



International Chamber of Commerce

The world business organization

INCOTERMS 2000 - TULKINTAKYSYMYS:

KYSYMYS – LAKON AIHEUTTAMAT KULUT C-LAUSEKKEISSA

1

KYSYMYS

Suomen Huolintaliikkeiden Liitto on kysynyt **ICC Suomen osaston Incoterms-asiantuntijaryhmän** tulkintaa asiassa, joka koskee **overseas-kuljetusten (tuontikonttien) lakkolisiä**. Valtamerivarustamot perivät nimittäin huolintaliikkeiltä lakkolisiä, jotka koostuvat Euroopan pääsatamissa **konttien seisottamis- maksuista** sekä **kenttävuokrista**. Feeder-varustamot ottivat käyttöön ns. **ruuhkalisän** keväällä 2010 järjestetyn satamalakon loputtua konttisuman purkamiseksi Euroopasta Suomeen. Varustamot laskuttavat **CFR / CIF-lausekkeilla** tulevien lähestysten lakkolisät suomalaisilta asiakkailta/ näiden huolintaliikkeiltä.

Lähtökohtaisesti asiassa on siis kyse siitä, mitä CIF/CFR -lausekkeiden mukaiseen kuljetussopimukseen kuuluu kustannusten osalta ja mitä ei. Kuuluvatko mahdolliset ylimääräiset kustannukset myyjälle vai ostajalle? Ratkaisulla on kauppasopimusten lisäksi heijastuksensa myös kuljetus- ja huolintasopimuksiin.

VASTAUS

Incoterms- asiantuntijaryhmän rooli

ICC Suomen osastolla on ollut jo parinkymmenen vuoden ajan **Incoterms-asiantuntijaryhmä**, joka nimitään vuosittain osaston syyskokouksessa, ja jonka jäsenet edustavat vienti- ja tuontikuljetuksia käyttäviä yrityksiä, rahdinkuljetus-, huolinta- sekä kuljetusvakuutusalaan samoin kauppa- ja kuljetusoikeuden asiantuntemusta. Tarvittaessa ryhmä täydentää asiantuntemustaan ulkopuolisilla henkilöillä. Asiantuntijaryhmä antaa tulkinta-apua Incoterms-toimituslausekkeiden käyttöön liittyvissä kysymyksissä ja erityisesti Suomen oloihin liittyen. Ne kysymykset, joilla on enemmän kansainvälistä merkitystä, saatetaan ICC:n Pariisissa toimivan päätoimiston yhteydessä toimivan Incoterms-paneelin ratkaistavaksi.

Asiantuntijaryhmän tehtävä on rajattu. Ryhmä voi esittää ainoastaan oikeudellisesti sitomattoman näkemyksensä eli suosituksensa siitä, miten yksittäistä Incoterms 2000-toimituslauseketta tulisi käytännössä soveltaa myyjän ja ostajan välisessä suhteessa liittyen tavaran toimittamiseen. Asiantuntijaryhmä ei voi ottaa kantaa muuten kauppasopimuksen, kuljetussopimuksen tai vakuutusopimuksen sisältöön tai soveltamiseen eikä kolmansien osapuolien, kuten rahdinkuljettajien, oikeuksiin ja velvollisuuksiin. Asiantuntijaryhmän vastauksissa voidaan näitä kysymyksiä kuitenkin sivuta sen vuoksi, että tilanteen kokonaiskuva välittyisi.

Kysymysten ja vastausten yksityiskohdat tuodaan esille siinä laajuudessa kuin yleisparevän vastauksen antaminen edellyttää.

Toimituslausekkeen suhde kuljetussopimukseen

Vastauksen aluksi on syytä kerrata Incoterms 2000-toimituslausekkeiden suhde kuljetussopimukseen.

Incoterms 2000-toimituslausekkeet käsittelevät vain myyjän ja ostajan kauppasopimussuhdetta ja sitäkin ainoastaan siltä osin kuin kyse on tavaran toimittamisesta myyjältä ostajalle sekä siihen liittyvistä velvoitteista, riskinjaosta ja kustannuksista.

Toimituslauseke ei sääntele **kuljetussopimusta** eikä **kuljetusehtoja**, joita sovelletaan rahdinkuljettajan suhteissa kaupan osapuoliin, joista toinen on tehnyt kuljetussopimuksen rahdinkuljettajan kanssa. Sama koskee myyjän ja ostajan suhdetta käyttämiinsä huolitsijoihin, jotka joskus toimivat rahdinkuljettajina ja joskus eivät. Toimituslauseke ei sido rahdinkuljettajaa tai muuta kolmatta osapuolta, mutta se antaa näille tietoa siitä, mitä kaupan osapuolet ovat

Kansainvälinen kauppakamari - International Chamber of Commerce

Office : WTC Helsinki, Aleksanterinkatu 17, Helsinki Mail : Box 1000, FI 00101 Helsinki, Finland
Tel +358 9 66 94 59 +358 9 4242 6200 Email icc@icc.fi Internet www.icc.fi



sopineet keskinäisistä velvoitteistaan, mikä puolestaan auttaa kaikkia osapuolia toteuttamaan yhteistyössä transaktio mahdollisimman tehokkaalla tavalla. Useimmiten tämä tarkoitus palvelee kaikkien osapuolten etuja

Toimituslausekkeiden käytännön soveltamisessa on keskeistä myyjän ja ostajan säännöllinen yhteistyö ja tiedonvaihto kuhunkin tavarantoimitukseen liittyen. Tämä edesauttaa myös kolmansien osapuolten toimintaa.

C-ryhmän lausekkeet

Nyt esitetty kysymys liittyy käytännön tilanteisiin, joissa on käytetty lausekkeitä CFR ja CIF. Alla olevia periaatteita voidaan pääpiirteissään soveltaa myös CPT:n ja CIP:n kohdalla, vaikka tavaran toimituksen, lastauksen ja purkauksen yksityiskohdat ovatkin yleensä erilaiset kuin CFR:n ja CIF:n kohdalla. Toisin kuin F-ryhmän ja D-ryhmän lausekkeissa, C-ryhmän lausekkeissa myyjän kustannusvastuu ulottuu toimituksen jälkeiseen aikaan, kun taas riski eli vaaranvastuu siirtyy toimitushetkellä. Olennaista on kuitenkin, että myyjän toimenpidevastuu ulottuu tavallaan vain toimitushetkeen asti, jolloin myyjän tulee voida selvittää velvoitteistaan toimituspaikassa, eikä hänelle saa aiheutua kustannuksia tämän jälkeen.

Incoterms 2000 C-ryhmän lausekkeitä CFR ja CIF käytettäessä tarkastellaan erityisesti artiklaa A 6, jonka mukaan myyjän tulee maksaa ... *"rahti ja muut artiklan A3a) mukaiset kustannukset, mukaan lukien tavaran lastauskustannukset"*. Artiklassa A3a) puolestaan todetaan, että *"...myyjän tulee tehdä tavanomaisin ehdoin ja omalla kustannuksellaan sopimus tavaran kuljettamisesta nimettyyn määrätamaan tavanomaista reittiä käyttäen..."*.

Siten nämä artiklat edellyttävät myyjän sopivan tavaran toimittamisesta tavanomaisin ehdoin sovittuun määräpaikkaan tavanomaista reittiä käyttäen ja vastaavan tähän liittyvistä tavanomaisista kuljetus- kustannuksista. Voi olla tarpeen tehdä **useita kuljetussopimuksia**, jotta tavarat päätyvät sovittuun määräpaikkaan. Myyjän on tällöin maksettava kaikkien kuljetussopimusten kustannukset mukaan lukien tavaran siirto- eli uudelleenlastauskustannukset kuljetusvälineestä toiseen.

Vaikka myyjä maksaakin rahdin tavanomaisin ehdoin määräpaikkaan, niin riski yllättävistä ja ylimääräisistä lisäkustannuksista sen jälkeen kun tavara on toimitettu rahdinkuljettajalle lähtöpäässä, on ostajalla. Nämä kulut rajautuvat pois myyjän vastuupiiristä sen vuoksi, että ne eivät ole tavanomaisia kuljetuskustannuksia. Joitakin yllättäviä kustannuksia, erityisesti yhteisen haverin osallistumismaksuja, voidaan lisäksi ajatella jaoteltavan riskin siirtymistä koskevien sääntöjen perusteella, sillä yhteisen haverin osallistumismaksuilla estetään tavaraa kohtaavan "fyysisen" kuljetusvahingon syntyminen eli ne ovat tavallaan vahingontorjuntakustannuksia.

Käytännössä esiintyy tilanteita, joissa myyjän tekemän kuljetussopimuksen täyttäminen on mahdotonta rahdinkuljettajalle. Tällaisia ovat juuri kysymyksessä kuvatun kaltaiset lakkotilanteet. Koska tietyinä päivinä kevättalvella 2010 alkavaksi ilmoitettu lakko esimerkiksi esti tavaran kuljettamisen määrätamaan Kotkaan, tavara purettiin sitä ennen Helsinkiin. Tavanomaiset kuljetusehdot ja kuljetusoikeuden säännöt poikkeamisista (*deviation*) mahdollistavat tämän rahdinkuljettajalle. CIF- ja CFR-ostajat ovat sidottuja näihin ehtoihin, ja joutuvat noutamaan tavaran omalla kustannuksellaan poikkeamissatamasta. Vastaavanlaisia tilanteita ovat käytännössä aiheuttaneet ainakin jääesteet. Näiden toimitusta koskevien erityissääntöjen lisäksi myyjää yleensä suojaavat myös ylivoimaista estettä koskevat määräykset sopimuksessa ja/tai laissa (mm. CISG artikla 79).

Suhde rahdinkuljettajaan

Rahdinkuljettaja on kolmikantaisessa tilanteessa varsinaisesti sopimus- tai toimeksiantosuhteessa joko ostajaan tai myyjään tai näiden huolitsijaan, ja CFR- ja CIF-lausekkeitä käytettäessä sopimussuhde on olemassa myyjän tai tämän huolitsijan kanssa. Rahdinkuljettajalla on, kuljetusasiakirjasta riippuen, aina jonkinlainen sopimussuhdetta lähellä oleva suhde myös vastaanottajaan, joka on siis ostaja tai tämän huolitsija tai muu edustaja.

Rahdinkuljettajalla ja huolitsijalla on normaalisti oikeus saada korvaus ylimääräisistä kustannuksista omalta sopimus-kumppaniltaan eli tässä tapauksessa myyjältä tai tämän huolitsijalta. Käytännössä rahdinkuljettajalla ja huolitsijalla on oikeus saada korvaukset kuluistaan myös vastaanottajana olevalta ostajalta tai tämän huolitsijalta tai muulta edustajalta sopimukseen ja/tai lakiin perustuvat panttioikeuden perusteella. Kumpaakin perimiskäytäntöä esiintyy Suomen Huo-



International Chamber of Commerce

The world business organization

lintaliikkeiden Liiton mukaan käytännössä. Suomen Laivameklariliiton edustajat totesivat, että kaikki valtamerivarustamot eivät vyöryttäneet kaikkia lakon aiheuttamia ylimääräisiä kuluja vastaanottajille.

Suhteessa rahdinkuljettajaan ostaja tai tämän huolitsija päämiehensä lukuun voi siis joutua käytännössä suorittamaan ensisijaisesti lakosta aiheutuneet kulut, mutta kauppasopimus ja toimituslauseke aina viime kädessä määräävät, kummalle taholle, myyjälle vai ostajalle veloitteet näistä kuluista viime kädessä kuuluvat. Kuten edellä on todettu, tässä tapauksessa nämä ylimääräiset kulut jäävät ostajan vastuulle, joten takautumisoikeutta ei synny.

Esiintyy kuitenkin tilanteita, joissa myyjä, ehkä yhteistyössä rahdinkuljettajan kanssa, päättää jättää joitakin tavanomaisia kuljetuskustannuksia maksamatta niin, että rahdinkuljettaja perii ne vastaanottajalta. Mikäli tällainen toiminta ei perustu kauppasopimuksessa oleviin erityismääräyksiin, on kyseessä sopimusrikkomus.

Incoterms ® 2010

Edellä mainittu vastaus perustuu Incoterms 2000:n mukaisiin toimituslausekkeisiin. Kuten on yleisesti tiedossa, julkistetaan syyskuussa 2010 uudet toimituslausekkeet, joiden sisältöä ICC:n hallitus ei ole vielä vahvistanut, ja jotka eivät ole vielä julkisia. Sen vuoksi kysymystä ei tässä vastauksessa tarkastella lainkaan uusien toimituslausekkeiden valossa.

28.6.2010 LR/AR/TV/ICC

Kansainvälisen kauppakamarin ICC Suomen osasto / Incoterms-tulkintaryhmä

Vastuunrajaus:

Tämä kirjallinen tulkintasuositus on annettu tiedossamme olleiden seikkojen perusteella. Tulkintasuositus on suuntaa-antava ja ohjeellinen ja sen tarkoitus on helpottaa kaupan toimijoita löytämään yksimielisyys kauppatavoista ja käytännöistä. Tulkintasuositus ei sisällä mitään oikeudellisia vaikutuksia eikä siihen liity mitään oikeudellisia vastuita.