

# **INCOTERMS 1990**

**Incoterms-tulkintaryhmän  
lausunnot 1990 - 1996**



Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) Suomen osasto  
Aleksanterinkatu 17, WTC Helsinki  
PL 1000, 00101 HELSINKI  
Puh. 09-669 459  
Fax. 09-6969 6647

Tämän julkaisun kopioiminen, jäljentäminen, levittäminen tai muu kaupallinen hyödyntäminen on kiellettyä ilman julkaisijan suostumusta.

HAKUSANALUETTELO





## SISÄLTÖ

EX W O R K S (nimetty paikka)	3
FREE CARRIER (nimetty paikka)	4
FREE ALONGSIDE SHIP (nimetyssä laivaussatamassa)	11
FREE ON BOARD (nimetyssä laivaussatamassa)	13
COST AND FREIGHT (nimettyyn määräsatamaan)	17
COST, INSURANCE AND FREIGHT (nimettyyn määräsatamaan)	18
CARRIAGE PAID TO (nimettyyn määräpaikkaan)	25
CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (nimettyyn määräpaikkaan)	26
DELIVERED AT FRONTIER (nimettyyn paikkaan)	29
DELIVERED EX SHIP (nimetyssä määräsatamassa)	30
DELIVERED EX QUAY (DUTY PAID) (nimetyssä määräsatamassa)	31
DELIVERED DUTY UNPAID (nimetyssä määräpaikassa)	31
DELIVERED DUTY PAID (nimetyssä määräpaikassa)	38
MUITA KYSYMYKSIÄ	40
TAVARAMAKSUT SUOMEN SATAMISSA 6.6.1995	42
PORT DUTIES FOR MERCHANDISE IN FINLAND	43
TULLIVALVONNAN AIHEUTTAMAT LISÄKUSTANNUKSET RAHTILASKUSSA	46
INCOTERMSIN KÄYTÖN KULTAISET SÄÄNNÖT (Golden Rules of Incoterms)	47



## ESIPUHE

Kansainvälisen kauppakamarin ICC:n Suomen osaston kutsusta kokoontuva tulkintaryhmä on vuodesta 1991 antanut lausuntoja INCOTERMS 1990 -toimituslausekkeiden tulkinnasta. Tulkintaryhmän tehtävänä on myös opastaa toimituslausekkeiden käyttöön liittyvissä kysymyksissä. Vuonna 1991 tulkintaryhmään ovat kuuluneet:

Asianajaja **Tauno Palotie**, asianajotoimisto Veikko Palotie & Co, puheenjohtaja  
Osastopäällikkö **Kimmo Kahila**, Tukospar Oy  
Toiminnanjohtaja **Krister Kronlund**, Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry  
Ekonomi **Kainu Mikkola**  
Kuljetussuunnittelupäällikkö **Asko Räty**, Enso Oy  
Varatuomari **Lauri Railas**, ICC:n Suomen osasto, sihteeri

Tulkintaryhmä pyrkii kannanotoillaan yhdenmukaistamaan suomalaista tulkintakäytäntöä vapaaehtoisuuden pohjalta. Toimituslausekkeet ovat osa ostajan ja myyjän välistä sopimusta, jonka sisällön tulkinnasta osapuolet vastaavat ensi kädessä itse. Tulkintaryhmän mielipiteet muodostavat kuitenkin asiantuntijakäsityksen yleisesti hyväksyttävistä tai tarkoituksenmukaisista tulkinnoista, joiden pohjalta yhteisymmärrys on kiistatilanteissa helpommin löydettävissä. Tulkinnat ovat kansallisia ensi käden ohjeita. Kansainvälisen kauppakamarin toiminta tähtää kuitenkin yhtenäiseen yleismaailmalliseen käytäntöön. Sen vuoksi on välttämätöntä, että kaikki ne kysymykset, jotka eivät vain opasta INCOTERMS 1990:n käyttöä, vaan sisältävät selkeää tulkinnallista aineistoa, saatetaan kansainvälisesti käsiteltäviksi. Laaja tulkintakäytäntö tarjoaa jatkossa pohjan toimituslausekekokoelman edelleen kehittämiseen.

Suomen tulkintaryhmässä ovat Asko Räty ja Kainu Mikkola osallistuneet INCOTERMS 1990 -lausekekokoelman valmisteluun ja ottaneet osaa myös kansainvälisen paneelin toimintaan. Tulkintaryhmässä on mukana rahdinantajien ja kuljetuspalvelujen tarjoajien edustajat sekä juridista asiantuntemusta.

Tulkintaryhmän lausunnoissa on neuvontatarkoituksessa toisinaan esitetty mielipiteitä, jotka eivät varsinaisesti koske toimituslausekkeiden tulkintaa. Tämä on todettu ao. lausunnoissa. Toimituslausekkeet ovat osa myyjän ja ostajan välistä kauppasopimusta. Toisaalta ne koskevat ns. kuljetuskauppaa, jossa toisen sopimuspuoli kansainvälisessä kaupassa tekee kuljetussopimuksen. Sen vuoksi on usein ollut välttämätöntä käsitellä toimituslausekekysymysten ohella muitakin kysymyksiä.

Tulkintaryhmä on kuullut myös tarvittaessa muita henkilöitä käsiteltävien asioiden perusteella. Näin on tehty mm. laivausehtojen suhteen. Sen jälkeen, kun Vakiolaivausehdot 1996 julkaistiin, on Suomen osaston kutsusta kokoontunut erillinen tulkintaryhmä. Samoin suomalaisten pankkien remburssiasiantuntijat ovat muodostaneet ryhmän, joka on antanut ensi käden neuvoja Yhdenmukaisten remburssisääntöjen UCP 500 tulkinnasta. On mahdollista, että sama kysymys koskisi toimituslausekkeiden lisäksi myös joko laivausehtoja tai remburssisääntöjä.

Suomen INCOTERMS-tulkintaryhmä on viidessä vuodessa käsitellyt yli sata kysymystä. Osa niistä on toistunut eri muodoissa useita kertoja. Satamamaksujen osalta on tulkintaa muutettu kokonaan perustuen päätoimiston antamaan tulkintaan. Vuoden 1995 alusta toteutunut Suomen EU-jäsenyys on muuttanut tulkittavien kysymysten luonnetta. Toisaalta Venäjän kauppaan liittyvät kysymykset ovat lisääntyneet ja muuttuneet luonteeltaan transitokuljetusten, välityskaupan ja pkt-yritysten lisääntyneen panoksen myötä.

Tässä monisteessa on ensimmäistä kertaa toimitettu Suomen osastolle tullut kysymysaineisto. Siitä on jätetty pois toistuneet kysymykset tai kysymykset, joiden tulkintaa on muutettu, samoin kuin ne asiat, jotka koskevat puhtaasti muita asioita kuin toimituslausekkeitä. Kysymykset on käsitelty toimituslausekkeittain asi järjestyksessä. Mikäli lauseketta itseään koskevien asioiden lisäksi ilmenee kysymyksiä, joilla on yleisempää merkitystä, on nämä kysymykset nostettu erilleen omiksi kappaleikseen viittauksin.

ICC:n päätoimisto on julkaissut kaikkiaan 26 kysymystä, joihin on annettu vastaus. Tämän lisäksi käsiteltävinä on ollut 16 muuta kysymystä, joiden vastauksia ei ole vielä julkaistu, mutta joita koskeva aineisto vastausehdotuksineen on toimitettu kansallisille osastoille. Tämä aineisto on toimitettu tähän monisteeseen suomeksi kunkin lausekkeen alle. Mikäli Suomen ryhmä on lausunut vastaavasta asiasta, on tämäkin otettu viitattu. Päätoimiston tulkinta saa kaikissa tapauksissa kuitenkin etusijan. Suomalaiset tulkinnat päättyvät yleensä samaan lopputulokseen kuin mihin kansainvälinen paneelikin on päätenyt.

Päätoimistossa tapahtuva käsittely on hitaampaa kuin kansallisella tasolla tapahtuva käsittely. Syynä tähän

on ollut mm. sopivien kokousaikojen löytyminen. Suomen tulkintaryhmän käsittelemien asioiden määrä onkin yli kaksinkertainen kansainväliseen ryhmään verrattuna. ICC:n kauppakäytäntövaliokunta on painottanut sen työtä tukevien kansallisten ryhmien merkitystä. Toisaalta on toivottu enemmän kauppakäytännön edustajia valiokunnan toimintaan juristien lisäksi. Kansallisella Incoterms-tulkintaryhmällä on siten merkityksensä myös välittävänä lenkinä asianomaisen maan yritysten ja kansainvälisen sihteeristön välillä. Tiedossani ei ole toista aivan vastaavanlaista kansallista tulkintaryhmää, joskin ICC:n toimistot eri maissa antavat muodossa tai toisessa apuaan ICC:n julkaisuihin ja sääntöihin liittyvissä kysymyksissä. On toivottavaa, että kehittyvää viestintäteknologiaa käytettäisiin entistä useammin nopeuttamaan asioiden käsittelyä. Näin on tehnyt mm. kauppakäytäntövaliokunnan alainen työryhmä, joka käsittelee elektronista kaupankäyntiä.

Tässä monisteessa käsitellään myös kysymyksiä, joita on käsitelty tarkemmin vuonna 1995 julkaistussa teoksessa **Incoterms in Practice** (ICC:n julkaisu nro 505).

Monisteen lopussa on käännös vuonna 1994 julkaistuista Incotermsin käytön kultaisista säännöistä.

Marraskuussa 1996

Lauri Railas  
Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) Suomen osaston pääsihteeri



## EX WORKS (nimetty paikka)

Kuka maksaa tavaran **lastaamisen kontteihin** käytettäessä lauseketta Ex Works?

Vastaus: Jos kyseessä ovat myyjän kontit, tavara on myyty hänen konteissaan kuljetettavana, jolloin niiden lastauksen maksaa myyjä. Jos taas kyseessä ovat ostajan tai tämän tilaaman kuljetusliikkeen kontit, maksaa ostaja tavaran lastaamisen kontteihin.

Tavara tilataan EXW. Tehtaalle tilataan kontti tavaran kuljettamista varten. Kenen vastuulla on **kontin sitominen sisältä**? Entä jos on käytetty FCA:ta?

Vastaus: Lauseketta EXW käytettäessä lastaus kuuluu ostajalle (ks. edell. kys). Täten ostajan vastuulla on myös kontin sitominen. Jos myyjä kuitenkin tosiasiallisesti suorittaa lastauksen, tapahtuu se tulkintaryhmän käsityksen mukaan ostajan vastuulla, ellei toisin ole sovittu. Vastaavasti FCA:ssa lastaus kuuluu myyjälle, joten kontin sisäinen sitominen kuuluu myös myyjälle. Vrt. kuljetusehdot, esimerkiksi Kansainvälisen maantieliikenteen kuljetus- ja tariffimääräykset 1991 kohta 1.2.: "Jos kysymyksessä on ajoneuvo, jossa kuljettaja on kuormauksen/purkauksen aikana mukana, hän avustaa kuormauksen/purkauksessa...Tällöin kuljettaja toimii lähettäjän/vastaanottajan lukuun ja vastuulla."

Kumpi maksaa, käytettäessä lauseketta EXW, **huolitsijan vastaanottotodistuksen, FCR**, (Forwarder's Certificate of Receipt) teon, kun kyseessä on remburssikauppa ja **remburssiehdot** edellyttävät FCR:ää?

Vastaus: Huolitsijan vastaanottotodistuksen FCR:n laatiminen tapahtuu ostajan kustannuksella. Dokumenttimaksutapojen, remburssin tai perittävän käyttö ei muuta INCOTERMS 1990:n mukaista kustannusten jakautumista.

Ex Works eroaa muista kokoelman toimituslausekkeista siinä, että EXW (B 8) edellyttää ostajan antavan myyjälle riittävän **todisteen tavaran vastaanottamisesta**. Tällaisena todisteenä käy juuri kuljetusasiakirja, jonka laatiminen on siis ostajan kustannettava. Muissa lausekkeissahan myyjän tulee toimittaa ostajalle omalla kustannuksellaan tavanomainen asiakirja **osoituksena tavaran toimittamisesta** (kohdassa A 8). Lausekkeen EXW käyttö remburssikaupassa ei siten ole tarkoituksenmukaista.

Tavara toimitetaan **postitse** toimituslausekkeella Ex Works. Kansainvälisten postisääntöjen mukaan tavara on kuitenkin lähettäjän omaisuutta riippumatta toimituslausekkeesta. Posti tullaa oma-aloitteisesti lähetyksen. Kuinka INCOTERMS suhtautuu tähän?

Vastaus: Tullaustoimenpiteet hoitaa posti ja tullimaksut menevät käytännössä vastaanottajan maksettavaksi. Tämä on tavallaan kuljetusehtoihin liittyvä realiteetti, joka osapuolten tulee huomioida toimituksesta sopiessaan.

## FREE CARRIER (nimetty paikka)

Tavara myydään Suomesta Viroon. Kun kyseessä on vientitavara, tapahtuu laskutus ilman arvonlisäveroa. (Vrt. laskutus Viroon/tavaran luovutus Suomessa) Voidaanko käyttää lauseketta Ex Works, vai tulisiko käyttää FCA, jolloin myyjä luovuttaa tavaran **vientiselvitettynä**? Myyjää askarruttaa vastuu veroista ja tulleista.

Vastaus: Kyseessä ei ole varsinaisesti toimituslausekkeen tulkintaan liittyvä kysymys, vaan **arvonlisäverotukseen** liittyvä kysymys. Tavaran myyjä on vastuussa arvonlisävaihtoveron perimisestä. Viennissä ei arvonlisäveroa kuitenkaan peritä. Kysymyksessä olevassa tapauksessa syntyy näyttöongelma tavaran viennin tapahtumisesta. Tulkintaryhmän mielestä kannattaisi näyttösyistä käyttää FCA:ta.

Tavaraa on viety Espanjaan lausekkeella FOT (eli Free on Truck) espanjalainen satama. Voiko INCOTERMS 1990:llä määritellä FCA (espanjalainen satama), vai onko FCA **lähtöpään lauseke** ja kannattaisiko käyttää jotain muuta lauseketta?

Vastaus: Uusi FCA-lauseke korvaa edellisessä lausekekokoelmassa olleen FOT-lausekkeen, sillä siinä on kutakin kuljetusmuotoa koskevat erityismääräykset toimitusta koskien (A.4).

Estettä FCA-lausekkeen käytölle ostajamaassakaan tapahtuvaan toimituksen yhteydessä ei sinänsä ole. F-eli free-ryhmän lausekkeet ovat luonteeltaan kuitenkin lähtöpään lausekkeita. FCA:ta olisi tarkoituksenmukaisinta käyttää niin, ettei myyjällä olisi kustannus- ja vaaranvastuuta pääkuljetukseksi katsottavassa kuljetuksessa, joka on tässä tapauksessa merikuljetus. Myyjällä ei tulisi myöskään olla enää ostajamaassa toimenpidevelvoitteita, eikä hänelle saisi aiheutua siellä enää kustannuksia. Tavaran tullaus, joka FCA:ssa on ostajan velvollisuus, taas täytyy suorittaa ennen artiklan A.4 mukaista toimitusta, joten ostajan ja myyjän velvollisuuksien täyttäminen menee tässä ajallisesti päällekkäin.

Osapuolet haluavat ilmeisesti, että myyjälle tulee kustannus-, toimenpide- ja vaaranvastuu määräsatamaan asti, jossa tavara lastataan kuljetusvälineeseen. Siten käyttökelpoinen lauseke voisi olla "DDU loaded" (huom. määrittelemätön muunnelma). Tulliselvitysvelvollisuus voidaan määritellä päinvastaiseksi lisäämällä lausekkeeseen "cleared".

Tavara viedään Iraniin lausekkeella FCA (lähtömaan paikkakunta). Ostaja vaatii, että tavara on tarkastettava ennen Iraniin tuontia. Kyseessä on rautatiekuljetus. Täsmällisempiä määräyksiä on siitä, kenen on huolehdittava tavaran tarkastamisesta. Kenen olisi maksettava tavaran **tarkastuskustannukset**, jos siitä ei ole erikseen sovittu?

Vastaus: FCA B 9:n mukaan tulee ostajan maksaa **laivausta edeltävän tarkastuksen** (pre-shipment inspection) kustannukset, kun kyse on ostajan eikä vientimaan edellyttämästä tarkastuksesta. Eri asia on, että käytäntö usein edellyttää, että myyjän on nämä tarkastuskulut maksettava.

Kansainväliselle paneelille esitetty kysymys (numero 3) käsittää kolme FCA-kysymystä:

- 1) kenen kuuluu maksaa vientipäässä **THC:t**
- 2) tarkoittaako "luovutettu kuljettajalle" ("**handed over**") tavaroiden fyysistä luovutusta hänelle?
- 3) kenen tulee **purkaa tavara rekasta** vientiterminaaliin?

Vastaus: Kauppasopimuksessa tai muulla tavalla toimituslausekkeen ohella tulisi erikseen sopia

lastauksen, purkauksen ja terminaalmaksujen (THC) jakautumisesta myyjän ja ostajan välillä. Jos THC-maksu ei kuulu kokonaisuudessaan rahdinkuljettajan veloittamaan rahtiin, vaan se on jaettu hänen ja lastinantajan kesken, voi olla asianmukaista, että lastinantajan osuuden maksaisi myyjä sen perusteella, että se on välttämätön tavarantoimittajan luovuttamiseksi kuljettajalle. Tähän ei kuitenkaan saa INCOTERMS 1990:stä suoraa vastausta. Nimienomaisen sopimusehdon puuttuessa voi asian ratkaisu löytyä kauppatastavasta.

Luovutus rahdinkuljettajalle "handing over" tarkoittaa todella tavarantoimittajan fyysistä siirtämistä rahdinkuljettajalle.

Rahdinkuljettajalla on yleensä purkauslaitteet, minkä vuoksi olisi järkevää, että rahdinkuljettaja huolehtisi purkauksesta ja sisällyttäisi tästä tulevat kustannukset rahtiin.

Viimeksi mainittu kysymys on käsitelty kansainvälisesti myös kysymyksenä 7: Kuka vastaa **purkauksesta kuorma-autosta**, kun on käytetty lauseketta FCA?

Vastaus: Jos mitään tiettyä luovutuskohtaa ei ole sovittu, täytyy noudattaa kyseisen sataman tapaa tai terminaalin käytäntöä. Voitaisiin katsoa kuitenkin, ettei "luovutusta rahdinkuljettajalle" tapahdu, ennen kuin tavara puretaan rekasta.

Kansainvälisessä kysymyksessä 38 on puolestaan kysytty jälleen purkaukseluista terminaaliin, kun kyse on ei-kontitoidusta tavarasta, joka saapuu kuljettajan terminaaliin kuorma-autossa.

Vastaus: Annetussa vastausehdotuksessa viitataan FCA A.4:n sanoihin "...at the named place or point..." ja "...in the manner agreed or customary at such point..." Vastausehdotuksessa on todettu vielä se järjestys missä asiaa on tarkasteltava: 1. myyjän ja ostajan nimienomainen sopimus luovutustavasta rahdinkuljettajalle, 2. Nimienomaisen sopimuksen puuttuessa on vastausta haettavasta tavasta ja 3. Jos sopimusta tai tapaa ei ole on FCA A.4:n ja A.6:n sanamuotoa tulkittava niin, että purkaus myyjän kuorma-autosta tapahtuu myyjän kustannuksella.

Sama kysymys on esitetty myös Suomen ryhmälle (6/91): Tavara viedään Suomesta lausekkeella "FCA Vaasa". Tavara toimitetaan rahdinkuljettajalle Vaasassa terminaalissa. Kuka maksaa **purkauksen tulliterminaaliin jakeluautosta** ottaen huomioon, että terminaalmaksuun on nämä kustannukset sisällytetty.

Vastaus: Kun myyjä (tai yleensä hänen rahdinkuljettajansa) on FCA-lauseketta käytettäessä luovuttanut tavarantoimittajan, ei hänelle enää FCA:n periaatteiden mukaan mukaisesti tulisi tulla enää kuluja. INCOTERMS 1990:n mukainen lähtökohta olisi, että myyjän kuljettaja suorittaisi purkauksen terminaaliin. Näin menetellään kuitenkin vain, ellei käytäntö satamassa tästä poikkea (Ks. FCA A.4: "...in the manner customary or agreed at such point").

Merikuljetuksissa käytetään usein sellaista laivausehtoa, jossa varustamo huolehtii myös purkauksesta ajoneuvossa lähtöpäässä (nykyään esim. Vakiolaivausehdot 1996:porttiehto). Myös maantieliikenteessä tällainen ehto on tavallinen.

INCOTERMS 1990 mahdollistaa siten ao. sataman tavan noudattamisen sen suhteen, kuka purkauksenkustannukset kantaa. Jos satamatapa edellyttää, että nämä kustannukset sisältyvät terminaalmaksuun ja -palveluun, tulevat ne ostajan maksettaviksi. Niiden erotteleminenkin myyjältä laskutettaviksi olisi epätarkoituksenmukaista. Jos taas myyjän rahdinkuljettaja vie tavarantoimittajan terminaaliin sisään itse, jäävät purkauksenkustannukset myyjän kannettaviksi.

Kenen tulee FCA-laivauksessa vastata **tavaroiden lastauksesta konttiin**, kun kyse on **täydestä konttikuormasta (FCL)**, joka lastataan myyjän toimipaikassa?

Tässä tapauksessa kyse on vaarallisesta aineesta. Myyjä suostuu asettamaan tavarat konttiin, muttei ahtaamaan niitä rahdinkuljettajan toimittamaan konttiin. Nämä kontit kuljetetaan maantiellä sittemmin meritse kuljetettaviksi.

Vastaus: Kyse on siis siitä, rikkooko myyjä kauppasopimuksen mukaisia toimitusvelvoitteitaan kieltäytymällä ahtaamasta tavaraa rahdinkuljettajan toimittamiin kontteihin.

FCA:n mukaan myyjän tulee toimittaa tavara rahdinkuljettajan huostaan sovitulla tai tavanomaisella tavalla. Jos ostajan ohjeet tässä suhteessa ovat epätarkkoja, myyjä voi toimittaa tavarankuljettajalle siten kuin tämän kuljetusmuoto sekä tavarankuljetuksen määrä ja/tai luonne edellyttävät. Nimienomaisen sopimusmääräyksen puuttuessa myyjän täytyy toimia normaaliin lastaus- ja sidontakäytäntöjen mukaisesti. Siten myyjän lienee suostuttava rahdinkuljettajan vaatimukseen. Myyjä voi pyytää tähän tehtävään asiantuntija-apua. (Suomen kuljetusehtojen mukaan rahdinkuljettajalla on velvollisuus avustaa lastauksessa)

Kenen tulee maksaa **täysien konttien nostot kuljetusvälineestä** konttiterminaalissa käytettäessä lauseketta FCA?

Vastaus: Kun tavara muodostaa täyden konttikuorman (FCL), katsotaan se merikuljetuksessa vastaanotetuksi, kun se on saapunut terminaalialueelle, joten nostokulut tulevat ostajan kannettaviksi. Maantiekuljetuksessa taas silloin kuin tavara luovutetaan rahdinkuljettajan toimipaikassa, tavara tulee luovuttaa kuljettajalle tai hänen edustajalleen. Purkauskulut tulevat tällöin myyjän maksettaviksi, elleivät ne sisälly terminaalimaksuun.

Guide to Incoterms 1990-teoksessa sanotaan FCA:n osalta, että meri- ja ilmakuljetuksessa **satamien** ja vastaavasti **lentoasemien maksut siirroista, käsittelystä, ahtauksesta, samoin kuin satama- ja lentoasemaviranomaisten kantamat verot** eivät ole virallisia maksuja. Tämän mukaan nämä maksut kuuluvat ostajan maksettaviksi (sillä myyjän tulee maksaa vain luovutusta edeltävät kulut sekä tulliselvityksestä ja -muodollisuuksista sekä muista viranomaismaksuista. Pitääkö tämä väittämä paikkansa? (Kv. kysymys 26)

Vastaus: Kyllä. FCA:ssa myyjän tulee maksaa kustannukset ennen luovutusta, mukaan lukien tullimuodollisuuksien aiheuttamat kustannukset. Kun FCA:ta käytetään esimerkiksi ilmakuljetuksissa kaikki lentokenttämaksut siitä ajankohdasta lukien, kun tavara on toimitettu rahtikirjan antavalle huolitsijalle, kuuluvat ostajan maksettaviksi. Kuitenkin täsmällinen luovutusajankohta tulisi sopia huolitsijan kanssa erimielisyyksien välttämiseksi.

Merikuljetuksessa toimitus voi tapahtua myyjän toimipaikassa, terminaalin portilla, terminaalissa (myös laiturilla tai laivassa). Eräiden, lähinnä ranskalaisten, satamatapojen mukaan kulut laivan sivulle asti kuuluvat myyjälle, ellei ostaja ole antanut ohjetta sisällyttää näitä kuluja rahtiin.

Vastauksen perusteet:

Meri- ja ilmakuljetusta täytyy tarkastella erikseen, sillä kysymyksen on tehnyt ranskalainen yhtiö ja Ranskassa kauppatapa on erilainen näiden kahden kuljetusmuodon suhteen.

Ilmakuljetuksessa tavara toimitetaan huolitsijalle, joka vientiselvittää tavarankuljetuksen, ellei myyjä ole jo tätä tehnyt. Jos huolitsija on myös IATA:n agentti, hän täyttää myös lentorahtikirjan ja valitsee usein lentoyhtiön, sillä lastinantaja ei tätä yleensä tee. Käytännössä suoraa toimitusta lentoyhtiölle ei juuri tapahdu. Toimitus on tapahtunut, kun tavara on luovutettu lentorahtikirjan antaneelle huolitsijalle. Kuitenkin mahdollisen vientiselvityksen kustannukset on myyjän maksettava. Lentokenttämaksut voidaan mainita lentorahtikirjassa lisämaksuina (disbursements), ja ne voidaan periä ostajalta tavarankuljetuksen saapuessa rahdin ja lentorahtikirjakulujen yhteydessä.

Merikuljetuksessa on useita mahdollisia tavarankuljetuksen toimituskohtia: myyjän tilat, terminaalin

portti tai terminaalissa sisällä (myös laiturilla tai alukseen). Monissa satamissa on tapana velkoa terminaalikulut laivaajalta eli myyjältä. Myyjä voi joutua maksamaan horisontaaliset käsittelykulut paikan tavan mukaisesti, mutta hänen täytyy aina maksaa vientiselvityskulut.

Kuka maksaa **huolintakustannukset lähtöpään satamassa** käytettäessä lauseketta FCA, erityisesti konossementin teon, huolintavastuuvakuutuksen, pankkikustannukset sekä ilmoituksen laivauksesta, erityisesti Saksassa, jossa on erikseen tehtaanhuolitsija ja laivaushuolitsija, jolloin laivaushuolitsija tekee konossementit tai muut laivausasiakirjat hoitaen tavarahan laivaan?

Vastaus: FCA A.2 sanoo, että vientimuodollisuudet kuuluvat pääsääntöisesti myyjälle. Toisaalta A.8:n mukaan myyjän tulee toimittaa kustannuksellaan tavanomainen asiakirja tavarahan toimittamisesta. Saksassa noudatettu käytäntö poikkeaa kuitenkin Incotermsin lähtötilanteesta. Mikäli laivaushuolitsija edustaa myyjää, on selvää, että kustannukset kuuluvat myyjälle. Mikäli taas laivaushuolitsija edustaa ostajaa, voidaan katsoa, että käytäntö on muuttanut ehdon mukaista lähtötilannetta.

Milloin myyjä vapautuu velvoitteistaan, kun konttikuljetuksessa käytetään lauseketta "FCA (konttiterminaalit)" merikuljetuksessa, jossa terminaalit toimii rahdinkuljettajan puolesta?

Miten myyjän vapautuminen velvoitteistaan sopii yhteen laivausehtojen kanssa, eli mitä laivausehtoa tulisi käyttää, että toimituslauseke ja **laivausehto** olisivat sopusoinnussa?

Vastaus: FCA A.4:n ensimmäisessä kappaleessa todetaan, että tavara tulee toimittaa rahdinkuljettajan huostaan sovitulla tai tavanomaisella tavalla.

Toisaalta FCA A.4 IV) määrittää, että toimitus on merikuljetuksissa suoritettu, kun merirahdinkuljettaja vastaanottaa lastatun kontin. Lisäksi vielä todetaan, että kun kontti viedään rahdinkuljettajan puolesta toimivaan konttiterminaalit, tavara katsotaan vastaanotetuksi, kun kontti on saapunut terminaalialueelle.

FCA:n määräykset ovat siten tältä osin ristiriitaiset. Tulkintaryhmän mielestä ensimmäisessä kappaleessa todettu on pääsääntö ja kohdassa A.4 IV) oleva pätee, ellei muuten ole sovittu tai ole tavanomaista.

Laivaajan ja rahdinkuljettajan välillä sovelletaan laivausehtoja, jotka määrittävät kustannusten jakautumisen ja Suomen uutta merilakia sovellettaessa myös rahdinkuljettajan vastuun alkamisajankohdan. Laivausehtojen sisällön osalta viitataan Suomen osaston julkaisemaan ehtokokoelmaan Vakiolaivausehdot 1996, joka sisältää myös purkausta koskevia ehtoja. Vakio- laivausehdot ovat valinnaisia, mutta jokin niistä voi olla säännönmukaisesti noudatettu tietyissä kuljetuksissa, mikä tekee sen mukaisen toimituksen tavanomaiseksi. FCA-lauseketta voidaan myös täsmentää maininnalla laivausehdosta.

Yllä oleva kysymys on sellainen, että se toimitetaan kansainväliselle INCOTERMS-paneelille.

Kumpi, ostaja vai myyjä, maksaa **tavaramaksun** viennissä käytettäessä lauseketta FCA (satamaterminaalit)? Miten liikennemaksu ja tavaramaksut jakautuvat ostajan ja myyjän välillä?

Vastaus: Tulkintaryhmä on aikaisemmin katsonut, että vientitavaramaksu tai liikennemaksu ovat veroluonteisia maksuja ja niiden maksuvelvollisuus myyjän ja ostajan kesken määräytyy sen mukaan, kumman kuuluu maksaa tullit ja muut verot. Suomen liittyessä EU:hun tällaisen

tulkinnan ylläpitäminen aiheuttaisi hankaluuksia, sillä tullilasku jää pois enemmistöstä ulkomaisia kuljetuksia. Pariisissa toimiva Incoterms-paneeli on ottanut myös vastaavatyyppejä kustannuksia (wharfage fee) koskevassa asiassa kannan, jonka mukaan nämä kustannukset ovat kuljetuskustannuksia.

Suomen satamien vientitavaramaksut tavarasta ja liikennemaksut katsotaan sataman käyttöön liittyviksi palvelumaksuiksi eikä enää veroluonteisiksi maksuiksi. Näiden palvelumaksujen maksuvelvollisuus myyjän ja ostajan kesken riippuu käytettävästä toimituslausekkeesta eli siitä, milloin tavara luovutetaan lausekkeen mukaan. Lauseketta FCA (satamaterminaali) käytettäessä luovutus tapahtuu kun tavara luovutetaan rahdinkuljettajan huostaan esim. laivausehtojen perusteella. Tällöin tavaraa käsitellään, laivausehdosta riippuen, satamassa pääosin ostajan lukuun, jolloin ostajan tulee kantaa nämä palvelumaksut. Toisin lausekkeessa FOB, jolloin myyjän tulee toimittaa tavara yli laivan partaan, jolloin satamatoimintoihin liittyvät maksut ja kustannukset kuuluvat hänelle.

Kuuluuko **vientiterminaalimaksu** ostajan vai myyjän maksettavaksi käytettäessä INCOTERMS-lausekkeita FOB tai FCA vientikaupassa?

Vastaus: Terminaaliliikenteessä tulisi käyttää kysymyksessä mainituista lausekkeista nimenomaan FCA:ta, jossa myyjän velvollisuutena on toimittaa tavara rahdinkuljettajan huostaan eli terminaaliin. Tämän jälkeiset kustannukset kuuluvat sitten ostajalle. FOB:tä ei ole tarkoitettu terminaaliliikenteeseen ja jättää avoimeksi riskiin ja kustannuksiin liittyviä kysymyksiä. Vientiterminaalimaksu kuuluu osana THC:hen (terminal handling charge). Täysiä kontteja käytettäessä THC kuuluu käytännössä ilmeisesti FOB:ssä myyjälle (CIF:ssä ostajalle).

Tavaraa toimitetaan Venäjälle lausekkeella "vapaasti vaunussa Suomen ja Venäjän välisellä rajalla (FCA) sisältäen vientipakkauksen, merkinnät, vaunuunlastauksen, sijoittamisen ja tavarann kiinnityksen ja tähän tarvittavan materiaalin hinnan sekä maksut, jotka liittyvät tämän sopimuksen täyttämiseen myyjän maassa". Kuka maksaa Venäjän 1.12.92 jälkeen soveltamat **tuontitullit**?

Vastaus: Lausekkeessa on lyhenne FCA, mutta se on käytännössä **DAF-lauseke** riskin siirtymistä lukuunottamatta. Sen mukaisesti tuontitullaus kuuluu tässä tapauksessa (venäläiselle) ostajalle. Vastaavasti suomalaiset ostajat maksaisivat 15.2.93 Suomen käyttöönottamat tuontitullit.

Venäjälle väliaikaisella tullauksella viety tavara halutaan tuoda Suomeen lausekkeella "FCA Moscow INCOTERMS 1990 loaded on truck". Väliaikainen tullaus merkitsee sitä, että kahden vuoden ajan maksetaan kuukausittaisista prosentuaalisista osuutta kokonaistullista. Suomalainen ostaja haluaisi varmistua siitä, että Venäjältä viennin yhteydessä ei tule ongelmia maksamattomista tullimaksuista. Kuitenkaan myyjä ei halua maksaa kuljetusta. Onko lausekevalinta oikea?

Vastaus: Lauseke on sinänsä oikea, sillä FCA edellyttää myyjän hoitavan **vientiselvityksen** ja viennin edellyttämät verot FCA A.2 ja A.6.Toimituslausekkeen valinnalla ei päästä kuitenkaan varmistumaan siitä, hoitaako myyjä nämä tehtävänsä. Tähän päämäärään voidaan pyrkiä vaikkapa myyjän velvoitteiden täyttämistä osoittavien dokumenttien toimittamisen kytkemisellä maksuun esim. **perittävän** avulla. DDU:n käyttö myös turvaisi ostajaa tässä suhteessa, mutta edellyttäisi myyjältä kuljetuksen maksamista ja hoitamista.

Tavara ostettu Suomeen FOB ulkomaan satama. Myyjän ilmoituksen mukaan ostajan suomalainen huolitsija A pyysi myyjän ulkomaista huolitsijaa B:n järjestämään rautatiekuljetuksen A:n sopimus- ja yhteistyökumppanina olevan C:n (toisen kuljetusliikkeen agentti) kanssa. Ajatus rautatiekuljetuksesta syntyi huolitsijoiden A ja B kesken. Keskustelut käytiin muutama päivä toimitusajan jälkeen, sillä tavaralle tehtiin tekninen tarkastus ostajan toimesta.

C ei kuitenkaan, vaikka näin oli sovittu, koskaan ottanut yhteyttä B:hen, joka ei myöskään saanut yhteyttä C:hen päin. Tavaraa ei tällöin toimitettu. Myöhemmin, vasta A:n otettua C:hen yhteyttä, C ryhtyi toimimaan, jolloin lauseke muutettiin FCA ulkomaan kaupunki muuttamatta kuitenkaan toimitusaikaa. Tavara toimitettiin lopulta rautateitse kolme kuukautta sovittua toimitusaikaa myöhemmin.

Onko ostaja täyttänyt/lyönyt laimin **velvollisuutensa järjestää kuljetus**? Olisiko myyjän tullut ilmoittaa ostajalle kuljetusta kohdanneista hankaluuksista? Voidaanko em. tilanteen perusteella sanoa, viivästyikö myyjän toimitus?

Vastaus: Osapuolet ovat sopineet toimitusajasta. Tämän jälkeen on kuitenkin teetetty tavarankuljetuksen tekninen tarkastus ostajan toimesta, mikä on lykännyt toimitusmahdollisuuksia. Osapuolten edustajina olevat huolitsijat ovat - oletettavasti ostajan ja myyjän suostumuksin - muuttaneet tämän jälkeen toimituslausekkeen FCA:ksi.

Kysymyksessä esitettyjen tietojen perusteella olisi ostajan edustaja C laiminlyönyt toimimisvelvollisuutensa. Toisaalta myyjän ja ostajan oltava vuorovaikutuksessa keskenään häiriötilanteissa. Näin mm. FCA A.7, jonka mukaan myyjän tulee ilmoittaa ostajalle, mikäli kuljettaja laiminlyö tavaroiden haltuunoton.

Kysymyksessä olevan toimituksen sovittu määräaika oli ylittynyt joka tapauksessa tarkastuksen vuoksi. Tulkintaryhmä katsoo, etteivät esitetyt seikat sellaisenaan osoittaisi myyjän toimituksen viivästyneen.

Suomalainen myyjä ostaa itse tavarankuljetuksen Saksasta terminaalisiin Helsinkiin täysin maksettuna ja **myyjän vastuuna terminaalista**. Mitä lauseketta soveltaa Suomessa myyjän ja ostajan välillä?

Vastaus: Kyseessä on kotimainen kauppa, jolloin voidaan käyttää Finnterms 1991-lausekkeita, kuten NOL, tai jos halutaan käyttää INCOTERMS 1990-lausekkeita, voidaan käyttää esim. FCA terminaalista.

Kansainväliselle paneelille on esitetty seuraava kysymys (numero 40):

Hollantilainen yritys myy USA:sta tuodun tavarankuljetuksen tanskalaiselle ostajalle lausekkeella "FCA Delfzijl, Netherlands". Tavaraa noudettaessa hollantilainen yritys väitti, että tanskalaisen ostajan tulee maksaa **EU-tullit** USA:sta Alankomaihin. Pitääkö tämä paikkansa?

Vastaus: Vastausluonnoksessa todetaan, että myyjä on velvollinen toimittamaan tavarankuljetuksen vientikelpoisena. Tämä ilmenee mm. siitä, että myyjän tehtävä on hankkia FCA A.2:n mukaan tarvittava vientilisenssi tai muu tarvittava virallinen lupa. Näin jos tavaraa ei voida viedä maasta ennen kuin tuontitullit on maksettu, on myyjän tämän mukaan maksettava nämä tullit.

Samaa kysymystä on käsitellyt Suomen tulkintaryhmä:

Englantilainen jälleenmyyjä myy USA:sta itse ostamansa tavarankuljetuksen Suomeen lausekkeella FCA englantilainen paikkakunta. Ostaja ja jälleenmyyjä tiedustelevat, **kumpi maksaa EU-tullin** amerikkalaisesta tavarasta, jos oletetaan, että amerikkalainen myyjä ei sopimuksensa perusteella ole vastuussa niistä. Vaihtoehtoina voivat olla mm. tavarankuljetuksen tullaus Englannissa tai toimittaminen vapaavaraston kautta Suomeen tullattavaksi.

Vastaus: Englantilainen jälleenmyyjä voi passittaa tavarankuljetuksen tullattavaksi Suomeen. EU:ssa suositellaankin menettelyä, jossa tavara tullataan vasta määrävaltiossa. Lausekkeen FCA (englantilainen paikkakunta) käyttö edellyttää sen, että tavara on periaatteessa tulleista ja maksuista rasitteeton lähtöpaikkakunnalla. Näin sopimuksessa olisi aina mainittava, kun tavara myydään vapaavarastosta, jolloin tullien maksaja voidaan myös sopia. Ulkomaisen jälleenmyyjän tai agentin ei useinkaan ole tarkoituksenmukaista ottaa näitä kustannuksia väliaikaisesti lukuunsa.

Kyseessä on projektivientiin liittyvien esineiden, mm. säiliöiden toimitus, jossa kokonaistavaramäärä on noin 800 tonnia. Toimituslausekkeeksi on sovittu "FCA Port of Shipment", jonka ostaja on täsmentänyt Kotkan kantasatamaksi. Suurikokoiset säiliöt kuljetetaan valmistuspaikalta meritse Kotkaan proomuilla. Sataman kalusto ei ole riittävä nostamaan säiliöitä, joten paikalle joudutaan suurin kustannuksin tilaamaan ras-kaampia nostureita.

Kenen vastuulla on **kuljetusproomun purku, kenen kustannuksella ja organisoimana purku tapahtuu?** Missä proomun tai sen lastin on fyysisesti sijaittava silloin kun olemme täyttäneet FCA-ehtojen mukaiset myyjän velvoitteet?

Vastaus: Tällaisessa poikkeuksellisissa kuljetuksessa, jossa lauseke ei anna suoraa vastausta osapuolten vastuiden jakautumiseen, olisi ehdottomasti sovittava kysymyksessä olevista asioista erikseen.

Myyjän tehtävänä on pääsäännön mukaan toimittaa tavara ostajan nimeämän rahdinkuljettajan huostaan, tässä tapauksessa nimetyssä laivaussatamassa. FCA A.4 sisältää yksityiskohtaiset määräykset eri kuljetusmuotoja ja tilanteita varten, joista mikään ei sanamuotonsa mukaan sellaisenaan sovellu tapaukseen.

Eri tapauksille on yhteistä, että tavarahan on oltava luovutettu rahdinkuljettajalle esim. kuljetusvälineeseen tai terminaaliin. Purkaus esikuljetukseen käytetystä kuljetusvälineestä kuuluu INCOTERMS 1990:n mukaan myyjälle, ellei muuta johdu esim. satamatavasta. Tämä sisältää kustannukset ja riskin tavarasta. Purkaustyön suorittaja ja satama voivat tietenkin vastata teettäjään nähden huolimattomuudestaan. Erikoistoimenpiteitä vaativan uudelleenlastauksen yhteydessä on tarkoituksenmukaisinta katsoa tavara toimitetuksi, kun se on lastattu alukseen, koska myyjän on huolehdittava lastausta edeltävästä purkauksesta, eikä ole perusteita katsoa tavarahan tulleen luovutetuksi rahdinkuljettajalle tai hänen edustajalleen ennen lastausta. Lastin siirrot ja kiinnitykset aluksessa kuuluvat sitten jo ostajalle.

Myyjä toimittaa isohkoja koneita puisissa kuljetuslaatikoissa toimitusehdolla "FCA Helsinki works". Asiakkaan puolesta tavara tultiin hakemaan rekka-autolla. Kun FCA:n mukaan tavara on maantieliikenteessä lastattava ostajan osoittamaan ajoneuvoon, sisältääkö tämä myös **lastin sitomisen ajoneuvoon**? Kysyjä on ilmoittanut käyttävänsä FCA:ta 80 %:ssa toimituksissaan ja kaikissa tapauksissa kuljettaja on sitonut lastin, joskus myyjän avustamana.

Vastaus: FCA:ssa ostaja tekee kuljetussopimuksen rahdinkuljettajan kanssa, jolle myyjä toimittaa tavarahan FCA:n mukaisesti. Myyjän ja rahdinkuljettajan välillä ei kuitenkaan ole sopimussuhdetta.

FCA A.4 mainitsee ensimmäisessä kappaleessa, että myyjän on toimitettava tavara "...sovitulla tai tavanomaisella tavalla" (engl. "...in the manner agreed or customary at such point"). Tämän perusteella voidaan kysyä, nimenomaisen sopimuksen puuttuessa, onko myyjän ja ostajan (-ien) välille muodostunut vakiintunut käytäntö, siitä miten tavara toimitetaan. Jos on, tällaiseen käytäntöön voi vedota suhteessa näihin, muttei kaikkiin ostajiin nähden, ellei ole kyse alan kauppatastavasta, jonka siihen vetoavan on puolestaan näytettävä toteen.

Selvitettäessä FCA:n mainitsemaa "tavanomaista" menettelyä, voidaan tarkastella myös alalla noudatettavien vakiokuljetusehtojen mukaista menettelyä. Esimerkiksi Suomen Huolintaliikkeen Liiton julkaisemissa 'Kansainvälisen maantieliikenteen yleisissä kuljetusehdoissa' on lastin kiinnittäminen jätetty lähettäjän (ehtojen oman tulkinnan mukaan = myyjän) vastuulle. Tiekuljetussopimuslaki antaa mahdollisuuden sopia näin sitovasti.

Koska toimituslauseketta tulkitsemalla ei voi antaa aivan yksiselitteistä vastausta esitettyyn kysymykseen, voi sitomisesta liittää lisämaininnan toimituslausekkeeseen.

Suomen EU-jäsenyyden vuoksi **vientiselvitys** on erillisenä toimenpiteenä poistunut sisämarkkinakaupassa



myyjän velvollisuuksista FCA-lauseketta käytettäessä. Huolitsijat ovat FCA-laskutuksessaan käsitelleet vienselvityksen alla muitakin valmistelevia toimenpiteitä, esim. sen selvittämistä, milloin tavara on noudettavissa. Kuka nämä kulut nyt kantaa?

Vastaus: Toimenpiteissä, jotka liittyvät kuljetustapahtuman valmisteluun, on luonnollista katsoa siitä syntyvät kustannukset kuljetuskustannuksiksi, jotka on FCA:ssa veloittava ostajalta. Tullausmuodollisuuksien puuttuessa dokumentaatio liittyy kuljetukseen, joka FCA:ssa kuuluu ostajalle.

Kysymyksessä mainitun esimerkin osalta viitataan myös FCA:n kohtiin A.7 ja B.7, jotka määrittelevät myyjän ja ostajan ilmoitusvelvollisuudet.

## FREE ALONGSIDE SHIP (nimetyssä laivaussatamassa)

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty FAS-sopimuksesta, jossa **toimitusajaksi** on merkitty "viikko 33". Tuon viikon tiistaina myyjä asettaa tavarat laiturille siihen paikkaan, jossa laivan on määrä lastata saman viikon torstaina. Tällä välin kuitenkin keskiviikkona syttynyt palo tuhoaa laiturille lastatut tavarat. Mitään satama- tai kauppatapaa, jonka pohjalta osapuolten asema määräytyisi, ei ole olemassa. Kenelle **riski** tavarasta kuului keskiviikkona? (kysymys 25)

Arviointia: Incotermsin teksti viittaa siihen, että myyjän on toimitettava tavara aluksen sivulle. Jos alus ei ole saapunut, toimitukseen ei voi tapahtua. Toimitus voi tapahtua vasta kun alus on laituripaikassa kiinnitettyä ja terveys- ja tullitarkastus on toimitettu. Tässä tapauksessa alus oli lastausvalmiina torstaina sopimuksen mukaisesti. Ostajan osalta voidaan olettaa hänen täyttäneen velvoitteensa ja täyttäneen FAS B.7:ssä tarkoitetun ilmoitusvelvollisuutensa toimitusajan suhteen, koska on sovittu laivan lastaavan torstaina, mikä on ennen toimitusajan päättymistä. FAS ei aseta vakuuttamisvelvoitetta kummallekaan osapuolelle, jättäen asian osapuolten harkintaan mutta, mikäli mahdollista, kummankin osapuolen tulisi olla vakuuttanut riskinsä luovutuksen yhteydessä.

Vastaus: Toimitus voi tapahtua vain aluksen sivulla. FAS B.7:n mukaan ostajalla on oikeus täsmentää jokin toimitusaika sopimuksen mukaisen toimituskauten puitteissa. Koska toimitus ei vielä keskiviikkona ollut tapahtunut, riski on ollut vielä myyjällä. Kummallakaan osapuolella ei ole FAS-lausekkeen kohdalla vakuuttamisvelvollisuutta.

Tavara viedään Suomesta lausekkeella FAS niin, että se puretaan rekasta flateille, jotka vedetään alukseen. Kenen kuuluu maksaa **purkamiskulut** ja **lastin kiinnittäminen kuljetusalustaan**? Jos toimituksen on määrä tapahtua tietynä päivänä ja tavarat voi toimittaa terminaaliin 7 päivää aikaisemmin, **milloin tavara katsotaan toimitetuksi** FAS-lausekkeen mukaisesti.

Vastaus: Myyjän tulee toimittaa tavara aluksen sivulle ostajan nimeämässä lastauspaikassa laivaussatamassa sataman tavan mukaisesti. Purkaminen rekasta kuuluu siten myyjälle. Kiinnittäminen kuljetusalustaan riippuu kuljetussopimuksessa sovellettavasta laivausehdosta. Mikäli muuta ei ole sovittu, suosittaa tulkintaryhmä käytännöksi ICC:n Suomen osaston julkaisemien vakiolaivausehtojen mukaisen 'Varastoehdon' mukaista menettelyä, jonka mukaan ostajan kanssa kuljetussopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja vastaa kiinnityksestä kuljetusalustaan, jolloin tämän voidaan katsoa tapahtuvan ostajan lukuun.

Toimitusajan suhteen laivausehto voi mahdollistaa tavarat toimittamisen terminaaliin 7 päivää aikaisemmin. Tavarat toimittaminen tällä tavalla määrää sen, milloin riski siirtyy rahdinkuljettajalle laivaajalta. Myyjän ja ostajan välisessä suhteessa tavarat toimittaminen FAS-lausekkeen mukaisesti edellyttää ICC:n kansainvälisessä sihteeristössä toimivan paneelin kannanoton (nro 25) mukaan sitä, että sen aluksen, jonka on määrä kuljettaa tavara, on oltava saapunut. Mikäli tavara toimitetaan tätä ennen laiturille, ei riski eli vaaranvastuu vielä tuolloin siirry ostajalle.

Tulkintaryhmä haluaa korostaa, ettei FAS-lauseke sovellu terminaaliliikenteeseen.

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty (kysymys 35) voiko myyjä FAS-lauseketta sovellettaessa pyytää, ettei häntä merkittäisi lentorahtikirjaan lastinantajaksi (shipper) vaan että lastinantajaksi merkittäisiin huolitsija sekä lentorahtikirjaan että lastinantajan vienti-ilmoitukseen. Amerikkalainen myyjä myy tavaraa Etelä-Afrikkaan FAS-lausekkeella. Ostaja järjestää kuljetuksen amerikkalaisen huolitsijan kanssa. Myyjä pyytää huolitsijaa kuitenkin menettelemään kysymyksen alussa mainitulla tavalla.

Vastausehdotus:

Huolitsija toimii ostajan agenttina ja ostaja (tai kuljetusvelvoitteen ottanut huolitsija) on teknisesti lastinantaja. Vientimuodollisuudet kuuluvat ostajalle. Myyjällä ei ole sopimusuhdetta rahdinkuljettajan kanssa, joten hänen pyyntönsä olla tulematta merkityksi lastinantajaksi on oikeutettu.

On ehdottomasti huomattava, ettei FAS-lauseketta ole tarkoitettu ilmakuljetuksiin. Tällaisessa tapauksessa voidaan käyttää FCA:ta. On huomattava kuitenkin että FCA:ssa, samoin kuin FOB:ssä vientimuodollisuudet kuuluvat myyjälle.

Kansainväliseltä paneelilta on erikseen kysytty FAS:n ja FOB:n eroa **vientiselvitysasiakirjojen laatimisvelvollisuuden** ja tästä aiheutuvien **kustannusten** kantamisen suhteen. Samassa kysymyksessä kysytään myös omistusoikeuden siirtymistä näiden lausekkeiden kohdalla. (Kysymys 42)

Vastausehdotus:

FOB:ssä myyjällä on sekä toimenpide- että kustannusvastuu vientiasiakirjojen osalta. FAS-lausekkeen mukaan taas ostajalla on näitä koskeva toimenpide- ja kustannusvastuu, sillä ostajan voidaan tällöin katsoa vievän tavaran maasta.

Incoterms ei koske lainkaan omistusoikeuden siirtymistä.

Mitä maksuja kuuluu viejän (myyjän) maksettaviksi FAS-lauseketta käytettäessä? Kysymyksessä mainitaan erityisesti seuraavat kustannukset: **lastaus (=purkaus) vientiterminaaliin, konttinostot, trukki/nosturimaksut, satamamaksut ja huolitsijan kustannus tavaran valvonnasta** satamassa.

Vastaus: FAS-lauseketta käytettäessä myyjän tulee maksaa kustannukset kunnes se on toimitettu aluksen sivulle ostajan nimeämässä lastauspaikassa lastaussatamassa sataman tavaran mukaisesti sovittuna päivänä tai sovittun ajan kuluessa. Tulkinnan mukaan aluksen sivulle toimittaminen edellyttää, että aluksen on oltava saapunut laituriin.

FAS-lauseketta ei ole tarkoitettu terminaaliliikenteeseen, minkä vuoksi vastauksen antaminen esitettyyn kysymykseen on keinotekoisia. Jos terminaaliin purkaus haluttaisiin rinnastaa aluksen sivulle toimittamiseen, kuuluvat kustannukset myyjälle. Konttinostojen maksut ja trukki/nosturimaksut siirtyvät myyjän kannettaviksi silloin kun tavara on aluksen sivulla. Mikäli lauseketta käytetään muussa kuin perinteisessä merikuljetuksessa, on jakautumiskohdan määrittäminen vaikeaa, mutta periaatteessa siirrot maapuolella kuulunevat vielä myyjälle.

Tulkintaryhmä on katsonut, että satamamaksut maksaa se, jonka lukuun satamatoiminnot pääosin suoritetaan. FAS-lausekkeen kohdalla otettiin kanta, jonka mukaan lähtöpäässä satamamaksu kuuluisi yleensä ostajalle.

Mikäli tavara on toimitettu satamaan sovittuna päivänä tai sovittun ajan kuluessa, on toimitus tapahtunut, ja tämän jälkeiset valvontakustannukset kuuluvat ostajalle. Ratkaisevaa on, milloin tavara on toimitettu, ja onko sen katsottava olevan aluksen sivulla.

## FREE ON BOARD (nimetyssä laivaussatamassa)

Kansainväliseltä paneelilta on kysynyt kansallinen varustamo sitä kuinka FOB-lauseke käsitetään Saksassa, Hollannissa, Belgiassa ja Englannissa (UK). Mitkä ovat rahdinkuljettajan velvollisuudet ja kustannusjako terminaalimaksujen - Terminal Handling Charge - suhteen ns. A.M.-säännön perusteella?

Vastaus: INCOTERMS 1990 käsittelee yleistä kustannusjakoa FOB-lauseketta käytettäessä. Tämän kustannusjaon tulisi olla samanlainen kaikissa maissa. Kuitenkin FOB-lausekkeen kohdalla, satamatapa voi määrittellä kustannusjaon erityispiirteet. Tätä täytyy siis tarkastella ja selvittää satamittain. Paneelin jäsenet eivät tunteneet kysymyksessä mainittua A.M.-sääntöä.

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty seuraavaa: Huolitsija on vastuussa laivauksen järjestämisestä, tavarantoimituksesta ruotsalaiselta myyjältä Helsingborgissa ja suomalaiselta myyjältä sekä FOB-lauseketta soveltaen tavarantoimituksesta indonesialaiseen satamaan sekä vastaten vielä tulliselvityksestä purkaussatamassa. Koska Ruotsista Indonesiaan ei ole laivalinjaa, minkä johdosta tarvitaan jälleenlaivausta Hampurissa. Kenen tulee maksaa **THC-maksut** kuljetuksen aikana Hampurissa? Minkä osan myyjä joutuu korvaamaan **laivauskuluista**? Kuuluuko **pakkaus** lastauskuluihin?

Arviointia: On oletettava, että kysymyksessä viitataan INCOTERMS 1990-toimituslausekkeisiin eikä laivausehtoihin. On myös oletettava, että kyseessä ovat olleet lausekkeet FOB Helsingborg ja FOB suomalainen satama. FOB:ssä ostajan tulee tehdä kuljetussopimus nimetyssä laivaussatamasta.

Asian ratkaisuun voi vaikuttaa satamatapa, kauppatapa tai kaupan osapuolten aikaisempi käyttäytyminen. Lastauskuluja osalta on tehtävä ero kauppasopimukseen kuuluvan toimituslausekkeen ja kuljetussopimukseen kuuluvan laivausehdon välillä. FOB INCOTERMS 1990:n mukaan tavarantoimitus on myyjän tehtävänä.

Pakkaus on yleensä käsitettävä osaksi tavarantoimituslastauskuluja, vaikka normaali pakkaus onkin myyjän velvollisuus FOB A.9:n mukaan siten että kuljetukseen liittyvät seikat saatetaan myyjän tietoon ennen myyjän tietoon, ennen kuin kauppasopimus on solmittu. Jos käytettäisiin normaaleja linjaehtoja, olisi lastaus ja purkaus osana rahtia ostajan maksettava. ICC ei kuitenkaan voi ottaa sinänsä kantaa linja- tai laivausehtojen sisältöön.

Mikäli laivaus tapahtuu konteissa, olisi käytettävä mieluummin FCA:ta.

Vastaus: FOB:ssä kaikki horisontaalisten kustannusten toimitukseen liittyen ennen luovutus pistettä tulisi kuulua myyjälle. Jälleenlaivauskulut, mukaan lukien THC-maksut Hampurissa ja muut kuljetukseen liittyvät maksut on ostajan maksettava FOB B.3:n ja B.6:n perusteella.

Huomautus/LR: Mikäli kyseessä olisi ollut FOB Hampuri, lienevät THC-maksut ennen laivan parrasta myyjän maksettava. Vastausta olisi kuitenkin vaikea antaa sillä FOB:tä ei ole tarkoitettu terminaaliliikenteeseen.

Iso elektroninen laite kuljetetaan Suomeen INCOTERMS 1980:n mukaisella FOB-satamalausekkeella. Laite kuljetetaan laivalla ajoneuvossa. Ajoneuvoon on hitsattu nostolenkit, joista se voidaan nostaa laivaan. Ostaja haluaa kuitenkin, että nostossa käytetään tätä varten rakennettua kehikkoa. Ostaja on valmis korvaamaan kehikkolastauksen kustannukset. Myyjä ei hyväksy tällaista lastaustapaa. **Kuka määrää lastaustavan toimituslausekkeeseen liittyen? Vaaranvastuun siirtyminen ja kustannukset?**

Vastaus: Incoterms 1990 ei ole muuttanut FOB-lauseketta. Riski siirtyy tavaran ylittäessä laivan partaan laivaussatamassa. Tämä on myös kustannusten siirtymispiste. Jos ostaja ottaa kantaakseen sekä vastuun että kustannukset laiturilta asti, ei myyjällä liene asiallista syytä olla suostumatta lastausjärjestelyihin. Sensijaan FAS-lausekkeen käyttö johtaisi ostajan tullausvelvollisuuteen viennissä. Se, kenellä on viimeinen sana lastaustavan suhteen, on monisäikeinen, sekä kauppa- että rahtausoikeudellinen ongelma. Jos lastaus ja ahtaus kuuluvat varustamolle, tapahtuvat ne tämän valitsemalla tavalla. Jos taas varustamoon päin käytetään "FIO and stowed"-ehtoa, kuuluu lastaus rahtausuhteessa rahdinantajalle, joka on FOB:ssä ostaja, mutta toimituslausekkeen mukaan kuitenkin myyjälle, joka FOB A.4:n perusteella joutuu toimittamaan tavaran "sataman tavan mukaisesti" alukseen. Jos ostaja haluaa tästä poikkeavan lastaustavan, tulisi hänen kantaa ainakin kustannukset tästä. Suositeltavaa on, että riski seuraisi kustannusjakoa.

Kaakkois-Aasian kuljetusliike on solminut sikäläisen teollisuusyrityksen kanssa sopimuksen kuljettaa Suomesta ostetun tuotantolaitoksen osat Suomesta Indonesiaan. Kauppasopimus on tehty FOB Mäntyluoto/Rauma/Kotka Incoterms 1990. Kuljetussopimus perustuu tähän kauppasopimuksen kustannusjakoon, jolloin rahtausopimus on tehty koko aluksesta, kuitenkin käyttäen **laivausehtoa FIOS** (Free In and Out Stowed).

Kuljetusliike tulkitsee **kustannusjakoa** myyjän ja ostajan välillä siten, että se katsoo olevansa velvollinen maksamaan ainoastaan ahtaustyön, eikä osallistumaan lainkaan esim. nosturikuluihin. Kysyjän, joka on kuljetukseen kytkeytyvä ulkopuolinen taho, mielestä myyjä vastaa lastauksesta vain laivan partaalle. Käytännössä kuitenkin samat nosturit siirtävät tavaran laivan partaalta ruumaan asti. Lastin nostaminen laiturilta laivan ruumaan on siis yksi prosessi. Kysyjä tiedustelee, onko löydettävissä jotain prosenttijakoa tai kannanottoa, jonka perusteella sopu asiaan olisi löydettävissä?

Vastaus: FOB-lausekkeessa myyjän tulee toimittaa ostajan nimeämään alukseen sataman tavan mukaisesti - "in the manner customary at the port" (FOB Incoterms 1990 A.4). Toisaalta FOB A.6:n mukaan myyjän tulee maksaa kaikki tavarasta aiheutuneet kustannukset, kunnes se on ylittänyt laivan partaan.

FOB A.6:n mukainen velvollisuus tarkoittaa sitä, että myyjän tulee kattaa kaikki kustannukset, kunnes tavara on luovutettu A.4:n mukaisesti (Ramberg: Guide to Incoterms s. 71). Ramberg katsoo, että satamatavan, johon A.4. viittaa, selvittäminen johtaa yleensä selvittämään sen, miten ahtauskulujen maksamisvelvollisuus satamassa määräytyy.

Merikapteeni Raimo Virtanen Suomen Lastauttajain Liitosta kertoo, että suomalaisissa satamissa vallitseva käytäntö on FOB- ja FAS-lausekkeissa pitkään ollut se, että varustamon kuuluu maksaa myös maapuolen nosturin lasku samoin kuin nostamisen edellyttämässä sidontatyössä käytettyjen vaijereiden kiinnittäminen. (Todettakoon, että tulkintaryhmän tehtävänä ei ole ottaa kantaa satamatapoihin, jotka voivat vaihdella satamittain, ja joista voi vallita eri käsityksiä). Sen perusteella ostajan hankkiman rahdinkuljettajan tulisi tässä tapauksessa maksaa nosturikustannukset kokonaisuudessaan.

Laivausehto on ostaja/rahdinantajan ja rahdinottajan välinen asia eikä sinänsä koske myyjää, ellei sitä ole toimituslausekkeeseen kytkettyä (FOB/FIOS) tehty myös itse kauppasopimuksen ehdoksi. Näin ei tässä tapauksessa ole tiettävästi menetelty, jolloin toimituslauseke ja laivausehto ovat ristiriidassa toistensa kanssa.

Tulkintaryhmä korostaa tiedonvaihdon merkitystä kuljetukseen osallistuvien eri tahojen välillä kuljetusta suunniteltaessa. Myös ahtaajien edustajan olisi oltava selvillä siitä, mitä osapuolten kesken on sovittu. Tulkintaryhmä kiinnittää myös huomiota mahdollisuuteen käyttää FOB:n asemesta täsmällisempää FCA-lauseketta.

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty **remburssiin** liittyen seuraavaa: Sopimus on tehty FOB-lausekkein. Onko myyjä velvollinen hyväksymään remburssin, joka on avattu ostajan toimesta mainiten toimituslausekkeen olevan FCA. Syyinä muutokseen on se, että tavara on sellaista, ettei sitä toimiteta laivan partaan yli. Tavara toimitettiin Ranskasta Algeriaan 80-prosenttisesti palleilla. Toimituslausekkeen

muutosta myyjälle on ehdottanut algerialainen pankki.

Vastausehdotus:

Neljä erillistä asiaa nousee esiin esitettyjen tietojen perusteella:

a) Olisiko avaavan pankin ollut yksipuolisesti avattava remburssi FCA-ehdoin, jos sen toimeksiantaja on pyytänyt avaamista FOB-ehdoin? Ei, avaajapankin on seurattava saamiaan ohjeita. On myös huomattava, että FCA on kauppasopimuksen ehto.

b) Jos remburssi on avattu ja vahvistettu "FCA-ehdoin", mitä vaikutuksia tällä on siihen, että myyjä toimittaa asiakirjat pankkiin maksua vastaan? Ei mitään. Kyseessä ei ole asiakirjoihin perustuva viittaus, joka jää siten huomiotta (Ks. UCP 500 art. 13 (c)). Tämän lisäksi on huomioitava, että pankkeja ei koske kauppasopimuksen sisältö, vaikka remburssissa olisi mikä tahansa siihen liittyvä viittaus.

c) Jos myyjä hyväksyy remburssin "FCA-ehdoin", onko tällä vaikutusta kauppasopimuksen ehtoihin?

FOB:ssa myyjän täytyy toimittaa tavara alukseen, FCA:ssa yleensä maalla olevassa terminaalissa. On mahdollista, ainakin monien maiden oikeuden mukkaan, että myyjä toimiessaan remburssin edellyttämällä tavalla muuttaa kauppasopimuksen ehtoja. Siten, jos myyjä toimittaa tavarat alukseen, voi tämä periaatteessa olla kauppasopimuksen rikkomus. Myyjän on tietenkin verrattava remburssin ja kauppasopimuksen sisältöä mahdollisten ristiriitojen löytämiseksi.

d) Tulisiko avaajapankin informoida päämiestään kauppasopimuksen ehdoista?

Tässä tapauksessa avaajapankki oli oikeassa huomauttaessaan, että FCA oli sopivampi toimituslauseke kauppasopimusta ajatellen. Pankin olisikin tullut neuvoa toimeksiantajaa neuvottelemaan oikea toimituslauseke kauppasopimukseensa.

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty, kenen tulee maksaa **lentoyhtiön perimä vaarallisen aineen maksu** käytettäessä lauseketta FOB. (kysymys 37)

Vastausehdotus:

Ellei toisin ole sovittu, ja jos vaarallisen aineen maksu on osa rahtia, tulee maksu myyjän ja ostajan välisessä suhteessa ostajan maksettavaksi INCOTERMS FOB B.6:n perusteella. Kun FOB viittaa laivan partaaseen, on lausekkeen käyttö lentokuljetuksissa epä-tarkoituksenmukaista. FCA:n käyttöä suositellaan näissä tapauksissa. FCA B.6:n mukaan ostajan on maksettava luovutuksen jälkeiset kulut. Luovutus puolestaan määritellään A.4:ssä. Toisaalta jo B.3 määrittelee rahdin maksuvelvollisuuden.

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty (kysymys 39) kuuluuko myyjän vai ostajan maksettavaksi ostajan laivameklararin veloittama **deadfreight-maksu**, joka peritään sen vuoksi, että alusta ei saada lastattua täyteen? Englantilainen ostaja osti polttoainetta "FOB stowed INCOTERMS 1990". Maksu tapahtui remburssilla, jonka lontoolainen pankki oli negosioinut puhtaan konossementin pohjalta. Ostajan mielestä myyjän lähtösatamassa käyttämän huolitsijan olisi tullut maksaa tämä maksu.

Vastausehdotus:

Deadfreight-maksua peritään kuljetussopimuksen perusteella ja sen vuoksi kuljetussopimuksen tehneellä lasti-intressentillä eli ostajalla on velvollisuus maksaa tuo maksu. FOB:n mukaan kuljetussopimuksen tekeminen on ostajan velvollisuus. Deadfreight on tietty summa, jonka lasti-intressentin, yleensä matkarahtinantajan, maksettava, ellei hän pysty laivaamaan sitä määrää, jonka hän on kuljetussopimuksessa, kuten matkarahtauskirjassa, sitoutunut maksamaan.

Ostaja halunnee vyöryttää maksun myyjälle. Ellei kauppasopimuksessa ole erikseen todettu tällaisesta takautumisoikeudesta, kuten lisä-seisonta-ajan korvauksen osalta usein tehdään, ei hän kuitenkaan voi näin tehdä. FOB A.6 ja B.6 eivät tarjoa mitään johtoa asian suhteen, ja maksuvelvollisuus on yksinomaan kuljetussopimuksen perusteella määräytyvä.

INCOTERMS 1990 ei määrittele FOB "stowed"-lisäehtoa. Osapuolten tulisikin muistaa, että tällaisella lisälausekkeella on vaikutuksensa sekä kustannusjakoon, että riskin siirtymiseen.

Asiakas ostaa juomia 1 x 40' kontin ehdolla "FOB Savannah", joka tarjouksen mukaan kuljetettaisiin Mäntyluotoon. Kuka maksaa **Terminal Handling Chargen** USD 500?

Vastaus: Vastauksessa edellytetään, että kyseessä on FOB Incoterms 1990, sillä USA:ssa erityisesti käytetään FOB-lauseketta muunsisältöisenä. Tulkintaryhmä katsoo, että jos Terminal Handling Charge sisältyy kuljetussopimukseen ja laskutetaan yhdessä rahdin kanssa, kuuluu sen maksu ostajalle. Konttikuljetuksissa lastaus laivaan tapahtuu yleensä varustamon toimeksiannosta. Siksi niissä on suositeltavampaa käyttää lauseketta FCA. Todettakoon, että eri USA:n satamissa on tietävästi kauppatapoja THC:n maksamisen suhteen.

Konetavaraa ostettu lausekkeella "FOB Gdansk". Kuka maksaa **lastauskulut** maapuolella, laivapuolella sekä kuka maksaa **dunnagen ja surrauksen**, kun laivaan nähden sovelletaan **FIO-lauseketta**?

Vastaus: Ellei toisin ole sovittu, tai ellei satamatavasta tai kollin koosta muuta johdu, kustannusvastuu siirtyy FOB-lausekkeessa laivan partaalla, joten myyjä maksaa maapuolen lastauksen ja ostaja laivapuolen kustannukset.

Tavaraa myyty lausekkeella "FOB Mty (Mäntyluoto) INCOTERMS 1990." Ostaja on rahdannut aluksen. **Kuka maksaa maapuolen lastauskulut, laivapuolen lastauskulut, nosturivuokran, surrauksen ja materiaalin?**

Vastaus: FOB-ehdossa myyjän tulee maksaa kaikki tavarasta aiheutuneet kustannukset, kunnes se ylittää laivan partaan laivaussatamassa. Kysymyksessä mainittujen kustannusten maksaminen suhteessa - ja sikäli kuin ne kohdistuvat - varustamoon, määräytyy laivausehtojen mukaan. Hakurahtiliikenteessä käytetään toisaalta ferry terms -ehtoa eli lauttaehtoa, jossa rahti sisältää kaikki em. kustannukset ja toisaalta Free In-ehtoa, jossa lähettäjä vastaa lastaukseen liittyvistä kuluista. Käytetään myös linjaehtoa - liner terms - jossa lähettäjä maksaa maapuolen lastauskulut ja laivapuolen kulut menevät rahtiin.

Myös FOB:n mukaan maapuolen kulut kuuluvat myyjälle ja laivapuolen kulut (myös surraus ja materiaali) ostajalle. Kun nosturivuokra kuuluu meillä yleensä linjaehtoa käytettäessä kuuluu rahtiin, se edellä mainitussa tapauksessa kuuluu ostajan maksettavaksi.

Todettakoon vielä, että Suomen osaston julkaisemia Vakiolaivausehtoja 1996 voidaan, soveltuvin osin, käyttää myös rahtaussopimusten tarkoittamissa kuljetuksissa.

Yhtiö A on kauppasopimuksen perusteella alihankkijana yhtiölle B, joka ostaa tavaraa lausekkeella "FOB Mäntyluoto". B haluaa, että kontit lastattaisiin Vaasassa laivattavaksi Mäntyluodossa. Kuka maksaa **kontin siirtokustannukset ennen laivausta, ja missä myyjä on velvollinen ottamaan ostajan kontit vastaan?**

Vastaus: Lauseke "FOB Mäntyluoto" edellyttää myyjältä vain, että tavara toimitetaan ostajan osoittamaan laivaan Mäntyluodossa. Ellei erityistä sopimusta ole, ostajan konttien aikaisempi vastaanottaminen, lastaaminen ja siirtely eivät ole myyjän velvollisuuksia.

Käytettäessä lauseketta FOB ostaja joutuu korvaamaan myyjälle ne kustannukset, jotka johtuvat siitä, ettei nimetty alus **saavu ajoissa**. Koskeeko tämä myös pääomakuluja?

Vastaus: FOB B.6:n perusteella ostaja joutuu maksamaan **kaikki lisäkustannukset**, jotka johtuvat siitä, että ostajan nimeämä alus ei saavu ajoissa. Näillä lisäkustannuksilla tarkoitetaan todellisia kustannuksia, joita ovat myös pääomakulut, mutta eivät välilliset vahingot.

Kaupan osapuolet aikovat tehdä sopimuksen, jossa toimituslauseke olisi "FOB **European Port**".  
Voiko näin tehdä, ja kuka laivaussataman lopulta valitsee?

Vastaus: Kyseessä on tietävästi **esisopimusvaihe**, jolloin keskustelu ja kustannusten arviot ovat yleisellä tasolla. Käytännössä kustannusten ja velvoitteiden asianmukainen täyttäminen edellyttää tietenkin suurempaa täsmällisyyttä ja hyvissä ajoin ennen toimituspäivää.

Kysymyksessä mainitun kaltaisia tilanteita on olemassa pienemmissä vaihtelutilanteissa, esim. viennissä "**FOB South Finland Port**". Käytäntönä näissä on ollut, että rahtausopimuksen tehnyt ostaja on ilmoittanut sataman jonne tavara tulee toimittaa. Optio paikan osalta pääsopimussuorituksen eli tavaran toimittamisen suhteen määräytyy sopimusosittain, tarjoustusta ja hyväksyvää/poikkeavaa vastausta koskevin periaattein.

Tavara myydään Yhdysvaltoihin lausekkeella "FOB Mäntyluoto". Tavara lastataan Mäntyluodossa varustamon kontteihin, jotka on sitä ennen pitänyt siirtää Helsingistä Mäntyluotoon. Kummalla, ostajan vaikea myyjän tulee korvata **konttien siirto laivaussatamaan**.

Vastaus: FOB-lausekkeessa ostajan tehtävänä on hankkia kuljetusväline. Kontit kuuluvat tässä tapauksessa varustamolle, joten ne on luettava kuljetusvälineiksi.

## **COST AND FREIGHT (nimettyyn määräsatamaan)**

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty, että tarkoittaako, ellei proformalaskussa tai remburssissa ole täsmällistä mainintaa, tarkoittaako **CFR-hinta** "free out" vai "liner out".

Vastaus: CFR:n ja CIF:n kohdat A.6 ja B.6 sanovat, että myyjä maksaa kaikki purkaukset, joita linjavarustamot voivat sisällyttää rahtiin. Näin kysymyksen asiallinen ratkaisu edellyttää sen selvittämistä, onko kyseessä merikuljetus linjaliikenteessä.

Guide to Incoterms s. 29: Linjavarustamot sisällyttävä yleensä lastauksen ja purkauksen rahtiinsa, mutta rahtauskirjalla tapahtuvissa kuljetuksissa voi olla määräyksiä, joiden mukaan varustamo voi olla enemmän tai vähemmän "vapaa" purkauksista ("free out").

Kuten Guide to Incoterms´in sivulla 79 on mainittu, on ilmaus ´liner terms´ epämääräinen, ja asianosaisia suositellaan sisällyttämään kauppasopimukseensa kuljetussopimuksen sisältöön liittyviä määräyksiä, ellei kuljetus tapahdu säännöllisessä linjaliikenteessä.

### **Vrt. suomalainen tulkinta**

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty, miksi **riskin siirtymispiste** on sama CFR:ssä ja CIF:ssä.

Vastaus: CFR:n ja CIF:n ainoa tarkoitettu eroavaisuus on , että CIF:ssä myyjällä on velvollisuus omalla kustannuksellaan vakuuttaa tavara, minkä vuoksi vakuutusmaksu sisältyy hintaan. Riskin siirtymispiste on kuitenkin sama molemmissa lausekkeissa.

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty seuraavaa: Kenen tulee CFR INCOTERMS 1990:n mukaan vastata **purkauskuluista**, kun kuljetus tapahtuu erillisiä kuljetuksia hoitavia **tramppialuksia** käyttäen? Venäläinen valtion laitos myi teräsrullia lausekkein "CFR Karachi" kuljetuksen tapahtuessa tramppialuksin.

Vastausehdotus:

CFR A.3/B.3:n ja A.6/B.6:n mukaan on selvää, että purkauskulut kuuluvat ostajalle, ellei niitä peritä säännöllisessä linjaliikenteessä rahdin osana. Kun tässä tapauksessa käytettiin tramppi- aluksia, ja purkauskulut eivät olleet osa rahtia, purkauskulut kuuluvat ostajalle. (kysymys 38)

#### Vrt. suomalainen tulkinta

Kansainväliseltä paneelilta on Indonesian suurin öljyntuottaja PT Caltex kysynyt, onko **myyjällä riski** CFR INCOTERMS 1990:n mukaan kansainvälisessä kuljetuksessa purkaussatamaan asti ja tarkoitetaanko " **toimituspäivällä**" (A.4: "... sovittuna päivänä...") toimitusta lähtösatamassa vai purkaussatamassa?

Vastausehdotus:

CFR:ssä riski siirtyy lastaussatamassa. Kuitenkin, sopimukseen kuuluva lupaus toimittaa tiettyyn päivään mennessä purkaussatamassa kääntää CFR-lausekkeen pääläelleen, sillä se saattaa käsittää sen, että riskikin siirtyy vasta purkaussatamassa. Incoterms ei selvitä, miten asia ratkaistaan. Vastaus riippuu sopimuksen tulkinnasta ja tapaukseen liittyvistä olosuhteista.

CFR INCOTERMS 1990:n mukaisesti toimitus on toimitus laivaussatamassa. Osapuolet voivat esimerkiksi puhumalla erikseen 'laivauspäivästä' ja 'toimituspäivästä' muuttaa sopimuksensa sisältöä niin, että heidän voidaan katsoa halunneen poiketa Incotermsin mukaisesta järjestelmästä. Sen vuoksi n korostettava sitä, että osapuolten on oltava varovaisia muuttamaan Incotermsin periaatteita joiltakin osin, sillä muutokset saattavat merkitä muutoksia muissakin suhteissa, lähinnä juuri riskin siirtymisen suhteen.

## COST, INSURANCE AND FREIGHT (nimettyyn määräsatamaan)

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty kahdessa kysymyksessä (5 ja 23) lausekkeesta **C+I**. Toisessa kysymyksessä esiintyy muoto C+I (destination).

Vastaukset: Tämä lauseke on käytössä, mutta se on ja on aina ollut Incotermsin ulkopuolella. C- kirjaimen merkitys on vaikeasti tulkittavissa, ainakin siten, että ostajan olisi maksettava pääkuljetus. Ehto voi tarkoittaa "Cost and Insurance" tai "Carriage and Insurance". ICC ei voi tulkita kuin itse määrittelemiään lausekkeita. Kysymyskirjeessä esitetty tulkinta-ehdotus on, että lausekkeen merkitys on FCA + kuljetusvakuutus määräsatamaan. Mikäli tällainen haluttaisiin muotoilla, tulisi vielä täsmentää vakuutusturvan laajuus. Jos myyjä maksaa myös pääkuljetuksen tulisi käyttää lauseketta CIF.

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty (kysymys 6) **purkauskuluista** CIF-lauseketta käytettäessä. Kysy-



myksessä viitataan CIF:n kohtiin A.6, joka käsittelee myyjän velvoitteita ja B.6, joka käsittelee ostajan velvoitteita, joissa molemmissa puhutaan purkauskuluista. Kumpi purkauskulut lopulta maksaa?

Vastaus: CIF A.6:n mukaan myyjä maksaa purkauskustannukset määräpaikalla ainoastaan, jos ne ovat sellaisia, joita linjavarustamot voivat sisällyttää rahtiin ("...any charges for unloading at the port of discharge which may be levied by regular shipping lines when contracting for carriage". Tämän mukaan, jos kyse on linjaliikenteestä, jossa purkauskulut on sisällytetty myyjän maksamaan rahtiin, niitä ei voi veloittaa ostajalta.

#### Vrt. suomalainen tulkinta

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty seuraavaa: INCOTERMS 1980 CIF A.4 sanoi, että myyjän velvollisuus on toimittaa tavarat alukseen laivauspaikassa sovittuna päivänä tai sovitun ajan kuluessa, ja jos päivämäärää tai aikaa ei ole määrätty, kohtuullisessa ajassa. INCOTERMS 1990 puolestaan määrää, että myyjän tulee toimittaa tavarat alukseen laivaussatamassa **sovittuna päivänä tai sovitun ajan kuluessa**.

Tehty muutos näyttäisi painottavan enemmän sovittua laivauspäivää. Öljyalan sopimuskäytännön valossa näyttäisi siltä, että puhutaan entistä useammin toimituspäivästä kuin laivauspäivästä. Miksi ICC on muuttanut CIF:n tekstiä tältä osin? (Kysymys 8)

Vastaus: Uudistustyössä ei haluttu tehdä substantiivisia muutoksia lausekkeeseen. Viittaus kohtuulliseen aikaan ei sisällä mitään, mikä ei olisi voimassa muutenkin (esim. vuoden 1980 Wienin kauppalakikonvention pohjalta).

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty seuraavaa: espanjalainen maahantuojaja, joka ostaa tavaraa lausekkeella CIF nimetty paikka, ei halua maksaa kuluja, joita kuljetusyhtiö yrittää velkoa heiltä kuljetusyhtiön tullia agentin kautta. Nämä kustannukset koskevat: **kuljetusyhtiön toimintaa tullausilmoituksen esittämisessä, tavarantoimituksen tarkastusta, tavarantoimituksen siirtämisen ja purkauksen valvontaa**, jne. Toisinaan maahantuojaja kieltäytyy korvaamasta tullausagentille tämän maksamia kuluja, koska maahantuojaja katsoo niiden kuuluvan kuljetuksen hintaan. Täytyykö maahantuojan maksaa nämä kulut Incotermsin mukaan? (kys. 9)

Vastaus: C-ryhmän lausekkeet asettavat selkeästi tuontiselvitysmaksut ostajalle. Tuontiselvitykseen liittyvää toimintaa ei tulisi katsoa sisältyväksi tavarantoimituksen hintaan. Täsmällisesti ottaen, lauseke "CIF nimetty paikka" ei ole Incotermsissä, sillä ainoa oleellinen piste, nimetyt määräsäätölisiksi, on laivan partaan ylittäminen lastauspaikassa (sisämaassa oleviin kohteisiin lähetettäessä tulisi käyttää lauseketta CIP). Jos halutaan jotain muuta vastuunjakoa, ei tulisi käyttää CIF-lauseketta. Kysyjän kannattaa tutustua D-ryhmän lausekkeisiin. Vastauksessa varoitetaan vielä lausekkeista "free delivered", "CIF Spanish Frontier" ja "Free Spanish frontier", jotka eivät ole Incotermsin mukaisia.

Kansainväliseltä Incoterms-paneelilta on kysytty (kysymys 10) seuraavaa: Miksi CIF A.3:n mukaan **minimivakuutusmäärä** on sopimushinta + 10 % eli yhteensä 110%? Vakuutuksen tarkoituksena on kattaa tavarantoimituksen arvo määränpäässä. Siten lisätty 10 % edustaa voittoa kolmannelle osapuolelle. Miksi näin?

Vastaus: Periaate 10 prosentista perustuu Englannin vuoden 1906 Marine Insurance Act:iin. Sen tarkoituksena on kattaa se keskimääräinen voitto tai hyöty, jonka tavarantoimituksen ostaja voi odottaa saavansa kaupan perusteella. Käytännössä tämä lisämäärä on yleinen käytäntö joillakin aloilla ja joissakin maissa, ja se esiintyy jo Incotermsin aivan ensimmäisessä versiossa 1936.

Esimerkiksi kaakaokaupassa on tapana kattaa laskun määrä + 12.5 %. Ranskassa kansainväliset toimitussopimukset edellyttävät joskus vakuuttamista 20 % laskutusmäärän päälle, joskin vain tapauksissa, jotka edellyttävät kansainvälisiä kuljetuksia. Mikään ei tietenkään estä asianosaisia sopimasta vakuutusmääräksi vähemmän tai enemmän kuin 110%, jos kaupan osapuolet sopivat tästä nimenomaisesti.

(huomautus/LR: myös vakuutusehdot määrittävät, mille määrälle vakuutus voidaan ottaa).

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty (kysymys 16) seuraavaa: Öljylastien CIF-laivauksissa käytettäessä **Worldscale-rahtaus sopimusta**, voiko myyjä vyöryttää ostajan maksettaviksi ne laiturimaksut ("taxes d'accostage" - öljyvarastoinnin maksuja satamassa) jotka Worldscalen perusteella on rahdinantajan maksettava?

Vastaus: Paneeli on sitä mieltä, että jos myyjä haluaa vyöryttää kysymyksessä mainitut laiturimaksut ostajan maksettaviksi, tulisi kauppasopimukseen ottaa tätä koskeva nimenomainen maininta, esim. "CIF Incoterms 1990 quay dues for Buyers's account". Tämän tyyppisen sopimusmääräyksen puuttuessa on mahdollista, että kuhunkin tapaukseen liittyvät yksityiskohdat (alan kauppatapa, osapuolten aikaisempi käyttäytyminen, satamatapa jne.) voivat oikeuttaa näiden maksujen vyöryttämisen ostajan maksettaviksi. Paneeli ei voi kuitenkaan selvittää tällaisten seikkojen olemassaoloa.

Arviointia: INCOTERMS 1990 ei anna johtoa kysymyksessä mainittua tilannetta silmällä pitäen. Jos halutaan analysoida toisaalta CIF:n kohtia A.4 ja B.4 ja toisaalta kohtia A.6 ja B.6, voidaan päätyä täysin päinvastaisiin lopputuloksiin. Paneeli olikin aluksi erimielinen vastauksen suhteen. Tästä huolimatta, paneeli katsoi lopulta, että Incotermsin parempi tulkinta on, ettei myyjä voi vyöryttää laiturimaksuja ostajan maksettaviksi. Tämä edellyttää tietenkin, etteivät tapaukseen liittyvät seikat edellytä päinvastaista tulkintaa.

Paneelin kahden erilaisen näkemyksen taustalla oli seuraavanlaisia seikkoja:

Worldscalen ehdot: öljylasti laivataan kuljetettavaksi Worldscale-rahtaus sopimuksen ehtojen mukaisesti tiettyyn satamaan. Worldscale toimii normaalisti öljykaupan rahtaus sopimusten pohjana. Sen ehtojen mukaisesti laiturimaksut jaetaan rahdinantajan ja -ottajan kesken purkaussatamasta riippuen. Tässä tapauksessa Worldscale osoittaa laiturimaksujen kuuluvan rahdinantajalle. Incoterms puolestaan koskee kauppasopimusta, joten kyseessä ovat täysin erilliset sopimukset. Ostaja ei ole rahtaus sopimuksen osapuoli. Toisaalta se, että rahtaus sopimus määrää tietyt maksut rahdinantajalle, ei tarkoita sitä, etteikö myyjä voisi joissakin tapauksissa vyöryttää näitä maksuja ostajan maksettaviksi. Tässä tapauksessa näin ei paneelin mielestä ole asianlaita.

Perusteet maksun menemisestä ostajan maksettaviksi:

- laiturimaksut ovat öljykuljetuksissa olennaisesti tavarankuljetuskuluja. Tässä kohdissa tarkasteltava CIF A.6:n määräyksiä: "... ne purkauskustannukset määräpaikalla, joita linjaruustamot voivat rahtiin sisällyttää...". Lisäksi B.6 mainitsee vastaavassa kohdissa "... as well as unloading costs in question including lighterage and wharfage charges."

- Yllä oleva johtaisi siihen, että ostajan tulisi maksaa purkauskulut, elleivät nämä sisälly linjaruustamojen rahtiin. Tässä tapauksessa ei kuitenkaan ole kyse linjaliikenteestä; kysymyksessä olevat purkauskulut, laiturimaksut, eivät yleensä sisälly ennakkomaksettuihin rahtiin

- Incotermsin yleinen kustannusten jakautumisperiaate on, että myyjä maksaa kaikki maksut toimituspisteeseen asti, minkä jälkeiset maksut maksaa ostaja. Koska CIF:ssä toimituspiste on laivan parras laivaussatamassa, kun laiturimaksut on maksettava purkaussatamassa eivätkä maksut ole osa linjaruustamia eivätkä osa ennakkomaksettua rahtia Worldscalen mukaan, CIF A.6/B.6 johtaisi siihen, että ne olisi ostajan maksettava.

Ostajan perusteet maksun torjumiseksi:

- Myyjän velvollisuus on tehdä kuljetussopimus (CIF A.3 a.) ja maksaa kaikki siihen liittyvät maksut. Maksujen vyöryttäminen ostajalle edellyttäisi tällöin erillistä sopimusmääräystä. Toisaalta A.6:ssa todetaan, että "ostajan on maksettava kaikki tavarasta aiheutuneet kustannukset, kunnes ne on toimitettu... kuin myös rahti ja kaikki artiklan A.3(a) aiheuttamat kustannukset"

- Laiturimaksut ovat selvästi A.3(a):n aiheuttamia kustannuksia, eli kuljetussopimukseen liittyviä kustannuksia. Näin nämä kulut kuuluvat myyjälle, ellei niitä ole kauppasopimuksessa osoitettu ostajalle.
- Myyjän nojautuminen B.6:een on perusteetonta. B.6 sanoo, että ostajan on maksettava kaikki tavarasta aiheutuneet kustannukset toimitushetkestä. Sanat "tavarasta aiheutuneet kustannukset". Laiturimaksut eivät aiheudu tavarasta, vaan ne peritään aluksen osalta, ja kuuluvat myyjälle kuljetussopimukseen perustuvina. Jopa satamissa, jossa laiturimaksut lasketaan puretun tonniston perusteella, laiturimaksuja tarkastellaan viranomaisten toimesta aluksen osalta maksettuina.
- Mikä tahansa muu johtopäätös loisi periaatteen, jonka mukaan CIF-ostaja olisi vastuussa aluksesta perityistä maksuista. Tämä johtaisi epävarmuuteen. Entä jos alus syystä tai toisesta pysähtyisi välisatamiin. Myyjän ei voisi sallia näiden lisäkustannusten vyöryttämistä ostajalle. Jos myyjä rahtaisi aluksen, joka olisi liian suuri purkaussatamaan nähden ja lahuriintulo edellyttäisi ruoppaustyötä, tulisiko tästäkin aiheutuvat kustannukset ostajan maksettaviksi? Ei toki. Se poistaisi CIF-ehdon yhden keskeisen funktion: tehdä ostajalle mahdolliseksi verrata eri paikoissa olevien myyjien hintoja tarvitsematta laskea erilaisten kuljetuskustannusten vaikutusta.

Paneeli katsoo ostajan esittämät näkökannat vakuuttavammiksi. Jos myyjän annettaisiin vyöryttää kulut ostajalle, edellyttäisi tämä hypoteettista, kovin teknistä CIF:n määräysten tarkastelua. Se olisi sen luonteista, ettei normaalin CIF-ostajan voisi kuvitella havaitsevan Incoterms-teoksen alustavan tutkimisen yhteydessä. Kun Incotermsin tulkitseminen rahtaus-sopimusten yhteydessä on epävarmaa, katsoo paneeli olevan parasta suositella kauppasopimukseen lisättäväksi erillistä mainintaa, mikäli maksut halutaan siirtää ostajan maksettaviksi.

Jos kaupan osapuolilla on tässä suhteessa jokin pitkäaikainen käytäntö tai jos alan käytäntö tai satamatapa edellyttää muuta, on paneelin vastaus vain Incotermsin yleistä tulkintaa.

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty, onko CIF-lausekkeen käyttö sama kuin myyjän tekemä **vastuusta vapautusehto** kaiken sen suhteen, mitä tapahtuu sen jälkeen kun tavara luovutetaan huolitsijalle lähtösatamassa. Mitä lauseketta tulisi käyttää, että myyjä vastaisi siihen asti, kun tavara toimitetaan määrämaahan? (kysymys 24)

Vastaus: Kun tavara luovutetaan huolitsijalle, olisi käytettävä CIF:n asemesta lauseketta CIP. Jos ostaja ei halua kantaa riskiä kuljetuksen aikana, on käytettävä D-ryhmän lausekkeita.

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty, kumpi myyjän ja ostajan kesken maksaa sellaiset maksut kuin **"Destination Delivery Charges DDC"** ja **"Bunker Adjustment Fuel Surcharges, BAF"**. Kiinalaisia tavaroita myydään CIF-ehdoin ja tavarat puretaan USA:n ja Kanadan satamissa. Konossementeissa on "DDC collect at destination" ja "BAF collect" ja jäljellä oleva maksettava kokonaisuus on lueteltu ruudussa **"freight amount to collect"** tai vain "collect". Rahdinkuljettaja perii maksuja ostajalta. Päärahti oli maksettu ennakoon. DDC:llä tarkoitetaan tässä lähinnä purkaus- ja käsittelykuluja määräsatamassa ja BAF:llä taas rahdin mukauttamistekijää sen varalta, että laivan polttoaineen hinnassa on vaihteluita. (kysymys 34).

Vastausehdotus:

On erotettava kysymykset, voiko rahdinkuljettaja periä näitä maksuja ostajalta, ja voiko ostaja periä maksamiaan maksuja myyjältä.

Ensimmäinen kysymys on kuljetusoikeudellinen ja voi määräytyä konossementin sisällön tai sitä koskevien sääntöjen perusteella. Jos ostaja syystä tai toisesta maksaa nämä maksut, tulee selvittää, millä edellytyksin hän voi esittää vaatimuksen myyjälle. Toinen kysymys on kauppaoikeudellinen, jolloin johtoa on ensin haettava kauppasopimuksen sisällöstä. Se voi kieltää sellaisten asiakirjojen esittämisen, jotka edellyttävät vastaanottajan/ostajan maksusuoritusta joiltakin osin. Jos tällaiset asiakirjat kuitenkin toimitetaan, ostaja voi vaatia myyjältä korvausta maksamistaan maksuista.

Incoterms 1990:n mukaan kuvatut DDC-maksut ovat linjaliikennevarustamojen perimiä rahtiin sisällytettyjä purkauskuluja (CIF A.6). Ostaja voi periä nämä maksut myyjältä, jos hän on pidättänyt tähän oikeuden asiakirjojen hyväksymiseen liittyen. BAF-maksut ovat tavaran kuljettamiseen liittyviä rahtiin kytkeytyviä maksuja. Tällöin on tarkasteltava kohtia CIF A.3(a) ja A.8. Myyjän on, paitsi tehtävä kustannuksellaan kuljetussopimus, myös toimitettava asiakirja, joka mahdollistaa ostajan ottamaan tavaran haltuun määräsatamassa.

Tavara ostetaan USA:sta Suomeen niin, että sen uudelleenlaivaus tapahtuu Kööpenhaminassa, jossa se käy vapaavarastossa. Kumpi hoitaa vientiselvityksen ja muut muodollisuudet USA:ssa ja Kööpenhaminassa käytettäessä lausekkeita CIF Suomen satama INCOTERMS 1990 tai FOB Yhdysvaltain satama INCOTERMS 1990. Kumpi maksaa **purkaus-, varastointi- ja lastauskulut** Kööpenhaminassa?

Vastaus: CIF:ää käytettäessä kaikki kuljetus- ja tavaran käsittelykustannukset kuuluvat Suomeen asti myyjälle samoin kuin tavaran vientiselvitys USA:ssa. Kööpenhaminassa syntyvät mahdolliset passituskulut maksaa ostaja (CIF B.6 "tavaran kuljettaminen kolmannen maan kautta").

Myös FOB:tä käytettäessä vientiselvityskulut USA:ssa kuuluvat myyjälle, mutta USA:n sataman jälkeiset tullimuodollisuuksien kustannuksien samoin kuin kaikki kuljetus- ja käsittelykulut kuuluvat ostajalle.

Tavara, painoltaan 200 kg ja ostettu lausekkeella "CIF Mäntyluoto", tulee **autolla** Helsingin kautta. Kuka maksaa terminaalikäsitteilyt, luovutuskulut ja **lämminvarastokulut** viikon vaihteessa Helsingissä?

Vastaus: Kysymyksestä ei ilmene, miksi kuljetus tapahtuu Helsingin kautta. Vastauksessa edellytetään, ettei CIF-lauseketta ole käytetty virheellisesti autokuljetuksessa. Jos kuljetus Helsingin kautta kuuluu rahtisopimukseen, maksaa kulut myyjä. Jos kuljetus Helsingin kautta johtuu esim. lakosta, jääolosuhteista tai muusta äkillisestä ja sattumanvaraisesta syystä, kuuluvat kustannukset ostajalle vastuun ylimääräisistä kustannuksista ja vaaranvastuun siirryttyä jo hänelle. Jos taas kyse on varustamon omasta valinnasta kuljetus- sitoumuksen täyttämiseksi, tulee varustamon itse kärsiä mainitut kulut.

Asiakas ostanut bulk-tavaraa lausekkeella "CIF Mäntyluoto", ja tavara kuljetetaan FIO-ehdoin. Kyseessä on **vanha laiva**, ja luokkuja joudutaan nostelemaan kaksi tuntia ennenkuin päästään käsiksi tavarahan. Tällä välin 20 täysperävaunua odottamassa 250 mk/auto/tunti = 10.000 markkaa. Kenen kuuluu maksaa nämä kulut?

Vastaus: Purkauksen ja noutavien autojen saapumisen tahdistaminen kuuluu ostajalle. Näin odotusajalta veloitetut maksut kuuluu ostajan maksaa. Ainoa peruste veloittaa maksut myyjältä olisi se, että myyjän tulee "Contract...carriage...in a seagoing vessel...of the type normally used for the transport of goods the contract description" (CIF A.3 a.).

Jos aluksen on katsottava olevan niin huonossa kunnossa, ettei myyjän voida katsoa täyttäneen tätä veloitettaan, kuuluvat ao. kustannukset viime kädessä myyjälle. Tulkintaryhmä ei pidä kahden tunnin odotusaikaa sinänsä pitkänä, mutta pidättyä ottamasta kantaa aluksen kuntoa ja sen seurauksia koskeviin kysymyksiin.

Ostaja ostanut konetavaraa ehdoin "CIF Mäntyluoto" 1-10 tonnin kolloissa. Myyjä rahdannut aluksen FIO-ehdoin. Kuka maksaa **purkauskulut**?

Vastaus: INCOTERMS 1990 viittaa myyjän maksettavien purkauskulujen kohdalla niihin purkauskuluihin, joita linjavarustamot voivat rahtiin sisällyttää, ts. meillä siten, että laivapuolen purkauksen maksaa rahdin mukana myyjä ja maapuolen purkauksen ostaja. Kysymyksestä

ei ilmene kunkin kollin paino; **raskaiden kollien** ollessa kyseessä ostaja maksaa linjaliikenteessä yleensä koko purkauksen.

Tavara tulee Eelistä "CIF Helsinki". Kuinka lauseketta täydennetään, jos **ostaja ei halua riskiä** kuljetuksesta? Tavarantoimituksen sopimuksen mukaisuus ja luovutuksen tapahtuminen käytettäessä toimituslauseketta. Mitkä ovat ostajan oikeudet, jos tavara havaitaan Helsingissä **sopimuksen vastaiseksi**?

Vastaus: CIF-lauseketta ei voi halutulla tavalla täydentää, vaan on käytettävä D-ryhmän lauseketta. Kysymyksen jälkimmäinen osa on relevantti käytettäessä **dokumenttimaksutapoja**. Näissä ostaja ei pääse yleensä tarkastamaan tavaraa (ellei käytetä poikkeuksellisesti **laivausta edeltävää tarkastusta**). Tavarantoimituksen mukaisuus ja sen seuraukset eivät ole toimituslausekekysymyksiä, vaan määräytyvät kauppasopimuksen muiden määräysten tai sovellettavan kauppalain perusteella.

Toimituslauseke sanoo asiasta seuraavaa: CIF A.1:n mukaan on myyjän on huolehdittava, että ostaja saa kauppasopimuksen mukaista tavaraa, A.4:n mukaan toimittaa tavara alukseen laivaussatamassa. Ostajan on toisaalta hyväksyttävä tavara toimitetuksi, kun se on toimitettu laivaan ja toisaalta vastaanotettava se rahdinkuljettajalta määräsatamassa. Tämän jälkeen astuvat muut määräykset peliin myyjän ja ostajan välillä.

Kaakkois-Aasiasta lähtöisin oleva tavara tulee linjaliikenteessä kontissa lausekkeella "CIF Helsinki". Varustamo laskuttaa **kontin siirtokustannuksia** laivalta terminaaliin. Kuuluuko ostajan maksaa nämä?

Vastaus: Kun kyse on terminaaliliikenteestä, tulisi käyttää lauseketta CIP. Lauseketta olisi syytä täsmentää mainitsemalla tarkoitettu terminaali. CIF-lauseketta tarkasteltaessa tulkintaryhmän käsitys on, että jos kyseessä olevat maksut kuuluvat (linja)rahtiin, ne maksaa myyjä, muussa tapauksessa ostaja.

Tavara toimitetaan Helsinkiin konttiliikenteessä lausekkeella "**CIF landed Helsinki**". Ostaja/vastaanottaja katsoo, että kontin purkaus kuuluu myyjä/laivaajalle, joka puolestaan katsoo sanan "landed" viittaavan vain siihen, että **kontti on nostettu maahan**. Mikä on oikea tulkinta?

Vastaus: CIF-lauseketta ei ole tarkoitettu konttiliikenteeseen, sillä se aikaansaa kysymyksen kaltaisia ongelmatilanteita. Kyseessä ei ole myöskään INCOTERMSin tuntema lisäys, joten vastausta ei kokoelman perusteella suoraan löydy. Linjaliikenteessä purkaus kuuluu rahtiin. Sanamuotonsa perusteella lauseke näyttäisi olevan **laivaajan** käsityksen mukainen. Vrt. seuraava kysymys.

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty (kysymys 12) seuraavaa: Sopimuksessa on toimituslauseke "**CIF landed Rotterdam Incoterms 1990**". Täytyykö myyjän maksaa purkaus vain laiturille vaiko aina varastoon asti?

Vastaus: "CIF landed" ei ole Incoterms 1990:ssä määritelty. Kansainvälinen paneeli ei löytänyt yhteisymmärrystä maksujen jakautumisesta tässä suhteessa. Paneelille ei esitetty riittävää selvitystä myöskään satamatavasta.

Tavara tulee Kaukoidästä lausekkeella "CIF Helsinki". Koska varustamolla ei ole edustajaa Suomessa, tavara pysähtyy Ruotsiin. Mitä tarkoittaa CIF B.6:n maininta ostajan velvollisuudesta maksaa tarvittaessa **tavarantoimituksen kolmannen maan kautta**? Onko ostaja velvollinen maksamaan tavarantoimituksen **käsitteilykustannukset** Ruotsissa?

Vastaus: Ei ole. Myyjän tulee tehdä kuljetussopimus Helsinkiin asti. Kun varustamo on antanut konossementin Helsinkiin asti tai muuten sitoutunut vastaavaan kuljetukseen, täytyy sen puolestaan toimittaa tavara sinne asti ilman ylimääräisiä kustannuksia.

Poikkeuksen muodostavat vain vaaranvastuun piiriin kuuluvat tai niihin rinnastettavat ylimääräiset kustannukset, kuten lakkojen aiheuttamat kustannukset tai yhteisen haverin osallistumismaksut. Ostajalle kuuluvat kuitenkin tullimuodollisuuksien aiheuttamat kustannukset, myös kolmansissa maissa, mihin viittaus CIF B.6:ssa liittyy.

Suomalainen ostaja ostaa tavaraa Belgiasta lausekkeella "CIF Naantali". Suomalainen ostaja myy tavaran edelleen Venäjälle lausekkeella "FOR Moskova". Hän on sopinut kuljetusliikkeen kanssa, että tämä järjestää **transitotavaran** purkauksen ja jälleenlastauksen "all charges and fees for the (kuljetusliike)". Kenen tulee maksaa **satamamaksu** Naantalissa?

Vastaus: Kyseessä on kaksi kauppasopimussuhdetta, joista kysymys liittyy ensimmäiseen. Tulkintaryhmän kannan mukaan satamamaksu tavarasta, joka tulee maksaa myös transitotavarasta, on suomalaisen ostajan maksettava. Hollantilaisen myyjän tulee maksaa vain ne kustannukset, jotka sisältyvät linjarahtiin. Kysymyksessä kysytään vielä, onko suomalainen ostaja pätevästi siirtänyt vastuunsa kuljetusliikkeelle. Tähän ei tulkintaryhmä voi ottaa kantaa.

Onko lausekkeilla CIF ja CIP eroa tavaran **vakuuttamisen** suhteen?

Vastaus: Kumpikin lauseke edellyttää myyjältä tavaran vakuuttamista vähimmäisehtojen (kuten Institute Cargo Clauses C) mukaisesti (CIF A.3 ja CIP A.3). Erona lausekkeiden välillä on, että kuljetus CIF:ää oikein käytettäessä päättyy määräsatamaan, kun taas CIP:tä käytettäessä sen voidaan sopia päättyväksi määräpaikkaan. Jos lauseketta CIF käytetään muussa kuljetuksessa kuin konventionaalisessa merikuljetuksessa (esim. CIF Tampere) syntyy ongelmia vakuutuksen kattavuuden ja mahdollisen lisävakuutusluonnon kanssa.

Bulkkilasti on myyty Venäjältä suomalaiselle ostajalle laivattavaksi helmikuun lopussa lausekkeella "CIF one safe berth/port within UK-Cont (Bordeaux-Hamburg) range". Ostaja myi lastin edelleen "CIF Copenhagen". **Rahtaus sopimuksessa**, jolla alkuperäinen myyjä oli rahdannut kuljetukseen käytetyn aluksen, oli oma purkauslausekkeensa "1/2 safe ports UK, Eire, Continent, North Spain (Corunna)/ Hamburg range or Scandinavia including Denmark WIWL excluding Finland".

Varustamo lähetti välikäsiostajalle laskun, jossa oli veloitettu myös **jäämaksut**. Osapuolten välillä on kiistely siitä, kenen nämä maksut tulisi maksaa. Vaikuttaako toimituslauseke CIF asiaan?

Vastaus: Kysymyksessä ei ole riittävästi tietoa selvän vastauksen antamiseksi. Toisaalta asia on myös sen verran laaja, ettei se ole pelkästään INCOTERMS 1990-tulkinta, vaan eri asia-osaisten asemaa tarkasteltaessa tulisi selvittää mm. käytettyjen kuljetussopimusten ja asiakirjojen, kuten mahdollisen konossementin sisältö ja jäämaksujen luonne.

Myyjien ja ostajien välisissä suhteissa on todettava, että kun tehdään kaksi tai useampia kauppajia saman lastin suhteen, on kukin kauppa itsenäinen, eli myyjä vastaa itse sopimiensa ehtojen pohjalta. CIF:ssä myyjän on tehtävä kuljetussopimus tavaran kuljettamiseksi tavantomaisiin ehdoin sen tyyppisellä merialuksella, jota normaalisti käytetään sen tyyppisen lastin kuljetukseen. Siitä, ovatko jäämaksut tuohon vuodenaikaan kyseisissä satamissa normaaleja vai eivät, ja tulisiko ne lukea CIF-rahteihin kuuluviksi, ei tulkintaryhmällä ole tietoa. Jos eri CIF-kauppojen määräsatamien käytäntö vaihtelee tässä suhteessa, voi myyjien asema vaihdella.

Tavara tuodaan USA:sta lausekkeella "CIF Incoterms Helsinki". Kenen kustannuksella lasti tulee **purkaa**

tässä tapauksessa ja mitä lauseketta olisi tarkoituksenmukaisinta käyttää, jotta osapuolten vastuun- ja kustannusjako olisi samansisältöinen?

Vastaus: Tavarankuljetuskulut kuuluvat CIF:ssä myyjälle, jos ne sisältyvät merirahtiin, muussa tapauksessa ostajalle. CIP:ssä kustannusjako on periaatteessa sama. Terminaaliliikenteessä CIP on käyttökelpoisempi lauseke. Sitä käytettäessä kustannus voidaan täsmentää, koska CIF päättyy määräsatamaan, CIP taas nimettyyn kohtaan.

Suomalaisyritys ostaa tavaraa Australiasta toimituslausekkeella CIF Mäntyluoto Free Out". FINTRA:n julkaisemassa "Ulkomaankaupan erikoistermit" määrittelee Free Out-ehdon siten, että laivaajan tulee kustannuksellaan huolehtia purkauksesta määräsatamassa. Kummanko, myyjän vaiko ostajan tulee huolehtia purkaukustunnuksista?

Vastaus: Myyjä on sopinut kuljetuksesta todennäköisesti Australiassa. Hän on tehnyt kuljetus- tai rahtaus sopimuksen rahdinantajana laivausehdoin Free Out (= laivalle vapaa). Laivattuaan tavarankuljetuksen hänelle ei saisi periaatteessa tulla enää laskuja tulopäästä. Laivausehto on kysymyksessä esitettyyn tavoin kytketty toimituslausekkeen osaksi eli osaksi myyjän ja ostajan välillä solmittua kauppasopimusta.

Kun tavara sitten Mäntyluodossa puretaan, laskuttaa ahtaaja ostajaa purkaukustunnuksilla laivausehdon mukaisesti. Itse rahdinkuljettaja on tehnyt sopimuksen myyjä/rahdinantajan kanssa, joten hänellä ei periaatteessa ole oikeutta vaatia ostajalta suoraan mitään, vaan vaatimusten olisi riidan sattuessa kohdistuttava lähettäjään (tai lastiin meripanttioikeuden muodossa). Ostajalle syntyy kauppasopimuksen ja tullilainsäädännön mukaan velvollisuus tavarankuljetuksen. FINTRA:n kirjassa on ilmeisesti virhe, vaikka rahdinantajan ja -ottajan välillä periaatteessa rahdinantaja onkin maksuvelvollinen. Kauppasopimuksen perusteella maksuvelvollisuus on käytännössä siirtynyt ostaja/vastaanottajalle.

Todettakoon, että normaalitilanne CIF:ssä on, ellei laivausehtoja ole toimituslausekkeeseen kytketty, että myyjä maksaa ne purkaukset, joita linjavarustamot voivat rahtiin sisällyttää. Askon Rädyn mukaan Incoterms 1990:ää laadittaessa katsottiin, että jos tavara voidaan laivata käytettyjen satamien välisessä linjaliikenteessä, eikä toisin ole sovittu, noudatetaan toimituslausekkeiden tulkinnassa ao. linjajehtojen mukaista kustannusjakoa, vaikka kyseessä olisikin hakurahtiliikenne.

#### Vrt. kansainvälinen tulkinta

Mitä tarkoittaa bulkkitavarankuljetuksissa käytetty lauseke **CIFFO** = CIF FREE OUT (satama)?

Vastaus: Kyseessä on lauseke, jossa myyjän velvollisuutta tehdä kuljetussopimus on täsmennetty niin, ettei sen tule sisältää tavarankuljetusta määräsatamassa, vaan purkaukset ja purkauksesta koskeva vastuu kuuluu ostajalle tai tämän edustajalle, joka on tavarankuljetuksen vastaanottaja. Lauseke CIFFO sisältää siis myös purkauksehdon rahdinkuljettajan ja vastaanottajan välillä.

## CARRIAGE PAID TO (nimettyyn määräpaikkaan)

Tavara kuljetetaan Suolahdesta Trondheimiin lausekkeella "CPT Trondheim". Suolahdesta Helsinkiin tavara kulkee rautatiellä, Helsingistä Osloon aluksella ja Oslosta Trondheimiin toisella aluksella. Siirryttyä **vaaranvastuu** tavaralla rautatielle luovutettaessa, vaikka kyseessä on ns. katkaistu liikenne eli kyseessä on täysin erilliset kuljetustapahtumat omine sopimuksineen eikä koko kuljetusketjua koskevaan sitoumukseen perustuva **multimodaalinen (yhdistetty) kuljetus**?

Vastaus: Kyllä. CPT A.4:n mukaan useita peräkkäisiä kuljettajia käytettäessä myyjän tulee toimittaa tavara ensimmäisen kuljettajan huostaan. Erytymääräyksen puuttuessa ensimmäisellä kuljettajalla tarkoitettaneen samaa kuin kansainvälisessä kauppalaissa eli ensimmäistä itsenäistä rahdinkuljettajaa. Toisaalta CPT A.8:n mukaan myyjän tulee toimittaa ostajalle omalla kustannuksellaan tavanomainen kuljetusasiakirja. Katkaistussa liikenteessä näitä tulee useampia. Jos koko kuljetustapahtumasta vastaa yksi rahdinkuljettaja tai huolitsija yhdellä asiakirjalla (multimodaalinen kuljetus), ovat kuljetusvahinkotapaukset vastuu- ja näyttökysymyksineen myös helpommin selvitettävissä.

Kananmunia viedään autolla Virosta Suomen kautta Itävaltaan lausekkeella CPT Itävallan paikkakunta. Munia kuljettanut auto on pysäytetty Itävallan rajalla auton huonon kunnan vuoksi. Terveysviranomaiset tarkastivat tuolloin ja kielsivät munien purkauksen niiden huonon tilan vuoksi. Syntynyt ylimääräisiä kustannuksia. Myyjä sanoutuu irti vastuusta. **Vaaran- ja kustannusvastuun** jakautuminen?

Vastaus: CPT A.1.:n mukaan myyjän tulee toimittaa kauppasopimuksen mukainen kauppatavara. Lisäksi kuljetussopimus tulee tehdä vallitsevan käytännön mukaisesti (A.3), mikä edellyttää tietenkin asianmukaista kuljetusvälinettä.

Vaaranvastuu ja vastuu ylimääräisistä kustannuksista siirtyvät, kun tavara luovutetaan rahdinkuljettajan huostaan. Näihin vetoaminen ei tule kuitenkaan kysymykseen, mikäli myyjä on laiminlyönyt em. kaupanvastuun mukaiset velvoitteensa.

Tavara myydään lausekkeella CPT (ostajan varasto). Huolitsija ostajaa laskuttaa **IMO-kustannuksilla**. Voiko hän tehdä näin?

Vastaus: Lauseketta käytettäessä myyjä maksaa rahtikulut ostajan varastoon. Kuljetuksen IMO-lisä voi olla rahdissa sisällä tai se voidaan laskuttaa erillisenä kustannuksena. Se voidaan joka tapauksessa katsoa vaarallisen aineen kuljetukseen liittyväksi normaaliksi - ei yllättäväksi - kustannukseksi, jolloin sen tulee maksaa myyjä rahdin osana tai erikseen.

Paperirullia myydään lausekkeella "CPT Hong Kong". Asiakas on pyytänyt tavarantoimitusta konteissa. Käytäntö on kyseisellä tehtaalla, että tavara esikuljetetaan junalla satamaan, jossa se huolitsijan teettämänä kontitetaan? Missä **riski** siirtyy myyjältä ostajalle?

Vastaus: Riski siirtyy CPT:ssä kun tavara luovutetaan ensimmäiselle itsenäiselle rahdinkuljettajalle eli tässä tapauksessa rautateille. Tästä voisi muodostaa poikkeuksen se tilanne, että sovittu tavarankuvaus selkeästi edellyttäisi kontitettua tavaraa, jolloin toimitus ei voisi tapahtua ennen kontitusta. Koska C-ryhmän lausekkeitä käytetään myös säännönmukaisesti **remburssin** yhteydessä, jolloin meritse tapahtuvan pääkuljetuksen kuljetusasiakirjalla on kaupassa keskeinen merkitys, olisi tarkoituksen- mukaista katsoa toimituksen tapahtuneen kontituksen yhteydessä satamassa. Jos koko kuljetusketju on katettu kuitenkin yhdellä kuljetusasiakirjalla ovelta ovelle, on taas tarkoituksenmukaisempaa katsoa riskin siirtyneen jo tehtaalla lastattaessa. Näin riskin tulisi siirtyä silloin, kun myyjä saa ensimmäisen kansainvälistä kuljetusta koskevan asiakirjan.

## **CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (nimettyyn määräpaikkaan)**

Mikä on CIP-lausekkeen ulottuvuus **kuljetuksen loppupäässä**? Kysymys oli siitä, kenelle kuuluu **paikalliskuljetus** Nastolaan, kun lähin **tulliterminaali** on Lahdessa. Kauppalakussa lukee "CIP Nastola", ja



lähetyksen painaa yhteensä 650 kg.

Vastaus: Kun kauppasopimus sisältää määräyksen "CIP nimetty paikkakunta", sitoutuu myyjä tekemään "omalla kustannuksellaan ja **tavanomaisin ehdoin** sopimuksen mukaisen tavaran kuljettamiseksi sovittuun kohtaan määräpaikkakunnalla tavanomaista reittiä käyttäen ja vallitsevan käytännön mukaisesti. Jos kohtaa ei ole sovittu eikä se määräydy vallitsevan käytännön perusteella, myyjä voi valita määräpaikkakunnalla sen kohdan, joka sopii hänelle parhaiten."

Myyjän on siten tässä tapauksessa tehtävä kauppasopimuksen mukaan kuljetussopimus Nastolaan asti riippumatta siitä, onko rahdinkuljettaja Lahteen ja Lahdesta Nastolaan sama vai ei. Sen sijaan Nastolassa myyjä voi valita kohdan, jonne kuljetussopimus tehdään, ellei ostaja ole kauppasopimuksessa määrittellyt täsmällisempää paikkaa siellä.

Kotiinajoehdon vaikutus: Kun sopimus tehdään "tavanomaisin ehdoin", voidaan ajatella, että noudatettavaksi tulevat Suomen Huolintaliikkeiden Liiton julkaisemat "Kansainvälisen maantieliikenteen kuljetus- ja tariffimääräykset". Näiden määräysten kohta 2.2:n mukainen kotiinajoehdoraaja on 2 500 kg pohjoismaista ja 3 000 kg muualta Euroopasta. Tämän perusteella ei nyt kyseessä olevaa tavaraa tarvitsisi sopia vietäväksi perille asti. Kun kuljetussopimus on toimituslausekkeen mukaan kuitenkin tehtävä Nastolaan, on luontevinta toimittaa ostajalle asti myyjän kustannuksella.

Todettakoon vielä, että kuljetusyhtiöt tulkitsevat aiempana mainitun kotiinajoehdon paikkakunta/talous-aluekohtaiseksi, jolloin "CIP Lahti" -lauseke riittää kotiinajoerissä tavaran kuljettamisen Nastolaan asti. Sama koskee luonnollisesti niin sanottua noutoehdtoa kuljetuksen alkupäässä.

Asiaa on tässä tarkasteltu myyjän ja ostajan välisen kauppasopimuksen näkökulmasta, joka on erotettava itse kuljetussopimukseen kuuluvista kysymyksistä. Kuljetussopimuksessa tulisi noudattaa sitä, mitä kauppasopimuksessa on kuljetuksessa sovittu.

CIP-lausekkeen käytöstä: Kun tulkintaryhmän tehtävänä on myös opastaa toimituslausekkeiden tarkoituksenmukaisessa käytössä, haluamme todeta, että lauseke "CIP Nastola" on kuvatussa tilanteessa hankala käyttää. Lausekkeille CIP/CPT samoin kuin D-ryhmän lausekkeille on ominaista, että myyjän kuljetuksesta sopimisvelvollisuus ulottuu ohi tullirajan ja jopa ohi viimeisen tulliterminaalin. Tällöin ostajalle kuuluva tullauksen suorittaminen (poikkeuksina DDP ja DDU cleared) saattaa häiritä kuljetuksen loppuunsaattamista. Lisäksi Nastola on ilmeisesti paikkakunta, jota myyjän on ilmeisesti vaikea kartastoistaan löytää.

CIP-määräpaikkakunnaksi kannattaisikin useimmiten valita lähin maailmankartastoista löytyvä paikkakunta, jossa lisäksi on tulliterminaali.

Nosturin osia on lähetetty 28.8.96 kahdella rekalla asiakkaalle Odessan kauppasatamalle lausekkeella CIP Odessa. Tavara oli pakattu kahteen 40 jalan konttiin. Rekat ilmoittautuivat Odessassa vastaanottajalle 2.9.1996 klo 10, jolloin kävi ilmi, että sataman tulli on kiinni, koska Ukrainassa on 1.9.1996 otettu käyttöön uusi rahayksikkö. Rekat joutuivat odottamaan purkausta ja tullin käsittelyä 6.9.1996 klo 16 asti. Tästä **odotusajasta** laskutetaan 6.800 mk rekkaa kohti. Kenen tulee viime kädessä maksaa nämä laskut? Kysyjä ilmoittaa vielä käyttäneensä kyseistä kuljetusliikettä useita kertoja. Normaali käytäntö on ollut, että rekka pääsee lähtemään paluumatkalle viimeistään saapumisesta seuraavana päivänä.

Vastaus: CIP-lausekkeessa riski siirtyy, kun tavara luovutetaan rahdinkuljettajalle. Tavaran toimituksen jälkeisistä tapahtumista aiheutuvat lisäkustannukset kuuluvat sitten ostajalle. Syntyneet lisäkustannukset ovat poikkeuksellisia, eivätkä tavanomaisiksi katsottavia kuljetuskustannuksia.

Kuljetus Viroon lausekkeella "CIP Võry" (Tallinnasta 280 km Tarttoon). **Tullauksen viivytyksestä** johtuen perävaunu joutuu odottamaan tullipapereita Virossa (määräpaikkakunnalla). Huolintaliike laskuttaa tältä

ajalta **trailervuokran**. Kenelle tämän **viivytyksestä** johtuvan vuokran maksu kuuluu?

Vastaus: Myyjän kuuluu lausekkeen mukaan vastata kuljetuskustannuksista "tavanomaisin ehdoin" lausekkeessa mainitulle määräpaikkakunnalle. Toisaalta taas riski viivymisestä aiheutuvista kustannuksista kuuluu tässä tapauksessa jo ostajalle. Lisäksi kummankin osapuolen tulee vastata oman tuottamuksensa seuraamuksista.

Tulkintaryhmä katsoo, että jos tullauksen viivytys on poikkeuksellinen, mihin peritty trailervuokra viittaa, siitä aiheutuvat kustannukset kuuluvat ostajalle vaaranvastuun ja vastuun muista kuin normaaleista kuljetuskustannuksista siirryttyä jo ostajalle.

Kuka maksaa **passituskulut, luovutuskulut ja satamamaksun** Mäntyluodossa, kun on käytetty toimituslauseketta "CIP Jyväskylä"?

Vastaus: Satamamaksujen osalta viitataan tätä koskevaan erilliseen tiedotteeseen, ss. 39-40. Kysymyksessä olevassa tapauksessa luovutuskuluilla tarkoitetaan tullaukseen liittyviä luovutuskuluja, jotka tässä tapauksessa kuuluvat ostajalle. (Luovutuskuluja voi veloittaa myös kuljetusyhtiö). Passituskulut kuuluvat tulkintaryhmän mielestä ostajalle, sillä tulkintaryhmän mielestä ne on katsottava tullauskustannuksiksi.

Paperia kuljetetaan Venäjälle rautateitse CIP-lausekkeella. Vastaako myyjä ostajaan nähden, jos tavara viivästyy, kun tavara luovutetaan rahdinkuljettajalle "kuljetettavaksi nimettyyn **määräpaikkaan** sovittuna päivänä tai sovitun ajan kuluessa"?

Vastaus: CIP-lausekkeen artiklan A.4 mukaan myyjän tulee toimittaa tavarat rahdinkuljettajan ja perättäiskuljetuksessa ensimmäisen rahdinkuljettajan huostaan. Vastaavasti myyjän tulee hyväksyä tavara toimitetuksi, kun se on toimitettu artiklan A.4 mukaisesti. Myyjän tulee vastata kaikista tavaralle sattuvista vahingoista (B.5) sekä kaikista kustannuksista tavanomaisia kuljetuskustannuksia (ks. A.3) lukuunottamatta (B.6). Tavarán viivästymistä luovutuksen jälkeen C-ryhmän lausekkeissa voidaan lähestyä juuri vaaran- ja kustannusvastuun siirtymisen perusteella. Jos myyjä on tehnyt kuljetussopimuksen normaalia huolellisuutta käyttäen, on viivästyminen tämän jälkeen ostajan "riskillä", eli kauppahinta on kokonaisuudessaan maksettava.

Laite tulee Itävallasta Suomeen lausekkeella CIP. Laitteen **asennus** Suomessa kuuluu hintaan. Onko lausekkeen käyttö tarkoituksenmukaista? Voiko koko **hinnan vakuuttaa**? Siiryykö **riski** lausekkeen mukaan myös asennushinnan maksamiseen liittyen?

Vastaus: Tulkintaryhmän mielestä CIP on erittäin huono lauseke kysymyksessä kuvatulla tavalla käytettynä. Jos laite on myyjän asennettava, liittyy myyjällä asennustöihin erilaisia velvoitteita, jolloin on epätarkoituksenmukaista, että riski siirtyy jo lähtöpäässä. On myös epätarkoituksenmukaista, että asennustyön hintariski siirtyisi jo tuolloin, vaikka sanatarkasti tulkiten tällaiseen lopputulokseen voitaisiin tulla. Asennustyön hinta ei toisaalta kuulu kuljetusvakuutuksen, vaan erillisen asennusvakuutuksen piiriin.

Tulkintaryhmän mielestä asennus kannattaa sopia tavarán fyysisestä kuljetuksesta erillisenä asiana, johon taas mieluummin tulisi käyttää lausekkeitä DDP tai DDU.

Tavara tulee Suomeen lausekkeella "CIP Helsinki (ostajan piha)". Kuka maksaa tavarán **purkamiskustannukset, huolitsijan puhelinkulut ja huolintavastuuvakuutuksen**?

Vastaus: CIP-lausekkeessa ostajan tulee huolehtia tuontimuodollisuuksista aiheutuvista kustannuksista. Näihin voidaan lukea tullaukseen ja huolintaan liittyvät erilliskulut, kuten puhelin- ja huolintavastuuvakuutuskulut itse rahdin kuuluessa myyjälle. Tavarán purkaukustannukset

kuuluvat ostajalle, elleivät ne sisälly rahtiin.

Suomalainen välittäjä ostaa tavaraa Pohjois-Amerikasta myyden sen edelleen Venäjälle toimituksen tapahtuessa suoraan lausekkeella "CIP Pietari". Tavara **uudelleenlaivataan** Helsingissä, jossa amerikkalaista myyjää edustaa agentti. Amerikkalainen myyjä on jättänyt rahdin maksamatta, minkä vuoksi varustamo velkoo suomalaiselta välittäjältä **seisontakuluja** Helsingissä. Voiko välittäjä olla näistä kuluista vastuussa, kun konossementissa on lastinantajajana amerikkalainen myyjä ja vastaanottajana on venäläinen loppuostaja, ja välittäjä mainitaan vain ns. Notify Party'nä?

Vastaus: Välittäjä ei ole sopimussuhteessa varustamoon, mutta varustamo voi käytännössä, tavaranhallinnan kautta, toteuttaa vaatimuksiaan.

Eri asia on, että välittäjä vastaa sopimuskumppaniinsa eli venäläiseen loppuostajaan nähden tavaranhallinnan sopimuksen mukaisesta toimittamisesta. Viivästymisen aiheuttamat kulut ja riski viivästyksestä siirtyvät C-ryhmän lausekkeita käytettäessä jo pääkuljetuksen alkaessa. Jos perättäiset kaupat, jotka liittyvät samaan kuljetukseen, tehdään samaa toimituslauseketta käyttäen, siirtyy riski myös loppuostajaan nähden tuolla hetkellä. Eri kauppasopimusten synnyttämät velvoitteet ovat kuitenkin erilliset.

Tässä tapauksessa seisontakulut johtuvat kuitenkin siitä, että ensimmäinen myyjä ei ole maksanut rahtia eli ei ole täyttänyt velvoitteitaan lausekkeen edellyttämällä tavalla. Toinen myyjä vastaa, myydessään tavaranhallinnan edelleen, loppuostajaan nähden myös ensimmäisen myyjän virheistä ja laiminlyönneistä. Tämän vuoksi välittäjä voi ensi kädessä joutua maksamaan ylimääräisiäkin kuluja, jotka hän voi veloittaa ensimmäiseltä myyjältä.

Kenelle kuuluu **tavaramaksu, toimenpidemaksu, tietoliikennekulut, huolintavastuuvakuutus** ostettaessa toimitusehdolla CIP vastaanottaja?

Vastaus: Vastauksen antaminen edellyttää kunkin kustannuserän luokittelua sen tarkoituksen mukaan, mikä voi riippua kuljetuksen luonteesta.

Myyjän tulee kattaa kuljetukseen liittyvät kustannukset (mm. tavaramaksu) vastaanottajalle asti. Toimenpidemaksujen, huolintavastuuvakuutuksen ja tietoliikennekulujen tarkoitus voi olla erilainen sisämarkkinakaupassa, jossa tullausta ei ole, kuin kaupassa yhteisön ulkopuolelle. Huolintaliikkeiden suorittama täsmennys eri maksujen perusteista auttaisi vastauksen antamista.

## **DELIVERED AT FRONTIER (nimettyyn paikkaan)**

Hiilikattiloita ostetaan Puolasta ja kuljetetaan Neuvostoliittoon (kysymys tehty vuonna -91) lausekkeella DAF. Tavaraa ei pureta junavaunusta rajalla. Pitääkö sopimuksessa mainita erikseen tavaranhallinnan **kiinnittämisen velvollisuudesta** eli surrauksesta? **Vakuuttamisvelvollisuus** ja **vaaranvastuun siirtyminen** tässä tapauksessa?

Vastaus: Lauseketta DAF käytettäessä myyjän tulee toisaalta tehdä kuljetussopimus rajalle (A.3), toisaalta pakata tavara (ellei kyseisellä kaupan alalla ole tapana toimittaa pakkaamattomia tavaroita) omalla kustannuksellaan sen toimittamiseksi rajalle sekä jatkokuljetusta varten, mikäli hän on saanut sitä varten riittävät tiedot (kuljetusmuoto, määräpaikka jne.) ennen kauppasopimuksen solmimista (A.9).

Tavaranhallinnan kiinnittäminen on puolestaan kuljetussopimuksen tekemiseen liittyvä kysymys. DAF A.3 edellyttää kuljetussopimuksen tekemistä "vallitsevan käytännön mukaisesti". Velvollisuutta mainita tavaranhallinnasta ei INCOTERMS 1990:n mukaan ole.

Jotta myyjä kaikissa tapauksissa kuljetussopimusta tehdessään vaatisi tavaran kiinnittämistä, ostajan kannalta lienee varmintä mainita tästä sopimuksessa, samoin kuin muista kuljetukseen liittyvistä yksityiskohdista, sikäli kuin ostajan vaatimukset on myyjän toteutettavissa.

Vaaranvastuu siirtyy rajalla tapahtuvan luovutuksen yhteydessä ostajalle. Vakuuttamisvelvollisuutta ei ole kummallakaan osapuolella. Mikäli tavara vakuutetaan, astuvat vakuutusehtojen mukaiset tavaran pakkaus- ja kiinnitysvaatimukset mahdollisesti kuvaan mukaan.

DAF-ehtoa ei kuitenkaan suositella käytettäväksi, vaan esimerkiksi CPT-ehtoa, jossa kustannukset saadaan jaettua osapuolten haluamassa kohdassa, vaikkapa rajalla, mutta vaaranvastuu säilyy yhtenäisenä.

Bulkkilasteja ostetaan Venäjältä lausekkeella "DAF Vainikkala". Tuotteen laadussa olleiden epäpuh-tauksien vuoksi päädyttiin muutama vuosi sitten siihen, että ostaja vuokraa vaunut myyjän käyttöön **pendel-liikenteeseen**, jolloin samat vaunut kulkevat vain ostajan ja myyjän välillä.

Venäjän rautatiet on veloittanut **tyhjiä rautatievaunujen vetämisestä takaisin myyjän tehtaalle**. Myyjä ei halua maksaa laskuja vedoten siihen, että ostaja on vuokrannut vaunut. Ostaja katsoo, että sen on maksettava vain rahat rajalta vastaanottajalle ja toisaalta vaunujen vuokrat. Voidaanko Incotermsin perusteella määritellä, kummalle vaunujen palautusrahat Venäjällä viime kädessä kuuluvat?

Vastaus: Se, joka maksaa palautuskustannukset Venäjällä ensi kädessä, määräytynee rautatiekuljetussopimuksen ehtojen mukaan.

Suoran vastauksen antaminen INCOTERMS 1990:n perusteella siihen kysymykseen, kuuluvatko nämä kulut sitten viime kädessä myyjälle vai ostajalle, on sellaisenaan mahdotonta, sillä kuljetusvälineen vuokraaminen myyjän käyttöön ostajan toimesta on poikkeuksellinen toimenpide, jota tehtäessä olisi sovittava siihen liittyvistä kustannuseristä.

Tapausta voidaan kuitenkin kauppaoikeudellisesti tarkastella esimerkiksi niin, että myyjän tulee toimittaa rajalla ostajalle sopimuksenmukaista - siis epäpuhtauksista vapaata - tavaraa. Täyttääkseen tämän toimitusveloitteensa hänen tulee vastata siihen liittyvistä kustannuksista, jollei toisin ole sovittu. DAF:ssä raja tai sillä oleva paikkakunta on vastuiden ja kustannusten jakopiste. Tästä pääsäännöstä poikkeaminen edellyttää nimenomaista sopimusta. Täällä sopimusta lienee tällöin tulkittava rajoittavasti, eli poikkeus koskee vain siinä mainittuja asioita. Palautusmaksu on myös luonteeltaan lähempänä rahtia kuin vaunuvuokra. Tämän mukaan lienee myyjän kannettava palautuskustannukset. Lopullisen vastauksen antaminen edellyttää kuitenkin täsmällisempää vuokrasopimuksen ym. asiakirjojen selvittämistä, mihin tulkintaryhmällä ei ole mahdollisuutta ryhtyä.

## **DELIVERED EX SHIP (nimetyssä määräsatamassa)**

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty DES A.3(b):n maininnasta "**vakuutussopimus - ei velvoitetta**" myyjän osalta. Onko tämä määräys harhaanjohtava, sillä myyjällä on selvästi velvollisuus vakuuttaa itsensä tavaroiden tuhoutumisen tai vahingoittumisen varalta kunnes tavarat ylittävät laivan partaan purkaussatamassa.

Vastaus: Kuten "Guide to Incoterms" selkeästi toteaa, Incoterms määrittelee vain ne velvoitteet, joita kaupan osapuolilla on toisiaan kohtaan; Incoterms ei määrittele niitä toimenpiteitä, jotka

kaupan osapuoli tekee omaksi hyväkseen huolellisuuden tai käytännöllisyyden sanelemana. Luonnollisesti myyjän kannattaa vakuuttaa itsensä DES:in yhteydessä, mutta ostajaan nähden hänellä ei ole tällaista veloitetta.

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty, kenen tulee maksaa alukselta peritty **laiturimaksu (tax d'accostage)** öljykuljetuksissa käytettäessä lauseketta DES?

Vastaus: Myyjän tulee maksaa laiturimaksu, sillä DES velvoittaa myyjän sopimaan laivan kiinnittymisestä satamapaikkaan ja laiturimaksut peritään laituripaikkaan kiinnittyneestä aluksesta.

Arviointia: Yleisenä periaatteena on, että lastista perityt maksut kuuluvat ostajalle, kun taas aluksesta perityt maksut kuuluvat myyjälle.

DES-lausekkeessa toimituspiste, jossa riski ja kustannukset siirtyvät, on aluksen kannella määräsatamassa. Kun CIF:ssä riski siirtyy laivan partaalla lähtösatamassa, DES:n kohdalla on syytä pitää mielessä, että myyjä ei toimita kappaletta rahtaus sopimuksesta ostajalle, ainoastaan informaatiota purkaukseen liittyen, kuten seisonta-ajan ja lisäseisonta-ajan korvauksen suhteen.

## **DELIVERED EX QUAY (DUTY PAID) (nimetyssä määräsatamassa)**

Tämä lauseke ei ole vielä antanut aihetta kysymyksiin kansainvälisesti eikä kotimaassa.

## **DELIVERED DUTY UNPAID (nimetyssä määräpaikassa)**

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty seuraavaa: Kun DDU-lausekkeessa tuontitulliselvitys ja -maksut kuuluvat ostajalle, miksi on ilmoitettu, että **lauseketta voidaan muuntaa** niin, että tulliselvityksen maksut kuuluvatkin myyjälle?

Vastaus: DDU:ssa tuontiselvityksen tekeminen on ostajan velvollisuus. Ostajan velvollisuuden tuontitullauksen suhteen ostajan velvollisuudet voidaan jakaa toisaalta tulliselvitykseen, joka on hallinnollinen velvollisuus ja käsittää myös erilaisten lupien hakemisen, ja tullimaksujen sekä muiden virallisten maksujen, kuten arvonlisäveron, maksamiseen. Siten vaikka myyjä ei vastaa kummastakaan, hän voi sopia maksavansa esimerkiksi arvonlisäveron lisäämällä lausekkeeseen "Delivered Duty Unpaid, VAT paid".

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty, kuinka **purkaukseen** liittyvää kustannusjakoa myyjän ja ostajan kesken tulisi käsitellä DDU/DDP-kuljetuksissa, jos kauppasopimus ei sano asiasta mitään? Kysymyksessä todetaan, että INCOTERMS 1953:n ja INCOTERMS 1980:n mukaan nämä kustannukset kuuluivat selvästi myyjälle, silloin kun tämä oli välttämätöntä tai tavanomaista. Tämän tyyppiset sanonnat jätettiin kuitenkin pois INCOTERMS 1990:stä. (kysymys 29)

Vastausehdotus:

Myyjän kannalta toimitusvelvollisuuden täyttäminen ja siihen liittyvien kustannusten

kattaminen edellyttää kahteen kysymykseen vastaamista. Näistä toinen liittyy purkauspaikkaan ja toinen tavaran hallintaoikeuteen.

1) myyjän täytyy tehdä omalla kustannuksellaan sopimus tavaran kuljettamisesta sovittuun kohtaan nimetyllä määräpaikkakunnalla. Jos kohtaa ei ole sovittu eikä se määräydy vallitsevan käytännön perusteella, myyjä voi valita määräpaikkakunnalla kohdan, joka sopii hänelle parhaiten. Tähän pisteeseen asti myyjän on maksettava kustannukset DDU A.3

2) myyjän täytyy asettaa tavara ostajan käytettäväksi A.3:n mukaisesti

Myyjän täytyy siis maksaa kaikki kulut siihen asti, kunnes tavara on A.3:n mukaisella purkauspaikalla ja jossa tavara on asetettu ostajan käytettäväksi A.4:n mukaisesti. Ks. DDU A.6

Tämän perusteella se, maksaako myyjä purkauskuluja, riippuu siitä

1) onko kauppasopimuksessa mainittu sovittua kohtaa, jossa tavara luovutetaan (hand over) ostajalle? Jos näin on, myyjän tulee maksaa purkauskulut ja käsittelymaksut tähän pisteeseen asti.

2) onko myyjä, kauppasopimuksessa olevan määräyksen puuttuessa, valinnut määräpaikan, jossa tavarat ovat ostajan käytettävissä? Jos on, myyjän tulee kantaa kaikki purkauskulut ja käsittelymaksut tähän pisteeseen

3) Jos kauppasopimuksessa ei ole mainittu määräpaikkaa ja myyjä on purkanut tavarat paikkaan, jossa ne eivät ole vielä ostajan käytettävissä, on myyjän korvattava kaikki kustannukset tavaran siirtämiseksi paikkaan, jossa ostajalla on täysi hallintaoikeus tavarahan.

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty (kysymys 33) sitä, onko ostaja velvoitettu huolehtimaan siitä, että **tulliselvitys** voidaan hoitaa kohtuullisessa ajassa? Olisiko viivästynyt toimitus ostajan riskillä?

Entä voidaanko tulliselvitykseen käytetty aika lisätä sopimuksen mukaiseen **toimitusaikaan**?

Kysymyksen taustalla on, että DDU-lauseketta käyttävä myyjä pelkää aikaa vievän tullimenettelyn estävän häntä toimittamasta tavaraa sopimuksen edellyttämässä ajassa. Sopimuksen allekirjoituksen jälkeen oli tullut esille, että tavaroiden täytyy läpäistä tulli ennen toimituspaikkaa.

Arviointia:

Incoterms itse ei määrittele toimitusaikaa eikä vaadi toimituksen tekemistä kohtuullisessa ajassa. Toimitusaikaa koskevat kysymykset onkin etsittävä sopimuksen tulkinnasta sovellettavan lain pohjalta. Paneeli ei voi ottaa kantaa asiaan.

Yleisesti ottaen, sopimuksen tulkinta edellyttää osapuolten tarkoituksen selvittämistä toimitusaikaan ja sen laskemiseen liittyviin kysymyksiin nähden, samoin kuin siihen, salliiko sopimus kohtuullisen ajan tulliselvitystä varten, ja mitkä ovat ne ehdot, joiden perusteella toimitusaika on määritelty sekä mikä ovat viivästyksen seuraamukset?

Tavara tuodaan **transitokuljetuksena** Saksasta Suomen kautta Neuvostoliittoon lausekkeella "DDU Helsinki, sisältäen vientipakkauksen merkitsemisen ja lastauskulut. Kuljetuksen Vainikkalaan maksaa ostaja".

Mistä alkavat suomalaisen ostajan kustannukset ja kuka maksaa **laivan ja rekan väliset kustannukset**, kuten **varastointi- ja terminaalikulut**? Saksalainen myyjä on laskuttanut kaikki laivan saapumisen jälkeiset kustannukset, kuten purkauksen, varastoinnin ja tulliselvityksen, suomalaiselta ostajalta.

Vastaus: DDU A.3:n mukaan myyjä voi valita lausekkeen mukaisella määräpaikkakunnalla paikan, johon kuljetus ja kustannukset ulottuvat, ellei muuta paikkaa ole osapuolten välisessä sanomien vaihdossa sovittu. Luovutuspaikka kannattaisikin sopia täsmällisemmin tässä

tapauksessa rautateitse jatkokuljetukseen sopivaksi. Tämä on tietenkin myös hintakysymys. Todettakoon kuitenkin, että kun Helsinki on terminaalistasama, sisältyy laivapuolen purkaus myyjän maksamaan rahtiin, joten aikaisin mahdollinen luovutuspaikka on terminaali, jonka kustannukset ostaja kantaa.

Tavaraa on viety Espanjaan lausekkeella FOT (eli Free on Truck) espanjalainen satama. Voiko INCOTERMS 1990:llä määritellä FCA (espanjalainen satama), vai onko FCA lähtöpään lauseke ja kannattaisiko käyttää jotain muuta lauseketta?

Vastaus: Uusi FCA-lauseke korvaa edellisessä lausekekokoelmassa olleen FOT-lausekkeen, sillä siinä on kutakin kuljetusmuotoa koskevat erityismääräykset toimitusta koskien (A.4).

Estettä FCA-lausekkeen käytölle ostajamaassakaan tapahtuvaan toimituksen yhteydessä ei sinänsä ole. F-eli free-ryhmän lausekkeet ovat luonteeltaan kuitenkin lähtöpään lausekkeita. FCA:ta olisi tarkoituksenmukaisinta käyttää niin, ettei myyjällä olisi kustannus- ja vaaranvastuuta pääkuljetukseksi katsottavassa kuljetuksessa, joka on tässä tapauksessa merikuljetus. Myyjällä ei tulisi myöskään olla enää ostajamaassa toimenpidevelvoitteita, eikä hänelle saisi aiheutua siellä enää kustannuksia. Tavarantullaus, joka FCA:ssa on ostajan velvollisuus, taas täytyy suorittaa ennen artiklan A.4 mukaista toimitusta, joten ostajan ja myyjän velvoitteet menevät tässä ajallisesti päällekkäin.

Osapuolet haluavat ilmeisesti, että myyjälle tulee kustannus-, toimenpide- ja vaaranvastuu määräsatamaan asti, jossa tavara lastataan kuljetusvälineeseen. Siten käyttökelpoinen lauseke voisi olla "DDU loaded". Tulliselvitysvelvollisuus voidaan määritellä päinvastaiseksi lisäämällä lausekkeeseen "cleared".

Asiakas ostaa 10 x 40' konttia villaa USA:sta ehdoin "DDU Mäntyluoto". Kuka maksaa CSC-kulut (**Container Service Charge**) Mäntyluodossa, jotka ovat 10 x 390 mk = 3900 mk? Muuttaisiko DDP:n käyttö tilanteen?

Vastaus: CSC-kulut kuuluvat myyjälle, koska mainitut kulut syntyvät ennen sitä pistettä, jossa tavara eli kontit normaalisti luovutetaan ostajalle (DDU A.3 a.: "Contract on usual terms..."). DDP:n käyttö ei muuttaisi tilannetta.

Tavara, joka painaa 1500 kg, tulee autoliikenteessä lausekkeella "DDU Helsinki". Kuka maksaa **terminaalin purkauskulut** Helsingissä?

Vastaus: Kuljetussopimus on tehtävä "tavanomaisin ehdoin". Autoliikenteessä **kuljetusehdot** määrittelevät kuljetuksen päättyvän "vapaasti saapuvassa ajoneuvossa". Siten sekä purkaus- että luovutuskulut kuuluvat ostajan maksettaviksi.

Lisäys: Tulkintaryhmälle on esitetty seuraava huomautus:

Tulkinta tuloterminaalin purkauskulujen veloittamisesta "DDU Helsinki"-ehdoin ostajalta ei ole yhtenevä käytännön kanssa. Olettaen, että tällaisessa toimitusehdossa vastaanottaja todellakin myös on Helsingissä, niin terminaalikulut lasketaan normaalisti myyjältä veloittavassa rahtilaskussa erillisenä kuluna tai sitten sen osuus on laskettu "sisään" kokonaisrahtihintaan.

Käytännössä ostaja ei suostu maksamaan terminaalikulua, koska hän katsoo myyjän myyneen tavarantavaran heidän varastoonsa, eikä hänen näin ollen kuuluisi maksaa mitään välikulua. Luovutuskulut sitävastoin veloitetaan tällaisessa tapauksessa ostajalta.

Tulkintaryhmä vastaa seuraavaa:

Jos lausekkeessa "DDU Helsinki" ei ole sovittu toimituspaikkaa Helsingin alueella, ja

tavanomaiset ehdot edellyttävät, tavaralla ollessa painoltaan alle kotiinajorajan, kuljetuksen päätyttyä terminaaliin, ei myyjä ole velvollinen sopimaan kuljetusta tämän pitemmälle. Ostajan olisi periaatteessa näytettävä toteen, jos muusta on sovittu.

Tavaraa toimitetaan lausekkeella "DDU Vaasa" ilmoittaen "**toimitusaika** 50 viikko". Mitä tämä aikamäärä tarkoittaa - missä tavaralla on silloin oltava?

Vastaus: INCOTERMSin artikla A.4 myyjän osalta ja vastaavasti B.4 ostajan osalta tarkoittavat juuri sopimuksenmukaista toimitusaikaa toimituslauseketta käytettäessä. Siten DDU:ssa "asettaa tavara tullaamattomana artiklan A.3 mukaisesti ostajan käytettäväksi sovittuna päivänä tai ajankohtana". Artikla B.3 puolestaan viittaa sovittuun kohtaan (tai sopimuksen puuttuessa myyjän valitsemaan kohtaan) nimetyllä määräpaikkakunnalla (Vaasassa).

Lasihuopaa myydään Suomesta Saksaan lausekkeella "Frei Frankenthal verzollt und unversteuert". Määräpaikkakunnalla ostajan tiloissa trukki purkaa laiturissa olleesta kuorma-autosta tavaraa, mutta pudottaa sen. Kenellä on **riski** tavarasta, ja kuinka vakuutukset suhtautuvat tilanteeseen?

Vastaus: Kyseessä ei ole INCOTERMS-tulkinta. Tulkintaryhmä on kuitenkin halunnut kokemuksensa pohjalta lausua näkemyksensä tämän lausekkeen tulkinnasta. Tulkintaryhmän mielipiteen mukaan riski on jo siirtynyt ostajalle, koska hän on ryhtynyt tavarahan. Jos ostaja on tahollaan vakuuttanut riskinsä, voinee hän saada ne korvatuiksi. Myyjän vakuutus ei enää ole voimassa.

Tavara ostettu kotimaasta toimitusehdolla "vapaasti myyjän varastossa". Myyjä on lisännyt laskuun **kuljetusvakuutuksen** sovittuun hintaan päälle. Onko tämä oikein?

Vastaus: Kyse ei ole INCOTERMS 1990 -lausekkeesta. Tulkintaryhmä katsoo kuitenkin seuraavaa: Ellei ole erikseen sovittu, että myyjä vakuuttaa tavaralla ostajan lukuun ja tämän kustannuksella, niin vakuutuskustannusten lisääminen laskuun on perusteetonta. Vaaranvastuu (riski) tavarasta kuuluu luovutuksen jälkeen ostajalle, jonka intressissä vakuuttaminen siis on.

Tavara ostettu kotimaassa "vapaasti Järvenpäässä" (ostaja asuu siellä). Sovittuun hintaan päälle oli lisätty **kuljetusvakuutus**. Onko tämä oikein?

Vastaus: Tässäkin ei ole kyse INCOTERMS 1990 -tulkinna. Tässä tapauksessa tavara on varsinaisen kuljetuksen aikana myyjän riskillä, joten vakuuttaminen on hänen intressissään. Ellei vakuuttamisesta ole tässä tarkoitettulla tavalla sovittu, on tätä koskevien lisäkustannusten veloittaminen ostajalta perusteetonta.

Kyseessä on tuontilähetys DDU Hanko. Tavara tulee kuorma-autolla Helsinkiin, jossa on tehtävä tullin vaatimuksesta laskenta, jolloin huolintaliike veloittaa **laskentamaksun**, minkä jälkeen tavara kuljetetaan samalla autolla Hankoon. Hangon tulli vaatii myös suoritettavaksi laskennan, jolloin menee uusi laskentamaksu. Keiden maksettavaksi nämä laskentamaksut kuuluvat?

Vastaus: Tulkintaryhmän jo aikaisemmin omaksunan tulkinnan mukaisesti on laskentamaksu rinnastettava tullauskustannuksiin, jotka DDU-lauseketta käytettäessä kuuluvat ostajalle. Tulkintaryhmä ei ota kantaa laskentamaksujen jakamiseen eri ostajien välillä.

Tavara myyty Etelä-Afrikkaan lausekkeella "DDU Umkomaas". Durbanin satamassa satama-viranomainen laskuttaa Wharfage Fee ja Landing Charge-nimisiä maksuja, joista ensiksi mainittu on 1,78 % tavaralla



tullausarvosta. Kenen maksettavaksi nämä maksut kuuluvat?

Kysymys on tehty kansainväliselle Incoterms-paneelille.

Vastaus: Suomalaisen tulkintakäsityksen mukaan ne maksut, jotka määräytyvät tavaran tullausarvon mukaan, ovat veroluonteisia maksuja, jotka kuuluvat sille, joka maksaa tullit ja verot. Tällainen on kotoinen satamamaksu tavarasta. Toisaalta ne maksut, jotka määräytyvät tavaraan liittyvän työsuorituksen perusteella riippumatta tavaran arvosta, ovat kuljetukseen liittyviä kustannuksia.

Kysymys on toimitettu ICC:n päätoimistolle samalla kun ICC:n Etelä-Afrikan osastoa on pyydetty selvittämään em. maksujen määräytyminen. Etelä-Afrikan osaston antamassa vastauksessa Wharfage Fee on katsottu arvon mukaan määräytyväksi viralliseksi maksuksi kun taas Landing Charge todetaan samaksi kuin ns. Terminal Handling Charge, joka olisi kuljetukseen liittyvä kustannus.

Kansainväliseltä paneelilta on siis kysytty, kenen täytyy maksaa "**wharfage fee**" ja "**landing charge**", jotka määräsataman viranomainen perii DDU:n perusteella?

Vastaus: Ostajan tulee maksaa kaikki tullit, verot ja viralliset maksut tavaran tuontiin liittyen. Wharfage fee ja landing charge voidaan molemmat luokitella kuljetukseen liittyviksi maksuiksi (charges linked to the carriage), minkä vuoksi myyjän olisi ne maksettava.

Arviointia: DDU:ssa landing charge liittyy kuljetukseen ja wharfage feeä ei voida katsoa veroksi vain sillä perusteella, että se lasketaan tavaran tullausarvon perusteella. Incoterms määrittelee kustannuksen laadun sen mukaan, mitä toimintaa se koskee, tässä tapauksessa satamavaraston käyttöä. Ne kriteerit, joihin maksu perustuu, ovat epäolennaisia. Myöskään se, että maksun perii julkinen viranomainen, ei ole ratkaisevaa.

Kuuluuko myyjän vaiko ostajan maksaa **huolitsijan tietoliikennekulut** sekä **huolintavastuuvakuutus** käytettäessä lauseketta "DDU Cleared"?

Vastaus: Lausekkeen "DDU Cleared" tarkoituksena on, että myyjä hoitaa ja maksaa tulliselvityksen, kun taas ostaja maksaa tullit ja verot. Huolitsija toimii pääasiassa myyjän toimeksiannosta. Jos maksuliikenne ohjataan ohi huolitsijan, ei tälle synny toimeksiantosuhdetta ostajaan, eikä oikeutta laskuttaa tältä. Ostajalla on oltava tällaisessa tapauksessa oma asiakasnumero. Yleensä huolitsija kuitenkin maksaa ostajan puolesta tullit ja verot omalla asiakasnumerollaan, jolloin hän tulee toimineeksi ostajan puolesta. Tällaisessa tapauksessa muodostuu toimeksiantosuhde ostajan ja huolitsijan välille, minkä johdosta huolitsijalla tulee olla oikeus laskuttaa ostajalta myös verojen ja tullien maksuliikenteestä aiheutuvat kulut.

Tavara toimitettu lausekkeella "DDU Pietari". Tavara seisoo huolitsijan terminaalissa, koska vastaanottaja ei ole tullannut sitä. **Tullaus** Pietarissa kestää kysyjän ilmoituksen mukaan yleensä 10-33 vuorokautta. **Tullauksen viivytyksestä** syntyy ylimääräisiä kustannuksia. Kumman tulee ne maksaa? Voidaanko tavara katsoa luovutetuksi, kun sen tulliin saapumisesta avisoidaan ostajaa?

Vastaus: D-ryhmän lausekkeissa tavara luovutus tapahtuu "asettamalla tavara ostajan käytettäväksi". Tavara voidaan myös asettaa käytettäväksi tullaamattomana. Kun tavaran saapumisesta tulliin ilmoitetaan välittömästi, katsotaan luovutus tapahtuneeksi, minkä jälkeen syntyneet kustannukset kuuluvat ostajalle.

Kuinka eri maksut jakaantuvat myyjän ja ostajan kesken toimitettaessa lausekkeella DDU, erityisesti **tavaramaksu**? Kysyjä on kuljetus- ja huolintaliike.

Vastaus: INCOTERMS 1990 sääntelee kuljetustapahtumaan liittyvien maksujen jakaantumista

myyjän ja ostajan kesken. Myyjän tulee maksaa kaikki kuljetuskustannukset sovittuun kohtaan nimetyllä määräpaikkakunnalla ja ostajan kaikki tuonnin edellyttämät tullit, verot ja muut viralliset maksut sekä tuontimuodollisuuksien kustannukset. Joskus syntyy rajatapauksia sen suhteen, kumpaan ryhmään jokin kustannus kuuluu.

ICC:n päätoimistossa toimiva Incoterms-paneeli on vuonna 1994 ratkaissut kysymyksen, jossa satamaviranomaisen perimät, lakiin perustuvan tariffin mukaiset maksut katsottiin kuljetukseen liittyviksi kustannuksiksi ja siten DDU:ssa myyjän maksettaviksi. Suomen osasto seurasi lausunnossaan 8/94 samaa kantaa perustellen kantaansa myös EU-jäsenyyden aiheuttamilla näkökohdilla. Tullausmenettelyn poistuttua sisäkaupassa ei yksittäisen veroluonteisen maksun säilyttäminen satamatoiminnan yhteydessä ole myöskään tarkoituksenmukaista.

Satamalaitokset ovat Suomessa halunneet säilyttää tavaramaksut veroluonteisina maksuina, koska niiden perintä on tällöin helpompaa. Kauppasopimussuhteessa tavaramaksu ja muut vastaavat maksut katsotaan kuitenkin - riippumatta niiden nimityksestä ja luokittelusta kunkin sataman/maan säännöksissä - kuljetukseen liittyviksi kustannuksiksi. Tämä maksu lankeaa myyjän ja ostajan välillä sen maksettavaksi, jonka lukuun satamatoiminnot pääosin tapahtuvat, kuten Suomen tulkintaryhmän lausunnossa sanottiin. Tulkintaryhmän kanta koskee sekä vientiä että tuontia.

Helsingissä tavaramaksun maksusta vastaa tavarahan kotimainen haltija, aluksen asiamies, varustamo tai tavarasta kuljetuksen aikana vastaava, jollei toisin ole erikseen sovittu. Käytännössä tavaramaksulaskutus kulkee muussa kuin bulkkitarvikevarustamon kautta useimmiten huolintaliikkeen kautta, jotka laskuttavat myyjää ja ostajaa sen mukaan kuin maksut näiden välillä jakaantuvat. Huolintaliikkeillä on ollut vaikeuksia siirtää lausunnon 8/94 mukaiseen kustannusjakoon perustuvaan laskutukseen.

Kuljetus- ja huolintalaskussa olevat maksut kuuluvat DDU:ssa yksinomaisesti myyjän maksettaviksi, ellei kyseessä ole toimeksiantosuhde ostajan ja huolitsijan välillä esim. toimituspisteen jälkeisestä kotiinkuljetuksesta tai muista ostajan puolesta tehtävistä toimenpiteistä. Eli jos tavara toimitetaan lausekkeen perusteella ostajan tiloihin, ei ostajaa tule veloittaa huolintavastuuvakuutuksesta, saapumisilmoituksesta ym. kuluista.

Maahantuojat tuo maahan tavaraa Hollannista toimituslausekkeen DDU Tampere (INCOTERMS 1990) mukaisin ehdoin ilmoittaen maksavansa tästä tavarasta ainoastaan **tavaramaksun** ja siihen liittyvän arvonlisävero-osuuden.

Rahdinkuljettaja/huolitsija tiedustelee, onko hän oikeutettu perimään maahantuojan hyväksymien maksujen lisäksi niiden **perinnästä aiheutuneet kustannukset** (tavaramaksu maksetaan sellaisenaan eteenpäin Finnstevelle/Helsingin kaupungille).

Vastaus: Ostaja (maahantuojat) ottaa kantaakseen tässä tapauksessa tavaramaksun siihen liittyvine veroineen. Kysymys huolitsijan laskutusosoikeudesta omista kuluistaan tässä yhteydessä ei ole sinänsä tulkintaryhmän tehtävään kuuluva asia, mutta tällaiset kulut, jos niitä laskutetaan, tulee kohdistaa sille kaupan osapuolelle, jonka puolesta maksu maksetaan.

Tavara toimitetaan Venäjälle lausekkeella "DDU Novomoskovsk" siten, että suomalainen valmistaja myy tavarahan suomalaiselle yritykselle tuolla lausekkeella ja tämä yritys toimii myyjänä venäläiseen ostajaan nähden hoitaen myös ostetun tavarahan kokoamisen määräpaikkakunnalla. Valmistaja ei ole sopimus- tai neuvottelusuhteessa venäläiseen ostajaan nähden.

Tavara lähetettiin Venäjälle sen jälkeen kun suomalainen ostaja oli ilmoittanut, että venäläinen loppuostaja on maksanut tullit. Tuontiselvitystä Moskovan tulliterminaalissa (TIR Carnet) ei aloitettu, koska tullit vaati paikalliselta ostajalta paikallisen keskustullikamarin tullimaksukuittia, ja sitä ei voitu heti toimittaa, mikä **viivytti tullausta**. Tästä johtuen kuljetusliikkeeltä tuli lisäkustannuksia, jotka oli korvattava. Kenelle nämä kulut kuuluvat?

Vastaus: Tapauksen sopimusrakenne on epäselvä ja osapuolten asema suhteessa toimituslausekkeen käyttöön on poikkeuksellinen. Suomalaisen valmistajan tulee toimittaa tavara tullirajan yli Sisä-Venäjälle, jossa vastaanottajana on suomalainen välittäjä, mutta tuontitullauksessa ostajana on venäläinen loppuostaja, jonka laiminlyönti aiheuttaa valmistajalle lisäkustannuksia. Kysymyksestä ei suoranaisesti ilmene, kenelle kauppalasku, jonka perusteella tullaus tapahtuu, on osoitettu.

Kysymyksen voidaan kuitenkin vastata niin, että periaatteessa valmistaja ei ole vastuussa viivytyksestä, sillä tulliselvitys ja tullaus kuuluvat DDU:ssa ostajalle, jonka laiminlyönti ei saisi lisätä myyjän vastuuta. Tässä tapauksessa valmistaja on myös toiminut saamansa ilmoituksen perusteella, joten valmistaja voi veloittaa kulut suomalaiselta sopimuskumppaniltaan.

Venäjälle toimitetaan hartseja toimitusehdolla DDU (paikkakunta). Kenelle kuuluvat Venäjän perimät **ylikuormamaksut ja vaarallisista aineista perittävät lisämaksut**?

Vastaus: Nämä maksut kuuluvat kuljetuskustannuksina myyjälle.

Suomen valtio asetti vuoden -96 alussa **tieveron** venäläisille ajoyhtiöille vastatoimena suomalaisyhtiöiltä Venäjälle perittäviin vastaaviin maksuihin. Kenen nämä verot piti maksaa **transitoliikenteessä** kuljetettaessa tavaraa kolmansista maista Suomen kautta Venäjälle käytettäessä lauseketta DDU (venäläinen paikkakunta).

Vastaus: DDU-lauseketta käytettäessä myyjän tulee maksaa sekä kuljetuskustannukset määräpaikkakunnalle että verot ja viralliset maksut, jotka aiheutuvat tavaran kuljettamisesta kolmannen maan kautta. Näin kyseiset maksut menevät myyjälle riippumatta siitä katsotaanko ne veroiksi vai kuljetuskustannuksiksi.

Suomen tulkintaryhmälle on tehty kysymys, joka liittyy **kuljetusvakuutuksen** ottamiseen ja **remburssiin**. Tavara myydään Espanjaan "DDU Madrid". Remburssiehdot edellyttävät kuitenkin tästä huolimatta vakuutuskirjaa. Vahvistava pankki vaatii kuljetusvakuutuksen osalta remburssisääntöjen UCP 500 artiklan 34 f. ii. perusteella vakuutuskirjaa **CIF-arvon** määrälle (kulut, vakuutus ja rahti maksettuina) + 10%. Vakuutusyhtiö katsoo ehtoihinsa vedoten, että tällainen lisäarvo on mahdollinen vain, jos vakuutus on voimassa kolmannen hyväksi.

Vastaus: Kyse ei ole suoranaisesti Incoterms-tulkinnasta, sillä D-ryhmän lausekkeet eivät sisällä vakuuttamisvelvollisuutta myyjän tai ostajan osalta. Kyse on kauppasopimuksen, remburssin ehtojen ja vakuutusehtojen yhteensovittamisesta, jota tulkintaryhmä ei voi ratkaista. Kun remburssisäännöt edellyttävät, ellei remburssissa toisin määrätä, vakuutukselta tiettyä kattavuutta, olisi kauppasopimusta tehtäessä ja remburssia avattaessa huomioitava mahdollisuudet vakuutuksen saamiseen. Edellisen, kansainvälisen paneelin antaman vastauksen perusteluissa ilmenevät ne syyt, miksi lisävakuutusmäärä sallitaan. Jos myyjä vakuuttaa oman etuutensa, käsittää kauppahinta hänen sopimusintressinsä. Kysymyksestä ei ilmene, miksi remburssissa vaaditaan vakuutuskirjaa, jos vakuutus ei missään muodossa ole voimassa ostajan hyväksi. Nähtävästi vaatimus onkin turha.

Myyjä haluaa viedä tavaraa Moskovaan lausekkeella "DDU Moskova". Myyjällä on pelkästään markkinointia hoitava tytäryhtiö Venäjällä ja Venäjällä perittävän yritysten **voittoveron** välttämiseksi haluaa siirtää sopimuksin **omistusoikeuden tavaraan** venäläiselle ostajalle jo Suomen puolella. Kauppahinta maksetaan ennakkona. Voiko edelleen käyttää DDU:tä?

Vastaus: DDU on kysymyksessä kuvattua kokonaisuutta ajatellen ongelmallinen vaihtoehto. Myyjä saa maksun ennakkomaksuna, omistusoikeus, jota INCOTERMS 1990 ei koske, siirtyy

lähtöpäässä, mutta riski siirtyy ja myyjän toimitusvelvollisuus päättyy Moskovassa. Mikäli tavara vakuutettaisiin kuljetuksen ajaksi, olisi vakuutus voimassa myyjän eikä ostajan hyväksi. Myyjä vakuuttaisi tavallaan kauppaan liittyvän vastuunsa. Ostajalla on tässä tapauksessa omistusoikeuden ja maksun takia tärkeämpi intressi tavarahan, mutta kuljetusvakuuttaminen voi olla mahdotonta. Jos omistusoikeus siirtyy jo lähtöpäässä, kannattaisi harkita esimerkiksi CIP:n käyttöä, jolloin myös myyjän toimitusvelvollisuus täyttyy lähtöpäässä.

## DELIVERED DUTY PAID (nimetyssä määräpaikassa)

Raskaskuljetuksessa (35 tonnia) käytetään lauseketta DDP. Rahdinkuljettaja ei pysty huolehtimaan purkauksesta itse. Kuuluvatko **purkaukset ja toimenpiteet** ostajalle?

Vastaus: Myyjän tulee asettaa tavara ostajan käytettäväksi tullattuna sovittuna päivänä ja ajankohtana sovittuun kohtaan nimetyllä määräpaikkakunnalla. Tulkintaryhmän mielestä myyjällä ei ole mitään velvollisuutta purkaa kuormaa jo senkään vuoksi, että myyjän mahdollisuudet purkauksen järjestämiseen ovat huonot. Myös käytäntö kuljetusalalla on muodostunut sellaiseksi, että purkauksen katsotaan olevan vastaanottajan tehtävä (Näin mm. Suomen Huolintaliikkeiden Liiton julkaisemat Kansainvälisen maantieliikenteen yleiset kuljetusehdot). Kysymyksessä kuvatun kaltaisessa tilanteessa kannattaa toki tarkoin määritellä osapuolten toimenpiteet mainituissa olosuhteissa.

Tavara tuodaan Suomeen lausekkeella "DDP Lohja". Kyseessä on ostajan ns. strateginen ostos, mutta **ostaja ei lopulta pystykään ottamaan tavaraa vastaan** ja varastoimaan sitä. Tavara joutuu seisomaan tullissa, minkä vuoksi joudutaan maksamaan ylimääräisiä konttivuokria. Kenen kuuluu maksaa nämä vuokrat?

Vastaus: Kontit ovat DDP:ssä myyjän tai hänen huolitsijansa vuokraamia, jolloin ensi sijassa myyjän tulee maksaa nämä vuokrat. Kun ostaja ilmoittaa, ettei hän pysty ottamaan tavaraa vastaan, puuttuu hän siten myyjän velvoitteiden täyttämiseen, minkä perusteella syntyneet ylimääräiset kustannukset hänen on korvattava myyjälle. Toimituslausekkeet lähtevät siitä, että osapuolet voivat täyttää kuljetukseen liittyvät velvoitteensa normaalilla tavalla ("in a customary manner").

Toimituslausekkeella DDP vapaasti kotona tullattuna on Saksasta lähetetty **esitteitä maksutta**. Edes proformalaskua ei ole lähetetty, joten huolitsija on verotukseen käyttänyt tilastoarvoa. Kuka maksaa **tasausveron ja liikevaihtoveron**. Huolitsija on laskuttanut nämä maksut suomalaiselta vastaanottajalta.

Vastaus: Kyseiset verot kuuluvat DDP:ssä myyjälle, myös tällaisessa tapauksessa.

Kuljetus- ja huolintaliike haluaa tietää **huolintavastuuvakuutuksen, liikennemaksun ja tietoliikennekulujen** jakautumisen lauseketta DDP käytettäessä. Liike on laskuttanut nämä kulut kotimaiselta vastaanottajalta. Keneltä nämä kulut tulisi laskuttaa?

Vastaus: DDP-lauseketta käytettäessä kyseessä olevat kulut kuuluvat myyjän maksettaviksi. DDP A.4:n mukaan myyjän tulee asettaa tavara tullattuna artiklan A.3 mukaisesti ostajan käytettäväksi sovittuna päivänä tai ajankohtana. Ostajan ja myyjän välillä ei ole tällöin varsinaista sopimussuhdetta. Käytettäväksi asettaminen edellyttää tietoa tavarahan saapumisesta. Huolintakäytännössä kuljetuspalveluun kuuluu saapumisesta ilmoittaminen asiakkaalle. Mikäli ostaja sitten sopii huolitsijan kanssa esim. kotiinkuljetuksesta lausekkeen mukaisen nimetyin tai myyjän valitseman kohdan jälkeen.



Kenen tulee maksaa huolintaliikkeen laskussa oleva **rahoituspalkkio**, kun käytetään lauseketta DDP? Huolintaliikkeen mukaan heille syntyy kuluja kustannuksia maksaessaan asiakkaan puolesta liikevaihtoveron. Nämä kustannukset huolintaliike laskuttaa vastaanottajalta.

Vastaus: DDP:ssä mahdollinen huolitsijan rahoituspalkkio, joka liittyy liikevaihtoveron maksamiseen, kuuluu ulkomaisen myyjän maksettavaksi, jolle liikevaihtoveronmaksaminen, ellei toisin ole sovittu, kuuluu.

Huolintaliike tarjoaa palveluna asiakkaalleen kuukausittaiset **tilastointi-ilmoitukset yhteisökaupassa** veloittaen niistä kuitenkin tietyt yksikkömaksut. Kuinka nämä jakautuvat myyjän ja ostajan kesken lauseketta DDP käytettäessä?

Vastaus: Nämä maksut kuuluvat aina sille, jonka tulee lain mukaan ilmoitukset tehdä (esim. maahantuojana) riippumatta käytetystä lausekkeesta. Se, miten huolitsija palvelunsa hinnoittelee, ei vaikuta asiaan.

Valmisteveron alaista tavaraa, jossa veron osuus on varsin huomattava hintaan nähden (tupakka), tuodaan maahan lausekkeella DDP. Vero peritään tullauksen yhteydessä. Kun DDP puhuu kaikista veroista, käsittääkö tämä myös valmisteveron?

Vastaus: Kysymyksen suhteen tulisi tarkastella DDP A.6:n sanoja "verot...", jotka aiheutuvat tuonnista" (engl. "...payable upon import"). Onko valmistevero tuonnista aiheutuva vero, kun se peritään tarkastellen voidaan päätyä siihen tulokseen, että valmistevero kuuluu DDP:ssä tarkoitettujen verojen piiriin. Selvästikään se ei ole tyypillinen logistiikkakustannus, joten osapuolten tarkoituksena on vaikea kuvitella olla sovittavan sen maksamisesta toimituslausekkeen valinnalla. Viisainta onkin mainita asiasta erikseen sopimuksessa, ettei erimielisyyksiä synny.

## MUITA KYSYMYKSIÄ

Kenen maksettavaksi tulevat **linjaehto** käytettäessä satamanosturikustannukset, kun laivatyön osuus kuuluu varustamon maksettavaksi? (Kysymyksessä puhutaan konventionaalisista aluksista).

Kun ns. maapuolen työ rajoittuu siihen, että ahtausliikkeen työntekijät ainoastaan irrottavat tavarat nosturin koukusta jolloin tavara on samalla vastaanottajan maakulkuneuvossa. Mitään muuta työtä, esim. trukkityötä tai tavarat siirtoa, ei ahtausliike suorita. Kuuluvatko tästä työstä aiheutuvat kustannukset (=koukkujen irrotus) linjaehdon mukaan varustamolle vaiko vastaanottajalle?

Vastaus: Kyse ei ole toimituslausekkeesta, vaan laivausehdosta. Laivausehtojen sisällöstä on olemassa kuvauksia varustamoiden materiaalissa ja kokoomateoksissa, mutta niiden täsmällistä sisältöä ei ole missään yhteisesti sovittu. Käytäntö saattaa vaihdella satamatavan mukaan. Incoterms-tulkintaryhmä ei siksi ryhdy tulkitsemaan laivausehtoja.

Koneita ja laitteita viedään Unkariin yhdistettynä kuljetuksena maksun tapahtuessa **remburssilla**. Myyjä ei halua kannettavakseen kuljetus- ja lastauskustannuksia. Mitä lauseketta käyttää?

Vastaus: Jos myyjällä ei ole erityistä syytä olla lastaamatta tavaraa, kannattaisi käyttää lauseketta FCA, sillä tällöin myyjän tulee toimittaa - tässä tapauksessa remburssin välityksellä - kuljetusasiakirja tai muu tavanomainen asiakirja todisteena tavarat toimituksesta ja maasta lähtemisestä. Tällaista velvollisuutta ei ole lausekkeessa Ex Works, jossa myyjälle ei tulisi mitään kustannuksia.

Kenellä on **satamamaksujen maksuvelvollisuus** tuotaessa eri toimituslausekkeilla?

Vastaus: Satamamaksun eli tavaramaksun maksuvelvollisuus määräytyy myyjän ja ostajan kesken sen perusteella, kumman lukuun satatoiminnot pääosin suoritetaan, mikä taas riippuu tavarantoimituspaikasta.

Toimituspisteiden ollessa lausekkeiden käyttötarkoitusten mukaisia jakaantuvat tuontipään satamamaksut myyjän ja ostajan kesken seuraavasti:

EXW:	ostaja
FCA, FAS, FOB:	ostaja
CFR, CIF:	ostaja
CPT, CIP:	myyjä
(DAF), DES, DEQ:	ostaja
DDU, DDP:	myyjä

Tavaramaksuista viennin ja tuonnin yhteydessä on laadittu erillinen tiedote suomen- ja englanninkielisenä

## TAVARAMAKSUT SUOMEN SATAMISSA 6.6.1995

ICC:n Suomen osaston kutsusta kokoontuva INCOTERMS 1990-tulkintaryhmä käsitteli joulukuussa -94 kysymystä, kuinka satamissa perittävää tavaramaksua on käsiteltävä toimituslausekkeita sovellettaessa.

Tulkintaryhmä katsoi, että tavaramaksut (aik. liikennemaksut) katsotaan INCOTERMS 1990-lausekkeita sovellettaessa sataman käyttöön liittyviksi palvelumaksuiksi. Aikaisemmin tavaramaksu oli katsottu veroluonteiseksi maksuksi. Tavaramaksujen maksuvelvollisuus myyjän ja ostajan kesken riippuu käytettävästä toimituslausekkeesta eli siitä, milloin tavara luovutetaan lausekkeen mukaan. Jos satamatoiminnot suoritetaan pääosin myyjän lukuun, on maksuvelvollisuus myyjällä. Näin esim. lauseketta FOB käytettäessä, jolloin myyjän tulee toimittaa tavara alukseen. Jos taas satamatoiminnot suoritetaan pääosin ostajan lukuun on maksuvelvollisuus ostajalla. Näin esimerkiksi lausekkeessa FCA (satamaterminaali). Tulkintaryhmän kanta koskee sekä vientiä että tuontia.

Kun toimituslausekkeita on käytetty oikein, jakaantuvat tavaramaksut myyjän ja ostajan kesken seuraavasti:

	<u>vientipää</u>	<u>tuontipää</u>
EXW:	ostaja	ostaja
FCA, FAS:	ostaja	ostaja
FOB:	myyjä	ostaja
CFR, CIF	myyjä	ostaja
CPT, CIP	myyjä	myyjä
DAF, DES,	myyjä	ostaja
DEQ	myyjä	myyjä
DDU, DDP	myyjä	myyjä

Ratkaisu toisti ICC:n päätoimiston yhteydessä toimivan kansainvälisen Incoterms-paneelin vuonna



1994 ottaman kannan asiassa, joka koski lain nojalla annettujen viranomais määräysten mukaisia satamamaksuja toisessa maassa. Myös Suomen EU-jäsenyys vaikutti ratkaisuun, sillä keskeisten tullaukseen liittyvien menettelyjen poistuttua ei ole tarkoituksenmukaista, että tavaramaksua käsiteltäisiin verona.

Joulukuussa -93 tehty tulkintakannanotto on herättänyt runsaasti kysymyksiä ja reaktioita, sillä huolinta-ala on voinut siirtyä uuteen käytäntöön hitaasti, ja ulkomaiset myyjät ovat yllättyneet saadessaan uuden kuljetukseen liittyvän kustannuksen maksettavakseen. Viejien ja tuojien tulisikin kiinnittää huomiota siihen, että heillä on sopimusta tehdessään yhtenäinen tulkinta siitä, kumpi maksaa tavaramaksun.

## PORT DUTIES FOR MERCHANDISE IN FINLAND

The interpretation and advisory group for INCOTERMS 1990 convened by the Finnish Section of the ICC issued in December 1994 an opinion on the division, between seller and buyer, of port duties levied on merchandise. This opinion applies to port duties in both export and import ends of a sea transport.

The group held that these duties are to be treated as service charges relating to the use of the port. The division of these costs between the seller and the buyer of a trade transaction depends on the chosen INCOTERM and how it determines the point of delivery. If the main part of the port services are rendered for the seller - goods still being in his disposition - these duties will be on the seller. This is the case in using FOB, which provides that goods are to be delivered on board a vessel. If the term FCA (port terminal) is used, the goods are handled mainly for the buyer's account, depending, however, on the liner terms between the shipper and the carrier.

This interpretation is in line with the a decision of the INCOTERMS-panel of the ICC in 1994 in a similar case concerning port wharfage fee and landing charge in South Africa. This interpretation is also compatible with the simpler procedures followed by the Finnish accession to the EU.

A rough table on the division of the Finnish port duties on merchandise is, provided that the trade terms are used in a proper manner, as follows:

	<u>port of export</u>	<u>port of import</u>
EXW:	buyer	buyer
FCA, FAS:	buyer	buyer
FOB:	seller	buyer
CFR, CIF	seller	buyer
CPT, CIP	seller	seller
DAF, DES,	seller	buyer

DEQ  
DDU, DDP

seller  
seller

seller  
seller

The group had previously regarded the above mentioned duties as taxes. The new interpretation is being gradually adopted by Finnish exporters and importers, but sellers and buyers should make sure they have the same interpretation on the division of these costs between them.

The members of the Finnish INCOTERMS-group represent exporters, importers, freight forwarders and transport lawyers. Although its opinions are not binding, they are widely followed in Finland. Any queries that need universal interpretation will be submitted to the international panel.

Kuinka toimituslauseke otetaan huomioon **kirjanpidossa** eli milloin tavara on luettava ostettaessa ostajan vaihto-omaisuudeksi? Esimerkkeinä lausekkeet Ex Works, CIP ja DDP.

Kysymys: Kyseessä ei ole toimituslausekkeen tulkintaan liittyvä kysymys, minkä johdosta lausunnon antaminen ei kuulu tulkintaryhmälle. Tulkintaryhmä on tiedustellut KHT Kimmo Rautvuoren mielipidettä asiassa ja vastaa seuraavasti.

Kirjanpitolaki liittyy ostetun tavaran kirjaamiseen vaihto-omaisuudeksi tavaraa koskevaan määräysvaltaan. Kirjanpitolain perusteella toimituslausekkeiden mukaiset toimitushetket ovat siis merkityksellisiä.

Käytännössä asia on kuitenkin pitkälti ratkaistu elinkeinoverolain 13 §:ssä, jossa todetaan, että ulkomailta ostettu hyödyke katsotaan luovutetuksi ja siten verovelvollisen vaihto-omaisuudeksi välittömästi sen jälkeen kun se on tuotu laivaan, annettu muulle rahdinkuljettajalle tai, milloin hyödyke on varastoitu ulkomaille, se on, sen mukaan kuin valtiovarainministeriö tarkemmin määrää, muutoin verovelvolliselle luovutettu. EVL lähtee siis lähinnä hallintaoikeuden siirtymisestä. Muodollinen omistusoikeuden tai vaaranvastuun siirtyminen ovat siis merkityksettömiä.

Niinpä Ex Worksissä siirtymisajankohta on myöhemmin kuin toimitusaika, CIP:ssä samanaikainen ja DDP:ssä taas huomattavasti aikaisemmin. Ristiriita D-ryhmän lausekkeiden kanssa onkin ilmeinen.

Miten INCOTERMS suhtautuu määräyksiin **vaarallisten aineiden kuljetuksesta**, esimerkiksi kun toisaalta DDU-myyjä ei ole määräpaikkakunnalla toimittanut määräysten edellyttämiä asiakirjoja, ja toisaalta kun IMO-luokiteltu tavara myydään "vapaasti Saksan rajalla" ja toimitetaan kappaletavararekassa.

Vastaus: IMCO-luokituskirjat käsittävät tavaran vaarallisuusluokitusasiakirjoja meri- ja maantiekuljetusta varten sekä toimintaohjeita vaaratilanteissa. Näitä dokumentteja edellyttävät rahdinkuljettajat, tulliselvityksessä niitä ei tarvita. INCOTERMS ei nimenomaisesti mainitse vaarallisten aineiden kuljetuksessa tarvittavia tavaraa seuraavia asiakirjoja. Kun tavaran luovuttaminen rahdinkuljettajan kuljetettavaksi edellyttää tällaisia asiakirjoja, ei myyjä käytännössä voi täyttää toimitusvelvoitettaan noudattamatta ao. määräystä. Kun myyjän tulee DDU:ssa toimittaa ostajalle

tavanomainen kuljetusasiakirja tavarán vastaanottamista varten, voidaan katsoa myyjällä olevan velvollisuus toimittaa myös edelleenkuljetusta varten tarvittavat IMCO-asiakirjat.

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty, sisältääkö Incoterms myös määräyksiä **maksuehdoista**, kuten COD (Cash on delivery) tai CAD (cash against documents)? (kysymys 15)

Vastaus: Ei. Incoterms ei määrittele maksuehtoja, mutta toteaa ainoastaan kunkin lausekkeen kohdassa B.1, että ostajan täytyy maksaa kauppahinta sopimuksen mukaisesti.

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty, mitä vaikutuksia siirtyminen **Euroopan yhteismarkkinoihin** 1.1.1993 on Incoterms-lausekkeiden käyttöön? (kysymys 19)

Vastaus: Toistaiseksi ei näytä olevan tarvetta erilliseen Incoterms-lausekkeeseen, jota sovellettaisiin Euroopan yhteismarkkinoilla. INCOTERMS 1990-kokoelmaa sovelletaan siis edelleen. Kuitenkin eräät Incotermsin kohdat, erityisesti ne, jotka käsittelevät tulliselvitystä, ovat muodostuneet sisäkauppaan soveltumattomiksi. Erityisesti lauseke DDU ei vuoden 1997 jälkeen ole erityisen käyttökelpoinen, sillä arvonlisäveroa siirrytään perimään lähtömaassa, eikä määrämaassa. Tuolloin olisi suosittava lauseketta DDP.

Käsite "duty" lausekkeissa DDU ja DDP tulisi ymmärtää käsittävän tullien lisäksi verot, viranomaismaksut ja tulliselvityksen. Käsite soveltuu tietenkin vain siinä tapauksessa, että kuljetustapahtumaan liittyy mainittuja maksuja.

Arviointia: Incoterms käsittelee tullaukseen liittyvien kysymysten lisäksi monia muita tärkeitä kysymyksiä, kuten riskin siirtymistä ja kustannusten jakautumista, mikä tekee sen edelleen käyttökelpoiseksi myös Euroopan yhteismarkkinoiden tapaisilla tullimaksuista vapailla kaupankäyntialueilla.

Kansainväliseltä paneelilta on kysytty (kysymys 41) Suomen osaston toimesta seuraavaa:

- 1) Tulisiko Incotermsiä suositella Englannin Timber Trade Federationille? Kyllä
- 2) Onko olemassa mitään ehdotonta estettä Incotermsin käytölle Timber Trade Federationin vakiosopimuksissa? Ei
- 3) Voiko Incotermsin käyttö muuttaa kaupan osapuolten oikeuksia ja vastuita? Kyllä

Kysymyksen taustana oli, että Englannin sahatavaran tuojien järjestö oli omissa tiedotteissaan kehottanut torjumaan Incotermsin sopimuksistaan Englannin lain kanssa ristiriidassa olevana.

Kysymyksen jälkeen annettuja lyhyitä vastauksia perustellaan seuraavasti:

On ymmärrettävä Incotermsin käytön edut. Incoterms on lyhyt kansainvälinen standardi, joka tarjoaa kansainvälisen kaupan sopimustoimintaan lisää nopeutta, selvyyttä ja ennustettavuutta. Incotermsiä käytetään kautta maailman ja YK:n kansainvälisen kauppaoikeuden toimikunta UNCITRAL on suositellut sen käyttöä. Laadittaessa vuoden 1980 Wienin kansainvälistä kauppalakikonventiota UNCITRAL ilmaisi nimenomaisesti, ettei yhtenäistä toimituslausekkeiden oikeudellista tulkintaa sisällytettäisi, koska Incotermsiä käytetään varsin laajalti. Standardien käytön etuja on usein vaikea kvantifioida, mutta kun Incoterms on käännetty yli 25 kielelle ja kansainvälisessä kaupassa sitä käytetään varsin laajalti, lienee tämä paras suositus sen käytölle.

ICC kehottaakin Timber Trade Federationia harkitsemaan niitä etuja, joita lausekekokoelman käytöllä on.

Incoterms ei määrittele sopimukseen sovellettavaa lakia, eikä Incotermsin käytöllä ole vaikutusta osapuolten valitsemaan lakiin. Osapuolten nimenomaiset sopimusmääräykset menevät aina Incotermsin edelle. Tämä pienentää sitä merkitystä, joka Incotermsin ja sopimusmääräysten välillä muuten olisi. Lisäksi kaupan osapuolet voivat sopimuksessaan määrätä, että mikäli

kansallisen lain ja Incotermsin välillä vallitsee ristiriita, sovellettaisiin kansallista lakia.

Incotermsin valinnalla ei ole merkitystä aikaisempien sopimusten kannalta, ellei niitä muuteta. Jos Incoterms otetaan vakioehtoihin, voidaan sen tietenkin väittää olleen alan kauppatapana voimassa jo aikaisempiinkin sopimuksiin nähden.

Mikä merkitys Incotermsin ottamisella sopimuksen osaksi on sitten kansallisen lain soveltamiseen? Yksi esimerkki on CIF INCOTERMS 1990, joka vaatii myyjää toimittamaan ostajalle rahtaus sopimuksen aina kun konossementti viittaa rahtaus sopimukseen. Englannin oikeudessa esimerkiksi myyjällä ei ole tällaista vaatimusta. Tämäntapaisissa ristiriidoissa Incoterms saa yleensä etusijan, ellei kansallinen laki ole pakottavaa oikeutta. Siten Incotermsin käyttö voi todellakin muuttaa osapuolten asemaa.

## Tullivalvonnan aiheuttamat lisäkustannukset rahtilaskussa

Suomen Huolintaliikkeiden Liitto on saattanut pohdittavaksi, kuinka INCOTERMS 1990 -toimituslausekkeita käytettäessä tulisi suhtautua tullaustapahtumaan kytkeytyviin maksuihin: saatto-, laskenta- ja kirjaamismaksuun.

**Saattomaksua** (tai saattomiesmaksua) käytetään kotinajoerissa, joita on useampia samassa autossa silloin kun kuormaa ei voida laskea terminaalissa (jolla on tulliterminaalioikeudet). Ensimmäisen purkauksen yhteydessä tullisinetti avataan, ja tämän jälkeen terminaalin palveluksessa oleva saattomies varmistaa tullivarmuuden.

**Laskentamaksua** käytetään, kun tavara päästään laskemaan terminaalissa, jolloin saattomiestä ei tarvita.

**Kirjaamismaksua** käytetään, jos kumpaakaan edellä mainittua maksua ei veloiteta niin sanotussa suorassa kuljetuksessa ("door to door"). Terminaalin kirjoihin kirjattava maksu on samansuuruinen kuin laskentamaksu.

Kysymys kytkeytyy erityisesti monikäyttölausekkeiden CPT, CIP ja DDU soveltamiseen tuontimaassa. Nämä maksut on nimittäin luokiteltava joko **tullaus-** tai **kuljetuskustannuksiksi**. Ensiksi mainitut maksaa ostaja ja viimeksi mainitut myyjä. Luetellut maksut liittyvät lähinnä pohjoismaissa käytössä olevaan kaksivaiheiseen tullaukseen, joten niille ei tarvitse hankkia yleismaailmallista tulkintaa.

### Entä tullipassitus?

Sen sijaan kysymys siitä, kenen tulee maksaa **tullipassituskustannukset**, on sellainen, joka voidaan ja saatetaan esittää Pariisissa toimivalle yleismaailmalliselle tulkintaryhmälle. Suomen tulkintaryhmä on itse tätä ennen ottanut passituksen käsiteltäväksi samassa yhteydessä kuin saatto-, laskenta- ja kirjaamismaksutkin.

Passituksessahan ongelma on sinänsä hyvin samanlainen. Tavara passitetaan tullattavaksi myöhempään tullitoimipaikkaan, josta aiheutuvat kustannukset on tulkittava joko tullaus- tai kuljetuskustannuksiksi.

### Ratkaisun perusteet

Perusteita edellä mainittujen maksujen ja kustannusten ryhmittelylle tullauskustannuksiksi ovat seuraavat:

- C-ryhmän lausekkeissa CPT ja CIP, joita käytetään yhdistetyissä kuljetuksissa, ei myyjälle saisi enää tulla kustannuksia hänen tehtyään jo kuljetussopimuksen ja toimitettuaan tavaran rahdinkuljettajalle.
- Eräs INCOTERMS-periaate on, että se, joka maksaa tullit ja verot, sääntelee sen, kuka maksaa muut tullauksen kustannukset. Tästä on poikkeuksena "cleared"-täydennyksen käyttö DDU-

lausekkeessa, joka johtaa päinvastaiseen lopputulokseen. Puheena olevat maksut ja kustannukset menevät kuitenkin osapuolen asiamiehelle eivätkä viranomaiselle.

- Suomessa käytettyä kaksivaiheista tullausta ei kaikkialla käytetä. Tämä johtaa siihen, ettei edellä mainittuja kustannuseriä kaikkialla tunneta eikä hyväksytä. Nämä kustannuksethan syntyivät vasta siirryttäessä yksivaiheisesta kaksivaiheiseen tullaukseen, joten "historiallisesti" ne ovat tullauskustannuksia.

Toisaalta kuljetuskustannuksiksi katsomisen puolesta puhuvat seuraavat kohdat:

- Nämä maksut sisältyvät rahtilaskuun, jonka veloittaa kuljetusliike eikä huolitsija.
- Tulliterminaalioikeudet ovat tavanomaisia kansainväliselle kuljetukselle, ja nämä oikeudet tuovat veloitteita tullilaitoksia kohtaan. Siten kyseessä olevien maksujen voidaan katsoa kuuluvan kansainvälisen kuljetuksen luonteeseen.

Johtopäätös: tullauskustannuksia

Tulkintaryhmä on päätenyt siihen, että edellä luetellut maksut ja kustannukset on katsottava tullauskustannuksiksi erityisesti ensimmäisen tämän tueksi esitetyn seikan perusteella. Lausekkeissa CPT, CIP ja DDU ei ole mielekäästä, että myyjälle tulisi erillinen odottamaton lasku tulopäästä Suomen tullauksen erityispiirteiden vuoksi.

## INCOTERMSIN KÄYTÖN KULTAISET SÄÄNNÖT (Golden Rules of Incoterms)

1. Sisällytä Incoterms nimenomaisesti kauppasopimuksesi osaksi mainitsemalla erityisesti "FCA...Incoterms 1990". Mainitse aina nimi- ja numeroyhdistelmä "Incoterms 1990" sopimuksissasi.
2. Hanki käyttöösi kaikki Incoterms-lausekkeet käsittävä kokoelma, joka sisältyy ICC:n julkaisuun "Incoterms 1990". Julkaisu on saatavissa suoraan ICC:n kansainvälisestä sihteeristöstä Pariisissa, ICC:n kansallisista osastoista, kansainvälisen kaupan kirjallisuutta myyvistä kirjakaupoista tai paikallisesta kauppakamarista.
3. Tunne 13 oikeaa Incoterms-lauseketta, ja viittaa niihin seuraavin kolmikirjaimisin lyhentein
  - EXW - Ex Works
  - FCA - Free Carrier
  - FAS - Free Alongside Ship
  - FOB - Free On Board
  - CFR - Cost and Freight
  - CIF - Cost, Insurance and Freight
  - CPT - Carriage Paid to (nimetty paikka)
  - CIP - Carriage and Insurance Paid to (nimetty paikka)
  - DAF - Delivered at Frontier
  - DES - Delivered ex Ship
  - DEQ - Delivered ex Quay
  - DDU - Delivered Duty Unpaid
  - DDP - Delivered Duty Paid

Huomaa, että lausekkeet "FOB Airport" ja "FOR/FOT" (Free on rail/Free on Truck) on korvattu yleisemmällä lausekkeella FCA. Vältä muita, standardoimattomia muunnelmia, kuten "Franco (nimetty paikka)", "Free (nimetty paikka)" tai "C&F".

4. Erotta toisistaan ne Incoterms-lausekkeet, joita käytetään perinteisessä merikuljetuksessa (kuten bulkki- tai lajitavaran ja laivan sivun yli lastattavan tavaran kuljetuksessa) ja ne yleisemmät Incoterms-lausekkeet, jotka soveltuvat kaikkiin kuljetusmuotoihin, erityisesti kontti- ja yhdistettyihin kuljetuksiin:

**Merikuljetukset** - käytä FAS-, FOB-, CFR-, CIF-, DES- ja DEQ-lausekkeita perinteisiin merikuljetuksiin, joissa tavara lastataan laivan sivun yli;

**Konttikuljetukset, yhdistetyt kuljetukset/muut** - käytä lausekkeita EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU ja DDP kaikissa kuljetusmuodoissa;

5. Ymmärrä, että Incoterms-lausekkeet on tarkoitettu käytettäväksi kauppasopimuksessa myyjän ja ostajan välillä, jota ei saa sotkea sitä lähellä olevaan kuljetussopimukseen lastinantajan ja rahdinkuljettajan välillä. Kaupan osapuolten tulisi antaa rahdinkuljettajilleen täsmälliset tiedot kussakin kauppasopimuksessa valitsemastaan Incoterms-lausekkeesta; tämä varmistaa sen, että kuljetussopimus on sopusoinnussa kauppasopimuksen kanssa.
6. Ymmärrä, että Incoterms kattaa lähinnä riskin ja kustannusten jaon myyjän ja ostajan välillä sekä eräitä tullaukseen ja vakuuttamiseen liittyviä velvollisuuksia. Kuitenkin useat muut keskeiset kauppasopimuksen ehdot täytyy täsmentää Incotermsin lisäksi. Kaupan osapuolia neuvotaankin:
  - a) täsmentämään, kuinka tavaran luovutus tapahtuu, erityisesti kenen tulee lastata ja kenen tulee purkaa tavara.
  - b) täsmentämään, kuinka kattavan vakuutuksen haluat sekä vakuutusuojan maantieteellisen ja ajallisen ulottuvuuden (missä vakuutuksen voimassaolo alkaa ja päättyy)
  - c) täsmennä mahdolliset rajoitukset sen suhteen, millainen kuljetus on asianmukainen (eli jäähdytetyt kontit, ei saa kuljettaa kannella jne.)
  - d) varmista, että sopimuksesi sisältää ylivoimaista estettä, vastuusta vapauttamista ja ajanpidennystä koskevat lausekkeet, jos olet vastuussa tulliselvityksestä tai tavaran luovutuksesta vieraan maan sisällä.
7. Ymmärrä, että CFR, CIF, CPT ja CIP eivät ole "perilletoimitussopimuksia", vaan "laivattavaksi toimittamissopimuksia". Tämä tarkoittaa, että riskin siirtymispiste näissä C-ryhmän lausekkeissa sijaitsee kuten F-ryhmän lausekkeissa lähtömaassa.

\*\*\*