

ICC SUOMEN OSASTO INCOTERMS-ASiantuntijaryhmä

INCOTERMS® 2010

Kysymys 1/2011

ICC Suomen osasto on vastaanottanut useita kysymyksiä myyjän ja ostajan välisestä kustannus- jaosta C-lausekkeita käytettäessä. Sama kysymys on esitetty myös muualla. C-lausekkeita käytettäessä myyjän tulee maksaa rahti määräpaikkaan tai määräsatamaan, mutta muilta osin kustannusvastuu siirtyy myyjältä ostajalle tavarantoimituksen yhteydessä ennen Incotermsin tarkoittaman kuljetuksen eli käytännössä pääkuljetuksen alkamista. Esillä olleissa tapauksissa ulkomaiset rahdinkuljettajat ovat kuitenkin veloittaneet runsaasti erilaisia kuluja vastaanottajalta, ja nämä kulut ovat määrältään jopa poikkeuksellisen suuria suhteessa rahtiin.

Merkittävin on kysymys ns. Kiina-lisästä. Tietävästi jo useita vuosia vallinnutta käytäntöä on suomalaisen huolintaliikkeen taholta kuvattu siten, että tavarantoimitajan valitsema rahdinkuljettaja myy rahdin alihintaan tai jopa täysin ilmaiseksi, ja perii sitten ylimääräisiä kuluja vastaanottajapäältä. Ostaja tai tämän käyttämä suomalainen huolitsija joutuu – saadakseen tavarantoimituksen rahdinkuljettajalta tai tämän edustajalta – käytännössä maksamaan edellä mainitut lisäkustannukset, koska rahdinkuljettaja voi laillisesti pidättäytyä tavarantoimituksesta, ellei saa maksua. Onpa jopa esiintynyt sellaista, että ostajan täytyy maksaa rahdinkuljettajalle rahdin lisämaksua ("China additional").

Yhdessä kysymyksessä on lueteltu erilaisia rahdinkuljettajan perimiä lisämaksuja ja tiedusteltu, paitsi niiden jakautumista myyjän ja ostajan kesken, myös sitä, minkä suuruisia lisämaksuja voidaan pitää kohtuullisina.

ICC Suomen osaston asiantuntijaryhmä ilmaisee seuraavassa lausunnossaan joitakin yleisiä periaatteita siitä, miten osapuolten velvollisuuksia tulisi tarkastella C-lausekkeita käytettäessä Incoterms® 2010:n mukaan. Sen jälkeen asiantuntijaryhmä soveltaa näitä periaatteita sitten kysymyksissä esiintyviin maksuihin sen mukaan, mitä näistä maksuista tiedetään.

Vastaus

C-lausekkeita ovat kaikille kuljetusmuodoille ja myös konttikuljetuksiin sopivat CPT ja CIP sekä pelkästään vesikuljetuksiin tarkoitettut CFR ja CIF. Kysymyksistä ilmenee, että jälkimmäisiä on käytetty osin käyttötarkoituksensa vastaisesti Aasiasta tapahtuvassa tuonnissa, ja osa ongelmista näyttää johtuvan juuri siitä.

Käytämme CIF-lausekettä ja sen artikloita esimerkkinä kysymyksen tarkastelussa, sillä kaikki C-lausekkeet sisältävät tässä suhteessa samat yhteiset piirteet, vaikka toimituksen ja tavarantoimituksen rahdinkuljettajalta vastaanottamisen yksityiskohdat vaihtelevatkin.

CIF artikla A4 velvoittaa myyjän toimittamaan tavaraa asettamalla se alukseen laivaussatamassa tai osoittamalla, että tavara on siten toimitettu. Kummassakin tapauksessa myyjän tulee toimittaa tavara sovittuna päivänä tai sovittuna ajanjaksona ja sataman tavan mukaisesti.

Ostajan tulee artiklan B4 mukaan vastaanottaa toimitus, kun tavara on toimitettu artiklan A 4 mukaisesti ja vastaanottaa tavara nimetyssä määräsatamassa.

CIF artikla A3 a) toteaa, että myyjän on tehtävä omalla kustannuksellaan kuljetussopimus tavanomaisin ehdoin tavanomaista reittiä käyttäen ja sen tyyppisellä aluksella, jota normaalisti käytetään sen tyyppisten tavaroiden kuljettamiseen.

CIF artiklat A6 ja B6 sisältävät myyjän ja ostajan välisen kustannusjaon. Myyjän tulee vastata kaikista kustannuksista, kunnes tavara on toimitettu artiklan A4 mukaisesti, ja ostajan tulee vastata kaikista kustannuksista sen jälkeen kun tavara on näin toimitettu. Lisäksi ostajan on maksettava kaikki tavaraan liittyvät kulut tavarankuljetuksen aikana, elleivät nämä kulut kuulu myyjälle kuljetussopimukseen sisältyvinä kustannuksina. Purkauskuluista määräsatomassa todetaan niin ikään, että nämä kulut kuuluvat ostajalle, elleivät ne sisälly rahtiin.

Ratkaisevaksi tekijäksi muodostuu edellä olevan perusteella siten se, mitä kuljetussopimuksen "tavanomaiset ehdot" tarkoittavat. Selvää on, että myyjän ja ostajan veloitteet kauppasopimuksen perusteella alistuvat kuljetussopimuksen ehdoille. Myyjä ei kuitenkaan voi tehdä minkäläistä tahansa kuljetussopimusta, vaan hänen on tehtävä tavanomainen kuljetussopimus. Tällaisen sopimuksen sisältö voi tietenkin jonkin verran vaihdella kuljetusmuodosta, kaupan luonteesta ja maasta riippuen.

Asiantuntijaryhmä katsoo, että C-lausekkeiden käytön taustalla tulisi olla yleisiä periaatteita, jotka soveltuvat, elleivät osapuolet toisin sovi tai vakiintuneesta kuljetussopimuskäytännöstä muuta johdu. Vakiintunut kuljetussopimuskäytäntö ei tarkoita yhden tai kahden rahdinkuljettajan noudattamaa käytäntöä, vaan sitä yleisempää käytäntöä.

Ensinnäkin C-lausekkeiden käyttötarkoitus ja riskienjako edellyttävät, että myyjän tulee voida hoitaa veloitteensa lähtöpäässä eli yleensä siinä maassa, jossa tavara toimitetaan rahdinkuljettajalle. Kun hän on tämän tehnyt, ei uusia veloitteita ja kustannuksia voi kuljetuksen aikana enää myyjälle syntyä. Myyjän ei kuitenkaan edellytetä voivan tietää ja maksaa täsmällisiä kustannuksia, vaan rahdin määrää voivat nostaa esimerkiksi valuuttalisät.

Toisena C-lausekkeiden käyttötarkoituksen sanelemana periaatteena voidaan pitää sitä, että jollei kuljetuskäytännöstä muuta johdu, myyjän maksaman rahdin tulisi sisältää tavanomaiset kuljetuskustannukset C-lausekkeessa tarkoitettuun määräpaikkaan tai -satamaan asti.

Kuljetussopimuksen tulisi siten sisältää kaikki tavanomaiseen, ilman häiriöitä tapahtuvaan kuljetustapahtumaan kuuluvat, ammattitaitoisen rahdinkuljettajan ennakoitavissa olevat kustannukset, jotta ostaja pystyisi vastaanottamaan tavarankuljettajalta määräpaikassa tai -satamassa. Yllättävät kulut, kuten jääesteistä ja lakosta aiheutuvat kulut, puolestaan rinnastuvat riskin siirtymiseen myyjältä ostajalle ja jäävät ostajan maksettaviksi. Voidaan katsoa, että ostajan kannettaviksi kuuluisivat ne kustannukset, joiden peruste syntyy vasta tavarankuljetuksen artiklan A4 mukaisen toimituksen jälkeen ja joiden peruste poikkeaa normaalista tapahtumaketjusta kuljetuksen aikana.

Ostaja joutuu vastaanottajana käytännössä maksamaan rahdinkuljettajan veloittamat lisäkustannukset. Tämä johtuu rahdinkuljettajan pidätys- tai panttioikeudesta tavaraan (näiden oikeuksien sisältö vaihtelee lainsäädännössä ja sopimuksissa), minkä lisäksi ostajalla on Incotermsin mukaan itsenäinen velvollisuus ottaa tavara vastaan. Ostajan mahdollisuudeksi jää lopulta yrittää periä nämä kustannukset myyjältä.

Ongelmien välttämiseksi voidaan kauppasopimuksessa täsmentää kuljetussopimusta koskevia vaatimuksia. Odottamattomia kustannuksia koskevia riskejä voidaan yrittää hallita mm.

maksuehdoin. Kustannuksista on voitu ottaa maininta konossementtiin, jolloin maininta tulee vastaanottajan tietoon konossementtia vastaanotettaessa, ja konossementtiehtoon voidaan vedota tavaraa luovutettaessa.

Seuraavassa on asiantuntijaryhmän kannanottoja kysymyksissä lueteltuihin maksuihin. Tiedot maksun luonteesta voivat olla puutteellisia. Ei ole mahdollista ottaa kantaa siihen, minkä suuruiset maksut olisivat kohtuullisia. Yleisesti voidaan sanoa, että jos maksun periminen vastaanottajalta on perusteetonta, ei maksun suuruudella sinänsä ole merkitystä.

Kiina-lisät ja Intia-lisät	Kysymyksessä on tiettävästi vain jonkin tai joidenkin rahdinkuljettajien perimä ylimääräinen rahtimaksu, jonka periminen vastaanottajalta ei ole Incotermsin C-lausekkeiden mukaista edes siinä tilanteessa, että maksua veloitettaisiin kustannushuippujaksona. Mikäli myyjän maksama rahti on olematon tai poikkeuksellisen pieni, kyse on selvästä myyjän ja rahdinkuljettajan väärinkäytöksestä
Import Service Fee	Kaikissa Kiinan satamissa Eurooppaan lähteviin lähetyksiin kohdistuva maksu, jota kiinalaiset laivaajat eivät maksa, vaan se siirretään vastaanottajalle. Maksun tulisi sisältyä myyjän maksamaan rahtiin, ellei kyse ole laajemmasta käytännöstä Kiinasta lähtevissä kuljetuksissa.
Co-loaderin kulut	Co-loaderilla tarkoitetaan konttikuljetuksissa lähettäjää tai rahdinkuljettajaa, joka toimittaa tavaran toiselle, lähetykset konsolidoivalle lähettäjälle tai rahdinkuljettajalle. Tällaiset kulut ovat osa tavaran normaalissa kuljetusketjussa syntyviä kuluja, ja niiden tulisi sisältyä myyjän maksamaan rahtiin.
Luovutusmaksu	Rahdinkuljettajat perivät luovutusmaksuja, joiden perusteena on tavaran luovutukseen liittyvät toimenpiteet. Näiden maksujen tulisi sisältyä rahtiin, koska tavaran luovutus voidaan katsoa osaksi sitä kuljetussitoumusta, jonka rahdinkuljettaja antaa. Käytäntö on kuitenkin voinut vakiinnuttaa rahdista erillisen luovutusmaksun aseman.
ISPS turvamaksu	ISPS on satamien lakisääteinen turvajärjestelmä, josta varustamo veloittaa. Incoterms ® 2010 kytkee turvatarkastusten kustannukset sen osapuolen maksettavaksi, joka maksaa vienti- tai tuontiselvityksen. Mikäli ISPS turvamaksu veloitetaan lähtöpäässä, tulisi tämä myyjän maksettavaksi. Kuitenkin, jos turvamaksun veloittaa varustamo, olisi perusteita katsoa ne kuljetuskustannuksiksi, joiden tulisi sisältyä rahtiin.
AREX-ilmoitusmaksu	AREX on Suomen tullin tietojärjestelmä, jossa käsitellään tavaran tullialueelle saapumiseen ja tullialueelta poistumiseen liittyviä ilmoituksia. Ilmoitusmaksut järjestelmässä ovat tuontimuodollisuuksiin liittyviä kustannuksia, jotka kuuluvat ostajalle.
LCL palvelumaksu/	LCL viittaa konttikuljetukseen, jossa kontti ei täyty saman lähettäjän

Kappaletavaramaksu	<p>tavaroista. Tämä maksu on huolitsijan ilmoituksen mukaan paino- tai vetoisuusperusteinen kustannus, jolla katetaan kontin siirto laiturilta terminaaliin, tyhjän kontin palautus konttivarastoon ja jopa tullin siirtoluvan hankkiminen. Kun nämä toimenpiteet tehdään purkauksen yhteydessä satamassa, on CFR- ja CIF-lausekkeita käytettäessä nimenomaisesti mahdollisuus sisällyttää purkaukset rahtiin tai olla niitä sisällyttämättä. Purkauksen täsmälliseen sisältöön konttikuljetuksissa ei näitä lausekkeita käytettäessä voida varmuudella ottaa kantaa, vaikka purkaus sisältyisi rahtiin. Oikeudenmukaisinta myyjän ja ostajan välisen kustannusjaon kannalta C-lausekkeiden tarkoitus huomioiden olisi kuitenkin sisällyttää myös tämä maksu myyjän maksamaan rahtiin, mikäli purkaus muuten kuuluu rahtiin</p>
LCL agenttilisä	<p>Tämän kustannuksen täsmällistä sisältöä ei ole ilmaistu, mutta se liittyy jollain tavoin konsolidointiin. Silloin kyse olisi kustannuksesta, joka olisi sisällytettävä rahtiin.</p>
Terminaalimaksu	<p>Terminaalimaksu on satamaterminaalin veloittama maksu. Mikäli terminaalimaksu koskee toimitusketjun keskellä olevaa terminaali-vaihetta, tulisi sitä koskevat kustannukset sisällyttää rahtiin. Määrä-satamassa syntyvät terminaalikustannuksien jakautumista ei voida tarkastella toimituslausekkeiden perusteella, jos lausekevalinta ei ole oikea.</p>
Terminal Handling Charge (THC) määräsatomassa	<p>Incoterms ® 2010 jättää kuljetussopimuksen sisällön varaan sen, kuka THC:n määräsatomassa maksaa, sillä purkauksista voidaan kuljetussopimuksessa sopia eri tavoin. Mikäli purkaukset kuuluvat rahtiin, olisi myös THC myyjän maksettava. THC:tä ei ole kuitenkaan määritelty eikä käsitelty nimenomaisesti Incoterms ® 2010:ssä, joten maksun tarkoitus olisi tiedettävä, jotta sen jakautumiseen voitaisiin ottaa kantaa.</p>
Palletointikulut	<p>Irtotavara palletoidaan eli asetetaan lavoille varastoinnin ja käsittelyn helpottamiseksi. Jos rahdinkuljettaja palletoi tavaran kuljetusta varten, siitä aiheutuvat kulut ovat rahdinkuljettajan ennakoitavissa olevia käsittelykuluja, joiden tulisi sisältyä rahtiin. Palletointi voi joskus kuulua myyjälle myös osana pakkausvelvollisuutta.</p>
Satamamaksu	<p>Satamamaksulla voi olla useita eri merkityksiä, myös satamasta riippuen. Ulkomailta tapahtuvan laivauksen ja uudelleenlastauksen yhteydessä perittävät satamamaksut kuuluvat C-lausekkeissa aina myyjälle. Suomessa satamamaksut käsittävät myös tavaramaksun, joka määräytyy tavaran tonnihinnan perusteella. ICC Suomen osasto on jakanut tavaramaksun maksuvelvollisuuden myyjän ja ostajan välillä sen mukaan, kenen lukuun satamatoiminnot pääosin suoritetaan. CFR- ja CIF-tuonnissa on katsottu, että satamatoiminnot suoritetaan pääosin ostajan lukuun. Muut satamamaksut, kuten alusmaksut, laiturivuokrat ja kiinnitys- ja irrotusmaksut kohdistuvat alukseen, jolloin ei ole perustetta veloittaa niitä ostajalta.</p>