tulisi jo ennen vientiä selvittää
erityisvaatimukset omien tuotteidensa osalta, jotta ne täyttäisivät
mahdollisesti voimassa olevien standardien, teknisten määräysten
tai muun erityislainsäädännön sisältämät vaatimukset.

Boikottiselvitys (Black List Certificate) saatetaan vaatia Arabi-
maihin viejältä itseltään sekä kuljetus- ja vakuutusyhtiöltä. Israe-
liin kohdistuvien boikottimääräysten johdosta viejältä saatetaan
vaatia vakuutus esimerkiksi siitä, ettei yritys ole "mustalla listalla",
ja etteivät tavarat ole israelilaista alkuperää eivätkä sisällä israeli-
laista materiaalia.

Hinta-, laatu- ja määrätodistus (Clean Report of Findings) on
todistus tavaran ennakkotarkastuksesta ennen tavaran laivausta.
Varsinkin remburssikaupoissa on usein ostajan tai määräämään vi-
ranomaisen vaatimuksesta suoritettava lähtötarkastus toimitettaval-
le tavaralle. Remburssin ehdoissa lukee tuolloin vaadittavien asi-
akirjojen kohdalla esim. "Inspection Report" tai "Clean Report of
Findings" tai toisaalla "Inspection to be carried out by an inde-
pendent inspection agency". (Vientikaupan asiakirjat 2004: 8-4)

Puolueettomia tarkastuksia suorittavat Suomessa mm. Lloyd's, Intertek, Norske Veritas ja SGS-inspection Services Oy. Tarkastukset ovat melko hintavia.

Laivauskäsikirjan mukaan ennakkotarkastusta vaativia Arabimaita ovat Jordania, Kuwait, Libanon, Saudi-Arabia, sekä Iran.

4.6 Asiakirjojen laillistaminen ja vahvistaminen

Monet arabimaat vaativat asiakirjojen laillistamista (legalisointi) kyseisen maan konsulaatissa ja/tai vahvistamista suomalaisessa kauppakamarissa.

Yleisin laillistamista vaativa asiakirja on kauppalasku, mutta myös alkuperätodistus, erityistodistukset, konossementti jne. voidaan vaatia legalisoitaviksi.

Asiakirjojen laillistamisvaatimukset tulisi selvittää ostajan kanssa jo kauppasopimusvaiheessa. Jos asiakirjaan tarvitaan konsulaatin vahvistus, eikä maalla ole Suomessa edustustoa, saattaa laillistamisesta lähimmässä hyväksytyssä konsulaatissa aiheutua huomattavia kustannuksia.

Egyptin suurlähetystön konsulaattiosasto laillistaa myös muihin Arabimaihin toimitettavien tavaralähetysten asiakirjoja, jos ko. mailla ei ole omaa edustustoa Suomessa. Suomalaisen viejän on kuitenkin ensin varmistettava ostajalta, että asiakirjat voidaan laillistuttaa Egyptin konsulaatissa.

Kauppakamarin asema erilaisten asiakirjojen myöntäjänä ja vahvistajana on tunnustettu. Kauppakamarit kuuluvat maailmanlaajuiseen organisaatioon, ja niihin luotetaan kaikkialla maailmassa. Laskun vahvistamisella halutaan vakuuttaa esimerkiksi siitä, että kauppahinta on laskussa mainitun suuruinen ja tullit tulevat siten maksetuksi oikeasta arvosta.

Vahvistettu lasku saattaa toimia apuvälineenä tuontirajoitusten valvonnassa ja hintakontrollissa. Joissakin tapauksissa kauppalaskuun saatetaan vaatia maininta siitä, että tavara on suomalaista alkuperää ja ettei tavara sisällä esim. jostakin tietystä maasta peräisin olevia materiaaleja.

Arabiemiraatit

Laivauskäsikirjan mukaan Arabiemiraateissa laillistus vaaditaan kauppalaskuun ja alkuperätodistukseen. Muut asiakirjat laillistetaan remburssiehtojen mukaisesti tai ostajan pyynnöstä. Laillistus vaaditaan kauppalaskun alkuperäiskappaleeseen.

Viejän tulee selvittää asiakirjojen laillistusvaatimukset ostajan kanssa jo kauppasopimusvaiheessa, koska Arabiemiraattien liitolla tai muilla GCC -mailla ei ole edustustoa Suomessa.

Remburssiehtojen salliessa asiakirjat voidaan laillistuttaa Suomessa jonkin muun arabimaan konsulaatissa. Asiakirjat voidaan laillistuttaa myös perillä.

Ennen laillistamista asiakirjat on vahvistutettava suomalaisessa kauppakamarissa tai julkisen notaarin toimesta. Sen jälkeen ne on vielä toimitettava Suomen Ulkoasiainministeriöön laillistettaviksi.

Mikäli ostaja vaatii asiakirjoihin maan oman edustuston laillistuksen, Saksassa toimiva Arabiemiraattien liiton Berliinin suurlähetystö voi laillistaa Suomesta lähtevien toimitusten asiakirjat.

Bahrain

Bahrainin kaupassa Laivauskäsikirjan mukaan alkuperätodistus vahvistetaan kauppakamarissa ja laillistetaan konsulaatissa. Muut asiakirjat vahvistetaan kauppakamarissa ja laillistetaan konsulaatissa yleensä vain vaadittaessa. Kauppalaskuun saattaa riittää pelkkä kauppakamarin vahvistus.

Koska Bahrainilla ei ole edustustoa Suomessa, asiakirjat voidaan laillistaa täällä jossakin muussa arabikonsulaatissa remburssiehtojen sen salliessa.

Egypti

Egyptin konsulaatin laillistus vaaditaan Laivauskäsikirjan mukaan yleensä kauppalaskuun, alkuperätodistukseen sekä muihin mahdollisiin erityistodistuksiin. Viejä toimittaa konsulaattiin laillistettavasta asiakirjasta kauppakamarin vahvistaman alkuperäiskappaleen ja yhden jäljennöksen.

EY:n ja Egyptin vuonna 2004 voimaan tullut assosiaatiosopimus voi muuttaa asiakirjojen laillistamisvaatimuksia. Ennen kuin vaikutukset ovat selvillä, suomalaisen viejän tulisi neuvotella asiakirjavaatimukset huolella ostajan kanssa.

Irak

Irakin konsulaatin laillistus vaaditaan yleensä vain kauppalaskuun ja alkuperätodistukseen. Muut asiakirjat laillistetaan vaadittaessa. Asiakirjojen alkuperäiskappaleet, esim. kauppalaskusta ja alkuperätodistuksesta, vahvistetaan ensin kauppakamarissa ja laillistetaan sitten Suomen ulkoasiainministeriössä. Asiakirjat toimitetaan sen jälkeen Irakin edustustoon laillistettaviksi. (Laivauskäsikirja 2005)

Iran

Laivauskäsikirjan mukaan Iranin tulliviranomaiset eivät vaadi kaupallisiin asiakirjoihin (kauppalasku, alkuperätodistus jne.) konsulaatin laillistusta. Ostajan kanssa tulisi sopia, ettei asiakirjoihin

vaadittaisi konsulaatin laillistusta, koska laillistusmaksut saattavat nousta huomattaviksi.

Mikäli ostaja kuitenkin vaatii laillistusta, asiakirjat esitetään Iranin suurlähetystöön laillistettaviksi kauppakamarin vahvistamina. Laillistusmaksut riippuvat kauppalaskun loppusummasta.

Jemen

Ostaja tai remburssiehdot saattavat vaatia asiakirjoihin konsulaatin laillistuksen. Ostajan kanssa tulee sopia laillitustoimenpiteistä, koska Jemenillä ei ole omaa edustustoa Suomessa. (Laivauskäsikirja 2005)

Jordania

Jordaniaan suuntautuvassa viennissä Laivauskäsikirjan mukaan laillistus vaaditaan aina kauppalaskuun ja alkuperätodistukseen, joiden alkuperäiskappale vahvistetaan ensin kauppakamarissa ja laillistetaan sitten konsulaatissa. Muut asiakirjat vahvistetaan ja laillistetaan ostajan antamien ohjeiden mukaan.

Jordanian konsulaatti laillistaa myös muihin arabimaihin toimitettavien tavaralähetysten asiakirjoja, jos ko. mailla ei ole omaa edustustoa Suomessa.

Vuonna 2002 voimaan astunut EY:n ja Jordanian välinen assosiaatiosopimus saattaa muuttaa mm. asiakirjojen laillistamista. Ennen kuin vaikutukset ovat selvillä, suomalaisen viejän tulisi neuvotella asiakirjavaatimukset huolella ostajan kanssa.

Kuwait

Asiakirjojen vahvistamisesta kauppakamarissa ja laillistamisesta tulisi sopia ostajan kanssa etukäteen, koska Kuwaitilla ei ole edustustoa Suomessa. Laivauskäsikirjan mukaan laillistus vaaditaan ainakin alkuperätodistukseen, mutta myös muut asiakirjat, kuten kauppalasku, pakkausluettelo ja muut erityistodistukset, saatetaan vaatia laillistettaviksi.

Kuwait ei tällä hetkellä hyväksyne minkään muun Suomessa olevan arabikonsulaatin laillistusta. Asiakirjojen laillistamisen voi hoitaa kuwaitilainen maahantuojaja, joka toimittaa asiakirjat Kuwaitin ulkoministeriön konsuliosastolle laillistettaviksi. Laillistetut asiakirjat lähetetään takaisin Suomeen, mikäli ne on esitettävä suomalaiselle pankille.

Libanon

Asiakirjalaillistukset Libanonin Tukholman suurlähetystössä on poistettu. Kauppalaskuun ei myöskään enää vaadita kauppakamarin vahvistusta. (Laivauskäsikirja 2005)

Oman

Kauppalasku ja alkuperätodistus vahvistetaan kauppakamarissa ja laillistetaan konsulaatissa. Muut asiakirjat laillistetaan ainoastaan vaadittaessa. Koska Omanilla ei ole edustustoa Suomessa, asiakir-

jat voidaan laillistuttaa täällä jossakin muussa arabikonsulaatissa remburssiehtojen sen salliessa. (Laivauskäsikirja 2005)

Qatar

Qatarin kaupassa Laivauskäsikirjan mukaan kauppalaskuun, alkuperätodistukseen tai muuhun asiakirjaan saatetaan vaatia kauppakamarin vahvistus ja konsulaatin laillistus. Ostajan kanssa tulisi sopia siitä, ettei asiakirjoja tarvitsisi laillistuttaa lainkaan, koska asiakirjat on tällöin laillistutettava Qatarin suurlähetystössä Moskovassa.

Qatar ei hyväksy tällä hetkellä minkään muun arabimaan laillistuksia. Ostajan kanssa tulisi neuvotella mahdollisuudesta laillistuttaa asiakirjat myös Qatarin kauppa- ja teollisuuskamarissa.

Saudi-Arabia

Koska Saudi-Arabialla ei ole edustustoa Suomessa, asiakirjat voidaan remburssiehtojen salliessa laillistaa Suomessa jossakin muussa arabikonsulaatissa. Lähi-idän usein muuttuvan poliittisen tilanteen johdosta tulisi kulloinkin harkita missä konsulaatissa asiakirjat laillistetaan.

Laivauskäsikirjan mukaan toistaiseksi alkuperätodistuksen vahvistaminen kauppakamarissa ja laillistaminen konsulaatissa on ollut riittävä. Muut asiakirjat vahvistetaan ja laillistetaan ostajan antamien ohjeiden mukaisesti.

Lähin Saudi-Arabian oma edustusto sijaitsee Tukholmassa. Viejän tulee selvittää laillistukseen liittyvät toimenpiteet ja laillistuskulut ko. konsulaatista mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

Laillistettavat asiakirjat toimitetaan konsulaattiin yleensä yhtenä alkuperäiskappaleena ja yhtenä kopiona. Alkuperäiskappaleisiin vaaditaan kauppakamarin vahvistus. Tukholman konsulaattiin on esitettävä lisäksi konsulaatin vaatima ja kauppakamarin vahvistama erityisselvitys alkuperästä.

Syyria

Asiakirjat laillistetaan remburssiehtojen tai ostajan antamien ohjeiden mukaisesti. Damaskoksen päätullin ilmoituksen mukaan asiakirjoja ei saisi laillistuttaa ilman erityislupaa minkään muun arabimaan konsulaatissa. Koska Suomessa ei ole Syyrian edustustoa, asiakirjat tulee tällöin toimittaa Syyrian Tukholman suurlähetystöön laillistettaviksi.

Laivauskäsikirjan mukaan asiakirjat on ensin joko vahvistutettava suomalaisessa kauppakamarissa tai julkisen notaarin toimesta. Sen jälkeen ne on vielä toimitettava Suomen Ulkoasiainministeriöön laillistettaviksi. Viejien tulisi itse selvittää Tukholman suurlähetystöstä kaikki laillistuksiin liittyvät kulut, laillistuskasujen maksutapa, asiakirjojen toimitustapa jne.

4.7 Asiakirjojen esittäminen ja tarkastus

Toimitettuaan tavaran myyjä esittää remburssissa vaaditut asiakirjat pankilleen, joka tarkastaa, että ne täyttävät remburssin ehdot. Yhdenmukaisissa remburssisäännöissä on yksityiskohtaiset muotomääräykset laskuista, kuljetusasiakirjoista ja vakuutuskirjoista. Asiakirjat on toimitettava pankille remburssin voimassaoloaikana.

Remburssin asiakirjoista pankki tarkastaa, että

- kaikki remburssin vaatimat asiakirjat on esitetty
- asiapaperit on esitetty 21 päivän sisällä laivauksesta, mikäli muuta esitysaikaa ei remburssissa ole mainittu, kuitenkin aina viimeistään remburssin voimassaoloaikana

Kauppalasku

- laskuttaja on remburssin saaja
- lasku on osoitettu sille, jonka lukuun remburssi on avattu
- laskun arvo ei ylitä remburssin määrää, ellei toisin ole sovittu
- tavarakuvaus on täsmälleen, kuten remburssissa on mainittu ja viittaukset esim. proformalaskuun ovat oikein
- vaadittavat todistukset ovat sanatarkasti remburssiehtojen mukaiset
- tavaran määrä, paino, tilavuus, laivausmerkit, yksikköhinnat jne. ovat remburssiehtojen mukaiset ja yhdenmukaiset muiden asiapapereiden kanssa
- laskussa mainittu toimituslauseke on remburssiehtojen mukainen

Vakuutusasiakirja

- vakuutus kattaa kaikki remburssin ehdoissa mainitut vahingonvaarat
- vakuutusmäärä on remburssin edellyttämä – tai ellei remburssissa ole mainittu, vähintään 110 % laskun arvosta
- vakuutussumma on samassa valuutassa kuin remburssi
- vakuutuskirjassa on määriteltävä tavara sekä mainittu sitä kuljettavan aluksen nimi
- vakuutuskirja on päivätty viimeistään laivauspäivänä
- vakuutuskirja on negosioitavassa muodossa, ts. sen siirtämä, jolle vakuutussumma on maksettavissa, ellei remburssin ehdoissa toisin määrätä
- vakuutus on muutenkin kaikin puolin remburssin ehtojen mukainen

Kuljetusasiakirja

- konossementti osoittaa tavarankuljetukseksi laivaan, kun remburssin ehdoissa edellytetään ”on board” konossementtia
- konossementissa ei ole kansilaivausta osoittavaa merkintää, ellei sitä nimenomaan sallita
- konossementteja on täysi sarja alkuperäisiä allekirjoitettuna ja siirrettyinä, sekä kopioita on vaadittu määrää
- CIF ja CFR – laivauksissa konossementti osoittaa rahdin maksetuksi (freight prepaid)
- FOB ja FAS – laivauksissa konossementtiin osoittaa rahdin maksettavaksi perillä (freight collect)
- konossementissa ja laskuissa mainitut tavarat ovat yhtäpitäviä tavaranimityksen ja muiden tunnusmerkkien osalta
- laivauspäivä, laivaus- ja purkaussatama, tavarankuljettajan ja notify-osoite (johon tavarankuljetus saapuminen määräpaikassa ilmoitetaan) ovat remburssiehtojen mukaiset
- konossementin siirto, kun konossementin tulee olla asetettu määräämälle, on oikein merkitty
- konossementti on kirjoitettu tavarankuljettajan oikealle vastaanottajalle
- konossementti on varustamon tai siihen valtuutetun asiamiehen allekirjoittama
- konossementtiin ei ole tehty mitään sen kaupattavuuteen epäedullisesti vaikuttavia merkintöjä, joiden johdosta konossementti ei ole enää puhdas
- konossementti ei ole vanha. Se on esitettävä pankille 21 vuorokauden kuluessa asettamisesta, elleivät remburssin ehdot toisin määrää. (Koskinen ym. 2000: 375 - 376)

Muut asiakirjat

Muista asiakirjoista, kuten pakkauslistat, alkuperä-, tarkastus-, laatu-, paino tai vastaavista todistuksista, ei säännöissä ole muotomääräyksiä. Asiakirjojen tulee täyttää niille remburssin ehdoissa asetetut vaatimukset. Pankit hyväksyvät nämä asiakirjat edellyttäen, että ne ovat remburssiehdoissa mainitun viranomaisen tai tahon antamia ja että ne ovat keskenään yhdenmukaiset.

Asiakirjojen tulee olla myös legalisoituja (laillistettuja) mikäli remburssin ehdot sen vaativat. Pankki tarkastaa myös, että siirrot on tehty kaikkiin asiapapereihin, jotka edellyttävät siirtoa. Näitä ovat esimerkiksi konossementti ja vakuutuskirja.

Asiakirjojen korjaus

Kansainvälisten remburssisääntöjen (UCP 500 art. 13, b) mukaan avaajapankilla tai mahdollisella vahvistavalla pankilla on seitsemän pankkipäivää aikaa tarkastaa asiakirjat.

Jos asiakirjoissa havaitaan puutteita, osa niistä voidaan vielä korjata; puuttuvat asiakirjat voidaan hankkia, asiakirjoja voidaan täy-

dentää ja vähäiset tulkintaeroavaisuudet voidaan sallia. (Ulko-
maankaupan pankkitoimet 1999: 29)

Seuraavia seikkoja ei kuitenkaan voi enää muuttaa sen jälkeen,
kun asiakirjat on esitetty pankille:

- laivauspäivä
- osatoimitus
- uudelleen laivaus
- remburssin voimassaoloaika. (Koskinen ym. 2000: 374)

Korjausten ja täydennystenkin jälkeen asiakirjat eivät aina täytä
remburssiehtoja. Pankki voi kuitenkin suorittaa maksun **varauk-
sella** katsoessaan erojen olevan vähäisiä tai muodollisia. Tällöin
pankilla säilyy takautumisoikeus eli se voi vaatia maksun takaisin
myyjältä, jos avaajapankki ei hyväksy asiakirjoja.

Mikäli eroavaisuudet ovat pankin mielestä merkittäviä, se pyytää
avaajapankilta asiakirjojen hyväksymisluvan tai lähettää asiakirjat
avaajapankkiin hyväksyttäväksi. Pankin maksuvelvoite syntyy,
kun se toteaa esitettyt asiakirjat remburssiehtojen mukaisiksi.

4.8 Remburssin maksu myyjälle

Katetun avistaremburssin ostaja on maksanut jo remburssin avaus-
vaiheessa. Kattamaton avistaremburssi maksetaan, kun myyjän
esittämät asiakirjat ovat saapuneet ostajan pankkiin, tai tieto niiden
esittämisestä ulkomaiselle pankille on saatu. (Koskinen ym. 2000:
373)

Ostajan pankki tarkastaa myyjän pankin lähettämät remburssiasia-
kirjat. Mikäli asiakirjat ovat remburssiehtojen mukaiset, ne luovu-
tetaan ostajalle tämän kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti. Jos
asiakirjat eivät vastaa remburssiehtoja, pankki ottaa yhteyden osta-
jaan.

Remburssisääntöjen mukaan ostaja voi kieltäytyä hyväksymästä
asiakirjoja ainoastaan itse asiakirjoissa tai niiden esittämisessä il-
menneiden virheiden vuoksi. Tavarassa olevia virheitä ei voida ot-
taa huomioon, mikäli asiakirjat ovat remburssiehtojen mukaiset.

Aikaremburssin maksu veloitetaan ostajalta eräpäivänä. Saatuaan
tavarahan hallintaan oikeuttavat asiakirjat, ostaja noutaa tavarat va-
rustamolta tai kuljetusliikkeeltä.

Vahvistamansa aikaremburssin viejän pankki maksaa eräpäivänä
myyjälle, vahvistamattoman remburssin katteen saatuaan. Pankilla

ei ole takautumisoikeutta viejään nähden vahvistetun remburssin maksusta.

Viejä voi muuttaa välittäjäpankin vahvistaman aikaremburssin maksun käteissuoritukseksi myymällä (diskonttaamalla) pankin maksettavaksi asetetun vekselin. Vahvistuksen perusteella diskonttaus voidaan tehdä ilman erillistä luottopäätöstä.

4.9 Remburssin tarjoamat edut myyjälle ja ostajalle

Remburssin avausvaiheessa molemmat kaupan osapuolet pyrkivät ensisijaisesti muotoilemaan remburssin ehdot kauppasopimuksen puitteissa omalta kannaltaan mahdollisimman sopiviksi ja edullisiksi.

Viejän kannalta remburssissa on kyse ennen kaikkea saatavan varmistamisesta jo ennen tavarantoimitusta, mutta myös ostajarisikin poistamisesta. Kun kaupan arvo on suuri, tai kun tuote valmistetaan tilaustyönä, myyjän kannattaa pyytää remburssi avattavaksi jo ennen tuotteen valmistuksen aloittamista. (Ulkomaankaupan pankkitoimet 1999: 21)

Käydessään kauppaa epävakaille alueille viejä voi vahvistetulla remburssilla eliminoida ostajan pankista ja maasta aiheutuvan riskin. Remburssi on viejälle myös varma ja nopea maksutapa. Se mahdollistaa maksun saannin, ehdoista riippuen, jopa heti toimituksen jälkeen (avistaremburssi).

Jos myyjä on myöntänyt remburssikaupassa ostajalle maksuaikaa, hän voi oman pankkinsa vahvistamassa remburssissa pyytää pankkia rahoittamaan (diskonttaamaan) vientisaatavan heti remburssiehtojen mukaiset asiakirjat esitettyään. Myyjällä on myös mahdollisuus hyödyntää pankkinsa remburssiosaston kokemusta remburssin käsittelystä ja toteuttamisesta. (Ulkomaankaupan pankkitoimet 1999: 21)

Remburssin edut myös ostajalle ovat ilmeiset. Koska remburssi on ostajan pankin antama maksusitoumus, se on myyjälle aina osoitus ostajan luottokelpoisuudesta ja maksukyvyistä. Tällä saattaa olla merkitystä varsinkin uusissa kauppasuhteissa.

Käyttämällä remburssia ostaja voi edelleen varmistaa tavarantoimituksen oikea-aikaisuuden. Tavarantoimituksen kannalta tarpeellisten asiakirjojen kuten konossementtien, vientilupien ja alkuperätodistusten saaminen voidaan myös turvata remburssin avulla. Remburssia käytettäessä ostajalla on myös mahdollisuus käyttää hyväkseen pankkinsa asiantuntemusta monimutkaisienkin kauppasopimusten toteuttamiseksi.

5 Huolitsijan rooli remburssin ehtojen täyttämässä

5.1 Merkittäviä remburssin kohtia huolitsijan työn kannalta

Viennin kuljetustapahtuma koostuu monista eri vaiheista, joihin kaikkiin liittyy paljon asiapapereita. Viejältä saatavilla asiakirjoilla ja niissä määritellyillä ehdoilla, kuten maksuehdot, kuljetustapa, toimituslausekkeet, on vaikutusta myös useiden kuljetusasiakirjojen sisältöön.

Asiakirjakokonaisuus on laadittava siten, että kaupan eri osapuolten edut ja kauppasopimuksen ehdot huomioidaan.

Remburssilähetyksissä remburssikopio toimii ohjenuorana huolitsijalle laivauksen järjestämisen ja kuljetusasiakirjojen, sekä mahdollisten muiden dokumenttien välittämisen suhteen. Asiakirjojen tulee muodoltaan ja sisällöltään olla täysin remburssin ehtojen mukaiset.

Huolitsijan tulee työssään osata lukea remburssia ja toimia sen vaatimusten mukaisesti. Ensimmäinen vaihe on lukea se huolellisesti läpi ja huomioida kaikki huolitsijan tehtäviin liittyvät remburssin kohdat.

Samalla huolitsijan olisi hyvä välittää kopio remburssista myös varustamolle. Näin varustamo voi omasta puolestaan tarkistaa, että kaikki laivaukseen ja konossementtiin liittyvät ehdot ovat toteutettavissa.

Seuraavassa on tärkeimmät remburssin kohdat huolitsijan näkökulmasta:

D/C reference

Remburssin viitenumero, jonka pankki antaa remburssille sen avausvaiheessa.

- Usein remburssin numeron tulee näkyä konossementissa ja muissa laivatodistuksissa.

Applicant's name and address

Toimeksiantajan eli ostajan nimi ja osoitetiedot.

Beneficiary's name and address

Remburssin saajan eli viejän nimi ja osoitetiedot.

Beneficiary's bank

Remburssin saajan pankki

- Pankki, jonka kautta remburssi halutaan ilmoitettavan sen saajalle.

Expiry date of the credit

Remburssin voimassaoloajan päättymispäivä.

- Kaikissa remburseissa on mainittava päivämäärä, johon mennessä vaadittavat asiakirjat on viimeistään esitettävä pankkiin.
- Remburssin voimassaoloajan tulee olla ko. kauppatahtuma huomioon ottaen riittävän pitkä. Voimassaoloajan pidentäminen lisää remburssista aiheutuvia kustannuksia toimeksiantajalle ja/ tai saajalle.

Shipment from...to...

Laivaus mistä...mihin...

- Paikka, josta toimitusehdon mukainen kuljetus alkaa ja paikka, johon kuljetus päättyy. Laivakuljetuksissa on huomioitava, että kuljetuksen alkamis- ja päättymispaikassa on satama.

Shipment at the latest

Laivaus viimeistään

- Päivämäärä, jolloin laivauksen on viimeistään tapahduttava. Ellei päivämäärää ole määrätty, laivauksen on tapahduttava viimeistään remburssin voimassaoloaikana.

Partial shipments

Osatoimitukset

- Toimeksiantajan on selvästi määriteltävä ovatko osatoimitukset sallittuja "allowed" vai kiellettyjä "not allowed". Tällaisen määrityksen puuttuessa katsotaan osatoimitusten käyttöjen olevan sallittuja. Jos halutaan, että osatoimitukset tapahtuvat määräerinä tiettyjen jaksojen kuluessa, ne on määriteltävä erikseen kohdassa lisäohjeet "additional instructions".

Transshipment

Uudelleenlastaus

- Määritellessään sitä, onko uudelleenlastaus sallittu "allowed" vai kielletty "not allowed", on toimeksiantajan otettava huomioon kuljetuksen alkamis- ja päättymispaikat sekä kuljetusmuoto, jota käytetään. Tällaisen määrityksen puuttuessa katsotaan uudelleenlastauksen olevan sallittu.

Tradeterms

Toimituslauseke

- Toimituslausekkeella määrätään myyjän vahingonvaaran siirtymisen sekä tavaran toimittamisen kustannusten jako myyjän ja ostajan välillä. Väärinkäsitysten välttämiseksi tulee kaupan osapuolten käyttää yksiselitteisiä, kansainvälisiä toimituslausekkeita.

Brief description of goods...

Lyhyt tavarakuvaus.

- Tavarakuvausten tulee olla lyhyt sisältämättä liikoja yksityiskohtia viittaamalla vain kaupan perustana olevaan pro-formalaskuun tai tilausvahvistukseen. Tavarankuvauksessa saatetaan mainita myös yksikköhintoja, mutta nämä jätetään konossementtiin tulevasta tavarakuvauksesta pois.

Document required

Vaadittavat asiakirjat

- Remburssin avaajan on määriteltävä yksiselitteisesti ne asiakirjat, jotka myyjän on esitettävä voidakseen vaatia maksua remburssin perusteella.
- Ostajan tulisi etukäteen varmistua siitä, että remburssin saaja on halukas ja kykenevä hankkimaan ne asiakirjat, joita aiotaan vaatia, varsinkin silloin kun asiakirjat ovat harvinaisia tai jos niihin on sisällytetty erityisiä selvityksiä tai lausuntoja.
- Pankit edellyttävät alkuperäisiä asiakirjoja, paitsi silloin kun on nimenomaan mainittu, että kopio asiakirjasta hyväksytään.

Presentation period

Asiakirjojen esittämisaika

- Remburssissa, jossa vaaditaan kuljetusasiakirja, tulee olla määräys siitä, minkä ajan kuluessa laivauspäivämäärästä se tulee esittää. Tämän ajanjakson määrittämiseksi toimeksiantajan tulisi ottaa huomioon se aika, jonka remburssin saajan arvioidaan tarvitsevan
 - asiakirjojen hankkimiseen niiden laatijalta
 - asiakirjojen valmistamiseen esityskuntoon
 - asiakirjojen esittämiseen pankille
- Toimeksiantaja voi ottaa huomioon myös oman tarpeensa saada asiakirjat mahdollisimman pian haltuunsa, jotta tavarat ei joutuisi seisomaan tullissa. Ellei mitään ajanjaksoa ole määritelty asiakirjat on esitettävä 21 päivän kuluessa laivauspäivästä, kuitenkin aina viimeistään remburssin voimassaoloaikana.

Additional instructions

Lisäohjeet

- Sellaiset lisäohjeet, jotka tapauskohtaisesti saattavat olla tarpeen. On kuitenkin syytä huomioida, että jos remburssi sisältää ehtoja, määrittelemättä asiakirjoja, joista ehtojen täytyminen todetaan, pankit katsovat tällaiset ehdot pätevämmiksi, eivätkä ota niitä huomioon.
- Tässä kohdassa voidaan luetella esimerkiksi osatoimituksissa käytettävät laivausaikataulut tai käytettävien huolitsijoiden nimet, yms.

5.2 Remburssilähetyksen eteneminen huolitsijan näkökulmasta

1. Esivalmistelut

- lähetykseen liittyvän tiedon kerääminen
- remburssin erityisvaatimusten ja asiakirjavaatimusten selvittäminen
- toimitusehdon mukaan kuljetuksen hoitaminen

2. Kuljetusvälineen valinta

3. Rahdit ja aikataulut

- sopivimman kuljetusvaihtoehdon etsiminen, vertailu ja valinta

4. Rahtilavaraukset

5. Kotimaan kuljetus

- tavarantoimituksen hoitaminen satamaan tai terminaaliin

6. Ilmoitus terminaaliin

- satamaan lastauslistan ja terminaali-ilmoituksen lähettäminen

7. Vientitullaustoimenpiteet

8. Kuljetusasiakirjojen (konossementti) työstäminen ja välittäminen viejälle

9. Asiakkaan laskutus

10. Lähetyksen tiivis seuranta ja yhteydenpito eri osapuolten kanssa

Viejän ja huolitsijan hoitamat asiakirjat

1. Viejä

- | | |
|--------------------|----------------------------------|
| • kauppalasku | • vakuutuspaperit |
| • pakkausluettelo | • tavarantoimitustodistukset |
| • alkuperätodistus | • maakohtaiset erityisasiakirjat |

2. Huolitsija

- | | |
|---|---------------------------|
| • kotimaan rahtikirja | • mahdolliset vakuutukset |
| • lastauslistat | • vienti-ilmoitus |
| • terminaali-ilmoitukset | • konossementti |
| • remburssin vaatimat lisädokumentit (mm. laivatodistukset) | |

6 Vientilähetysten vakuuttaminen

Maailmassa on kaiken aikaa liikkeellä valtava määrä tavaraa. Suurin osa kuljetuksista onnistuu hyvin ja tavarat tulevat perille vahingoittumattomina ja ajoissa. Joskus kuljetettavana oleva tavara kuitenkin vahingoittuu äkillisesti ja arvaamatta. Tavarat tulisi aina vakuuttaa kuljetuksen ajaksi.

Jos toimituslauseke on CIF tai CIP, toimeksiantaja vaatii remburssin saajan esittämään vakuutuskirjan tai – todistuksen. Muissa toimituslausekkeissa toimeksiantaja hoitaa vakuutuksen itse.

Viejien tulisi neuvotella vakuutusta koskevat pykälät sellaisiksi, että ne mahdollisimman hyvin vastaisivat kuljetusvakuutus sopimuksen sisältöä ja remburssin ehtoja. Vakuutus kirja ei remburssi sääntöjen mukaan ole pakollinen dokumentti. Kaupan osapuolet voivat sopia vakuutus suojan olemassaolon muullakin tavalla.

Viejä hoitaa tavallisesti kuljetusten vakuuttamisen, mutta myös huolintaliike voi merkitä tavarankuljetusvakuutuksen kirjallisella toimeksiannolla.

Viejä säästää yrityksen kuluja ja pienentää riskejä omaamalla oikean vakuutus- ja kaupantekopolitiikan yhdistelmän ja tuntemalla rahdinkuljettajan vastuun.

6.1 Rahdinkuljettajan korvausvastuu on rajoitettu

Vakuutuksen ottajan on hyvä tietää kaupan osapuolten ja rahdinkuljettajan vastuut. Kauppasopimuksessa tulee määritellä kumman osapuolen, ostajan vai myyjän, velvollisuus on huolehtia vakuutuksen ottamisesta. Incoterms 2000-toimituslausekkeet määrittelevät vakuuttamisesta vastuussa olevan osapuolen.

Rahdinkuljettajan vastuu on aina rajattu. Lait, asetukset ja kansainväliset sopimukset määrittelevät rahdinkuljettajan vastuun eri tavoin eri kuljetusmuodoissa.

Jos rahdinkuljettaja kuljetusmuodon vastuumääräysten mukaan vapautuu vastuusta, jää koko vahingon määrä toimitusehtojen mukaisesti joko myyjän tai ostajan kannettavaksi. (Koskinen ym. 2000: 398)

Incoterms 2000-toimituslauseke määrää vaaranvastuun siirtymisen myyjältä ostajalle. Kun vaaranvastuu on myyjältä siirtynyt, ei hän ole velvollinen korvaamaan vahinkoa rahalla tai uudella tavaralla.

Merikuljetuksien vastuuperusteet

Merikuljetuksissa merilaki vapauttaa varustamon korvausvelvollisuudesta rajuilman, karilleajon, yhteentörmäyksen tai muun merionnettomuuden yhteydessä lastille koituneesta vahingosta.

Erytispiirteenä merikuljetuksissa on ns. yhteishaveri, jonka varustamo voi julistaa merionnettomuuden sattuessa tai silloin, kun jokin muu vaara uhkaa sekä alusta että lastia. Vaikka tavara säilyisi vaurioitumatta, sen omistaja joutuu osallistumaan yhteishaverin kustannuksiin. Tavaravakuutus korvaa yhteishaverikulut. Reklamaatioaika on kolme vuorokautta.

Huolitsijat noudattavat toiminnassaan Pohjoismaisen Speditööriliiton yleisiä määräyksiä. Näiden määräysten mukaan huolitsija kuljettaa tavarán välittäjän tai rahdinkuljettajan vastuulla. Toimissaan välittäjänä huolitsija ei vastaa käyttämänsä alihankkijan tai kolmannen osapuolen tavaralle aiheuttamista vahingoista, jos hän on huolellisuutta noudattaen valinnut kyseisen alihankkijan. (Koskinen ym. 2000: 400)

Rahdinkuljettajana huolitsijan vastuu määräytyy joko kyseessä olevaa kuljetusmuotoa koskevien säännösten mukaisesti tai PSYM-määräysten mukaan.

6.2 Kuljetusvakuutusehdot

Kuljetus voidaan vakuuttaa kuljetettavasta tavarasta ja yrityksen tarpeista riippuen joko suppeammalla perusturvaratkaisulla tai kattavalla täysturvaratkaisulla. Vientikuljetukset vakuutetaan useimmiten englantilaisten (ICC) Institute Cargo Clauses (A) tai (C) ehtojen mukaisesti, jotka otettiin käyttöön 1.1.1982.

Perusvakuutus/Institute Cargo Clauses (C)

Perusvakuutus / ICC (C) on suppein ja halvin vakuutusehto. Sen mukaan korvataan vahingot, jotka tavaralle on kuljetuksen aikana välittömästi aiheutunut mm.:

- palo tai räjähdys
- merionnettomuus
- tavarán purkaminen hätäsatamaan
- yhteishaverin osallistumismaksu

Vakuutusturvaa voidaan laajentaa liittämällä lisämaksusta perusturvaan lisäriskejä esim. varkaus, särkyminen ja kastuminen.

Täysvakuutus/ Institute Cargo Clauses (A)

Täysvakuutus / ICC (A) on laajin vakuutusvaihtoehto, kattaen kaikki ne kuljetuksen aikaiset vahingonvaarat, joita vakuutusehdoissa ei ole poissuljettu.

Koska kysymyksessä on esinevakuutus, ei vakuutus kata välillisiä eikä seurannaisvahinkoja. Pois suljettuja riskejä ovat näiden lisäksi vielä esim.:

- vahingonkorvausvelvollisuus kolmannelle henkilölle
- tavaran oma ominaisuus
- puutteellinen pakkaus
- atomivoiman vapautuminen
- sota tai lakko

Myyjä on velvollinen vakuuttamaan tavaran ICC (C) – ehdoilla toimituslausekkeissa CIF ja CIP.

Vakuutuksen kesto ja arvo

Englantilaisten ehtojen mukaan vakuutus alkaa, kun kuljetusväline lähtee liikkeelle lastauspaikalta kuljetuksen aloittamista varten.

Kuljetuksen alkamisen ja päättymisen välisenä aikana vakuutus kattaa normaalit kuljetukseen liittyvät välivarastoinnit purkauksiin ja lastauksiin (ICC Cargo Clauses A). Remburssikaupoissa yleensä vaaditaan vakuutuskirjaan tästä osoituksena merkintä ”from warehouse to warehouse” (Vientikaupan asiakirjat 2004: 9-3)

Vakuutusarvo lasketaan:

Tavaran arvo lähtöpaikalla ja – hetkellä
 + rahtikulut
 + 10 % edellä mainittujen yhteismäärästä
 + vakuutusmaksu laskettuna edellä mainittujen erien yhteismäärästä.

Viennissä yleinen vakuutusmäärä on CIF- tai CIP- arvo + 10 %.

Kertakuljetusvakuutus ja vuosivakuutus sopimus

Kertakuljetusvakuutus on yhden kansainvälisen lähetyksen vakuutus turva. Kertakuljetusvakuutus on tarkoitettu satunnaisia tarpeita varten. Silloin vakuutus sopimus tehdään kaikkien tietojen osalta ennen kuljetuksen alkamista ja vakuutus on voimassa vain tämän kuljetuksen ajan.

Säännölliset tavaravirrat kannattaa vakuuttaa vuosivakuutus sopimuksella. Siinä etukäteen sovitaan vakuutettavista kuljetuksista ja vakuutusehdoista vakuutusmaksuineen. Asiakas ilmoittaa jälkikäteen sopimuksen piiriin kuuluvat tavaralähetykset sovituin aikavällein.

Vakuutusmäärä voidaan sopia myös vuodeksi tai tilikaudeksi kerrallaan, jolloin arvioitu vakuutusmaksu peritään etukäteen. Kauden loputtua vakuutusmaksu täsmätään ennalta suoritettun maksun ja toteutuneiden tietojen perusteella lasketun maksun kesken. (Pehkonen 2000: 177)

Vuosisopimus antaa viejälle jatkuvan automaattisen vakuutusturvan. Maksu yksittäistä kuljetusta kohden on kertavakuutusta edullisempi ja vakuutusrutiinit ovat yksinkertaisemmat.

Vientivakuutus kirja ja vakuutustodistus

Remburssikaupassa käytetään Insurance Policy -vakuutus kirjaa. Vakuutus kirja on yleensä englanninkielinen ja vakuutukseen sovelletaan englantilaisia Institute Cargo Clauses – ehtoja (ICC). Vakuutus kirja on todiste vakuutussopimuksesta ja se lähetetään sille, jolla on laillinen oikeus korvaukseen.

Vakuutus kirjassa mainitaan se, miten kyseinen lähetys on vakuutettu ja annetaan ohjeita siitä, miten on toimittava tavaraa vastaan otettaessa sekä vahingon tapahduttua (Vientikaupan asiakirjat 2004: 9-6).

Remburssikaupassa vakuutus kirjjan asemasta voidaan käyttää myös Insurance Certificate -vakuutustodistusta, ellei remburssiehdossa toisin määrätä. Vakuutustodistus vastaa sisällöltään vakuutus kirjaa, mutta se on yksinkertaisempi ja joustavampi.

7 Huolitsijan ja remburssin osapuolten yhteistyön parantaminen

7.1 Haastattelututkimuksen toteutus

Kokonaisvaltaisen kuvan saamiseksi tutkimuksen aiheesta haastateltiin henkilökohtaisesti kuutta asiantuntijaa, jotka edustivat remburssikaupan eri osapuolia.

Haastattelututkimus toteutettiin esittämällä kaikille noin 10 kysymystä, jotka koskivat yhteistyötä muiden remburssin osapuolten kanssa, arabirembursseihin liittyviä ominaispiirteitä ja niihin liittyviä ongelmia, sekä sitä kuinka huolitsijan toimintaa remburssilaitauksissa voitaisiin kehittää (liite 1).

Kaikki haastatellut ovat työskennelleet remburssien parissa useita vuosia. Huolitsijoiden työtavoista remburssilähetyksissä kertoivat Fennoscandian toimistopäällikkö Kaisa Haimi ja liikenteenhoitaja Henna Ovaskainen.

Viejän näkökulmasta remburssiin liittyviä asioita toivat esiin laivauskoordinoija Pirjo Salminen Sandvik Tamrock Corp. ja rahoitussuunnittelija/laivauskoordinoija Mervi Kopra Tamglass Engineering Ltd. Oy.

Sandvik Tamrock Corp. valmistaa Tampereella Tamrock-tuotemerkillä maanpäällisiä avolouhintalaitteita, tunnelinporauslaitteita, tuotantoporauslaitteita sekä pultituslaitteita. Sandvik Tamrock Tampereen tuotantotehtaan viennistä noin kuusi prosenttia suuntautuu arabimaihin.

Tamglass Engineering Ltd. Oy suunnittelee, valmistaa ja markkinoi lasinvalmistuskoneita. Tamglass Engineering Ltd. Oy on osa suomalaista Kyro-konsernia ja yritys sijaitsee Tampereella. Se on melkein 100 % vientiyritys. Heidän vientinsä arabimaihin vaihtelee vuosittain. Viime aikoina on kuitenkin ollut paljon kauppvoja Lähi-idän alueelle.

Nordea pankista trade finance advisor Päivi Kukkonen valotti arabiremburssin erityispiirteitä pankin kannalta ja vakuutusasiantuntija Auvo Pasanen If Vahinkovakuutusyhtiöstä kertoi kuljetusvakuutuksista remburssikaupassa.

7.2 Haastatteluissa esiinnostetut seikat

7.2.1 Huolitsijan, viejän, pankin ja vakuutusyhtiön välinen yhteistyö

Huolitsija ja viejä

Kysyttäessä kuinka paljon ennen laivausta huolitsija saa remburssin tarkastettavaksi Ovaskainen toteaa, että toive olisi, että hyvissä ajoin ja mieluiten jo tarjousta annettaessa, mutta käytäntö on sitten toinen juttu. (Ovaskainen 30.3.2005, haastattelu.)

Haimi kertoo tilanteiden vaihtelevan tosi paljon. ”Joskus se tulee sillä viikolla kun laivaus on lähdössä tai sen jälkeen kun laiva on jo lähtenyt. Siinä on vaikea ruveta enää sorkkimaan, jos on semmoisia ehtoja mitä ei pystytä toteuttamaan.” (Haimi 30.3.2005, haastattelu.)

Kun kysyttiin, mitä kuljetukseen liittyviä ohjeita antaisit viejälle, joka suunnittelee remburssikauppaa arabimaihin, Haimi ohjeistaa varaamaan päivämääriin riittävästi aikaa. Hänen mukaansa, myös todistukset ja laillistukset pitäisi yrittää karsia mahdollisimman minimiin. Jos laillistukset vaaditaan, viejän tulisi yrittää saada läpi konsulaatti, joka Suomesta löytyy, esim. Egyptin konsulaatti. (Haimi 30.3.2005, haastattelu.)

Haimi toteaa myös, että ”Ylipäätään sitten kun tulee se ensimmäinen versio siitä remburssista, niin se kannattaa laittaa tarkastukseen huolitsijalle, että ehdot voidaan täyttää ennen kuin buukataan laivausta. Meiltä saa ilmaista konsultaatiota.” (Haimi 30.3.2005, haastattelu.)

Ovaskainen kertoo yhteistyön viejän kanssa toimivan hyvin. ”Meille annetaan aika paljon vapauksia ja luotetaan meidän ammattitaitoon. Viejä kuuntelee meitä ja ymmärtää jos jokin ei ole toteutettavissa.” (Ovaskainen 30.3.2005, haastattelu.)

Remburssin eri osapuolten yhteistyön kehittämisestä puhuttaessa Salminen pitää lähtökohtana sitä, että viejä kommunikoi erikseen pankin ja huolitsijan kanssa. ”Viejä on kuitenkin se, joka on vastuussa papereiden oikeellisuudesta ja viejällä on intressi saada kaupasta rahat. Huolitsija ei mielestäni voi mennä soittelemaan erikseen pankille, ellei viejä häneltä sitä erikseen pyydä.” (Salminen 20.5.2005, haastattelu.)

Salmisen mukaan parasta yhteistyötä olisi se, että viejä selvittää pankin kanssa, millaisia asiakirjoja he hyväksyvät ja huolitsija toimii sitten pääosin viejän ohjeiden pohjalta antaen kuitenkin oman näkemyksensä ja kommenttinsa laivausasioissa.

Käytännössä me olemme antaneet huolitsijalle ohjeet papereiden teosta; huolitsija on lähettänyt pyydetty asiakirjat meille ”esitarkastukseen” ja me viejänä esitämme nuo kopiot pankille, joka tarkastaa ne ja antaa kommenttinsa.

Tämän jälkeen pyydämme huolitsijaa vielä korjaamaan ne kohdat, joista saamme pankilta kommentit ja vasta sitten alkuperäiset asiakirjat postitetaan viejälle. Säästetään aikaa ja vaivaa. Tämä on toiminut mielestäni hyvin kaikkien kannalta. (Salminen 20.5.2005, haastattelu.)

Huolitsija, pankki ja vakuutusyhtiö

Huolitsijat Ovaskainen ja Haimi toivoisivat, että pankit tai jokin muu taho järjestäisi jonkinlaisen yhteisen tilaisuuden koskien remburssiin ja kuljetuksiin liittyviä ajankohtaisia asioita.

Heidän mukaansa koulutustilaisuudet ovat usein liiaksi viejän näkökulmasta. Kuitenkin huolitsijoidenkin olisi hyvä olla selvillä remburssisääntöjen kehityksestä, ajankohtaisista asiakirjivaatimuksista ja muista remburssin ehdoista.

Myös Pasanen toivoisi vakuutusyhtiön näkökulmasta, että viejä, huolitsija ja vakuutusyhtiö voisivat kehittää yhteistyötään keskustelemalla yhteisissä tilaisuuksissa, jossa jokainen ottaisi huomioon ne omat erityispiirteensä siinä.

Vaikka Pasanen kannattaa keskustelua eri osapuolten välillä, hän muistuttaa, että ”Kaksi osapuolta jää kokonaan pois; eli ostaja ja se ostajan pankki. Siellä on pankilla aikamoinen riski sijoittamastaan rahasta ja heillä on tavallaan se suurin vaatimus olemassa siellä.” (Pasanen 18.4.2005, haastattelu.)

Kukkonen toteaa, että pankki ja huolitsijat voivat keskustella keskenään esimerkiksi Kansainvälisen kauppakamarin seminaareissa. ”Siellä huolitsijat kertovat omalta kantiltaan mitä ne tekevät; tavaran luovutuksesta ja papereista ja missä vaiheessa kukakin tekee mitään.” (Kukkonen 18.4.2005, haastattelu.)

Vientikuljetuksen huomioiminen kaupanteossa

Puhuttaessa vientikuljetukseen ja remburssiin liittyvien asioiden huomioimisesta kaupantekovaiheessa, Kopra kertoo, että tehdessään kauppaa heidän maailmalla oleva myyntimiehensä kyselee etukäteen esimerkiksi remburssiin liittyviä juttuja, jos asiakas remburssia haluaa käyttää. Samoin heidän täytyy olla selvillä pal-

jonko kauppahintaan varataan rahdille, vakuutuksille ja rahoitukselle. (Kopra 8.6.2005, haastattelu.)

Kopran mukaan jo sopimusvaiheessa, on hyvä tutkia mitä voidaan hyväksyä ja toteuttaa. Jos avattuun remburssiin joudutaan pyytämään muutoksia, tietää se aina kuluja asiakkaalle.

Hän toteaa kuitenkin, että ”Se riippuu myyntimiehestä. Jotkut on sellaisia, että ne on oivaltanut, että kannattaa etukäteen kommunikoida mikä on järkevää. Sitten on paljon niitä, että alkuperäinen sopimus tulee tuohon pöydälle, me sitten katsotaan meneekö maksuehdot järkevästi.” (Kopra 8.6.2005, haastattelu.)

Salminen kertoo, että he hoitavat itse yleensä kuljetukset. Kaupantekovaiheessa rahtitarjousten pohjalta annetaan hinta tarjoukseen ja hinnoittelussa otetaan huomioon myös dokumentaation sekä remburssin rahoituskustannukset. Tarjottu kuljetusaika vaikuttaa kokonaistoimitusaikaan.”Ne kaikki vaikuttavat tarjouksemme kilpailukykyyn” (Salminen 20.5.2005, haastattelu.)

7.2.2 Remburssin muotoon ja ehtoihin liittyvät seikat

Ehdot huolitsijan kannalta

Huolitsijan näkökulmasta merkityksellisiä remburssin kohtia kysyttäessä Haimi vastaa, että:

Ensimmäisenä minulle tuli mieleen päivämäärät, voimassaolopäivät ja viimeiset laivauspäivät ja paperien esittämispäivät. Niistä ne oikeastaan lähtee liikkeelle, että miten voi toteuttaa. Sitten seuraavaksi nämä ”port of loading” -kohdat, ”port of transshipment”, ”transshipment allowed”-kohdat. Sitten kaikki konossementtiin liittyvät asiat oikeastaan. - ja muutenkin kaikki erityisehdot, mitä siihen laivaukseen liittyy. (Haimi 30.3.2005, haastattelu.)

Ovaskainen täydentää, että hän tarkastaa myös remburssikopiosta onko siinä muita legalisoitavia papereita tai tarvitseeko laivauspapereita legalisoida. (Ovaskainen 30.3.2005, haastattelu.)

Kysyttäessä arabiremburssin erityispiirteitä huolitsijan näkökulmasta Haimi toteaa, että niissä on annettu enemmän erilaisia ehtoja laivauksellekin. (Haimi 30.3.2005, haastattelu.)

Hänen mukaansa esimerkiksi Iranin remburseissa on blacklist-listoja, ettei saa käyttää tiettyjä huolintaliikkeitä tai varustamoja,

mutta ne ovat usein aivan tuntemattomia. Lisäksi arabiremburssissa vaaditaan enemmän laivaukseen liittyviä todistuksia ja rahtilaskuja, sekä niissä mainitaan kiellettyjä satamia, missä saa käydä ja missä ei. (Haimi 30.3.2005, haastattelu.)

Haimin mukaan remburssin laivausreitit koskevat usein Israelia. ”Yleisin on se, että ei saa olla Israelin lipun alla tai käydä Israelilaisissa satamissa. Aika harvoin ne menevät. Niillä varustamoilla on kokonaan eri reitit, jotka menevät Israeliin.”(Haimi 30.3.2005, haastattelu.)

Remburssi viejän näkökulmasta

Puhuttaessa remburssin valitsemisesta maksutavaksi arabikaupassa, Salminen nimeää syyksi riskin minimoimisen sekä asiakkaan että myyjän suhteen. ”Meille rahan saanti ja ostajalle taas tilatun tuotteen saanti. Remburssi on oiva keino siinä. Asiakas yhtä lailla haluaa varmistaa selustansa” (Salminen 20.5.2005, haastattelu.)

Salmisen mukaan arabiremburssien teksti on usein yhtä pötköä, litaniamaista ja byrokraattisempaa, kun vertaa esimerkiksi Kaukoidän rembursseihin. Niissä on paljon vaatimuksia ja tavarakuvaukset ovat usein hyvin tarkkoja, niissä usein viitataan johonkin proformaan, sopimukseen, tarjoukseen tai faksiin tms. (Salminen 20.5.2005, haastattelu.)

Kopran mukaan he ovat kokeneet hyväksi toimintatavaksi kerätä koko remburssin asiakirjasetti itselleen. Arabiremburssissa he melkein aina esitarkistuttavat dokumentit varmuuden vuoksi vielä pankissa. Jos papereissa on ollut jotain huomautettavaa, pankki on lähettänyt originaalit konossementit suoraan huolitsijalle korjattaviksi. (Kopra 8.6.2005, haastattelu.)

Kopra kertoo, että Tamglassilla on periaatteena, että he eivät jätä mitään varauksia remburssihin. Jos pankki huomaisi jonkin virheen, he voisivat tehdä sisäisen varauksen. Tällöin viejä ei kuitenkaan voi olla varma maksun saannista. Ennen kuin maksu oikeasti myyjälle tulee, pitää ulkomaisen pankin ja viime kädessä ostajan hyväksyä virhe. (Kopra 8.6.2005, haastattelu.)

Puhuttaessa remburssin vahvistamisesta myyjän pankissa Kopra kertoo, että he vahvistavat omalla pankillaan kaikki remburssit ”Jos siellä [asiakirjoissa] on yksikin virhe, niin ei meidän pankki voi hyväksyä sitä. Silloin me ei saada siitä kaupasta heti rahoja. Kun meidän pankki on hyväksynyt ne, me voidaan huokaista.” (Kopra 8.6.2005, haastattelu.)

Jos Tamglass ei vahvistuttaisi remburseja, heidän pankkinsa lähettäisi asiapaperit avaajapankkiin ja mahdollisesti katepankkiin tutkittaviksi. Siinä voisi mennä monta viikkoa ennen kuin rahan saanti olisi varmaa.

Mervi Kopra toteaa, että harvemmin he tuntevat arabimaiden asiakkaita. ”Jos asiakas on semmoinen, mitä ei kauhean hyvin tunnetta. L/C on paras ratkaisu, koska se on kaikkein turvallisim ja varmin” (Kopra 8.6.2005, haastattelu).

Kopran mukaan ei voida sanoa maksuajallisuuden olevan mitenkään tyypillistä näille maille. ”Arabimaiden remburssien maksuajallisuus tai at sight on täysin riippuvainen asiakkaan rahoitustarpeesta jne. Koska rahoitusmalleja on juuri niin erilaisia ja niin paljon kuin asiakkaitakin” (Kopra 8.6.2005, haastattelu).

Arabiremburssin muoto pankin näkökulmasta

Kysyttäessä minkä tyyppisiä remburseja arabimaihin yleensä käytetään Kukkonen vastaa sen olevan aina kaupan osapuolten välinen asia minkä tyyppisiä he haluavat käyttää. ”Aika monet käy avista kauppaa, mutta kyllä on aikarembursejakin eli molempia. Remburssit ovat aina peruuttamattomia mitä meillä tuossa liikkuu. Ei peruutettavissa olevia ole. Ei niitä käytetä” (Kukkonen 18.4.2005, haastattelu).

Kukkosen mukaan viejäyrityksen riskipolitiikasta riippuu haluatko nämä vahvistetun tai vahvistamattoman remburssin.

Niillä on silloin maan- ja ostajan pankin riski eli pystyykö se pankki maksamaan. Minkälainen poliittinen tilanne esim. sen markkinoilla on. - - Sellaisia firmoja esimerkiksi on, jotka vahvistavat kaikki remburssit. Ne laskevat etukäteen sen kustannukset, ne kysyvät meiltä ja lisää sen siihen hintaan. (Kukkonen 18.4.2005, haastattelu.)

Nordeassa käydään Kukkosen mukaan kerran vuodessa läpi maittain ko. maa ja ne pankit, kenen kanssa he ovat tekemisissä.

Puhuttaessa ICC:n kansainvälisten remburssisääntöjen uudesta versiosta (edellinen julkaistu 1993), Kukkonen toteaa, että ne ovat olleet työn alla pitkään. ”Se on hirveen pitkä prosessi. On puhuttu, että ne tulisi 2006 kesän jälkeen. Ketkä siinä on mukana, ovat sitä mieltä, että ei välttämättä tule. Siirtyy kyllä” (Kukkonen 18.4.2005, haastattelu).

eUCP:n käyttö

Puhuttaessa eUCP-remburssisäännöistä, Kukkonen kertoo, että niitä ei vielä käytetä ollenkaan.

Tämmöiset on olemassa, mutta käytännössä näitä ei käytetä. Tässä on se ongelma, että niitä dokumentteja, vaikka niitä pystyisi sähköisesti osan ainakin työstämään, niin kaikkia ei pystytä. Koska ei pystytä todentamaan, kuka on allekirjoittanut. Saattaa mennä ehkä pari vuotta tai voi mennä pidempäänkin ennen kuin ne tulevat käyttöön. (Kukkonen 18.4.2005, haastattelu.)

Vakuutukseen liittyvät ehdot

Vakuutusyhtiön näkökulmasta Pasanen korostaa remburssin avauksen saamista tarkastukseen varhaisessa vaiheessa. ”Ensimmäinen tekijä on, että asiakas joka sitä remburssia on ottamassa vastaan, toimittaa sen remburssin omalle vakuutusyhtiölleen ja he yhdessä katsovat, onko sovittu vakuutussopimus sellainen, että sille pystytään tekemään se vakuutustodistus.” (Pasanen 18.4.2005, haastattelu.)

Pasanen mukaan vakuutuksen pitäisi päättyä ensimmäiseen sataan mihin tavara saapuu. ”Sitten se paikallinen asiakas ottaa riskin kantaakseen tuotteesta maassa. Pidemmälle ei niiden olosuhteista tiedetä ja mitä siellä tapahtuu.” (Pasanen 18.4.2005, haastattelu.)

7.2.3 Suurimmat ongelmat

Huolitsijan kohtaamia ongelmia

Puhuttaessa siitä, mitä toimitusehtoja viejän tulisi välttää remburssikaupassa, Haimi toteaa niiden olevan Ex works ja F-ehdot, jolloin viejä ei hoida kuljetusjärjestelyjä. ”Kun siinä kuitenkin pelataan päivämäärien ja muiden kanssa. Kun viejä ei saa päättää itse laivauksesta, ei voi tietää milloin se tapahtuu. Suosittelemme C ja D ryhmän ehtoja ” (Haimi 30.3.2005, haastattelu).

Ovaskainen jatkaa, että yleensäkin viejät tykkäisivät itse päättää kuljetuksen hoidosta. ”Se on rajoilla ne F-ehdot. On jouduttu kerta toisensa jälkeen anomaan lisäaikaa remburssiin, kun viejä ei ole tiennyt mitään kuljetuksesta ja ei ole pystynyt itse edesauttamaan sen saamista” (Ovaskainen 30.3.2005, haastattelu).

Kysyttäessä mitä ehtoja viejän tulisi välttää remburssissa Haimi vastaa ” port of loading Tampere, varmaan se ensimmäinen mikä tulee mieleen” (Haimi 30.3.2005, haastattelu).

Ovaskaisen mukaan laivatodistuksiin liittyen viejän tulisi huomioida, että Suomessa konossementteja ja todistuksia antavat tahot ovat varustamoiden agentteja. He eivät voi allekirjoittaa todistuksia ”As carrier” tai ”As shipping company”. ” - - kun pyydetään allekirjoitukset shipping company. Pitäis olla aina as agents of the shipping company / as agent of the carrier. Carrier on varustamon pääkonttori” (Ovaskainen 30.3.2005, haastattelu).

Kysyttäessä suurimpia ongelmia arabiremburssissa huolitsijan näkökulmasta, Ovaskainen vastaa niitä olevan todistukset. ” - - kun niitä on joskus niin kamalan paljon ja kun niissä pitää olla paljon tekstiä” (Ovaskainen 30.3.2005, haastattelu).

Haimi sanoo myös että, ” Viisi todistusta ja kaikissa eri allekirjoitukset ja eri otsikot, että kuka ne allekirjoittaa, ja minkälaiset otsikot. Sitten ne päivämäärät pitää olla riittävästi aikaa, käyttää konsulaatissa, kauppakamarissa...”(Haimi 30.3.2005, haastattelu).

Haimi jatkaa: ” Mitä enemmän varustamot menevät atk-pohjaisiin konossementteihin sitä vähemmän ne ovat innokkaita kirjoittamaan erilaisia todistuksia” (Haimi 30.3.2005, haastattelu).

Asiakirjojen esittämisajasta Haimi toteaa, että ” 14 päivää on aika ok, sillä ei se kauhean paljon pitempi voi olla. 3-4 viikkoa ja tavara on perillä. Seitsemän päivää on liian vähän”(Haimi 30.3.2005, haastattelu).

Viejän näkökulma ongelmiin

Salmisen mukaan ongelmia arabiremburssissa aiheuttavat remburssien vaikeaselkoisuus ja muutoksen haun hitaus. ” Remburssit on luettava monta kertaa läpi, jotta kokonaisuus hahmottuu. - - Niihin on vaikea saada muutoksia ja muutosten haku kestää yleensä kauan. Kaikkia muutoksia ei välttämättä saada vaikka pyydetään” (Salminen 20.5.2005, haastattelu).

Kopra toteaa, että remburssit on heti käytävä läpi kun ne tulevat. Hän jatkaa, että ne ovat välillä valkeaselkoisia ja juonenkulusta voi olla vaikea päästä selville. Niissä on kaikkia lisäehtoja, jossa viitataan johonkin toisaalle. (Kopra 8.6.2005, haastattelu.)

Hän toteaa, että remburssin avauksen yhteydessä selvitetään vakuutusyhtiön kanssa ja huolintaliikkeiden kanssa, pystytäänkö antamaan tietynlaisia varustamotodistuksia jne. Ettei tulisi yllätyksiä

siinä vaiheessa, kun kone on jo laivattu. ”Joskus kone on jo lähtenyt ja on jouduttu pidättämään sitä Euroopan satamassa, kun me ollaan haluttu, että asiakas tekee sen muutoksen mitä tarvitaan” (Kopra 8.6.2005, haastattelu).

Kopran mukaan myöhässä valmistuneet koneet voivat tuottaa pulmia laivauksen suhteen useiden konttien lähetyksissä. ”Ne ovat aiheuttaneet ongelmia, jos jää yksi kontti ja meillä on remburssi, jossa on osalaivaukset kielletty” (Kopra 8.6.2005, haastattelu).

Rembursseissa kohta 47B additional conditions lisäehdot ovat myös hankalia viejän näkökulmasta. ”Arabirembursseissa siellä sitä tekstiä riittää. Niissä viitataan varsinaisiin ehtoihin. Täytyy kymmeneen kertaan lukea läpi” (Kopra 8.6.2005, haastattelu).

Vakuuttamiseen liittyviä ongelmia

Pasasen mukaan remburssilähetyksen vakuuttamisesta pitäisi sopia remburssin ulkopuolella. ”Kauppasopimusta tehtäessä pitäisi ostajan ja myyjän jo sopia ehdot mitä tullaan käyttämään” (Pasanen 18.4.2005, haastattelu).

Pasanen toteaa, että avaajapankit, varmistaakseen oman taustansa, esittävät usein hyvin laajoja vaatimuksia vakuutuksen suhteen. Usein vakuutuksia ei voida täyttää, koska vakuutusyhtiö ei halua lähteä sellaisen vakuutusturvan myöntämiseen. (Pasanen 18.4.2005, haastattelu.)

Nykyaikaisuutta pitäisi Pasasen mukaan lisätä vakuutusasioita määriteltäessä. ”Samaa pohjaa käytetään ajattelematta sitä tilannetta missä nyt ollaan ja mitä ollaan tekemässä. - - ”warehouse to warehouse” on hyvin haluttu lauseke siellä. Se juontaa juurensa vanhoihin vakuutusehtoihin ennen vuotta 1982, sen pitäisi olla pois käytössä. Se on historiaa. - - Samoin termi ”all risk” on vanhentunut” (Pasanen 18.4.2005, haastattelu).

Pasanen suosittelee viejille myös sota- ja lakkoturvaa mitä kauemmaksi mennään ja mitä erilaisempien alueiden läpi alus kulkee.

Pasasen mukaan vakuutusehdoissa suurimmat ongelmat ovat lausekkeissa ”warehouse to warehouse” ja vaatimukset sisämaan kuljetuksien vakuuttamisesta. Kolmantena ongelmana on varastointi, eli halutaan kolmen kuukauden tai kuuden kuukauden varastointivakuutus tavaralle määräpaikassa. ”Myyjällä ei ole mahdollisuuksia vaikuttaa paikalliseen varastointitapaan, tai varaston valintaan tai varaston henkilökuntaan. Eikä silloin myyjän pitäisi ottaa sitä riskiä itsellensä” (Pasanen 18.4.2005, haastattelu).

Pankin näkökulma

Kukkosen mukaan arabiremburssit ovat monimutkaisempia siinä mielessä, että remburssiavausta tulee monta sivua ja tekstiä on siellä pätkissä. Siellä vaaditaan paljon asiapapereita ja niihin pyydetään paljon laillistuksia. (Kukkonen 18.4.2005, haastattelu.)

Kukkosen mukaan ainoastaan vaan se pystyy korjaamaan remburssin asiakirjoja kenen allekirjoittama ja antama se on.” Periaatteessa, jos esimerkiksi remburssin saajan nimi on väärin, sitä ei tarvitse väärin kirjoittaa. Se saa olla mikä se normaalistikin on. Aikoinaan se on ollut niin, että on kirjoitettu samalla lailla väärin. Nykyään ei tarvitse tehdä, ne ovat kirjoitusvirheitä” (Kukkonen 18.4.2005, haastattelu).

7.2.4 Huolitsijan toiminnan kehittäminen

Viejien toivomukset huolitsijaa kohtaan

Kysyttäessä mitä huolitsijalta odotetaan koskien remburssilähetystä ja siihen liittyviä asioita, Salminen sanoo, että huolitsijan pitää olla ensinnäkin ammattitaitoinen, nopea ja täsmällinen. Hänen mukaansa huolitsijan tulisi tietää remburseista ja säännöistä. (Salminen 20.5.2005, haastattelu)

Salminen jatkaa, että huolitsijan tulee osata kertoa, mitä ehtoja pystytään täyttämään laivausta ja siihen liittyviä vaatimuksia ajatellen ja mihin kenties laivausasioiden suhteen pitää pyytää muutosta. Huolintaliikkeen on pystyttävä myös saumattomaan yhteistyöhön viejän ja varustamon kanssa. Lisäksi huolitsijan pitäisi tuottaa mahdollisimman virheettömiä asiakirjoja ja toimia viejän antamien ohjeiden mukaisesti. (Salminen 20.5.2005, haastattelu)

Kopra toteaa, että viejän vastuulla on tarkastaa kaikki remburssin ehdot. Hän kuitenkin toivoisi, että huolintaliikekin reagoisi heti, kun he saavat remburssikopion tarkastettavakseen. Sillä jos niissä on jotain muutettavaa, korjauksien saaminen voi kestää kauan, Syyriassa tai Jordaniassa useita viikkoja. Hänen mukaansa huolintaliikkeet pääsääntöisesti hoitavat hyvin remburssilähetykset. (Kopra 8.6.2005, haastattelu.)

Kopra toivoisi myös, että huolitsijat ilmoittaisivat laivaukseen liittyvistä mahdollisista muutoksista niin pian kuin mahdollista. ”Jos tulee poikkeama lähinnä aikatauluissa, niin se tieto tulisi samantien. Ettei vasta joskus myöhemmin, suurin piirtein viikon päästä” (Kopra 8.6.2005, haastattelu).

Kopran mukaan huolitsijan olisi tärkeätä ymmärtää, että remburssikaupan perimmäinen idea on varmistaa maksu viejälle ”- - pääasia, että me saadaan se raha siitä. Siihen se tähtää koko homma. Silloin täytyy saada paperit niin kuin on pyydetty” (Kopra 8.6.2005, haastattelu).

Pankin kanta

Pankin näkökulmasta Kukkonen toivoisi, että huolitsijat toimittaisivat konossementit ja muut laivaukseen liittyvät asiapaperit mahdollisimman nopeasti viejälle, joka esittäisi ne vuorostaan hyvissä ajoin pankille. (Kukkonen 18.4.2005, haastattelu.)

Kysyttäessä kuinka huolitsija voisi olla enemmän avuksi pankin kannalta remburssilähetyksissä, Kukkonen toteaa, että ” Me otetaan ne paperit vastaan, sellaisina kuin ne tulevat. Me ei olla koskaan huolitsijoihin suoraan yhteydessä. Ei ole mitään asiaa. Se on aina viejän toimeksianto omalle huolitsijalleen” (Kukkonen 18.4.2005, haastattelu).

Kukkosen painottaa, että he keskustelevat suoraan viejän kanssa. ”Jos sitten ei ole niin, että meillä on se paperi täällä ja ne on ihan, että pitää korjata. Se nopeuttaa, jos otetaan yhteyttä huolitsijaan, että tämä pitäisi korjata näin ja näin” (Kukkonen 18.4.2005, haastattelu).

Kukkonen muistuttaa, että ” Viejän pitäisi, kun se saa remburssin, pystyä lukemaan se tarkkaan läpi, että onko ne semmoisia asioita mitä se pystyy hoitamaan vai ei. Jos ei ole, sen pitäisi pyytää muutos remburssiin” (Kukkonen 18.4.2005, haastattelu).

8 Johtopäätökset

Tutkintotyön päätarkoitus oli tutkia arabimaiden kanssa käytävän remburssikaupan erityispiirteitä painotuksen ollessa huolitsijan roolissa remburssin ehtojen täyttämässä ja sitä kautta vientitapah-tuman onnistumisessa.

8.1 Huolitsijan rooli remburssikaupassa

Haastattelujen perusteella selvisi että, huolitsijan odotetaan olevan ensinnäkin ammattitaitoinen, toimissaan nopea ja täsmällinen. Hän-tä tulisi lisäksi tietää tarpeeksi remburseista ja sen säännöistä.

Viejät toivovat, että huolitsija osaa kertoa mitä ehtoja pystytään täyttämään koskien laivausta ja siihen liittyviä vaatimuksia, sekä mihin laivausasioihin tulisi pyytää muutosta. Lisäksi huolitsijan pitäisi tuottaa mahdollisimman virheettömiä asiakirjoja ja toimia vie-jän antamien ohjeiden mukaisesti.

Huolintaliikkeen on pystyttävä myös saumattomaan yhteistyöhön viejien, varustamon ja muiden tahojen kanssa.

Viejän olisi hyvä mahdollisimman varhaisessa vaiheessa mainita, että vientilähetykseen liittyy remburssi. Samoin remburssikopio tulisi laittaa huolitsijalle tarkastettavaksi hyvissä ajoin ennen laivaus-ta.

Pääsääntöisesti huolintaliikkeiden kehuttiin hoitavan hyvin remburssilähetykset. Joskin toivottiin, että huolitsija ilmoittaisi laivaukseen liittyvistä mahdollisista muutoksista niin pian kuin mahdol-lista.

Pankin kanssa huolitsija ei varsinaisesti ole suoraan yhteydessä. Paitsi silloin, jos korjattava asiapaperi on jo pankissa ja korjaami-sen nopeuttamiseksi huolitsija keskustelee suoraan pankin kanssa.

Remburssit huolitsijan työssä

Huolitsijan näkökulmasta arabiremburseissa on annettu enemmän erilaisia ehtoja laivaukselle ja siihen liittyviin asioihin.

Huolitsijalle tärkeitä remburssin kohtia ovat päivämäärät; voimas-aolopäivät, viimeiset laivauspäivät ja paperien esittämispäivät. Samoin merkittäviä kohtia ovat ehdot koskien lähtö- ja määräsa-tamaa, sekä osatoimituksia ja välilastauksia. Hyvin merkittäviä

kohtia ovat myös kaikki konossementtiin liittyvät asiat ja erityisehdot liittyen laivaukseen mm. mustat listat ja mahdolliset asiakirjojen laillistamiset.

Jos viejällä on jotain kysyttävää liittyen remburssin laivausvaatimuksiin, huolitsijat antavat mielellään konsultaatioapua. Näin toimimalla voidaan varmistaa, että kaikki ehdot ovat toteutettavissa, ennen kuin buukataan itse laivausta.

Arabiremburssin ongelmat

Haastattelujen perusteella kaikkien remburssin osapuolten suurimmat ongelmat liittyivät arabiremburssien vaikeaselkoiseen ulkomuotoon, lukuisiin asiakirjavaatimuksiin ja niihin liittyviin erilaisiin ehtoihin, sekä erilaisiin vaatimuksiin laivauksen suhteen, sekä muutoksen haun hitauteen. Näistä asioista johtuen arabiremburssit koettiin myös työläemmiksi kuin muut remburssit.

Kuljetuksen kannalta ongelmia saattavat aiheuttaa sellaiset toimintusehdot (EX Works ja F-ehdot), joissa viejä ei hoida kuljetusjärjestelyjä, eikä välttämättä tiedä milloin se tapahtuu.

Laivatodistuksissa ongelmallista ovat ehdot, joissa vaaditaan kaikkiin todistuksiin eri allekirjoitukset ja eri otsikot, erittelemättä kuitenkaan tarkasti, että kuka ne allekirjoittaa, ja minkälaiset otsikot niissä tulisi olla. Remburssin päivämäärissä pitäisi olla myös riittävästi aikaa laivauksen hoitamiseen ja asiakirjojen esittämiseen.

8.2 Huolitsijan työhön liittyviä kehittämistarpeita

Yhteistyön parantaminen

Remburssin eri osapuolten yhteistyön kehittämisessä pidettiin haastatteluissa yleisesti lähtökohtana sitä, että viejä kommunikoi erikseen pankin ja huolitsijan kanssa.

Parhaaksi toimintatavaksi koettiin se, että viejä selvittää pankin kanssa, millaisia asiakirjoja he hyväksyvät ja huolitsija toimii siten viejän ohjeiden pohjalta antaen oman näkemyksensä laivausasioihin.

Huolitsijat välittävät jonkin verran viejille myös kuljetusvakuutuksia ja sitä kautta ovat tekemisissä vakuutusyhtiöiden kanssa. Huolitsijoiden ammattiosaaminen on kuitenkin kuljetusasioissa ja vakuuttamiseen liittyvät ehdot ovat enemmän viejän ja vakuutusyhtiön välinen asia.

Kuljetustapahtuman aikana on tärkeää, että tiedonsiirto on reaaliaikaista koko toimitusketjun ajan. Näin voidaan seurata kuljetuksen edistymistä ja ongelmien ilmetessä ryhtyä nopeisiin toimenpiteisiin.

Huolitsijoiden olisi hyvä olla selvillä remburssisääntöjen kehityksestä, ajankohtaisista asiakirjavaatimuksista ja muista remburssin ehdoista. Siksi huolitsijan näkökulmasta toivottiinkin, että jokin taho voisi järjestää yhteisen tilaisuuden koskien remburssiin ja kuljetuksiin liittyviä ajankohtaisia asioita.

Kehittämisehdotuksia

Haastattelujen perusteella löytyi moninaisia kehittämiskohteita liittyen remburssilähetyksiin huolitsijan työssä. Yksittäisiä kehittämisehdotuksia ovat mm.:

- remburssin osapuolille yhteisiä koulutuksia remburssin ajankohtaisista asioista kuljetusten näkökulmasta
- yhteydenpidon lujittaminen kaikkien osapuolten kanssa
- viejän kuunteleminen ja konsultointi
- huolitsijan ammattitaidon ylläpito (koulutus, aktiivisuus), ajankohtaisten asioiden seuranta
- viejien pyydettävä mahdollisimman yksiselitteinen remburssi
- viejiltä huolitsijalle tieto onko jotain erikoisohjeita, legalisoinnin hoitaminen yms.
- viejiltä huolitsijalle tieto mitä ja minkälaisia asiakirjoja hänen oletetaan toimittavan
- remburssikopion levitys eri osapuolille (huolitsija, vakuutusyhtiö jne.) mahdollisimman varhaisessa vaiheessa → mahdollisten muutosten teko

Jatkotutkimuksen aihe

Tämän tutkimuksen pohjalta eräs jatkotutkimuksen aihe voisi olla sähköisten remburssisääntöjen eUCP kehittyminen ja hyödyntäminen tulevaisuudessa. Nykyisin näiden sääntöjen käyttö on vähäistä, mutta tekniikan kehittyessä se tulee varmasti muokkaamaan remburssin muotoa ja asiakirjavaatimuksia.

Jatkotutkimuksessa voitaisiin etsiä vastausta esimerkiksi seuraaviin kysymyksiin:

- Tuleeko eUCP korvaamaan nykyiset remburssisäännöt UCP 500 tulevaisuudessa?
- Missä tilanteissa tulisi soveltaa elektronisia eUCP remburssisääntöjä?
- Kuinka eUCP määrittelee sähköiset asiakirjat?
- Mitä tapahtuu, jos pankin tietokonesysteemi ei toimi asiakirjoja esitettäessä?

Lähteet

- Incoterms 2000. Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) Suomen osasto. ICC-julkaisu nro 560. 2. painos. Helsinki: ICC Palvelu Oy.
- Koskinen, Harri, Koskinen, Pekka, Markkula, Risto, Mattson, Margit, Ollikainen, Jari, Sarjanen, Päivi & Vinnari, Orvokki 2000. Huolinta-alan käsikirja. Uudistettu painos 2000. Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry. Vantaa: Suomen Spedservice Oy.
- Käri-Zein, Päivi 2003. Bisneskohteena Arabimaat. Helsinki: Multiprint Oy.
- Laivauskäsikirja. Finpro 2005. [online][viitattu 17.3.2005]. www.finpro.fi/markkinatieto/shipping.asp?Section=102
- Maakansio. Finpro 2005. [online][viitattu 2.5.2005]. www.finpro.fi/markkinatieto/countryfiles.asp?Section=52
- Pehkonen, Eino 2000. Vienti- ja tuontitoiminta. Porvoo: WSOY.
- Pirnes, Hannu & Kukkola, Emil 2002. Kansainvälisen liiketoiminnan käsikirja. Vantaa: WSOY.
- PSYM 2000 = Pohjoismaisen Speditööriliiton Yleiset Määräykset, PSYM 2000.
- Selin, Erica 2004. Vientitoiminnan käsikirja. Juva: Tietosanoma Oy.
- UCP 500 = Yhdenmukaiset remburssisäännöt. 1993. Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) Suomen osasto. ICC-julkaisu nro 500. 2. painos. Helsinki: ICC Palvelu Oy.
- Ulkomaankaupan erikoistermit. 1997. Kansainvälisen kaupan koulutuskeskus-FINTRA. FINTRA-julkaisu nro 10. 6. uusittu painos. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.
- Ulkomaankaupan pankkitoimet. Merita Pankki Oyj 1999. Espoo: Merita Pankki Oyj.
- Vientikaupan asiakirjat 2004. Kansainvälisen kaupan koulutuskeskus-FINTRA. FINTRA-julkaisu nro 3. 31. uusittu painos. Helsinki: Multiprint Oy.
- Vientiopas. 2003. Kansainvälisen kaupan koulutuskeskus-FINTRA. FINTRA-julkaisu nro 19. 12. uusittu painos. Helsinki: Multiprint Oy.

HAASTATTELUT

Haimi, Kaisa. Oy Fennoscandia Chartering Ab, toimistopäällikkö. Haastattelu 30.3.2005. Tampere.

Kopra, Mervi. Tamglass Engineering Ltd. Oy, Shipping and Customer Finance. Haastattelu 8.6.2005. Tampere.

Kukkonen, Päivi. Nordea Pankki Suomi Oyj, Trade Finance Advisor. Haastattelu 18.4.2005. Helsinki.

Ovaskainen, Henna. Oy Fennoscandia Chartering Ab, liikenteenhoitaja. Haastattelu 30.3.2005. Tampere.

Pasanen, Auvo. If Vahinkovakuutusyhtiö Oy, kuljetusvakuutuksen asiantuntija. Haastattelu 18.4.2005. Helsinki.

Salminen, Pirjo. Sandvik Tamrock Corp., laivauskoordinoija. Haastattelu 20.5.2005. Tampere.

Liitteet

Liite 1: Haastattelukysymykset

1(4)

Haastattelukysymykset viejälle

- Nimi, työnimike ja yritys?
 - Mitä työnkuvaanne kuuluu?
 - Kuinka kauan olette olleet tekemisissä remburssien kanssa?
1. Kuinka paljon viennistäne suuntautuu arabimaihin?
 2. Mitkä asiat vaikuttavat siihen, että kaupassa arabimaihin maksutavaksi valitaan remburssi?
 3. Mitä erityispiirteitä on arabimaiden remburseissa verrattuna muihin maihin?
 4. Minkälaisia asiakirjoja arabiasiakas vaatii ja miksi?
 5. Kuinka vientikuljetukseen liittyvät asiat otetaan huomioon kaupantekovaiheessa?
 6. Mitä odotatte huolitsijalta koskien remburssilähetystä ja siihen liittyviä asioita?
 7. Missä remburssiin liittyvissä asioissa huolitsija voisi olla enemmän avuksi?
 8. Mitä ehdotuksia antaisit siitä, miten viejä, huolitsija ja pankki voisivat parantaa yhteistyötään liittyen vientiremburssin ehtojen täyttämiseen?

jatkuu

2(4)

Haastattelukysymykset huolitsijalle

- Nimi, työnimike ja yritys?
 - Mitä työnkuvaanne kuuluu?
 - Kuinka kauan olette olleet tekemisissä remburssien kanssa?
1. Mitkä vientiremburssiin liittyvät asiat ovat merkityksellisiä huolitsijan työssä?
 2. Minkälaisia remburssin vaatimia asiakirjoja huolitsija antaa myyjälle?
 3. Mihin arabimaihin remburssin käyttö on yleistä?
 4. Kuinka arabiremburssi eroaa muista remburseista?
 5. Mikä arabiremburseissa on ongelmallisinta huolitsijan näkökulmasta?
 6. Mitkä toimitusehdot sopivat remburssikauppaan? Miksi?
 7. Minkälaisia toimitusehtoja ja lausekkeita tulisi välttää remburssikaupassa?
 8. Mitä kuljetukseen liittyviä ohjeita antaisit viejälle, joka suunnittelee remburssikauppaa merikuljetuksena arabimaihin?
 9. Mitä ehdotuksia antaisit siitä, miten huolitsija, viejä, pankki ja vakuutusyhtiö voisivat parantaa yhteistyötään liittyen vientiremburssin ehtojen täyttämiseen?

jatkuu

3(4)

Haastattelukysymykset pankille

- Nimi, työnimike ja yritys?
 - Mitä työnkuvaanne kuuluu?
 - Kuinka kauan olette olleet tekemisissä remburssien kanssa?
1. Kuinka yleinen remburssi on maksutapana arabimaidenkaupassa ja miksi?
 2. Minkä tyyppisiä remburseja yleensä käytetään arabimaihin?
(avista/aika, vocable/irrevocable, confirmed/unconfirmed jne.)
 3. Mitkä ovat suurimmat ongelmat Arabimaiden remburseissa pankin kannalta?
 4. Mitä kuljetukseen ja asiakirjoihin liittyviä erityispiirteitä on arabimaiden remburseissa verrattuna muihin maihin?
 5. Onko joitain ongelmia, joihin törmäätte toistuvasti liittyen kuljetusasiakirjoihin?
 6. Mitä odotatte huolitsijalta remburssilähetyksen suhteen? Kuinka huolitsija voisi auttaa remburssin ehtojen täyttämässä?
 7. Kuinka usein ja minkälaisissa asioissa arabiremburseissa käytetään varauksia?
 8. Milloin tulee uusi versio ICC:n kansainvälisiin remburssisääntöihin?
 9. Mikä merkitys tulee olemaan sähköisellä eUCP:llä ja kuinka se toimii ja koska se on tulossa käyttöön?
 10. Mitä ehdotuksia antaisitte siitä, miten pankki, viejä ja huolitsija voisivat parantaa yhteistyötään liittyen remburssin ehtojen täyttämiseen?

jatkuu

4(4)

Haastattelukysymykset vakuutusyhtiölle

- Nimi, työnimike ja yritys?
 - Mitä työnkuvaanne kuuluu?
 - Kuinka kauan olette olleet tekemisissä reburssien kanssa?
1. Mitä huolitsijan olisi hyvä tietää vientilähetysten kuljetusvakuutuksista?
 2. Mitä ne kattavat merikuljetuksen osalta?
 3. Mitä erityisehtoja tavarankuljetusvakuutuksissa on koskien merikuljetusta esim. laivan ikä, lippu jne.?
 4. Kuinka paljon huolitsijat vakuuttavat kuljetuksia viejän puolesta?
 5. Kuinka paljon vientilähetyksiä vakuutetaan reburssin takia?
 6. Mitä rajoituksia on koskien reburssissa vaadittavia lausekkeita vakuutuskirjaan?
 7. Onko joitain ongelmia, joihin törmäätte toistuvasti liittyen reburssissa vaadittaviin vakuutuskirjan lausekkeisiin tai merikuljetuksiin tai huolitsijan toimintaan?
 8. Mikä on vähimmäisvakuutus toimituslausekkeissa CIP ja CIF?
 9. Mitä ehdotuksia antaisit siitä, miten vakuutusyhtiö, viejä ja huolitsija voisivat parantaa yhteistyötään liittyen vakuutusasiakirjoihin vientireburssilähetyksissä?