



TAMPEREEN
AMMATTIKORKEAKOULU

LIIKETALOUS

TUTKINTOTYÖRAPORTTI

**Euroopan Unionin ulkokaupan tekniikka ja menettelyt
- Case: Sirlog Oy**

Jaana Heijari

Liiketalouden koulutusohjelma
toukokuu 2006
Tutkintotyön ohjaaja: Jarmo Koivuniemi

TAMPERE 2006



Tekijä(t):	Jaana Heijari	
Koulutusohjelma(t):	Liiketalous	
Tutkintotyön nimi:	Euroopan Unionin ulkokaupan tekniikka ja menettelyt - Case Sirlog Oy	
Title in English:	Methods and procedures for conducting external trade in the European Union - a case study of Sirlog Oy	
Työn valmistumis- kuukausi ja -vuosi:	Toukokuu 2006	
Työn ohjaaja:	Jarmo Koivuniemi	Sivumäärä: 76

TIIVISTELMÄ

Tutkintotyön toimeksiantajana on logistiikkayritys Sirlog Oy. Sirlog Oy on pieni toimintaansa kilpaillulla alalla kehittävä yritys. Tutkintotyön taustalla on tavoite yrityksen osaamisen monipuolistamisesta. Lisäksi tarkoituksena on ulkopuolisilta ostettavien palvelujen määrän pienentäminen. Tutkintotyössä selvitetään Euroopan Unionin ulkokaupan tekniikkaa ja menettelyjä. Asiaa tutkitaan huolintayrityksen näkökulmasta. Tutkintotyön lähtökohtana on se, että huolintatehtävät ovat jo entuudestaan osaksi tuttuja yritykselle. Tavoitteena on perehtyä huolinta-alan lainalaisuuksiin ja yleisiin periaatteisiin ja sitä kautta kehittää yrityksen tarjoamaa huolintapalvelua monipuolisemmaksi. Huolinnan yleisiin käytäntöihin tutustumisen ohella työ sisältää tietopaketin Kiinan logistisesta tilanteesta.

Työ on rakennettu pääosin kirjoituspöytätyönä. Lähdeaineistona on käytetty keskeistä ulkokaupan teoriaa käsittelevää kirjallisuutta sekä lähinnä Finpron ja Tullin tilastoja ja internet-sivuja. Viennin ja tuonnin teoriaa tukee alan ammattilaisilta ja ajankohtaisista julkaisuista saatu lisäinformaatio. Tämä käytännönläheinen tieto selventää ja tarkentaa kirjallista lähdeaineistoa.

Tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että huolintaliikkeen työskentelyn kannalta tärkeäksi koettujen käsitteiden ja menettelyjen määrä on laaja. Ulkokaupan asiakirjojen ja erilaisten tullausdokumenttien merkitys osana ulkomaankaupan sujuvaa prosessia on huomattava. Huolitsijan työtehtävän kunniallinen suorittaminen vaatii monipuolista osaamista ja tietoa eri maiden käytännöistä. Huolinta-alan lainopillinen näkökulma tukee yrityksen toimintaa tavoitteellisuuden ja tuloksien mittaamisen näkökulmasta. Tämän työn päätuloksena voi pitää yleistä ulkokaupan tekniikan selvityksen tekemistä, johon voi helposti aina työn sykkeessä palata.

Tutkintotyö toi Sirlog Oy:lle toimintaa tukevaa informaatiota. Tämä informaatio on ehkä selkeinten hyödynnettävissä Kiinaan liittyvissä toimeksiantoissa. Kiina-osio antaa käytännön vinkkejä Kiinaan suuntautuvissa logistisissa toimissa. Lisäksi tämä tutkintotyö toimii hyvänä lisätyökaluna uuden työntekijän perehdyttämisessä alalla.

Avainsanat: EU:n ulkokauppa vienti- /tuontimenettelyt tulli vientiasiakirjat huolinta

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO	5
2. OSIO I – EU:N ULKOKAUPAN TEORIAA	6
2.1 EU ja kaupankäynti.....	6
2.1.1 EU:n sisämarkkinat	7
2.1.2 EU:n ulkokauppa.....	8
2.1.3 EU:n tulliliitto	8
2.1.4 Lainsäädäntöä.....	9
2.1.5 Tullitariffi	9
2.1.6 Tullit ja tuontiverot	10
2.2. EU:n rajat ylittävä vienti/tuonti.....	12
2.2.1.Ulkomaankaupan asiakirjat.....	12
2.2.2 Vientimenettelyt.....	13
2.2.3 Tuonti unionin ulkopuolelta.....	18
2.3 Ulkomaankaupan kuljetukset	21
2.3.1 Kuljetusmuodon valinta	21
2.3.2 Kuljetusehdot ja Kuljetusasiakirjat	22
2.3.3 Rahdinkuljettajan vastuu.....	26
2.3.4 Kansainvälisen kaupan toimituslausekkeet.....	27
3. OSIO II – HUOLINTA KÄYTÄNNÖSSÄ	31
3.1 Vienti- ja tuontihuolinta käytännössä	31
3.2 Sirlog Oy	32
3.2.1 Sirlogin rooli kansainvälisissä toimeksiannoissa.....	33
3.2.2 Toiminnan haasteita	34
3.3 Huolinta	35
3.3.1 Vientihuolinta.....	37
3.3.2 Tuontihuolinta.....	38
3.3.3 Huolintaliikkeen vastuu	39
3.3.4 Tulli yhteistyökumppanina	40
3.3.5 Kuka laatii asiakirjat vientiä varten	42
3.4 KIINA	43
3.4.1 Talouden kehitys	43
3.4.2 WTO:n jäsenyys.....	44
3.4.3 Huomioitavaa viennissä	45
3.4.4 Huomioitavaa tuonnissa.....	46
3.4.5 Kiinan kaupassa tarvittavat asiakirjat ja erityismääräykset	48
Kauppalasku	48
Alkuperätodistus.....	48
Tavaratodistus.....	48
Erityistodistuksia	49
Vakuutus.....	49
Kuljetusasiakirjat.....	49
Asiakirjojen laillistus.....	49
Tuotemääräykset.....	49
Sertifiointi.....	50

Merkintämääräykset	50
Pakkausmääräykset.....	50
Erityisiä tuontimääräyksiä	51
Tullaus ja varastointi	51
Tavaranäytteet	51
3.4.6 Kiina & Suomi	52
3.4.7 Logistiikka Kiinassa.....	55
3.4.8 Esimerkki Kiinan toimeksiannosta	58
4. JOHTOPÄÄTÖKSET.....	59
5. LÄHTEET.....	62
6. LIITTEET	65

1. Johdanto

Tämän tutkintotyön tavoitteena on selkeyttää Euroopan Unionin ulkopuolelle suuntautuvan kaupankäynnin teknistä puolta kuljetus- ja huolintaliikkeen näkökulmasta. Opinnäytetyössä selvitetään viennin ja tuonnin menettelyjä ja tärkeimpiä asiakirjoja EU:n ulkokaupassa. Aihealueena globaali vienti- ja tuontihuolinta muodostavat varsin laajan kokonaisuuden. Tämän kokonaisuuden selventämiseksi työ koostuu kahdesta toisistaan hieman erillisestä osiosta, kattavasta teoriaosuudesta ja käytäntöön suuntautuvasta osiosta, joka on tehty pienen kuljetus- ja huolintayritys Sirlog Oy:n tarpeita ajatellen. Työn toisessa osiossa tarkastellaan konkreettisesti vienti ja tuontihuolintaa, esimerkkinä käytetään Kiinaan suuntautuvaa vientiä ja siihen liittyviä määräyksiä ja viennin ja tuonnin perusedellytyksiä.

Huolitsijan työ on erilaisten kuljetuslenkkien yhdistämistä ja vienti- ja tuontikuljetusten tekniikan asiantuntijana toimimista. Huolitsijan tulee kyetä käsittelemään nopeasti ja virheettömästi kymmeniä asiapapereita ja ottamaan huomioon eri maiden vaatimukset ja menettelytavat. Varsinainen huolintatapahtuma on monimutkainen tiedonkäsittelytehtävä, jonka kohteena on viime kädessä kuljetettava tavara. Tämän tiedonkäsittelytehtävän selkeyttämiseksi ja asiakkaalle tarjotun palvelun laadun parantamiseksi on tärkeää tiedostaa laajenevan toiminta-ympäristön vaatimukset ja mahdollisuudet.

EU:n ulkokaupan toimeksiannot muodostavat pienen, mutta kasvavan osan yrityksen toimeksiannoista. Kuljetus- ja huolinta-ala on kovasti kilpailtu ja onkin ehdottoman tärkeää kehittää yrityksen omaa osaamista ja tulevaisuudessa pyrkiä vähentämään ulkopuoliselta ostettavien palveluiden määrää. Ulkokaupan tekniikan peruselementtien tunteminen vaatii huolellista tutustumista unionin yhteisiin ulkokaupan säännöksiin ja taitoa soveltaa näitä käytännössä.

2. OSIO I – EU:n Ulkokaupan Teoriaa

Kansainvälisen kaupan pelisääntöjä

”Viennin kilpailukyvyyn turvaaminen ja parantaminen globaalisti koostuu useista asiakokonaisuuksista. Keskeisimmän osakokonaisuuden muodostaa viennin esteiden raivaaminen varsinaisen kauppapolitiikan keinoin. Laajasti määriteltynä tämä toiminta kattaa suuren osan koko kauppapolitiikan kentästä alkaen kansainvälisen kauppajärjestelmän monenkeskisten, alueellisten ja kahdenvälisten sääntöjen luomisesta ja kehittämisestä, tullien ja muiden kaupan esteiden poistamisesta ja päättyen valtioiden välisten kauppakiistojen ratkaisemiseen sovittujen menettelytapojen mukaisesti WTO:ssa tai alueellisten ja kahdenvälisen sopimusten puitteissa. Suppeammin käsitettynä kyse on vaikuttamisesta ulkomaiden ylläpitämään rajasuojaan tai sisäisiin lainsäädännöllisiin ja hallinnollisiin määräyksiin ja käytäntöihin suomalaisyritysten kohtaamien kaupan ja investointien esteiden poistamiseksi.” (Ulkoasiainministeriön julkaisuja 2005)

2.1 EU ja kaupankäynti

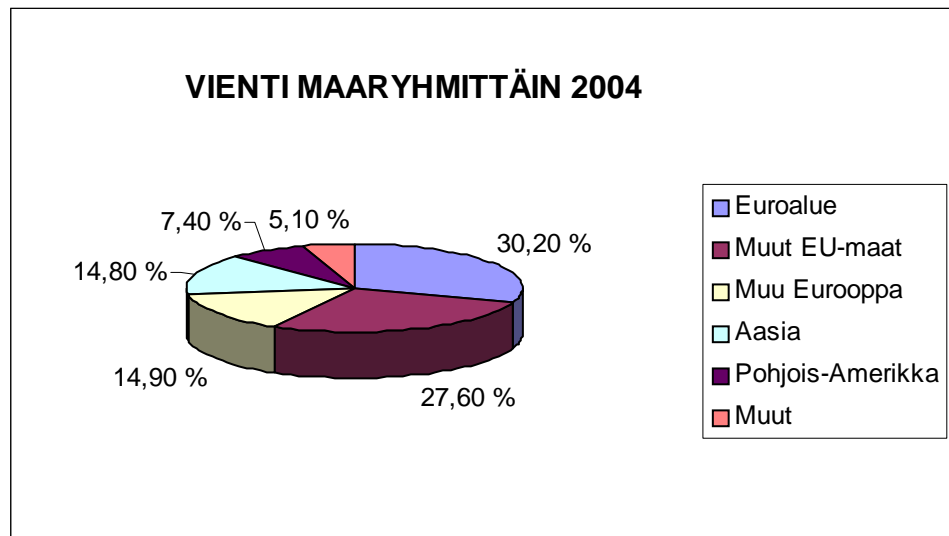
Kansainvälisen vienti- ja tuontitoiminnan tekniikan ymmärtämiseksi on ensisijaisen tärkeä tiedostaa EU:n vaikutus kaupankäyntiin. Suomen liittyminen EU:n jäseneksi vuoden 1995 alusta merkitsi täyttä integroitumista sisämarkkinoihin ja kauppapoliittisen toimivallan pääroolin luovuttamista yhteisölle.

Kauppapolitiikka on alue, jossa EU:n toimivalta suhteessa jäsenvaltioihin on laajimmillaan. Yksinomainen toimivalta merkitsee, että jäsenmaat eivät voi säätää kansallisia kauppapoliittisia normeja eivätkä tehdä sopimuksia keskenään tai EU:n ulkopuolisten maiden kanssa. (Ulkoasiainministeriön julkaisuja 2005)

Euroopan yhteisön jäsenmaiden vienti ja tuonti jaotellaan yhteisö- eli sisäkauppaan ja ns. kolmansien maiden kanssa käytävään ulkokauppaan. Yhteisökauppa tarkoittaa yhteisötavaran tullioikeudellisen aseman, eli ns. yhteisöaseman, omaavilla tavaroilla käytävää kauppaa. Kolmansien maiden kauppa puolestaan tarkoittaa EY:n tulliliittoon kuuluvien ja sen ulkopuolisten maiden välistä kauppaa. (Karhu 2002: 64)

Euroopan Unioni on merkittävä talousvoima maailmassa. Unionin jäsenmaiden välinen sisäkauppa on kasvanut unionin kasvamisen ja kehittymisen myötä.

Kuviosta selviää Suomen viennin painottuminen Euroopan Unionin alueelle.



Kuvio 1 Suomen vienti maaryhmittäin (Tulli 2006)

2.1.1 EU:n sisämarkkinat

Sisämarkkinoilla tarkoitetaan jäsenvaltioiden muodostamaa maantieteellistä aluetta. Tällä markkina-alueella toteutuu neljä vapautta: tavaroiden, palvelujen, pääomien ja ihmisten vapaa liikkuminen.

Tavaroiden vapaan liikkumisen perustana on tavarakauppaa koskeva tulliliitto, jossa vienti- ja tuontitullit sekä muut vaikutukseltaan vastaavat maksut ovat kiellettyjä jäsenvaltioiden välillä. Tavaroiden vapaan liikkumisen toteuttamiseksi on poistettu fyysisiä, teknisiä ja verotuksellisia esteitä. Yksi keskeisistä toimenpiteistä on ollut tavaraliikenteen rajakontrollista luopuminen, mikä mahdollistaa tavaran siirtämisen maasta toiseen ilman rajavalvontaa. (Pehkonen 2000: 41)

Yhteisöasema on tavaralla, joka on joko tuotettu yhteisömaiden alueella tai kolmannesta maasta tuotuna tullattu yhteisöalueelle. Myös kolmannen maan alkuperätuote voi siis saada yhteisöaseman, jos se tullataan ja asetetaan vapaaseen liikenteeseen jossakin yhteisön jäsenmaassa. (Karhu 2002: 64) Kun tuote on kertaalleen laskettu vapaaseen liikenteeseen, voi se yhteisön alueella tuotetun tavaran tavoin, liikkua ilman rajoituksia ja tullaamista kaikkien yhteisöön kuuluvien maiden alueella.

2.1.2 EU:n ulkokauppa

Ulkokauppa eli vienti EU:n ulkopuolelle tarkoittaa, että yhteisötavara vietään yhteisön tullialueelta ja on siten eri käsite kuin jälleenvienti tai vienti ulkoisen jalostuksen menettelyyn.

Kaikki Suomesta yhteisön ulkopuolelle kuljetettava/lähetettävä tavara vientiselvitetään. Pääsääntöisesti viejänä pidetään henkilöä, joka tavaranhaltijana tekee tai teettää tulli-ilmoituksen omissa nimissään. Viejän tai hänen edustajansa on ilmoitettava yhteisön tullialueelta vietäväksi tarkoitetut yhteisötavarat asetettavaksi vientimenettelyyn, jotta tulliviranomainen voi määrittää, mitkä vientisäännökset ja -määräykset koskevat kyseistä tavaraa ja miten niitä on sovellettava. (Vientikeskus 2006)

2.1.3 EU:n tulliliitto

Tulliliitto on yhtenäinen kauppa-alue, jossa kaikki tavarat, joko EU:n sisällä tehdyt tai sen ulkopuolelta tuodut, liikkuvat vapaasti. Vain yhteisön tullialueelta lähteviin ja sinne saapuviin tavaroihin sovelletaan yhteisön tullilainsäädäntöä. Tullitarkastukset EU-maiden välisillä rajoilla loppuivat vuonna 1993. (EUROOPPA-palvelin 2006)

Käytännössä tulliliitto toimii esimerkiksi niin, että ruotsalainen auto voidaan viedä Unkariin ilman tullia tai tullivalvontaa. Japanilaisen auton maahan-tuoja maksaa tullin auton tullessa ensimmäisen kerran EU:n alueelle, mutta sen jälkeen ei tullia tarvitse maksaa eikä muita tarkastuksia ole.

Euroopan unioniin kuuluu tällä hetkellä 25 jäsenvaltiota jotka ovat:

Alankomaat, Belgia, Yhdistynyt Kuningaskunta, Espanja, Irlanti, Italia, Itävalta, Kreikka, Luxemburg, Portugali, Ranska, Ruotsi, Saksa, Suomi, Tanska, Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Puola, Slovakia, Slovenia, Tshekki, Unkari sekä Viro.

Yhteisön tullialueeseen kuuluvat EU:n jäsenvaltioiden alueiden, niitä koskevia poikkeuksia lukuun ottamatta, lisäksi myös Kanaalinsaaret ja Mansaari sekä yhteisöön kuulumattoman Monacon alue. Vatikaani ei kuulu Euroopan unioniin, eikä tullialueeseen. Tullialueen ulkopuolelle jäävät Tanskan kuningaskunnan alueesta Färsaaret ja Grönlanti. Ranskan tasavallan yhteisön tullialueeseen eivät kuulu sen merentakaiset alueet. Italian tasavallan alueesta yhteisön tullialueeseen eivät kuulu Livignon ja Campione d'Italian kunnat, eikä Luganojärven kansallinen vesialue. Yhteisön tullialueeseen kuuluvat jäsenvaltioiden ja maiden siihen

kuuluvien alueiden alueneri, sisäiset merialuevedet ja ilmatila mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta. (Pasanen 2005: 461)

2.1.4 Lainsäädäntöä

EU:n tullialueelta lähteviin ja sinne saapuviin sekä tullialueella liikkuviin tavaroihin sovelletaan tullilainsäädäntöä. Suomen näkökulmasta sovellettava tullilainsäädäntö koostuu pääosin seuraavista laista ja säännöksistä:

- Neuvoston asetus (ETY) N:o 2913/92 yhteisön tullikoodeksista; jäljempänä tullikoodeksi tai TK,
- Komission asetus (ETY) N:o 2454/93 tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä; jäljempänä soveltamisasetus tai SovA,
- Suomen kansallinen tullilaki 29.12.1994/1466 ja tulliasetus 31.12.1994/1543, jäljempänä tullilaki ja tulliasetus
- EU:n tullitariffi
- EU:n solmimat kauppasopimukset ja yksipuoliset EU:n omilla päätöksillä toteutetut tullikohtelua koskevat säännökset

(Pasanen 2005: 462)

2.1.5 Tullitariffi

Yhteisellä kauppapolitiikalla vahvistetaan yhteisöön tuotavista tavaroista kannettavat tullit, niiden poikkeukset sekä kiellot ja rajoitukset. Yhteinen tullitariffi on yhteinen kaikille EU:n jäsenvaltioille, mutta tullit vaihtelevat tuotavan tavaran lajin ja alkuperän perusteella. Tullit ovat keino suojella EU:n taloudellisia etuja, ja niiden suuruus riippuu siitä, miten arkaluontoisia tuotteet ovat talouden kannalta. (EUROOPPA-palvelin) Yhteisen tullitariffin avulla EU soveltaa periaatetta, jonka mukaan EU:n omien tuottajien olisi kyettävä kilpailemaan terveellä ja tasavertaisella tavalla EU:n markkinoille unionin ulkopuolisista maista tulevan tuonnin kanssa.

Euroopan yhteisöjen yhteinen ulkotulli CCT (Common Customs Tariff), muodostaa yhteisön kauppapolitiikan ja tulliliiton perustan. Yhteisön tullitariffeista säädetään neuvoston antamalla asetuksilla, jotka sisältävät muun muassa tullien yhdistetyn nimikkeistön (CN-nimikkeistö). Asetuksilla neuvosto on määrännyt, että komission tulee vuosittain tarkistaa yhdistetty nimikkeistö ja yhteinen tullitariffi yksityiskohtaisemmalla asetuksella. Siinä otetaan huomioon mm. GATT:in (General Agreement on Tariffs and Trade) piirissä tapahtuneet muutokset ja teknisen kehityksen edellyttämät muutokset.

Yhteisön yhtenäistetty tullitariffi (TARIC) julkaistaan vuosittain. TARIC-nimikkeistöä käytetään silloin, kun tullataan kolmansista maista tulevia

tuontitavaroita. TARIC on monipuolinen käyttötariffi, joka sisältää tullinimikkeistön lisäksi myös muun muassa sovellettavien tullien määrät ja muita tuontiin ja vientiin liittyviä tietoja. TARIC-tietokannasta on mahdollista hakea nimikkeeseen liittyviä tietoja (mm. tullitieto, lisäpaljousyksikkö, mahdolliset rajoitukset ja kiintiöt sekä tavaran kuvaus). (Varjola-Vahvelainen & ym. 1998: 280)

Tullinimikkeet käytännössä

CN-nimikkeistö (Combined Nomenclature) on Euroopan yhteisön yhdistetty nimikkeistö, jonka 8-numeroisia nimikkeitä käytetään sekä vienti-ilmoituksissa ja sisäkaupan tilastoilmoituksissa. Nimikkeistöön tulee muutoksia vuosittain ja seuraavan vuoden alussa voimaan tuleva nimikkeistö julkaistaan joka vuosi viimeistään lokakuun loppuun mennessä yhteisön virallisessa lehdessä. (Tulli 2006)

Tullinimikkeitä käytetään tavaroiden tuonnissa ja viennissä. Nimikkeiden perusteella lasketaan tullista kannettavat verot sekä niiden avulla laaditaan ulkomaankauppatilastot. Käytössä ovat Taric- ja CN-nimikkeet. Koodista vasemmalta lukien 8 ensimmäistä numeroa muodostavat CN-nimikkeen ja kaksi viimeistä lisäksi vastaavat Taric-nimikkeen koodia.

Tavaran tullinimikkeen saa halutessaan selville EU:n ylläpitämästä tietokannasta tai Tullin neuvonnasta.

2.1.6 Tullit ja tuontiverot

Maahantuonnin yhteydessä kannettavia veroja ovat tavallisimmin tulli ja arvonlisävero. Tullit ovat yleensä arvotulleja eli tietty prosentti tullausarvosta (tavaran arvo laskulla). Joistakin tavaroista kannetaan paljoustullia esim. painon tai kappalemäärän perusteella. Tulli on erisuuruinen eri tavaroille ja se määräytyy sen mukaan, mihin tulli-tariffinimikkeeseen tavara luokitellaan. Tullausarvo perustuu yleensä tavarasta maksettavaan hintaan ja siihen sisällytetään kuljetuskustannukset ensimmäiselle tulo paikalle EU:ssa.

EU:lla on noin 30 tullietuus sopimusta eri maiden ja maaryhmien kanssa. Sopimusten perusteella tullia voidaan alentaa tai poistaa se kokonaan. Tulli voidaan myös poistaa tai sitä voidaan alentaa tullitariffissa ilmoitetun tariffikiintiön, suspension tai tariffikaton eli plafondin perusteella. Tullittomuuden voi määräytyissä erityistapauksissa saada myös EU-lainsäädännön nojalla. Toisaalta tavarasta voidaan kantaa markkina-häiriötilanteessa myös tullia korkeampaa polkumyyntitullia tai tasoitustullia. (Tulli 2006)

Euroopan Unionin sisäkaupassa arvonlisäveron kantaa verohallitus, ulko-kaupassa vastuu on tullilla (Fintra, Vientiopas 2001: 62). Kansainvälisen

näkemyksen mukaan yritysten välisessä tavarakaupassa arvonlisäverotus perustuu ns. määränpäämaaperiaatteeseen. Periaate merkitsee sitä, että arvonlisävero suoritetaan siihen valtioon, johon tavara toimitetaan ja jossa tavara yleensä myös hyödynnetään. Tavarantoimituksen myynti vapautetaan tällöin verosta tavarantoimitusmaassa. (Pasanen 2005: 373)

Kun tavaroita toimitetaan EU:n ulkopuolelle tai tavaroita hankitaan EU:n ulkopuolelta, määränpäämaaperiaate toteutuu yleensä maahantuonnin yhteydessä. Tavarantoimituksen maahantuojalla tai sopimuksesta riippuen huolitsija suorittaa maahantuonnin arvonlisäveron paikalliselle tullilaitokselle.

Arvonlisäveron perusteena on tullausarvo, mutta siihen lisätään vielä tuonnin yhteydessä kannettava tulli ja muut verot sekä kuljetuskustannukset EU:n sisällä määräpaikkaan saakka. Yleisin arvonlisävero on 22 %. (Tulli 2006)

Lyhyesti sanoen verot lasketaan siis siten, että tullausarvosta peritään ensin tulli. Saatua tulliä lisätään arvoon ja kokonaissummasta peritään alv 22 %.

2.2. EU:n rajat ylittävä vienti/tuonti

2.2.1. Ulkomaankaupan asiakirjat

Kun tuotetta siirretään maan rajojen yli, tarvitaan lähes poikkeuksetta erilaisia asiakirjoja. Oikein laaditut asiakirjat varmistavat tavaroiden ja maksujen sujuvan liikkumisen. Se mitä asiakirjoja tarvitaan, määräytyy monen eri tekijän perusteella. Yleisesti ottaen lähtömaan viranomaiset tarvitsevat tiettyjä asiakirjoja. Valtaosa näistä määräyksistä määräytyy Suomessa, EU:n jäsenenä, yhteisön asettamien määräysten mukaan ja yhtenä ratkaisevana seikkana on kohdema.

Vientiasiakirjat voidaan ryhmitellä käyttötarkoituksensa mukaan esimerkiksi seuraavasti:

1. Perusasiakirjat
 - kauppa- tai proformalasku, pakkausluettelo, vakuutuskirja- tai todistus
2. Erityisasiakirjat
 - maakohtaisten tai tuotteeseen liittyvien vaatimusten perusteella
 - tietyille tuotteille (esim. maataloustuotteet, sotilaskäyttöön mahdollisille) on olemassa lisäsäännöksiä
 - väliaikaiseen käyttöön (esim. messuille) vietäville tavaroille voidaan käyttää tähän tarkoitukseen olevia erityisasiakirjoja
3. Kuljetusasiakirjat
 - valitun kuljetusmuodon mukaan (näistä lisätietoa Ulkomaan kuljetukset kappaleessa)
4. Tullausasiakirjat
 - yhtenäisasiakirja (SAD-lomake), passitusasiakirjat, ATA- ja TIR-carnet (näistä lisää kappaleessa Vientimenettelyt)
5. Tilastointi
 - omat lomakkeensa vientiä, tuontia ja korjauksia varten
6. Alkuperätodistukset
 - yhteisössä sovellettavat alkuperäsäännökset voidaan jakaa yleisiin alkuperäsääntöihin ja etuuskohtelualkuperäsääntöihin (preferenssisääntöihin)
 - alkuperätuotteen asema on osoitettava tuojamaan tulliviranomaiselle kirjallisella alkuperäselvityksellä

7. Maksuun liittyvät asiakirjat
 - maksutavan ja – ehdon mukaan
8. Arvonlisävero
 - arvonlisäveroilmoitus

(Vientikeskus 2006)

2.2.2 Vientimenettelyt

Vientimenettely tarkoittaa sitä, että yhteisötavara viedään yhteisön tullialueelta, ja se on siten eri käsite kuin jälleenvienti tai vienti ulkoisen jalostuksen menettelyyn. Jälleenvienti tarkoittaa muun kuin yhteisötavaran vientiä yhteisön tullialueelta. Ulkoinen jalostusmenettely puolestaan tarkoittaa yhteisötavaran väliaikaista vientiä yhteisöalueelta jalostustoimintoja varten. (Vientiopas, Fintra 2001: 65)

Viejän tai hänen edustajansa on ilmoitettava yhteisön tullialueelta ns. kolmansiin maihin vietäväksi tarkoitetut yhteisötavarat asetettavaksi vientimenettelyyn (tullikoodeksin 161 artikla). Yhteisötavara on asetettava vientimenettelyyn, jotta tulliviranomainen voi määrittää, mitkä vientisäännökset ja -määräykset koskevat kyseistä tavaraa ja miten niitä on tavarann viennin johdosta sovellettava. Nämä säännökset ja määräykset voivat koskea esimerkiksi vientitullia tai muuta -maksua, tullinpalautusta tai -peruutusta, vientitukea, vientilupaa tai muuta vientirajoitusta. (Tulli 2006)

Vientipaikka

Ilmoitusta vientitavarasta ei ole lupa antaa mihin tahansa tullitoimipaikkaan, vaan ilmoittaminen on tapahduttava vientipaikalla. Säännönmukaisia vientipaikkoja ovat viejän sijoittautumispaikka, tavarann purkamispaikka ja tavarann lastauspaikka. (Vientikeskus 2006)

Poistumispaikka

Yhteisötavara asetetaan siis vientimenettelyyn vientipaikalla. Tulli-ilmoituksen (SAD-lomake ks. liite 1) 3-lehti ja vientiin luovutetut tavarat on esitettävä tullille poistumispaikalla, jona pidetään pääsääntöisesti viimeistä toimipaikkaa, jonka kautta tavara fyysisesti poistuu yhteisön tullialueelta.

Rautateitse, postitse, ilmaitse tai meritse yhteisötavaraa vietäessä poistumispaikalla tarkoitetaan sitä paikkaa, jossa asianomainen kuljetusyhtiö ottaa tavarann haltuunsa kuljetettavaksi yhden kuljetussopimuksen perusteella yhteisön tullialueelta. (Vientikeskus 2006)

Tavanomainen menettely

Viejä tai hänen asiamiehensä ilmoittaa tavarán asetettavaksi vientimenettelyyn esittämällä tavarán ja antamalla yhdellä kertaa kaikki vientisäännösten ja -määräysten soveltamiseksi tarvittavat tiedot, eli täydellinen tullilmoitus SAD-lomakkeella. Vientiselvityksen tullipaikka on viejän sijoittautumispaikka tai tavarán pakkauspaikka tai lastauspaikka. Tulliviranomainen voi tällöin tarkastaa myös esitetyt asiakirjat (kauppalasku, mahdolliset vientiluvat ym.) sekä itse tavarán.

Kun tulliviranomainen on tutkinut viennin edellytykset ja hyväksynyt tullilmoituksen, tulliviranomainen luovuttaa tavarán vientimenettelyyn. Vientitoimipaikka säilyttää SAD-lomakkeen 1-lehden sekä palauttaa viejälle lomakkeen 3-lehden EU:n rajatullitoimipaikassa vahvistettavaksi. (Pasanen 2005: 502)

Poistumispaikan tullitoimipaikan tehtävänä on valvoa, että vientimenettelyyn luovutettu tavara toimitetaan fyysisesti pois yhteisön tullialueelta. Poistumistoimipaikka todistaa valvomansa viennin SAD-lomakkeen 3-lehden kääntöpuolelle tehtävin vahvistusmerkinnöin. (Tulli 2006)

Viejän on itse huolehdittava siitä, että vientitoimipaikan vastaanottoleimalla ja päiväyksellä varustettu SAD-lomakkeen 3-lehti toimitetaan tavarán mukana vientitoimipaikalta poistumispaikalle ja että, hän lopulta saa toteutuneen viennin jälkeen poistumispaikan leimaaman SAD 3-lehden. Jos tavara poistuu EU:sta jokin toisen jäsenmaan kautta, tulee kohtaan 44 kirjata "RET.EXP". Näin merkitty leimattu SAD 3-lehti palautetaan sen esittäjälle, jonka tulee toimittaa se viejälle. (Pasanen 2005: 502) Palautusta varten on tärkeää, että tullilmoitus sisältää esittäjän täydelliset yhteystiedot.

Mahdollisuus antaa tullilmoitus etukäteen

Yhteisölainsäädännön mukaan vientipaikan tulliviranomaisen on varmistettava säännösten oikea soveltaminen. Tarvittaessa sen on tarkastettava ilmoitus- ja muiden asiakirjojen lisäksi myös tavara. Tällöin kulkuneuvon lasti joudutaan purkamaan, ellei tarkastusta -esimerkiksi näytteiden ottoa -muuten voida suorittaa. Tavaroiden purkamisesta voi viejälle aiheutua ylimääräistä vaivaa. Tämän vuoksi viejälle voidaan antaa mahdollisuus antaa tullilmoitus etukäteen, ennen tavaroiden lastaamista. (Tulli 2006)

Mahdollisuus antaa tullilmoitus jälkikäteen

Mikäli tavara on viety yhteisön tullialueelta ilmoittamatta sitä tulliviranomaiselle, viejän on jätettävä jälkikäteen ilmoitus siihen tullitoimipaikkaan, jonka toimialueelle hän on sijoittautunut. Ilmoituksen hyväksyminen jälkikäteen edellyttää, että viejä esittää hyväksyttävät

todisteet niistä olosuhteista, joissa tavarat on viety yhteisöstä, samoin kuin tavaroiden luonteesta ja paljoudesta. (Tulli 2006)

Yksinkertaistettu vientimenettely

Tullimuodollisuuksien helpottamiseksi viejä voi asettaa tavarat tullimenettelyyn käyttäen jotain yksinkertaistettua menettelyä. Yksinkertaistettujen menettelyjen käyttö vaatii yleensä erityisen luvan, jonka saamiseksi viejän tulee olla yhteydessä vientipaikan tullipiiriin. Yksinkertaistettu menettely on yleensä kaksivaiheinen menettely, jossa ensin annetaan vain yksinkertaistetun menettelyn edellyttämät välttämättömimmät tiedot ja säädetyssä tai tulliviranomaisen asettamassa määräajassa annetaan täydentävä tulli-ilmoitus.

Yksinkertaistetussa menettelyssä käytetty asiakirja (SAD 3 tai sen sijasta käytettävä, luvassa edellytetty muu kaupallinen tai hallinnollinen asiakirja) seuraa tavaraa poistumispaikalle aivan kuten tavanomaisessakin menettelyssä (Tulli 2006)

Yksinkertaistettuja vientimenettelyjä ovat:

Epätäydellisen ilmoituksen menettely

Tulliviranomaiset voivat ottaa vastaan ja hyväksyä viennin epätäydellisen (ei kaikkea tietoa) tulli-ilmoituksen. Tullilaitoksen rekisteriasiakas ei tarvitse erillistä lupaa käyttää epätäydellistä ilmoitusta. Käteisasiakkaan kohdalla harkitaan tapauskohtaisesti.

Yksinkertaistetun ilmoituksen menettely

Tulli-ilmoitus voidaan antaa käyttäen jotain muuta asiakirjaa kuin SAD-lomaketta (esim. kauppalasku, rahtikirja) tulliviranomaisen antamalla kirjallisella luvalla.

Käytettäessä yksinkertaistettuna ilmoituksena muuta kuin SAD-lomaketta on tälläkin asiakirjassa käytävä ilmi vähintään tulli-ilmoituksen täyttöohjeen ne kohdat joissa ei erikseen ole mainittu, että tiedon ilmoittaminen on vapaaehtoista. Lisäksi asiakirjassa on oltava merkintä "Yksinkertaistettu vienti" jollakin virallisella yhteisökielellä (esimerkiksi englanniksi "Simplified exportation").

Vientimenettelyyn asettaminen ja sen päättäminen tapahtuu normaalisti.

Kotitullausmenettely

Kotitullausmenettelyssä viejä asettaa tavarat itse omissa tiloissaan vientimenettelyyn. Luvanhaltijan (valtuutettu viejä) omaan varasto- tai kotitullauskirjanpitoonsa tekemät, lupaehtojen mukaiset merkinnät vastaavat tavarankuljetuksen luovuttamista vientimenettelyyn. Viejän itsensä erikoisleimalla vahvistaman SAD-lomakkeen 3-lehden tai muun luvassa määritellyn asiakirjan on seurattava tavaraa poistumistullitoimipaikkaan. Kotitullausluvan haltija antaa tullille täydentävät tiedot vientitoimituksista lupaehtojen mukaisesti ajassa ja määrättyllä tavalla. (Pasanen 2005: 504)

Viennin erityistapauksia – Passittaminen

Passitus on tullimenettely, joka on luotu tavarankuljetuksen ja kansainvälisen kaupankäynnin helpottamiseksi. Passitusmenettelyssä tavaraa kuljetetaan tullivalvonnassa lähtötullitoimipaikasta määrätullitoimipaikkaan, jossa ne voidaan tulliselvittää. Passitusmenettelyssä tavaroita voidaan siirtää passitusalueella tullia tai muita maksuja maksamatta. Passitusta varten vaaditaan kuitenkin tullien ja verojen määrää vastaava vakuus. (Tulli 2006)

Yhteisön ulkoinen ja sisäinen passitus perustuvat tullikoodeksiin.

Yhteisön ulkoisessa passituksessa (T1-menettely) kuljetetaan seuraavia tavaroita:

- EU:n tullialueella muita kuin yhteisötavaroita tuontitullitta ja ilman niihin sovellettavia kauppapoliittisia toimenpiteitä (esim. transitotavarat, jotka kulkevat EU:n tullialueen läpi)
- yhteisötavaroita, joita viedään Efta-maassa sijaitsevaan määrätullitoimipaikkaan tai sellaisen kautta ja jotka on ennen passitusmenettelyyn asettamista asetettu vientimenettelyyn (nämä erityistapaukset on lueteltu soveltamisasetuksen 340 c artiklan 3 kohdassa) (Pasanen 2005: 507)

Yhteisön ulkoisen passituksen lisäksi käytetään passitusta myös eräissä yhteisön sisäisissä kuljetuksissa. Yhteisön sisäistä passitusta (T2-menettely) käytetään yhteisötavaroissa, jotka matkallaan yhteisössä sijaitsevien lähtö- ja määrätullitoimipaikkansa välillä joutuvat kulkemaan yhteisön ulkopuolisen maan alueen kautta. Tavaroiden kuljettaminen yhteisön sisäisessä passituksessa (T2) on osoitus niiden yhteisö- asemasta, eikä niistä siten kanneta tulleja tai muita maksuja, kun ne saapuvat uudelleen yhteisön alueelle. (Tulli 2006)

Passitus käytännössä

Tietokoneavusteinen passitusjärjestelmä NCTS (New Computerised Transit System) on otettu käyttöön kansainvälisissä passituksissa Suomessa vuonna 2003. NCTS-järjestelmä koskee sekä yhteisön ulkoisia ja sisäisiä passituksia. Menetelmässä passitussanoma lähetetään passituksen avaavasta tullitoimipaikasta sähköisesti määrätullitoimipaikkaan, joka tietää odottaa passitusta ja joka lähettää sähköisesti myös vastauksen siitä, että passitus on saapunut. (Pasanen 2005: 508)

Passituksesta vastaava (usein huolitsija) asettaa tavarat passitusmenettelyyn SAD-lomakkeella (SAD-lomakesarjan lehdet 1, 4 ja 5) passituksen avaavassa tullitoimipaikassa. Tulli siirtää SAD-lomakkeelta tiedot manuaalisesti sähköiseen NCTS-järjestelmään.

Passituksesta vastaavan ollessa valtuutettu lähettäjä, eli henkilö jolle tulli on antanut luvan asettaa tavaroita passitusmenettelyyn, voi hän itse sähköisesti lähettää passitussanomana lähtötullitoimipaikkaan.

Passituksesta vastaavan on esitettävä tavarat ja passitusasiakirja lähtötullitoimipaikassa sekä tavaroiden saavuttua määräajassa määrätullitoimipaikkaan esitettävä tavarat siellä muuttumattomina. (Pasanen 2005: 509)

Huomioitavaa passituksessa

- Rautatiekuljetuksissa voidaan käyttää yksinkertaistettua menettelyä, jossa T-asiakirjan sijasta käytetään CIM-rahtikirjaa. Myös suurkonteilla, meritse ja lentoteitse tapahtuviin passituksiin voidaan soveltaa yksinkertaistettua passitusmenettelyä, jossa T-asiakirjan sijasta käytetään jotain muuta kuljetukseen liittyvää asiakirjaa. (Barents customs info 2006)

- TIR-passitus

Käytetään Venäjälle ja muualle Itä-Eurooppaan suuntauvissa kuljetuksissa. TIR-passituksessa käytettyjen kulkuneuvojen ja konttien tulee olla TIR-sopimuksen mukaisesti hyväksytyjä ja niissä tulee olla TIR-kilpi. TIR-kuljetuksiin liittyvät verovastuut katetaan kansallisen takaajayhdistyksen antamalla takauksella.

- ATA-carnet – asiakirja

Käytetään passitusasiakirjana tapauksissa, joissa tavaroita viedään väli-aikaisesti esimerkiksi näyttelyyn tullisopimukseen liittyneeseen maahan. Tämä dokumentti haetaan Suomen kauppakamarista. (Tulli 2006)

2.2.3 Tuonti unionin ulkopuolelta

Maahantuotava tavara on tulliselvitettävä. Tulliselvitys on tehtävä siinäkin tapauksessa, että varsinaista tullia ei esim. vapaakauppasopimuksen perusteella kanneta. Tulli perii kuitenkin arvonlisäveron ja tilastoi tuonnin. (Fintra, Tuontioapas 1999) Tullialueelle tuotava tavara on kuljetettava tulliviranomaisten hyväksymään paikkaan tai vapaa-alueelle. Tavarosta on myös heti pikimmiten annettava yleisilmoitus tulliviranomaisille virallisen mallin mukaisella lomakkeella.

EU:n tullikoodeksi tarjoaa runsaan joukon mahdollisuuksia tullialueelle tuodun tavaran tulliselvityksen tekemiseksi. Eri tulliselvitysmuotojen hyödyntäminen on, jollei esimerkiksi yhteisön kauppapoliittisten toimenpiteiden vuoksi toisin säädetä, riippumaton tavaroiden luonteesta, paljoudesta, alkuperästä taikka lähtö- tai määräpaikasta. Unionin ulkopuolelta tuotavan tavaran tulliselvitysmuodot ovat:

- tavaroiden asettaminen tullimenettelyyn
- tavaroiden siirtäminen vapaa-alueelle tai vapaavarastoon
- tavaroiden jälleenvienti
- tavaroiden hävittäminen ja tavaroiden luovutus valtiolle.

(Tulli 2006)

Tullimenettelyt tuonnissa

Tuonnin yhteydessä sovellettavia tullimenettelyitä ovat:

- luovutus vapaaseen liikkeeseen
- tavaroiden ulkoinen passitus (ks. kohta viennin erityistapauksia)
- tullivarastointi
- sisäinen jalostus
- tullivalvonnassa tapahtuva valmistus
- väliaikainen maahantuonti.

(Pehkonen 2000: 219)

Luovutus vapaaseen liikkeeseen ja passitus ovat tullimenettelyistä tavaramaisimmat. Näiden kahden menettelyn käytännön ja tekniikan sisäistäminen on olennaista huolitsijalle.

Tullivarastoinnista, sisäisestä jalostuksesta, tullivalvonnassa tapahtuvasta valmistuksesta ja väliaikaisesta maahantuonnista käytetään nimitystä ”taloudellisesti vaikuttavat tullimenettelyt”. Niiden käyttö edellyttää erillistä tulliviranomaiselta saatavaa lupaa. Edellä mainitut tullimenettelyt koskevat muita kuin yhteisötavaroita. (Tulli 2006) Taloudellisesti vaikuttavista tullimenettelyistä yritykset voivat saada taloudellista hyötyä alentuneina

tullikustannuksina. Menettelyjen hyödyntäminen on myös EU:n yhtenäisen tullilainsäädännön kautta mahdollista kaikissa 25 EU-maassa.

Luovutus vapaaseen liikkeeseen

Luovutus vapaaseen liikkeeseen sisältää tullien ja muiden tuontiverojen kannon, mahdollisten kauppapoliittisten toimenpiteiden soveltamisen (tuontilisenssit, tuontiluvat jne.) ja tavarahan maahantuontia koskevien muodollisuuksien täyttämisen. (Pehkonen 2000: 219) Tuotavat tavarat ilmoitetaan tullimenettelyyn tulli-ilmoituksella (SAD-lomake). Vapaaseen liikkeeseen luovutuksessa käytetyt menettelyt ovat tavanomainen menettely ja yksinkertaistettu menettely. Näiden menettelyiden keskeiset lähtökohdat ovat yhteneviä vientimenettelyn suhteen. Myös lomakkeen täyttämistä koskevat säädökset ja edellytykset vastaavia kuin viennissä. (ks. kohta vientimenettely)

Tullivarastointi

Tullivarastointi on tullikoodeksissa tarkoitettu taloudellisesti vaikuttava suspensiivinen tullimenettely. Tullivarastoa käytetään pääsääntöisesti EU:n ulkopuolisen tavarahan varastointiin. Tullivarastointimenettelyssä olevaa tavaraa ei ole tällöin tullattu vapaaseen liikkeeseen EU:ssa, vaan tavaralla on EU:n ulkopuolisen tavarahan asema. (Pasanen 2005: 490)

Tullivarastoa käytetään esim. sellaisen tavarahan varastointiin, jota ei ole lainkaan tarkoitettu varastointimaan markkinoille (ns. transitotavarat) tai osa tavaroista tulee päätymään muualle kuin varaston sijaintimaahan. Tullivarastosta tavara voidaan tullata vapaaseen liikkeeseen tai toimittaa tullivarastointi- tai passitusmenettelyssä tullaamattomana eteenpäin. Olennainen seikka tavarahan tullivarastoinnissa on myös se, että se ei estä tavarahan myyntiä.

Tullivarastolla tarkoitetaan tulliviranomaisten hyväksymää ja valvomaa paikkaa, jossa voidaan varastoida tullivarastointimenettelyyn ilmoitettuja tavaroita. Tullivaraston pitäminen edellyttää tulliviranomaisten antamaa lupaa. Tulliviranomaiset voivat myös itse pitää tullivarastoa. Tavaroiden varastointimenettelyyn asettaminen ei edellytä erillistä lupaa, mutta tulliviranomaisilla on oikeus menettelyyn asetettujen tavaroiden tarkastamiseen. (Tulli 2006)

Sisäinen jalostus

Sisäisen jalostuksen tullimenettelyä voidaan hyödyntää tilanteessa, jossa EU:ssa tullinalaiseksi säädettyä tavaraa tuodaan jalostettavaksi EU:hun ja palautetaan jalostuksen jälkeen EU:n ulkopuolelle (Tulli 2006). Menettelyä voidaan soveltaa esim. tilanteessa, jossa EU:n ulkopuolelle sijoittunut yritys toimittaa EU:ssa toimivalle yritykselle tullinalaista tavaraa

jalostettavaksi, tarkoituksena palauttaa jalostettu tavara EU:n ulkopuolelle. Sisäisen jalostuksen menettelyyn maahantuotaessa asetettuihin tullinalaisiin tullinalaisiin tavaroihin ei kohdistu tullikustannuksia, jos tavarat vieään jalostuksen jälkeen EU:n ulkopuolelle.

Tullivalvonnassa tapahtuva valmistus

Tullivalvonnassa tapahtuvan valmistuksen menettelyä sovellettaessa tavarat luovutetaan vapaaseen liikkeeseen vasta menettelyn päättyessä. Tulli ja maahantuonnin arvonlisävero kannetaan menettelyssä valmis-tuneista tuotteista.

Menettelyn käyttäminen mahdollistaa tuontitavaroiden käsittelemisen tullialueella niiden lajia ja tilaa muuttavilla toiminnoilla ennen niiden luovuttamista vapaaseen liikkeeseen. Toimintojen seurauksena saatavia tuotteita kutsutaan valmistetuiksi tuotteiksi. Menettelyyn asetettaessa tavaroista ei suoriteta tulleja eikä niihin sovelleta kauppapoliittisia toimenpiteitä. Menettelyä sovelletaan tavaroihin, joiden valmistus tuotteiksi johtaa alhaisempaan tuontitullien määrään kuin mitä tuontitavaroista kannettaisiin. (Tulli 2006)

Väliaikainen maahantuonti

Muut kuin EU-tavarat voidaan asettaa maahantuotaessa väliaikaisen maahantuonnin tullimenettelyyn määräajaksi. Väliaikainen maahantuonti voi olla joko kokonaan tai osittain tuontitullitonta. Määräajan päättyessä tavarat on jälleenvietävä EU:sta samassa kunnossa kuin ne olivat sinne tuotaessa. Väliaikaista maahantuontia varten on olemassa oma dokumentti, ATA carnet. Sitä voidaan käyttää väliaikaisessa tuonnissa ATA-järjestelmään liittyneisiin maihin. (ks. kohta kuljetusasiakirjat/ATA carnet.

2.3 Ulkomaankaupan kuljetukset

Ulkomaankaupan toimintojen moninaisuuden vuoksi viejän tai tuojan on yleensä vaikeaa hoitaa kuljetusta ja siihen liittyviä järjestelyjä yksin. Kuljetuskaluston puuttuessa varsinaisen kuljetuksen hoitaa itsenäinen rahdinkuljettaja, jonka kanssa tavaroiden lähettäjä tai tämän edustaja tekee kuljetus- eli rahtaus sopimuksen. Tavarantoimittajaa edustaa rahtaus sopimuksen teossa usein huolitsija, joka voi hoitaa myös muut vientiin ja tuontiin liittyvät selvitykset. (Pehkonen 2000: 111)

2.3.1 Kuljetusmuodon valinta

Eri kuljetusmuodot pystyvät tarjoamaan erilaisia vaihtoehtoja sen mukaan, millaisesta tuotteesta on kyse ja mihin kuljetus suuntautuu. Myös kuljetusajalla ja -kustannuksilla on oma merkityksensä kuljetusmuodon valinnassa. (Vientiopas, Fintra 2001: 53)

Ulkomaankaupan kuljetusmuotovaihtoehtoina ovat laivakuljetus, autokuljetus, rautatiekuljetus, lentokuljetus ja yhdistetyt kuljetukset.

- Kustannuksiltaan merikuljetus on muihin kuljetusvaihtoehtoihin verrattuna suhteellisen edullinen. Merikuljetus sopii isoille kuljetusmäärille, joilla ei ole kiire.
- Rautatiekuljetuksia kuvaa hyvin niiden säännöllisyys. Rautatie voi olla hyvä vaihtoehto isoille kuljetusmäärille, silloin kun rautatie on sekä lastaus- ja toimituspaikan lähetyvillä. Ongelmia Pasanen (2005: 310) mukaan rautatieliikenteelle aiheutuu muun muassa erilaisista raidelevyeksistä.
- Lauttaliikenteen kehittyminen on lisännyt huomattavasti kuorma-autoliikenteen merkitystä ulkomaankuljetuksissa (Pehkonen 2000: 132). Autokuljetukset ovat luotettavia ja nopeita ja tavara voidaan kätevästi toimittaa suoraan ovelta ovelle.
- Lyhyt kuljetusaika ja luotettavuus ovat lentokuljetuksen tärkeimmät tunnusmerkit (Pasanen 2005: 321). Keskeisenä haittana pidetään suuria rahtimaksuja. Lentorahti sopii erityisesti pienille ja arvokkaille tavaramäärille, joille kuljetuksen aikaansaama ajansäästö on tärkeää.

Suomen ulkomaankaupasta 80 % tapahtuu tilastojen mukaan meritse, 12 % maitse (= auto- ja rautatiekuljetukset) ja 7 % ilmaitse. (Pehkonen 2000: 113)

Ulkomaankaupan kuljetusvalintaa tehdessä päätökseen ensisijaisesti vaikuttavia tekijöitä on tehokkuus, hinta, kiireellisyys ja luotettavuus. Eri kuljetusmuodot tarjoavat näihin erilaisia ratkaisuja ja näkökulmia.

Säännöllisille kuljetuksille vakiintuu yleensä tietty käytäntö kuljetusmuodon suhteen. Rutiineista poikkeavissa kuljetuksissa valitaan kuljetustapa yleensä tapauskohtaisesti.

Yhdistetyt kuljetukset

Huolintaliikkeen tarjoamat kuljetuspalvelut perustuvat usein yhdistetyn kuljetuksen käsitteeseen. Pehkonen kuvailee teoksessaan Vienti- ja tuonti-toiminta yhdistettyjä kuljetuksia kuljetuskokonaisuudeksi, jossa toimeksisaaja, yhdistetyn kuljetuksen kuljettaja, sitoutuu vastaamaan tavaroiden kuljettamisesta sellaista reittiä, jossa käytetään vähintään kahta eri kuljetustyyppiä. Yhdistetystä kuljetuksesta annetaan koko kuljetusketjun kattava yksi kuljetusasiakirja.

Yhdistetyssä kuljetuksessa kuljetusyksikkö (usein kontti) siirtyy kuljetusmuodosta toiseen. Kuljetus koostuu useista kuljetussopimuksista ja kuljetuksen määränpää on yleensä kansainvälisesti ajateltuna suhteellisen kaukana. Menettely on viejälle varsin monimutkainen ja tämän vuoksi on myyjän helpompi tehdä yksi ainoa kuljetussopimus huolintaliikkeen kanssa koko kuljetusta varten. Fintran vientioppaassa 2001 huolintaliikkeen roolia yhdistetyissä kuljetuksissa määritellään seuraavasti: ”Yhdistetyissä kuljetuksissa huolitsija toimii usein rahdinkuljettajana ja rahdinkuljettajan vastuulla. Huolitsija vuokraa tai omistaa kuljetuksessa käytettävät kuljetusyksiköt ja varaa tilan kuljetusvälineestä.”

Yhdistetyn kuljetuksen rahdinkuljettajaa kutsutaan nimellä Multimodal Transport Operator (MTO), joka solmii kuljetussopimuksen lastinantajan kanssa. Kuljetuksesta annettavan asiakirjan nimi on Multimodal Transport Document (MTD). (Pasanen 2005: 330)

2.3.2 Kuljetusehdot ja Kuljetusasiakirjat

Konossementti, B/L (Bill of Lading)

Muista kuljetusmuodoista poiketen konossementti on tavaraan oikeuttava vaihdantakelpoinen asiakirja. (Vientikaupan asiakirjat, Fintra 2004: 11-6) Konossementti edustaa siis omistusoikeutta tavaraan. Niin kauan kun konossementti on viejän hallussa tai määrättävissä, ostaja ei voi saada tavaraa haltuunsa. Konossementin käyttö on vielä yleistä Aasiaan, Afrikkaan ja Etelä-Amerikkaan suuntautuvassa liikenteessä.

Konossementtia koskevat määräykset sisältyvät merilakiin ja kansainväliseen konossementtisopimukseen, johon Suomi on liittynyt. Konossementti voidaan asettaa nimetylle henkilölle tai hänen määräämälleen, haltijalle tai orderille. Orderille asetettu konossementti on tavallisin, ja siinä vastaanottaja on laivaajan määrättävissä (Order of shipper). (Pehkonen 2000: 126) Käytännössä määräys orderille tapahtuu niin, että laivaaja

merkitsee konossementin kääntöpuolelle avoimen siirron, jolloin tavara luovutetaan määräsatamassa vastaavan konossementin esittäjälle.

Konossementin päätehtävät:

- rahdinkuljettajan antama kuitti siinä mainitun tavaran vastaanotosta kuljetusta varten
- sitoumus kuljettaa tavara määräpaikkaan ja luovuttaa se konossementin esittäjälle
- todiste kuljetussopimuksesta ja sen sisällöstä

Sen perusteella, missä tavara on konossementin allekirjoittamishetkellä, konossementit jaetaan kahteen ryhmään: On-board ja Received for Shipment-konossementit. Eniten käytetyssä On-board- konossementeissa, tavara on nimensä mukaisesti allekirjoitushetkellä laivassa. Received for Shipment- konossementit annetaan ennen tavaran fyysistä lastausta. Antaessaan tällaisen konossementin tavarankuljettaja pidättää itsellään oikeuden lähettää tavara jollakin myöhemmällä laivavuorolla, siinä tapauksessa, että tavaraa ei jostain syystä voida lastata siihen laivaan, jonka nimi mainitaan konossementissa. (Vientikaupan asiakirjat, Fintra 2004: 11-6)

Samasta lähetyksestä laaditaan tavallisesti useita samansisältöisiä ja varustamon allekirjoittamia konossementeja, joista käytetään nimitystä alkuperäiskonossementti (original). Millä tahansa alkuperäiskappaleella on mahdollista saada tavara määräsatamasta, mutta kun yhdellä on saatu, muut käyvät mitättömiksi. Ollakseen varma tavaran hallinto-oikeuden säilyttämisessä omissa nimissään ostaja vaatii yleensä kaikki alkuperäiskappaleet itselleen. Alkuperäiskappaleiden lisäksi laaditaan suuri määrä jäljennöksiä, jotka eivät ole tavaran hallintaan oikeuttavia asiakirjoja. Jäljennöksissä on copy-leima, ja niitä tarvitsevat vienti/tuontitapahtuman eri vaiheissa pankit, tulli, huolitsijat, terminaalinpitäjät, kuljetusliikkeet jne. (Pehkonen 2000: 127).

Kuljetusasiakirjana konossementti on ainoa vaihtoehto silloin kun tavaran kuljetus kestää pitkiä aikoja ja tavaralla halutaan käydä kauppaa kuljetuksen aikana, tai kaupan maksu hoidetaan käyttämällä remburssia tai CAD-maksuehtoa (Cash Against Documents). (Sirpa Lindroos 2006)

Konossementin tärkein ominaisuus on sen aikaansaama omistus- ja määräysvalta tavaraan.

Rahtikirjat

Rahtikirjat eroavat konossementista siinä, että viejän hallussa oleva kaksoiskappale ei sinänsä edusta tavaraa, vaan vastaanottaja saa tavaran haltuunsa mukana seuraavalla päärahtikirjalla. Maksun varmistamiseksi, rahtikirjaan on syytä merkitä vastaanottajaksi viejän huolitsijan määrämaassa toimiva edustaja. (Vientiopas, Fintra 2001: 70) Tämä luovuttaa tavaran ostajalle saatuaan vahvistuksen sovitun maksutavan noudattamisesta.

Merirahtikirja (Sea Waybill)

Merirahtikirjaa eli Sea Waybill'iä suositetaan käytettävän linjaliikenteessä. (Vientiopas, Fintra 2001: 70) Merirahtikirjaa voidaan yleisesti ottaen käyttää kaikissa niissä kuljetuksissa, joissa kauppasopimuksen ehdot eivät erityisesti määritä maksua tapahtuvaksi perittävänä eli CAD-maksuehdolla tai remburssin välityksellä, jolloin siis tarvitaan konossementtia. Se soveltuu myös hyvin sellaisten tavaroiden kuljetusasiakirjaksi, joita ei myydä kuljetuksen aikana.

- Merirahtikirja on asiakirja, joka osoitetaan aina nimetylle henkilölle. Sitä ei voida siirtää. Merirahtikirja annetaan vain yhtenä alkuperäiskappaleena laivaajalle.
- Merirahtikirja on sitoumus kuljettaa tavara määräpaikkaan ja luovuttaa siellä asiakirjassa nimetylle henkilölle, ilman että tämän tarvitsee esittää itse asiakirja.
- Yleensä merirahtikirjaa käytettäessä on aina olemassa erillinen kuljetussopimus, joka viittaa niihin ehtoihin, joilla tavara on otettu kuljetettavaksi.

(Vientikaupan asiakirjat, Fintra 2004: 11-8)

Kun käytetään merirahtikirjaa, on vastaanottajan ennen tavarantoimituksen luovutusta määräpaikkakunnalla maksettava rahti ja muut mahdolliset maksut. (Huolinta-alan käsikirja 1997: 252)

Kansainvälinen autorahdikirja (CMR-rahtikirja)

Kansainvälinen rahtisopimus, CMR-sopimus, on solmittu Genevessä 1956 ja tullut Suomessa voimaan 1973. Sopimus säätelee lähettäjän, kuljetuksen suorittajan ja vastaanottajan velvollisuudet. (Pehkonen 2000: 135) CMR-sopimuksen piiriin kuuluvat lähes kaikki Euroopan valtiot. CMR-rahtikirja tehdään yleensä kolmena kappaleena, joita ovat lähettäjän, vastaanottajan ja rahdinkuljettajan kappale. Lisäkappaleita voidaan laatia mm. tullitarkoituksiin. Rahtikirjan muoto on standardoitu. (Vientiopas, Fintra 2001: 70)

Rautatierahtikirja

Rautatiekirjoja on kaksi erilaista; itäisen rautatierahdin ja läntisen rautatierahdin asiakirjat.

Itäistä rahtikirjaa käytetään Suomesta itään suuntuvissa kuljetuksissa. Käytännössä se on valmis "setti" vaadittuja dokumentteja, eli noin

kymmenen sivua. Huomioitavat kohdat ovat samat kuin muissakin rahtikirjoissa, mutta rajanylityspäivä-määräleima on syytä tarkistaa.

Läntisessä liikenteessä käytetään kansainvälistä rautatierahtikirjaa (CIM). Sen eroavaisuudet CMR-rahtikirjaan ovat pienet. CIM-rahtikirja on todiste kuljetussopimuksen sisällöstä, ja se seuraa jokaista rautateitse tapahtuvaa ulkomaanliikenteen tavarankuljetusta. (Vientikaupan asiakirjat, Fintra 2004: 11-8)

Lähtettäjä vastaa rahtikirjaan merkitsemistään tiedoista ja rautatiet mm. tavarann massaa, kappalemäärää ja ulkoista kuntoa koskevista tiedoista. Lähtettäjä saa haltuunsa kaksoiskappaleen; kuljetuksen aikana kaksoiskappaleen haltija voi muuttaa kuljetussopimusta määräämällä esimerkiksi toisen määräraipan tai vastaanottajan. Tavara luovutetaan määräraippakunnalla mainitulle vastaanottajalle.

Asiakirjamalli ja yksityiskohtaiset CIM-rahtikirjan täyttöohjeet löytyvät esimerkiksi internetistä, osoitteesta: www.vr.fi/fincargo.

Lentorahtikirja

Lentokuljetustapahtuman tärkein asiakirja on lentokuljetussopimus eli lentorahtikirja (Air Waybill, AWB). Huolintaliike tai lentoyhtiö laatii kuljetussopimuksen. Perusteena käytetään IATA:n (International Air Transport Association, eli kansainvälinen ilmakuljetusliitto) hyväksymän mallin mukaista lentorahtikirjaa, noudattaen asiakkaan lähetyksestä antamia tietoja sekä eri maiden ilmakuljetusasioissa esiintyviä määräyksiä. (Vientiopas, Fintra 2001: 70)

Lentorahtikirja kirjoitetaan tavallisesti 12 kappaleena, joista kolme ensimmäistä ovat alkuperäiskappaleita ja muut jäljennöksiä:

- alkuperäiskappale 1 seuraa lähetystä ja jää tavarann luovuttavalle lentoyhtiölle
- alkuperäiskappale 2 seuraa myös lähetystä ja luovutetaan vastaanottajalle
- alkuperäiskappale 3 jää lähettäjäälle jäljennökset käytetään liikenne-, tulli-, ym. tarkoituksiin.

Lentorahtikirja on suora (straight) eli ns. ei myytävä (non-negotiable) kuljetussopimus, joten sitä ei voida rinnastaa laivaliikenteessä käytettävään konossementtiin. (Vientikaupan asiakirjat, Fintra 2004: 11-8)

Yhteiskuljetusten yksittäisiä lähetyksiä varten laaditaan alاراhtikirjat (house air waybill, HAWB), jotka antaa huolitsija. Kuljetusasiakirjana lentoyhtiöt hyväksyvät vain varsinaisen rahtikirjan.

ATA carnet

ATA carnet (Admission temporaire – temporary admission) on tullittomuusasiakirja. ATA carnetia käytetään myös passitusasiakirjana. ATA carnet on luotu helpottamaan seuraavien tuotteiden väliaikaista maahantuontia:

- näyttelytavarat
- ammatinharjoittamisvälineet
- kaupalliset tavaränäytteet
- mainosmateriaali ja mainoselokuvat
- tieteelliset laitteet

ATA-carnetia voidaan käyttää väliaikaisessa tuonnissa ATA-järjestelmään liittyneisiin maihin. Euroopan Unionin sisällä tätä asiakirjaa ei enää tarvita. ATA-carnet korvaa muut tulliasiakirjat. Sitä haetaan erityisellä lomakkeella kaupapakamareista. (Vientiopas, Fintra 2001: 71)

2.3.3 Rahdinkuljettajan vastuu

Eri kuljetusmuotoja säätelevät eri maiden kansalliset lait ja kutakin kuljetusmuotoa koskevat kansainväliset sopimukset. Tunnusomainen piirre kuljetusoikeudelle on Pehkosen (2000: 164) mukaan se, että sen sisältämät säännökset ovat yleensä pakottavaa oikeutta.

Yleispiirteissään kaikki olemassa olevat kuljetuslait ja -sopimukset rajoittavat rahdinkuljettajan vastuuta. Vastuu on rajoitettu tiettyyn euromäärään tavarain paino- ja tilavuuskohtaisesti. Kaikista kuljetuslaista löytyy myös perusteita, jotka vapauttavat rahdinkuljettajan vastuusta kokonaan. Reklamointiajat ovat myös rajoitetut. (Varjola-Vahvelainen & ym. 1998: 128)

Yhteenvedonä rahdinkuljettajan vastuusta voisi todeta, että olipa kysymys mistä kuljetusmuodosta tahansa, rahdinkuljettajan katsotaan olevan ensisijaisessa vastuussa hallussaan olevasta tavarasta. Vastuun sivuuttaminen on kuitenkin mahdollista. Tällöin rahdinkuljettajan on pystyttävä osoittamaan, että vahinko on johtunut sellaisista oloista, joihin hän ei ole pystynyt vaikuttamaan ja joiden seurauksia hän ei ole pystynyt välttämään. Vastuusta vapauttavat perusteet on lueteltu kyseistä kuljetusmuotoa koskevassa lainsäädännössä. Käytännössä kansainvälisiä kuljetuksia käyttävän yrityksen voi olla vaikea selvittää rahdinkuljettajan vastuuta. Ongelmia voidaan välttää joko käyttämällä huolitsijaa tai hankkimalla kattava kuljetusvakuutus vakuutusyhtiöltä

2.3.4 Kansainvälisen kaupan toimituslausekkeet

Tavaroiden kuljettaminen maasta toiseen sisältää monia riskejä. Tavarat saattavat kadota tai vaurioitua, toimitus viivästyä tai jäädä kokonaan tapahtumatta toisen osapuolen käsittäessä väärin velvollisuutensa. (Kuljetusopas 2006) Vaikka osapuolet toimivat huolellisesti, voi velvoitteista, riskeistä tai kustannusten jaosta syntyä kiistaa, koska kauppatavat eri maissa eivät ole samanlaiset. Näiden ongelmien poistamiseen pyritään yhtenäisillä ja samalla tavalla eri puolilla maailmaa tulkittavilla toimituslausekkeilla.

Kansainvälinen kauppakamari julkaisi ensimmäisen kansainvälisen sääntökokoelman (Incoterms 1936) jo vuonna 1936 helpottamaan ja yhdenmukaistamaan kauppaehtojen tulkintaa eri puolilla maailmaa (ICC, Incoterms 2000: 7).

Toimituslausekkeiden tehtävänä on selvittää yksinkertaisella ja yleisesti (myös kansainvälisesti) ymmärrettävällä tavalla, mitä ostaja ja myyjä ovat sopineet kauppasopimuksen yksityiskohdista liittyen tavarän fyysiseen siirtoon ostajalta myyjälle (Pasanen 2005: 252). Toimituslauseke määrittää miten tavarän toimituksesta aiheutuvat vienti- ja tuontitapahtumaan liittyvät kulut jaetaan myyjän ja ostajan kesken sekä miten vahingonvaara jakautuu heidän välillään kuljetuksen aikana. Pehkonen (2000: 91) jakaa lausekkeiden tehtävät kolmeen osaan, tavoitteena määrittelyssä on selvittää:

- osapuolten toimintavastuu
- tavaravastuu
- kustannusvastuu

Käytännössä toimituslauseke on sana- tai kirjainyhdistelmä, jota käyttämällä myyjä ja ostaja sopivat eräistä kauppasopimuksen yksityiskohdista joutumatta toistamaan kaikkea sopimusasiakirjoissa. On syytä muistaa, että toimituslausekkeiden säännöt koskevat vain myyjän ja ostajan välistä suhdetta. Suhteesta kuljetuksen suorittajaan määrää kuljetussopimus.

Eri maiden tulkinnat

Toimituslausekkeet ovat kansainvälisiä kauppatapoja, joiden sisältö on tunnettava. Lausekkeiden sisällön ja tulkinnan yksityiskohdat vaihtelevat kuitenkin osittain maittain. Yhtenäisten tulkintojen puuttuessa on luotu tulkintasääntökokoelmia, joissa on yhtenäinen yksityiskohtainen erittely myyjän ja ostajan velvollisuuksista. Jos kauppasopimuksessa viitataan haluttuun kokoelmaan (esimerkiksi FOB Hamina Incoterms 2000), tulisi olla riidatonta, minkä mukaan ja miten toimituslausekettä on tulkittava. (Pehkonen 2000: 91)

Käytössä on mm. seuraavia tulkintasääntöjä: INCOTERMS 1990 ja 2000, COMBITERMS 1990, AMERICAN FOREIGN TRADE DEFINITIONS 1941. Näistä yleisin Incoterms 2000.

Incoterms 2000

Selkeyden vuoksi toimituslausekkeet on ryhmitelty neljään erilaiseen ryhmään. Ensimmäisenä on lauseke, jossa myyjä asettaa tavaran ostajan käytettäväksi toimitiloissaan (E-lauseke Ex Works). Toisessa ryhmässä ovat lausekkeet, joissa myyjä toimittaa tavaran ostajan osoittamalle rahdinkuljettajalle (F-lausekkeet FCA, FAS ja FOB). C-lausekkeissa myyjä tekee kuljetussopimuksen, mutta ei vastaa lastauksen jälkeisistä riskeistä (CFR, CIF, CPT ja CIP). D-lausekkeissa myyjä vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä toimittaessaan tavaran sovittuun määräpaikkaan (DAF, DES, DEQ, DDU ja DDP). (ICC, Incoterms 2000: 8)

Seuraava taulukko kuvaa lausekkeiden luokittelua.

INCOTERMS 2000

Ryhmä E Lähtöpää	EXW	Ex Works Noudettuna lähettäjältä
Ryhmä F Ei sisällä rahtia	FCA	Free Carrier Vapaasti rahdinkuljettajalla
	FAS	Free Alongside Ship Vapaasti aluksen sivulla
	FOB	Free On Board Vapaasti aluksessa
Ryhmä C Sisältää rahdin	CFR	Cost and Freight Kulut ja rahti maksettuna
	CIF	Cost, Insurance and Freight Kulut, vakuutus ja rahti maksettuna
	CPT	Carriage Paid To Kuljetus maksettuna
	CIP	Carriage and Insurance Paid To Kuljetus ja vakuutus maksettuna
Ryhmä D Tulopää	DAF	Delivered AT Frontier Toimitettuna rajalle
	DES	Delivered Ex Ship Toimitettuna aluksessa
	DEQ	Delivered Ex Quay Toimitettuna laiturilla
	DDU	Delivered Duty Unpaid Toimitettuna tullaamatta
	DDP	Delivered Duty Paid Toimitettuna tullattuna

Taulukko 1

Vientilausekkeet / Incoterms 2000 (Fintra, Vientiopas 2001)

Kaikissa lausekkeissa myyjän edellytetään huolehtivan siitä, että ostaja saa kauppasopimuksen mukaisen tavarat, kauppalaskun ja muut lausekkeen edellyttämät asiakirjat. Ostajan kannalta on tärkeää huolehtia siitä, kauppasopimuksessa edellytetään sellaista kauppalaskua, joka täyttää tuontimaan asettamat muutoseikkavaatimukset. Tulliselvityksen hoitaa yleensä kyseisessä maassa oleva osapuoli. Pehkonen (2000: 92) toteaa tulliselvityksen velvollisuuksista seuraavasti: ”Myyjä hoitaa vientiselvityksen ja ostaja tuontiselvityksen. Poikkeuksena ovat lausekkeet EXW ja DDP, näissä velvollisuudet ovat päinvastoin. EXW lausekkeessa vientiselvitys myyjän maassa kuuluu ostajalle ja DDP lausekkeessa tuontiselvitys ostajan maassa myyjälle.”

Myyjän ja ostajan väliset velvollisuudet tarkemmin eriteltynä ks. liite 2.

Toimituslausekkeet ja vakuuttamistarve

Yleisimmin käytettyjen Incoterms 2000 toimitusehtojen mukaisesti riski aiheutuvasta vahingosta siirtyy myyjältä ostajalle jossain kuljetusketjun vaiheessa ja se osapuoli, joka vahingon sattumishetkellä on vastuussa kärsii seuraukset. (Fintra, Vientiasiakirjat 2005: 9-2)

Vältyäkseen kuljetuksessa tapahtuvan vahingon riskiltä suomalaisen viejän tulee harkita kuljetusvakuutusta, silloin kun kuljetus tapahtuu myyjän vastuulla tai hänen tulee toimitusehdon mukaisesti vakuuttaa lähetys.

Velvollisuus lähetyksen vakuuttamisesta on mainittu kahdessa toimituslausekkeessa, CIF:ssä ja CIP:ssä. Näissä myyjän on merkittävä kuljetusvakuutus ostajan hyväksi huolimatta siitä, että tavaravastuu kuljetuksen ajan onkin ostajalla. Muita lausekkeitä käytettäessä osapuolet vakuuttavat tavarat halutessaan siksi ajaksi, jona hänellä on tavaravastuu. (Pehkonen 2000: 93)

Toimituslausekkeiden käyttö eri kuljetusmuodoissa

Tietyt toimituslausekkeet on sidottu kuljetusvälineeseen. Esimerkiksi FOB- ja CIF-lausekkeitä voidaan käyttää ainoastaan merikuljetuksissa. Näiden lausekkeiden kriittiset pisteet on sidottu satamaan ja/tai alukseen, joten jos myyjä luovuttaa tavarat jo sisämaassa tai rahtiterminaliin tai sitoutuu toimittamaan tavarat ostajan sisämaassa olevaan varastoon, ei näitä lausekkeitä voi käyttää. (Fintra, Tuontipäätös 1999: 35)

Incoterms-toimituslausekkeiden soveltuvuus eri kuljetusmuotoihin

+ = suositeltava

- = ei suositeltava

	Meri	Maa	Rautatie	Ilma	Kontti	Yhdistetty kuljetus
<i>EXW</i>	+	+	+	+	+	+
<i>FCA</i>	+	+	+	+	+	+
<i>FAS</i>	+	-	-	-	-	-
<i>FOB</i>	+	-	-	-	-	-
<i>CFR</i>	+	-	-	-	-	-
<i>CIF</i>	+	-	-	-	-	-
<i>CPT</i>	+	+	+	+	+	+
<i>CIP</i>	+	+	+	+	+	+
<i>DAF</i>	+	+	+	+	+	+
<i>DES</i>	+	-	-	-	-	-
<i>DEQ</i>	+	-	-	-	-	-
<i>DDU</i>	+	+	+	+	+	+
<i>DDP</i>	+	+	+	+	+	+

Taulukko 2

Incoterms-toimituslausekkeiden soveltuvuus eri kuljetusmuotoihin (Finpro 2005)

3. OSIO II – Huolinta käytännössä

3.1 Vienti- ja tuontihuolinta käytännössä

EU:n ulkokaupan tekniikan kokonaisvaltainen ymmärtäminen ja hallitseminen vaativat paljon. Yhteinen tulliliitto on monelle jäsenmaalle vielä suhteellisen tuore asia. Uusien lakien ja käytäntöjen sisäistämistä on osakseen hidastanut vielä muotoaan muuttava unioni. Tulliliiton piiriin kuuluvien maiden lukumäärä on kasvanut ja samalla on annettu tarkempia määräyksiä ja asetuksia yhteisöalueen tullikäytäntöjen integroitumisen edesauttamiseksi.

Kansainvälisen kaupan harjoittamisessa jokaisella osapuolella on omat roolinsa ja erikoisosaamisensa. Ulkokaupan tekniikan ja käytäntöjen osaamisessa asiantuntijana toimii usein huolitsija. Huolitsijan toimenkuvaan kuuluu yleensä kuljetusketjun organisoiminen ja maakohtaisten erityismääräysten toteuttaminen. Ennen kaikkea huolitsija, toimeksiantajansa etuja valvoen, huolehtii asiakirjojen oikeellisuudesta ja kuljetustoimintojen lainvoimaisesta täytäntöönpanosta.

Tässä tutkintotyön toisessa osiossa perehdytään Euroopan Unionin ulkokaupan vienti- ja tuontihuolintaan käytännössä. Osio tukeutuu pitkälti ensimmäisen osion teoriaan, mutta tarkoituksena on selvittää ulkokaupan tekniikkaa nimenomaan kuljetus- ja huolintayrityksen näkökulmasta.

Tämä työn toinen osio on rakennettu kuljetus- ja huolintayritys Sirlog Oy:n tarpeiden mukaisesti. Osion lähtökohtana on se, että huolintatehtävät ovat jo entuudestaan osaksi tuttuja yritykselle. Tavoitteena on perehtyä huolinta-alan lainalaisuuksiin ja yleisiin periaatteisiin ja sitä kautta kehittää yrityksen tarjoamaa huolintapalvelua monipuolisemmaksi. Huolinnan yleisiin käytäntöihin tutustumisen ohella osio sisältää kattavan tietopaketin Kiinan logistisesta tilanteesta. Tämän kappaleen tarkoituksena on esittää yhden Sirlog Oy:n toiminnan kannalta merkittävän toimialueen peruselementtejä ja tekijöitä, jotka vaikuttavat kuljetusten ja huolinnan järjestelyyn Kiinan vienti- ja tuontitapauksissa. Näiden edellä mainittujen tekijöiden isäksi tämä osio toimii olennaisena lisätyökaluna mahdollisten uusien työntekijöiden perehdyttämisessä yritykseen ja yleensäkin huolinta-alaan.

3.2 Sirlog Oy

Sirlog Oy on yksityinen vuonna 2000 perustettu logistiikkayritys. Yrityksen logistisia toimintoja täsmentääkseni lienee hyödyllistä selvittää logistiikka-termiä. Pasasen (2005: 249) mukaan logistiikka mielletään harmittavan usein vain kuljetusten järjestämiseksi, kun pitäisi puhua laajasti tiedon, rahan ja materiaalien virtauksen tehokkuudesta sekä tuotannossa että jakelussa. Yleisesti ottaen logistiikka-termiä käytetään, kun puhutaan tavaroiden kuljetuksesta ja varastoinnista, ja nämä toiminnot ovatkin usein näkyvin osa organisaatioiden logistisia toimintoja.

Sirlog Oy:n toimintaideana on tarjota monipuolista kuljetus- ja huolintapalvelua asiakkaiden vaihtuviin tarpeisiin. Käytännössä yritys toimii monen kuljetuspalvelut ulkoistaneen yrityksen oikeana kätenä neuvottelemalla heidän puolestaan kuljetussopimukset ja etsimällä kuhunkin tilanteeseen parhaiten soveltuvat logistiset ratkaisut ja toimintamallit. Oleellista lisäarvoa toiminnalleen Sirlog Oy pyrkii tuomaan asiakaslähtöisyydellään ja henkilökohtaisella palvelulla. Tämä on seikka, mitä monet yrityksen asiakkaat arvostavat. Isojen monikansallisten kuljetusyritysten ongelma kun on juuri se, persoonattomuus ja pienten yritysten jääminen isojen jalkoihin.

Ulkomaanliikenteessä Sirlog toimii globaalisti. Valtaosa Sirlogin järjestämistä kuljetuksista tapahtuu kuitenkin Unionin rajojen sisäpuolella.

”Toiminnastamme noin 80 % tapahtuu Euroopan unionin sisällä. Ulkokaupasta huomattava osa suuntautuu Norjaan, jonne kauttamme kulkeutuu viikoittain tavaraa. Loppuosa ulkokaupasta jakaantuu eri puolille maailmaa. Toisinaan USA ja Kanada ovat kohteita, joihin järjestämme toimituksia useamman kerran kuussa, toisinaan taas tulee enemmän kyselyitä Aasian suuntaan. Toimintamme on projekti- ja keikkaluontoista, joten tavaraa viedään ja tuodaan satunnaisesti ympäri maailman.” (Petri Kuivaniemi 2006)

Yrityksen toiminnan volyyymia on vaikea mitata kuljetusten määrällä koska vakituista liikennettä suuntaan tai toiseen ei ole.

Pääperiaatteena Sirlogin organisoimissa kuljetuksissa on se, että ikinä ei tiedä maanantaisin mitä tuleva viikko tuo tullessaan ja minne kuljetuksia järjestetään. (Sirpa Lindroos 2006)

Omaa kalustoa yrityksellä ei ole. Toiminta perustuu monipuoliseen yhteiskumppaniverkoston. Yhteistyötä tehdään niin kotimaassa kuin ulkomaillakin toimivien rekkaliikennöitsijöiden, kansainvälisten lentorahti-liikkeiden, kuriirien ja merirahtikuljetusyritysten kanssa. Yrityksellä on kuljetussopimukset kaikkien merkittävien kotimaisten maantiekuljetus-yritysten kanssa.

3.2.1 Sirlogin rooli kansainvälisissä toimeksiannoissa

”Teemme vientiselvitykset/tuontitullausdokumentit ja tarvittaessa hoidamme myös kauppakamarin vahvistukset ja joskus jopa remburssipaperitkin. Monille asiakkaillemme toimimme asiantuntija-apuna viennin ja tuonnin epäselvissä kohdissa.” (Sirpa Lindroos 2006)

Sirlogin roolia unionin rajat ylittävissä toimeksiannoissa voisi yksinkertaisesti kuvailla monipuoliseksi. Toimeksiannot vaihtelevat suuresti. Vanhempien asiakkaiden luottamus näkyy siinä, että toisinaan yritys järjestee kaiken vientikuljetuksen alkuperäisten laskujen tekemisestä asiakkaan ulkomaalaisen ostajan tai myyjän tiedottamisesta lähtien. Yleensä toimeksiannot sisältävät parhaiden ja kustannustehokkaiden kuljetusten löytämisen ja muun huollinnan järjestämisen. Huolinta-toimenpiteet voivat olla Sirlogin suorittamia tai yhteistyökumppanilta ostettuja.

Sirlog Oy ei toimi tullin kanssa valtuutettuna viejänä. Tämä tarkoittaa sitä, että sen jälkeen kun vienti/tuontiselvitys on yrityksen tiloissa täytetty, seuraa matka tulliin. Tulli-ilmoitusten sähköiseen lähettämiseen siirtyminen ja tullin sähköiseen järjestelmään liittyminen ei ole ajankohtaista yrityksellä. Tullin kanssa hoidettavien toimeksiantojen volyymi ei ole vielä riittävän suuri verrattuna tullin sähköiseen järjestelmään liittymisen hintaan. Pienen yrityksen budjetissa summa on kuitenkin merkittävä.

3.2.2 Toiminnan haasteita

Sirlog Oy mainostaa itseään globaalina toimijana ja kuljetusten ja huollinnan asiantuntijana – tämä tarkoittaa sitä, että tiedon logistiikan suhteen tulisi olla kansainvälistä, informaatiota tulisi olla vähän joka maasta. Palvelun laadun parantamiseksi olisi hyödyllistä tietää miten kuljetukset, logistiikka, tulli pääpiirteissään kohdemaittain toimivat ja mitä mahdollisia kompastuskiviä on.

EU:n laajentumisen myötä toimeksiannot siirtyvät kasvavissa määrin EU-rajojen ulkopuolelle. Viime aikoina kehitystrendi kyselyissä on ollut Aasia. Tuonnin lisäksi myös vientikyselyitä on tullut tasaiseen tahtiin. Aasia on laaja maanosa. Kiina on maa, jonka merkitys Suomen kansainvälisen kaupan kannalta suuri ja muutoinkin Aasian maista sellainen johon määrällisesti eniten kyselyitä, tässä lähtökohta tämän työn Kiina-osiolle.

Huolinta-ala on Sirlogille tuttua, toimiihan yritys kyseisellä sektorilla, mutta kehittymismahdollisuuksia löytyy täältäkin. Huollinnan peruselementit ovat toiminnan kautta tuttuja, mutta vähemmän huomiota kiinnitetään lainopillisiin seikkoihin, tai siihen kuinka asioiden tulisi yleensä hoitua ja kenen vastuulla. Sinänsä nykyinenkin toiminta on tuottanut tulosta, mutta kilpaillulla alalla ja hakiessa mahdollisia uusia asiakkuussuhteita olisi järkevää tutustua myös huolinta-alan teoriaan ja sitä kautta mahdollisesti etsiä uusia palvelumuotoja.

3.3 Huolinta

Nykyisessä maailmankaupassa yksittäinen kauppias tai yritys ei yleensä voi olla selvillä kaikista kuljetusmahdollisuuksista ja -määräyksistä eikä tuontiin ja vientiin eri maissa liittyvistä muodollisuuksista ja veroista. Näihin kysymyksiin perehtynyt ammattilainen on huolitsija.

Huolintatyön toimenkuvan ymmärtämiseksi on tärkeää sisäistää se, mitä tarkoittaa huolinta ja huolitsija. Huolinnan laajuus vaihtelee suuresti: se voi olla yksittäinen tulliselvitystehtävä tai kokonaisvaltainen kaupan toteuttaminen. Sirlog Oy:n toiminta perustuu näistä jälkimmäiseen vaihtoehtoon, eli vienti- ja tuontiprosessien monipuoliseen järjestelyyn. Suomen kuljetusopasta lainaten huolitsijan velvollisuutena on vastiketta vastaan, omissa nimissään, toimeksiantajan lukuun huolehtia tavaralähetysistä ja niihin liittyvistä toimenpiteistä. Huolitsija voi olla joko luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, eli huolintaliike. Erona näillä kahdella lähinnä se, että luonnollinen henkilö suorittaa tehtävän itse, oikeushenkilö antaa tehtävän työntekijöilleen.

Vain harvoissa maissa on edelleenkin määritelty huolitsijan käsitettä ja toimintaa lailla. Suomenkaan lainsäädännössä ei ole mainintaa huolitsijasta. Pasasen toimittamassa Kansainvälisen kaupan käsikirjassa huolintatoiminnan sääntöjä kuvaillaan seuraavasti: ”Alalla tarvittut pelisäännöt ovat syntyneet pohjoismaisella tasolla. Säännösten keskeisenä osana on huolitsijan tehtävän määrittely sekä niiden suorittamista, huolitsijan ja toimeksiantajan vastuuta, erimielisyyksien ratkaisemista ja kulujen korvausta koskevat määräykset.” (ks. liite 3 / Pohjoismaisen speditööriliiton yleiset määräykset PSYM 2000)

Huolinta-ala työllistäjänä

Huolinta-alan yritykset työllistävät Suomessa noin 3500 henkilöä ja hoitavat noin 70 % tuonti- ja vientiselvityksistä ja noin 90 % kaikista lentorahtikuljetustehtävistä. Suomen Huolintaliikkeiden Liittoon kuuluu noin 70 huolinta-alan yritystä, mikä on noin 70 % päätoimisesti huolintaa hoitavista yrityksistä. (Kuljetusopas 2006) Sirlog Oy ei ole kyseisen liiton jäsen, mutta toimii liiton periaatteiden mukaisesti.

Huolintaohje

Joissakin tapauksissa viejä hoitaa koko kuljetustapahtuman itse, usein on kuitenkin suositeltavaa käyttää apuna ulkopuolista huolinta- ja kuljetusalan yritystä, jolla on alan erikoisosaamista. Edellytyksenä viejän ja huolitsijan yhteistyön toimivuudelle on mahdollisimman tarkkojen tietojen ja ohjeiden välittäminen osapuolten kesken.

Mikäli viejä ei hoida mahdollisia tullaus- ja huolintatoimenpiteitä, on suositeltavaa käyttää huolintaohjetta. Ohjeet voidaan antaa vapaa-

muotoisesti, tärkeää on kuitenkin se, että huolintaohje (toimeksianto) sisältää kaikki kuljetusta koskevat erityisvaatimukset. Erityisvaatimuksena voi olla esimerkiksi kuljetuksen vaatima tietty lämpötila tai lastaustapa. Usein huolintaohjeena toimivat asiakirjakopiot kauppatahtumasta.

Toimeksiantajan edun mukaista on antaa tehtävät huolitsijalle aina kirjallisessa muodossa. Huolintaohje voi olla vapaamuotoinen ohje tai tarkoitusta varten laadittu. Kirjallista toimeksiantoa suositellaan aina, välttämätön se on kun toimeksiantoon sisältyy perimis- tai vakuutus-tehtävä. Usein huolintatoimeksiannot saadaan nykyisin sähköpostitse, mikä on hyvä koska sähköpostistakin jää aina tulostettavissa oleva dokumentti.

Huolitsijan velvollisuudet

Huolitsijan velvollisuudet voidaan lyhyesti luetella Kuljetusoppaan mukaan seuraavasti:

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

Huolitsijan toimimisvelvollisuus alkaa, kun sopimus tehtävästä on syntynyt ja huolitsija on vastaanottanut toimeksiannon. Huolitsijan tärkein velvoite on toimia viivytyksettä. Tämä velvoite kattaa edustajien ja rahdin-kuljettajien valinnan, sekä toimintaohjeiden antamisen. Käytännössä huolitsijan toimimisvelvollisuus alkaa aina asiakkaan (toimeksiantajan) yhteydenoton jälkeen.

Tarkastusvelvollisuus, merkitsee sananmukaisesti, tehtävään liittyvien eri kuljetusvaiheiden yhteydessä suoritettavaa tavarankunnon ja pakkauksen kunnon, lukumäärän, merkkien yms. asiakirjojen tarkastamista. Pakkauksen fyysinen tarkastaminen ei suosituksesta huolimatta ole läheskään aina huolintaliikkeen toimenpidelistalla. Huolitsija voi toimia fyysisesti kaukana tavarankuljettajasta ja niinpä hän hoitaa kuljetuksen ja huolinnan näkemättä tavaraa fyysisesti, näin valtaosassa Sirlog Oy:n toimeksiannoista.

Huolitsijalla on raportointivelvollisuus toimeksiantajalle. Jos tieto ei kulje, voi käydä niin, että tavarakin pysähtyy. Tähän liittyy myös tiedottamisvelvollisuus kuljetuksen kannalta merkittävistä asioista. Kokonaisuutta kutsutaan toimitusvalvonnaksi, jonka merkitys nykyaikaisen logistiikan kannalta on olennainen. (Pasanen 2005: 332)

Lojaliteettivelvollisuus liittyy toimeksiantajan edun valvomiseen. Nykyaikaisessa tietomaailmassa väärän tiedon antaminen voi olla katastrofi ja

myös korvausvelvollisuuden aiheuttava tekijä. Kaikki toimeksiannon hoitoon liittyvät tiedot ovat sopimussalaisuuksia. Tehtävänsä hoidossa huolitsija ei voi välttyä saamasta tietoonsa toimeksiantavan yrityksen kannalta liikesalaisuuden piiriin kuuluvaa tietoa, kuten hintoja, yleisiä toimitus- ja maksuehtoja, tuotetietoja, myyjää/ostajaa koskevia tietoja, luottotietoja ja luotonantoon liittyviä tietoja. (PSYM 2000) Tiedonhallintakysymykset ja tietoriskeiltä suojautuminen ovat tai niiden tulisi olla osa valintakriteereitä, kun palveluverkostoja rakennetaan.

Tilitysvelvollisuus liittyy asiameiestoimintaan: huolitsija on velvollinen toimimaan omissa nimissään, toimeksiantajansa lukuun, vastuullisesti. Tämän velvoitteen hoitaminen saattaa sisältää myös kuluja. Välittäjänä toimivan huolitsijan tulisikin tehdä tarkka tilitys tehtävän hoitoon liittyvistä kuluista. (Pasanen 2005: 332)

3.3.1 Vientihuolinta

Vientihuolinnassa huolitsija tarjoaa asiakkaalleen eri kuljetusvaihtoehdot kustannusvertailuineen, varaa kuljetustilan ja tekee tavallisesti kuljetussopimuksen joko toimeksiantajan nimissä tai omissa nimissään. Usein huolintatehtävän hoitaminen edellyttää Sirlogilta myös tavaran noudon järjestämisen asiakkaalta ja sen toimittamisen lähtevään kulkuneuvoon. Huolitsijan tehtäviin voi sisältyä välivarastoinnin organisoiminen, pakkaus- ja merkitsemisasioiden avustaminen sekä lastauksen järjestäminen satamaviranomaisten ja ahtaajan kanssa. (Pehkonen 2000: 161) Usein tämä koko vientikuljetuksen alkuprosessi tapahtuu sähköisesti tai puhelimitse yhteistyökumppaneiden (kuljetusyriesten) välityksellä, huolitsijan fyysisesti näkemättä tavaraerää.

Kuljetuksen ja yhteyksien hoitamisen lisäksi huolitsija hankkii ainakin osan tavaran lähettämiseen tarvittavista asiakirjoista. Kuljetuksen vaatimien kuljetusasiakirjojen laatiminen jää usein huolitsijan tehtäväksi, rahdinottaja vain tarkastaa tiedot ja täydentää ne puuttuvilta osilta ja allekirjoittaa asiakirjat.

Ulkomaan määräpaikkakunnalla tavaran vastaanotosta huolehtii vientihuolitsijan ulkomainen edustaja tai tavaran ulkomaisen ostajan oma huolitsija. Tiedottamisvastuu määrämaan huolitsijalle tavaran lähdöstä, yleisestä aikataulusta ja saapumisesta on yleensä aina lähetysmaan huolitsijalla, ellei toisin sovita.

Tavanomaisia vientihuolinnan alaisuuteen kuuluvia tehtäviä on seuraavien asiakirjojen tekeminen/teettäminen:

- vientiselvitykset (tavaran luonteesta ja vientimenettelystä riippuen, esim. vientiselvitys ulkoista jalostusta varten, väliaikaiset vientiselvitykset, jne.)

- täydentävät vienti-ilmoitukset (tulliviranomaisen ennakkosuostumuksen vaatima jälkikäteen tehtävä täydentävä tullii-ilmoitus)
- rahtikirjat (CMR, AWB jne.)
- T-passitukset ja TIR Carnet'n täyttäminen
- tullauksiin liittyvät muut dokumentit, kuten erilaiset tulliedun saamiseksi vaaditut tavarän alkuperän selvittävät todistukset esim. EUR.1-tavaratodistus, A.TR.1-todistus toimituksesta EU:sta suoraan Turkkiin tai päinvastoin

Tavaratodistuksen pitää olla Suomen tulliviranomaisen vahvistama. Alkuperätodistuksen antaja vastaa antamansa todistuksen oikeellisuudesta ts. siitä, että todistuksessa ilmoitetut tuotteet ovat alkuperätuotteita.

3.3.2 Tuontihuolinta

Tuontihuolinnassa asia etenee päinvastaisessa järjestyksessä kuin vientihuolinnassa. Tavarän saavuttua huolitsija ottaa sen vastaan rahdin-kuljettajalta, maksaa rahdin, huolehtii tavarän tullauksesta ja kuljetamisesta vastaanottajalle. Tarpeen vaatiessa huolitsija suorittaa tavarän välivarastoinnin. (Pehkonen 2000: 161)

Sopimuksesta riippuen huolitsija hoitaa kaikki tullaukseen liittyvät tehtävät tai vain avustaa siinä toimeksiantajaansa. Sopimuksen mukaan huolitsija voi merkitä tavaralle kuljetusvakuutuksen, suorittaa kauppahinnan perinnän tavarän luovutuksen yhteydessä, hankkia erilaisia vienti- ja tuonti-asiakirjoja, välittää tietoa eri maiden kuljetus- ja tullimääräyksistä jne. Tehtävää suorittaessaan huolitsija on yleensä yhteydessä rahdinottajiin, satamiin, tulliin, vakuutusyhtiöihin ja konsulaatteihin.

Sirlogin rooli tuontihuolitsijana alkaa yleensä jo siinä vaiheessa, kun asiakas lähettää kuljetuskyselyn tuonnista. Sirlogissa tutustutaan tapaukseen ja sen erityispiirteisiin. Näiden asioiden valossa selvitetään kuljetuksen tuontikanavat, kustannukset ja aikataulu. Tämän jälkeen tuontihuolintatoimenpiteet (tullaus ym.) tapahtuvat tavarän kotiuduttua Suomeen.

Tässä tavanomaisia tuontihuolintaan liittyviä huolitsijan työtehtäviä:

- tuontiselvitykset (sisäinen jalostus, jaksotullaukset, valmisteverot jne.)
- tullitariffioinnit
- tullausarvolaskelmat

3.3.3 Huolintaliikkeen vastuu

Huolitsijan vastuusta ei ole Suomessa säädetty laissa eikä kansainvälisissä sopimuksissa. On kuitenkin ihan luonnollista, että huolitsija, jonka velvollisuutena on vastiketta vastaan, omista nimissään, toimeksi-antajan lukuun huolehtia tavaralähetyksistä ja niihin liittyvistä toimenpiteistä, on myös vastuussa tekemisistään.

Huolitsijan vastuu ja oikeudellinen asema määräytyy sen mukaan toimiiko huolitsija kuljetuspalveluiden välittäjänä vai myös itse rahdinkuljettajana suhteessa tavarán lähettäjään tai vastaanottajaan. (Pehkonen 2000: 164)

Vastuu Rahdinkuljettajana

Huolitsijalla on rahdinkuljettajan vastuu, kun hän suorittaa kuljetuksen omalla kuljetusvälineellä (suorittava rahdinkuljettaja) tai kun hän antamalla nimenomaisen kuljetuslupauksen tai muulla tavoin ottanut itselleen rahdinkuljettajan vastuun (sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja, kuten Sirlog Oy usein toiminnassaan on). Kansainvälisissä maantiekuljetuksissa huolintaliike toimii aina rahdinkuljettajan vastuulla (Pasanen 2005: 334). Pehkosen (2000: 165) mukaan huolitsijan katsotaan olevan sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja, kun hän on antanut kuljetusasiakirjan omista nimissään tai kun hän on markkinoinnissaan tai tarjouksessaan ilmaissut sitoumuksensa.

Eryteisesti huomioitavaa noudatettujen sopimusten osin on se, että Pohjoismaisen speditööriliiton yleisten määräysten noudattaminen väistyy, jos sovellettavaksi tulee pakottava lainsäädäntö.

Huolintaliikkeen vastuu on rajoitettua vastuuta – esimerkiksi kuljetusvahinkojen osalta korvausvelvollisuus ei välttämättä riitä kattamaan lähettäjän tai vastaanottajan taloudellisia intressejä. (Pasanen 2005: 334) Huolintaliike kattaa vastuunsa ottamalla huolintavastuuvakuutuksen ja edellyttää yleensä, että myös varsinaisella rahdinkuljettajalla on vakuutukset kunnossa.

Vastuu välittäjänä

Huolintaliikkeen tehtävät ovat monenlaisia, eikä toimeksiantoon aina liity laissa tarkoitettua rahdinkuljetustehtävää. Huolitsija ei myöskään suorita kaikkia toimeksiannon hoitoon liittyviä tehtäviä itse.

Huolitsija vastaa välittäjänä ilman rahdinkuljettajan vastuuta sellaisista kuljetuksista, jotka eivät sisälly rahdinkuljettajan vastuuseen. Huolitsija vastaa siis välittäjän vahingosta, joka aiheutuu siitä, ettei hän ole noudattanut riittävää huolellisuutta tehtävän suorittamisessa. (Pehkonen 2000: 165) Huolitsija on tällaisissa tapauksissa velvollinen näyttämään, että hän on tehtävänsä rajoissa valvonut huolellisesti toimeksiantajansa etua. Välittäjänä toimivan huolitsijan vastuu on määrällisesti rajoitettu.

Huolintaliikkeet toimivat kiinteässä yhteistyössä rahdinkuljettajien kanssa. Nykyään yhä enenevässä määrin huolintaliikkeiden rooli on muuttunut kuljetuksia välittävästä roolista rahdinkuljettajan rooliksi, mikä tarkoittaa huolintaliikkeiden vastuun lisääntymistä.

3.3.4 Tulli yhteistyökumppanina

Huolinta käsittää aiemmin esitellyn mukaisesti mm. asiakkaiden (viejien ja tuojien) puolesta hoidettavat tullaukset, passitukset ja erilaiset ositukset. Tulli on viranomainen, jonka valvonnassa ja yhteistyössä huolinta-toimenpiteet tapahtuvat.

Tullilaitos on koko maan kattava EU:n sisä- ja ulkokaupan verotus-, valvonta- ja palveluorganisaatio, joka toteuttaa EU:n yhteistä tullipolitiikkaa. Tullin tehtävänä on kansainvälisten tavaravirtojen hallinta laillisen ulkomaankaupan edistämiseksi ja laittoman estämiseksi. Tulli kantoi v. 2005 veroja ja maksuja noin 9,4 miljardia euroa eli lähes kolmanneksen valtion kokonaisverotuloista. Tullin palveluksessa on Suomessa noin 2 600 henkilöä. (Tulli 2006)

Huolitsijan ja tullin välinen toiminta tapahtuu esimerkiksi seuraavasti: *”Huolitsija ilmoittaa kolmansiin maihin vietäväksi tarkoitetut yhteisötavarat asetettavaksi vientimenettelyyn, jotta tulliviranomainen voi määrittää, mitkä vientisäännökset ja -määräykset koskevat kyseistä tavaraa ja miten niitä on tavarann viennin johdosta sovellettava. Nämä säännökset ja määräykset voivat koskea esimerkiksi vientitullia tai muuta -maksua, tullinpalautusta tai -peruutusta, vientitukea, vientilupaa tai muuta vientirajoitusta. Tulliviranomainen läpikäy esitetyt dokumentit, suorittaa vaaditut tarkastukset tai lisätoimenpiteet ja todennäköisesti hyväksyy dokumentit. Tulliviranomainen leimaa dokumentit ja kirjaa vientikuljetuksen tavarann arvoineen ja muine olennaisine tietoineen tullin järjestelmiin.”* (Tulli 2006)

Sähköiset palvelut

Huolitsijan ja tullin välistä yhteistyötä helpottamaan on kehitetty mahdollisuus tehdä tullille ilmoituksia sähköisesti. Sähköisen ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluu EU:n sisäkaupan toiminnot, ja osa ulkokaupasta. Sähköinen ilmoitusmenettely perustuu EDI-järjestelmään. EDI on lyhenne sanoista electronic data interchange, ja sen suomenkielinen vastine on organisaatioiden välinen tiedonsiirto, OVT. (Kuljetusopas) EDI on määrämuotoisen tiedon siirtämistä tietokoneelta toiselle elektronisin keinoin. Toiminnassa noudatetaan sovittua sanomastandardia.

Muun muassa passitusta varten kehitetty sähköinen passitusilmoitus on otettu käyttöön marraskuussa 2003. Sähköinen passitus tuo etuja niin asiakkaille kuin tullillekin. Vanha SAD-lomakkeilla passittaminen on perustunut postitse tapahtuvaan tiedonvaihtoon eri maiden tullien välillä. Vanhan järjestelmän suuri rutiinityön määrä on ruuhkauttanut passitus-toimipaikat, eikä tieto passituksen päättämisestä ole aina saapunut lähtötoimipaikkaan ajoissa. Tämä taas on aiheuttanut turhaa selvitystyötä tullin ja asiakkaan kesken, kun avoimista passituksista on pyydetty selvitystä asiakkaalta ja määrätullista. Sähköisessä järjestelmässä passitukset päättyvät reaaliajassa suoraan järjestelmässä. (Tulli 2006)

Monet suuret huolintaliikkeet hyödyntävät ilmoitusten teossa sähköistä mahdollisuutta. Pienille yrityksille kynnyskysymykseksi on toistaiseksi jäänyt EDI-palvelun hankkimisen kustannukset. Sirlog Oy ei kuulu sähköisen järjestelmän käyttäjiin, mutta mikäli järjestelmä saadaan koskemaan myös ulkokaupan toimeksiantoja, olisi tämä palvelu harkitsemisen arvoinen kehitysmahdollisuus.

3.3.5 Kuka laatii asiakirjat vientiä varten

Lähtökohtaisesti vienti/tuontitapahtuman toimeksiantaja (viejä/tuoja) ja huolitsija toimivat kummankin osapuolen hyväksymän sopimuksen tai käytännön mukaan. Yleensä velvoitteet jaetaan seuraavasti:

1. Asiakas huolehtii:

- kauppalasku
- pakkausluettelo
- maakohtaiset erityisasiakirjat (mm. Kauppakamarin vahvistukset, Kasvintuotantokeskuksen todistukset, mahdollista sopia nämä myös huolitsijan hoidettavaksi)

2. Huolitsija huolehtii:

- kotimaan rahtikirja
- ilmoitukset terminaaleihin
- lastauslistat
- erityisohjeet lastauksista
- CMR (autorahतिकirja)
- rautatierahtikirja
- lentorahtikirja
- paikalliskonossementti (esim LWB= Liner Way Bill)
- valtamerikonossementit (=B/L=Bill of Loading)
- Mahdolliset vakuutukset
- remburssin vaatimat lisädokumentit
- mahdollinen tarkistustullaus ennen laivausta
- vientitullaus - vientipäätös

(Vientikaupan asiakirjat, Fintra 2004)

Yllä esitetty malli on ohjeellinen käytäntö asiakirjojen vastuullisesta jakamisesta. Huomioitavaa on, että osapuolten keskinäisestä sopimuksesta riippuen, huolitsijan vastuuta voidaan myös laajentaa. Esimerkkinä tästä voisi mainita Sirlogin eräälle asiakkaalleen hoitamat Uzbekistan lähetykset. Yhteistyö tämän asiakkaan kanssa on niin luottamuksellista, että Sirlog Oy on tietyiltä osin valtuutettu laatimaan kauppalaskut, hoitamaan kauppakamarin vahvistukset ja täyttämään mahdolliset remburssivaatimukset. Lisäksi toimeksiantaja on valtuuttanut Sirlogin hoitamaan tietyt yhteydenotot Uzbekistanilaisen asiakkaan kanssa.

3.4 KIINA



Kiina on suuri maa, jolla on monet kasvot. Viime aikoina Kiina on ollut paljon esillä. Paljon puhuttu Kiina-ilmiö on osa nykymaailmantalouden uutta työnjakoa, joka syntyy tavaroiden ja tuotannontekijöiden liikkumisen vapautumisen ja teknisen kehityksen luomista uusista mahdollisuuksista. Wikipedian vapaassa tietosanakirjassa Kiina-ilmiö käsite selitetään länsimaisten yritysten tuotannon ja työpaikkojen siirtymisestä työvoimakustannuksen ja korkean verotuksen vuoksi Kiinaan ja muihin halpojen tuotantokustannusten maihin. Globaalissa taloudessa ajankohtaista on yleensäkin valtioiden välisten tullien ja muiden kaupan, työvoiman ja pääoman liikkuvuuden esteiden madaltaminen lisää maailmantalouden eri alueiden vuorovaikutusta.

Aasiaan suuntautuva vienti ja sieltä meille Suomeen suuntautuva kaupankäynti on kasvanut kiina-ilmiön myötä merkittävästi. Ensin liikkeelle lähtivät isot kansainväliset yritykset. Sittemmin jo pienemmät pk-yrityksetkin hakeutuvat kokeilemaan tämän aikaisemmin monella tapaa niin kaukana sijainneen markkina-alueen tuomia mahdollisuuksia. Myös Sirlogin asiakaskunnassa on huomioitavissa trendi Aasiaan suuntautuvassa kaupankäynnissä. Kiina on Aasian valtioista yksi merkittävin suomalaisten yritysten sinne osoittamalla kiinnostuksella mitattuna. Tästä syystä valitsin tähän tutkintotyöhön lähemmin tarkasteltavaksi nimenomaan Kiinan. Kiinasta kertovasta osiosta pyrin tutkimaan maata teknisen viennin ja tuonnin näkökulmasta. Pyrin keskittymään siihen, mitä kaikkea vienti- ja tuontitapahtuman jouhevan onnistumisen kannalta tulee ottaa huomioon suunnitellessa yhteistyötä kiinalaisten yritysten kanssa.

(ks. liite 4 / Faktatietoa Kiinasta)

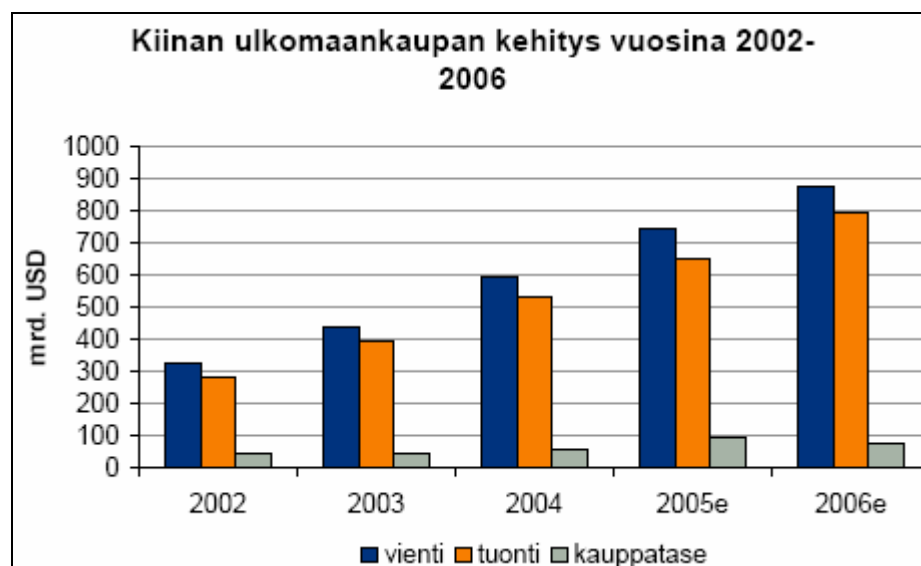
3.4.1 Talouden kehitys

Kiinan talouden kasvu on ollut huikeaa viime vuosina eikä kasvulle näy esteitä myöskään lähitulevaisuudessa, sillä Kiinan valmistusteollisuuden kapasiteetin odotetaan kasvavan edelleen vahvasti. Halpa työvoima ja hyvät globaalit logistiset yhteydet rannikon eri tuotantolaitoksista ovat Kiinan merkittävimpiä kilpailukykytekijöitä.

Ulkomaankauppa on Kiinan taloudelle erittäin tärkeää, ei niinkään ylijäämän takia, vaan siksi, että sitä kautta maahan syntyy uusia työpaikkoja ja uutta teknologiaa ja kulutuskysyntä kasvaa etenkin vauraalla rannikkoseudulla. Viennin tärkeyttä kuvaa mm. se, että ulkomaisten

suorien sijoitusten osuus maan investoinneista on viimeisten 15 vuoden aikana ollut 10 prosenttia, mutta niiden osuus maan teollisuustuotannosta on 30 prosenttia. (Finpro, Artikkelit 2005)

Alla olevasta kuviosta näkee Kiinan harjoittaman ulkomaankaupan merkittävän kasvun viime vuosina.



Kuvio 2 Kiinan ulkomaankaupan kehitys (Finpro, Joulukuu 2005)

Kiina edistyy koko ajan talousuudistuksensa toteuttamisessa. Vuonna 2001 se liittyi Maailman kauppajärjestöön. Tämä oli merkittävä askel, joka edisti markkinoiden avautumista ja suoria ulkomaisia investointeja. Vuonna 2003 Kiinasta tuli EU:n toiseksi suurin kauppakumppani Yhdysvaltojen jälkeen ja EU:sta tuli Kiinan toiseksi suurimmat vientimarkkinat. Vuonna 2004 tapahtuneen laajentumisensa jälkeen EU on nykyisin Kiinan suurin kauppakumppani. (Euroopan yhteisöjen komission tiedoksi 2005)

3.4.2 WTO:n jäsenyys

Vaikka EU:n ja Kiinan kauppasuhteet ovat nyt paremmat ja tiiviimmät kuin koskaan, liittyy niihin monia ajankohtaisia ongelmia ja haasteita. Keskeinen haaste kauppasuhteessa on ollut kansainvälisen kaupan pelisääntöjen noudattaminen. Kiinan suhteellisen tuore WTO:n jäsenyys on nykysuhteille keskeinen tekijä.

Kiina on perinteisesti ollut tunnettu siitä, että valtiovalta on rajoittanut maahan ulkopuolelta suuntautuvaa tuontia monin keinoin. Valtio on mm. määrännyt korkeita tuontitulleja ja veroja ja rajoittanut oikeutta harjoittaa kaupankäyntiä maassa. Kiinalaiset viranomaiset ovat jo suhteellisen

pitkään olleet tietoisia, että tällaiset suojaavat toimenpiteet vahingoittavat talouden toimivuutta ja houkuttelevat salakuljetukseen. Pyrkinessään voittamaan nämä talouttansa epätasapainottavat ongelmat Kiina vihdoinkin leikkasi osaa tuontitulleistaan vuonna 2001 samalla kun liittyi WTO:n jäseneksi. (U.S. Commercial Service 2006)

Kiina hyväksyttiin siis Maailman kauppajärjestön (WTO) jäseneksi joulukuussa 2001 pitkän 15 neuvotteluvuoden jälkeen. Jäsenyys merkitsi Kiinan avautumista kansainväliselle kilpailulle ja huomattavaa rakennemuutosta maan elinkeinoelämään seuraavien vuosien aikana.

WTO-jäsenyys on näkyvin merkki Kiinan uudesta aktiivisesta kauppapolitiikasta. Kiina on viime aikoina osoittanut voimakasta kiinnostusta laajentaa vaikutusvaltaansa koko Aasia-Tyynenmeren alueelle ja myös Eurooppaan. Vuonna 2001 Kiina esitti Kaakkois-Aasian maiden järjestölle ASEAN:ille yhteisen vapaakauppa-alueen perustamista 10 vuoden kuluessa. Kiina on myös APEC:in (Aasia-Tyynenmeren alueen taloudellinen yhteistyöfoorumi) jäsen. EU:n kanssa Kiina aloitti yhteistyön jo vuonna 1985. (Finpro, Maaraportti: Kiina, Joulukuu 2005)

Kiinan markkinoiden avautuminen WTO-jäsenyyden myötä on huomattu myös monissa kansainvälisissä kuljetusyrietyksissä. Yhä useammat kuljetusyrietykset suurista asiakkaista kohdistavat tuotantoaan Kiinaan ja yrityksissä uskotaankin Kiinan kasvattavan kuljetusliiketoimintaa edellisestään lähitulevaisuudessa.

3.4.3 Huomioitavaa viennissä

Vienti Kiinaan on kasvanut olennaisesti Kiinan liittyttyä WTO:n jäseneksi 2001. Kiina haluaa kuitenkin olla edelleen pitkälti omavarainen. Maahan kannattaa tuoda lähinnä sellaisia tuotteita ja tekniikkaa, mitä siellä ei itse pystytä valmistamaan riittävästi tai riittävän tasoisena. Tullimaksuja ja veroja on WTO-jäsenyyden johdosta osaksi alennettu, mutta Kiinan byrokratia tuottaa vielä monelle päänvaivaa.

Vaikka Kiinan WTO-jäsenyys avasi monia ovia vientiyrityksille, vie vanhojen vientirajoitusten kokonaan muuttaminen aikaa. Kiina rajoittaa edelleen tiettyjen tuotteiden tuontia lisensseillä ja kiintiöillä. Lisenssejä myöntäviä viranomaisia ovat esim. State Planning Commission ja ulkomaankauppaministeriö MOFTEG. Kiintiöt on toinen tapa tuonnin rajoittamisessa. Näistä vastaa the State Economic and Trade Commission ja State Planning Commission. (Kauhanen 1999: 239) Nykyisin kiintiöiden määrää on tosin vähennetty jo olennaisesti.

Vientitoimintaa Kiinaan suunnittelevan yrityksen on syytä muistaa, että maahantuontia voi Kiinassa hoitaa vain kiinalainen tuonti/vienti -lisenssin

omaava yritys (Finpro, Maaraportti: Kiina, Joulukuu 2005). Jos kiinalainen ostaja ei omaa lisenssiä vientitapahtuma todennäköisesti viivästyy ja syntyy lisäkustannuksia. Ulkomaalainen yritys, joka toimii Kiinassa voi kuitenkin tuoda maahan tarvitsemiaan raaka-aineita, mutta ne pitää olla erikseen mainittu yrityksen perustamissopimuksessa. WTO-sopimuksen puitteissa tuontioikeuksia tullaan vapauttamaan, mutta siirtymäajat ovat tuotteesta riippuen 1-5 vuotta.

Ongelmia viennin suhteen on esiintynyt muun muassa tavarankiinaan tulopaikan suhteen. Lentokenttiä ja satamia valvotaan ja hoidetaan paikallisesti ja eri paikkakunnilla on eroja tulokustannusten määräytymisessä. Kaupankäynnin osapuolten tulisi etukäteen nimetä tarkasti tavarankiinaan saapumispaikka ja ottaa selville paikalliset kustannukset, jottei väärinkäsityksiä tuontikustannusten takia pääsisi tapahtumaan. Huomiotavaa tulopaikan valinnan suhteen on myös se, että lisenssin omaava kiinalainen maahantuoja on rekisteröity toimimaan vaan tietyllä alueella, tietyt tulokanavia (lentokenttä/satama) käyttäen. Joten jos tavarat esimerkiksi toimitetaan Pohjois-Kiinan lentokentälle ja maahantuoja on valtuutettu toimimaan Etelä-Kiinassa, tulee viejälle kustannuksia tavarankiinaan siirrosta sisämaassa paikasta toiseen.

Yleensä kiinalainen tuojia (agentti, jakelija, yhteiskumppani tai huolitsija) kerää kaikki tarvittavat dokumentit tavaroiden tuontiselvitystä varten ja esittää ne Kiinan tullille. Tarvittavat dokumentit vaihtelevat kyseessä olevan tavarankiinaan mukaan, mutta yleensä tarpeellisia ovat standardidokumentit kuten konossementti, lasku, pakkalista, tulliselvitys, vakuutusselvitys, kauppasopimus. Tarvittaessa myös olennaiset erityisdokumentit tulee olla esitettävissä. Tällaisia erityisdokumentteja ovat esimerkiksi alkuperätodistus, sertifiointitodistus, tuontikiintiötodistus, tuontilisenssi jne.. (U.S. Commercial Service 2006)

3.4.4 Huomioitavaa tuonnissa

Vielä muutama vuosikymmen sitten kauppa Kiinan kanssa käytiin Beijingissä sijaitsevien vienti- ja tuontikorporaatioiden kautta. Viime vuosien suuret mullistukset Kiinan taloudessa ovat merkinneet muutoksia myös ulkomaankauppaa käyvien yritysten määrässä sekä ulkomaankauppaan liittyvässä sääntelyssä ja byrokratiassa.

Kiinan WTO-jäsenyys ja ulkomaankaupan rajoitusten alentaminen ovat kasvattaneet viennin lisäksi huomattavasti tuontia. Bundersin ja Pyykön mukaan tuonti Kiinasta EU-alueelle on kasvanut noin kaksinkertaiseksi vuodesta 1995 eli noin 50 miljardiin euroon vuodessa.

Kaupankäynnin helpottuminen on myös vaikuttanut informaation lisääntymiseen. Kiinasta on saatavana yhä enemmän ja helpommin tietoa

eri tietolähteistä, mutta sopivan yhteistyökumppanin etsiminen merkitsee kuitenkin haastetta ja valintaan tulee paneutua perusteellisesti (Kauhanen 1999: 231). Ulkomaisia yrityksiä palvelemaan on Kiinassa syntynyt suuri ja ammattitaidoltaan vaihtelevan tasoinen palveluyritysten joukko.

Tuotaessa tavaraa Kiinasta EU-alueelle on syytä muistaa, että EU rajoittaa tiettyjen tuotteiden tuontia Kiinasta kiintiöin. Näihin tuotteisiin kuuluvat esimerkiksi monet tekstiilituotteet, jalkineet ja posliinituotteet. (Kauhanen 1999: 233) Kiintiöiden piriin kuuluville tuotteille on syytä pyytää valmistajalta Kiinasta todistus alkuperästä ja tavarantoiminnan laadusta. Tarkempia tietoja kiintiöiden alaisista tuotteista, kiintiöiden vuosisuuruudesta ja kulloisestakin kiintiön tilanteesta saa Tullihallitukselta.

Ongelmia kiinalaisen myyjän ja suomalaisen ostajan välille on vientitapahtumassa huomattu toisinaan aiheutuneen vientilausekkeen väärinymmärtämisen johdosta. Onkin osoittautunut hyödylliseksi läpikäydä kiinalaisen osapuolen kanssa kaupankäynnin menettelyt ja nimenomaan sen kuka on vastuussa mistäkin ja kuka maksaa kuljetuksen ja huolinnan tapahtumaketjun eri vaiheissa.

Useimmiten kiinalaiset suosivat vientikaupassa termiä CIF (cost, insurance, freight), mutta vaihtoehtona saattavat käydä myös CFR (cost & freight) tai FOB (free on board). Kaikki sopimuksessa käytettävät termit on yksilöitävä, jotta molemmilla osapuolilla on niistä samanlainen käsitys. (Kauhanen 1999: 24) Huomioitavaa vientilausekkeiden käytössä on vielä muistaa mainita lausekkeen perässä mistä satamasta tai lentokentästä on kyse. Sillä kuten jo edellisessä kappaleessa ”huomioitavaa viennissä” kirjoitin, satamia ja lentokenttiä valvotaan paikallisesti ja vienti- ja tuontikulut ja palkkiot vaihtelevat paikoittain.

3.4.5 Kiinan kaupassa tarvittavat asiakirjat ja erityismääräykset

Kun tuotetta siirretään maan rajojen yli, tarvitaan erilaisia asiakirjoja, joista viejän on valittava kuhunkin toimitukseen sopivat. Oikein laaditut asiakirjat varmistavat tavaroiden ja maksujen sujuvan liikkumisen kansainvälisessä toimintaympäristössä. Asiakirjoja koskevat säännökset ja määräykset vaihtelevat kohdemaittain. Seuraavaksi läpikäyn Kiinan kaupassa tarvittavat dokumentit sekä niiden täyttöohjeet ja mahdollisten lisäselvitysten tietolähteet.

Kauppalasku

Kauppalasku laaditaan englannin kielellä ostajan haluamana määränä. Laskussa ilmoitetaan tavanomaiset yksityiskohtaiset tiedot:

- myyjän ja ostajan nimi
- tavaran alkuperämaa
- toimitus- ja maksuehdot
- kollien merkinnät, lukumäärät, numerot ja lajit
- brutto- ja nettopainot
- tarkka tavaramääritelmä
- yksikkö- ja kokonaishinnat
- mahdolliset alennukset perusteluineen
- kauppasopimuksen ja tilauksen numero
- FOB-arvo ja toimitusehdosta riippuen CIF-kulut eriteltyinä

Viejä allekirjoittaa laskun alkuperäiskappaleen. Tullilaskua ei vaadita. Pakkausluettelo vaaditaan konttikuljetuksissa. Se on myös allekirjoitettava. (Finpro – Kiina: Laivauskäsikirja) Kappaletavarakuljetuksissa pakkausluettelo ei ole pakollinen, mutta sen käyttöä suositellaan ja se saattaa nopeuttaa tavaran kulkua. Kaikissa laskuissa kannattaa käyttää yrityksen omia logoja. Hyvin tärkeää on myös muistaa, että laskussa ei saa olla mitään käsinkirjoitettua kohtaa, korjauksia tai lisäyksiä. Kiinan tulli ei myöskään hyväksy kopiokone- tai faksikopioita.

Alkuperätodistus

Alkuperätodistusta ei yleensä vaadita. Tarvittaessa sen myöntää suomalainen kauppakamari.

Tavaratodistus

Kiina ei vaadi tavaratodistusta sinne vietävistä tavaroista.

Erityistodistuksia

Vietäessä mm. eläviä eläimiä, lihaa ja lihatuotteita sekä kasveja ja alkuperää olevia tuotteita vaaditaan vientimaan ao. viranomaisen antama terveystodistus. Muiden mahdollisten erityistodistusten tarve ilmoitetaan kauppasopimuksessa.

Huomioitavaa on pakkausmateriaalien osalta muistaa, että Kiinan puupakkausvaatimukset muuttuivat 1.1.2006 ja kasvinsuojelumääräyksiin perustuen puiset pakkaukset pitää olla kaikki ISPM-15 standardin mukaisesti leimattuja. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä että puumateriaalin tulee olla oikealla tapaa valmistettua (kuumennettua, jotta kaikki elävä siinä kuolee) ja tästä osoitukseksi standardin mukainen leima. Aikaisemmin Kiinan terveysviranomaiset vaativat puupakkauksille kansainvälisen kasvien terveystodistuksen (Phytosanitary Certificate). (Finpro – Kiina: Laivauskäsikirja 2006)

Vakuutus

Kauppasopimuksessa olevia ehtoja on noudatettava. Vientilausekkeista nähdään vakuutuksen ottajan rooli ja vastuu. (Lindroos 2006) Laivauksissa Kiinan kansantasavaltaan suositellaan käytettäväksi Incotermsin mukaista FOB-toimituslauseketta (Finpro – Kiina: Laivauskäsikirja 2006).

Kuljetusasiakirjat

Kuljetusasiakirjat laaditaan kauppasopimukseen sisältyvien ohjeiden mukaan (Finpro – Kiina: Laivauskäsikirja 2006). Kiinan viranomaiset eivät ole antaneet mitään erityisiä ohjeita kuljetusasiakirjojen laatimisesta.

Asiakirjojen laillistus

Asiakirjojen laillistusta ei vaadita ellei ostaja niitä erikseen pyydä.

Tuotemääräykset

Erityisvaatimukset ilmoitetaan yleensä kauppasopimuksessa. Erityismääräykset koskevat elintarvikkeiden, farmaseuttisten valmisteiden, lannoitteiden sekä eläin- ja kasvialkuperää olevien tuotteiden rekisteröintiä ja kemikaalien maahantuontia. (Finpro – Kiina: Laivauskäsikirja 2006)

Sertifiointi

Kiinan nykyinen sertifiointijärjestelmä tuli voimaan 2003. Sertifiointijärjestelmän (Compulsory Product Certification System – CPCS) mukaan tietyille tuotteille vaaditaan asianomaisen kiinalaisen sertifiointiviranomaisen antama todistus ja sitä vastaava tuotemerkintä. Kiinassa sertifiointista vastaavat kaksi viranomaista: Certification and Accreditation Administration (CNCA) ja State General Administration of Quality Supervision, Inspection and Quarantine (AQSIQ). (Finpro – Kiina: Laivauskäsikirja 2006)

Suomalaisen viejän tulisi selvittää sertifiointiin liittyvät yksityiskohdat mahdollisimman varhaisessa vaiheessa kiinalaisen ostajan kanssa, koska sertifiointijärjestelmän tuotekatelueluettelo saattaa olla tulkinnanvarainen. Lisäksi on järkevää selvittää, onko tuote mahdollista sertifioida Kiinassa maahantuojan puolesta. Sertifiointikustannukset saattavat olla huomattavat, joten jo kauppaneuvotteluissa tulisi tarkentaa osapuolten velvoitteet.

Merkintämääräykset

Erityismääräykset koskevat mm. elintarvikkeiden ja kosmeettisten valmisteiden merkitsemistä. Erityisvaatimukset ilmoitetaan yleensä kauppasopimuksessa.

Product Quality Law-lain mukaan tuontitavaroihin on merkittävä kiinan kielellä mm. tavaran kuvaus, valmistajan nimi ja osoite ja vaarallisista tuotteista varoitusmerkinnät. Käyttöohjeet on myös laadittava kiinan kielellä.

Sertifiointipakon alaisiin tuotteisiin on lisättävä CCC-merkki (CCC Mark – China Compulsory Certification Mark). CCC-merkin vaatimat tuotteet selviävät HS-tullitariffinimikkeistöön perustuvasta luettelosta. (Finpro – Kiina: Laivauskäsikirja 2006)

Pakkausmääräykset

Kiinan kasvinsuojelumääräykset koskevat EU-maista Kiinaan vietävien puupakkausten käsittely- ja merkintävaatimuksia. Puumateriaalin tulee olla kuoretonta (bark-free). Sen lisäksi pakkausmateriaalin tulee olla joko kuumennettua tai uunikuivattua tai muutoin Kiinan erikseen hyväksymällä tavalla desinfioitua. (Finpro – Kiina: Laivauskäsikirja 2006)

Todistaakseen puupakkauksessa käytetyn materiaalin sopivuuden viejän tulee leimata puiset pakkaukset Kiinassa vaaditun ISPM-15 standardin mukaisesti.

Viejien on huolehdittava siitä, että puinen pakkausmateriaali on standardin mukaisesti käsiteltyä ja merkittyä. Standardin vaatimus ja voimaantuloaika

on jokaisen vastaanottajamaan asettama ja koskee maahantuloaikaa, joten viejän on syytä huomioida ennakoiden kuljetusaika ja määränpään saapumisaika. Standardin mukaista merkintää saavat käyttää ne toimijat, joille KTTK on hakemuksesta myöntänyt merkinnän käyttöoikeuden. Merkin käyttöoikeuden voi saada saha tai puutavaran lämpökäsittelylaitos, puisen pakkausmateriaalin valmistaja, viejä, huolitsija tai muu toimija, joka lisää lähetykseen puista pakkausmateriaalia. (Kristiina Kanerva, Kasvintuotannon tarkastuskeskus 2006)

Erityisiä tuontimääräyksiä

Remburssiehdossa on usein vaatimus tavaroiden kuljettamisesta kiinalaisella aluksella (Finpro – Kiina: Laivauskäsikirja 2006).

Tullaus ja varastointi

Tuontitavaroiden tulliselvittämisestä huolehtiminen on syytä huomioida jo vientiä Kiinaan suunniteltaessa, sillä ellei tuontitavaroita tulliselvitetä kolmen kuukauden kuluessa saapumisesta, ne saatetaan myydä julkisella huuto-kaupalla (Sirpa Lindroos 2006).

Tavaranäytteet

Tavaranäytteitä ei tulisi lähettää sopimatta siitä ensin ostajan kanssa. Kauppa-arvottomat näytteet voi yleensä tuoda maahan tullitta. Arvonäytteet ja näyttelytavarat voi tuoda kolmeksi kuukaudeksi tullitta talletusta vastaan.

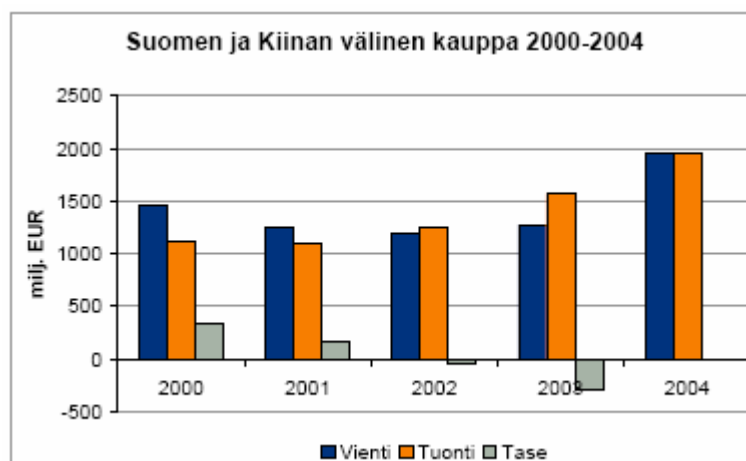
ATA carnet'ta voi käyttää toistaiseksi ainoastaan näyttelytavaroiden väliaikaisessa maahantuonnissa. Tullivapaa maassaoloaika on lyhyempi kuin carnet'n voimassaoloaika, esimerkiksi vain kolme kuukautta. Carnet hyväksytään myös kauttakulkuun. (Finpro – Kiina: Laivauskäsikirja 2006).

3.4.6 Kiina & Suomi

Suomen ja Kiinan välisillä kauppasuhteilla on takanaan jo yli puoli vuosisataa. Kiinalainen yritys kauppakumppanina ei siis ole mitenkään uusi ilmiö. Sirlog Oy:n asiakaskunnasta Kiinan markkinat kiinnostavat useampia. Vientikyselyitä Kiinan tulee asiakkailta satunnaisesti. Tuontikyselyitä ja -varauksia vastaanotetaan lähes säännöllisesti joka viikko.

Yleensä ottaen Suomen ulkomaankaupasta vajaat 60 prosenttia on sisämarkkinakauppaa. EU:n ulkopuolelle suuntautuvasta viennistä Venäjän, Yhdysvaltojen ja Kiinan (mukaan lukien Hongkong) yhteenlaskettu osuus oli yli 50 prosenttia vuonna 2004. Voimakkaan kasvunsa takia kiinnostavimpia markkina-alueita ovat Venäjä, Kiina, Intia, Brasilia, ja Yhdysvallat. Näillä alueilla olevien kaupan ja investointien esteiden poistaminen on Suomen kauppapoliittisten etujen kannalta erityisen tärkeää monenkeskisesti WTO:ssa ja EU:n alueellisin ja kahdenvälisin järjestelyin sekä Suomen omin ponnisteluin. (Ulkoasiainministeriön julkaisuja 2005)

Kiinan merkitys Suomen kauppakumppanina on huomattava. Alla olevasta kuvaajasta huomaa Suomen ja Kiinan välisen kaupankäynnin kehityksen vuosina 2000 - 2004. Kuvaajaa tulkiten varsinkin Kiinasta harjoitettavan tuonnin määrä on kasvanut merkittävästi.



Kuvio 3 Suomen ja Kiinan välisen kaupan kehitys (Tulli 2006)

Suomen kannalta Kiinan merkitys näkyy maahan suuntautuvan viennin yli kaksinkertaistumisena ja tuonnin yli viisinkertaistumisena kymmenen viime vuoden aikana. Suomen tullitilastojen mukaan Suomen vienti Kiinaan supistui 11 prosenttia tammi-kesäkuussa 2005 edellisen vuoden vastaavasta ajankohdasta. Tuonti sen sijaan kasvoi 37 prosenttia. Kiinalaisten tilastojen mukaan tammi-kesäkuussa 2005 Suomi oli Kiinan yhdeksänneksi suurin kauppakumppani EU-maissa, mukaan lukien Sveitsi. Suomi ohitti kokonaiskaupassa mm. kaikki Pohjoismaat ja Irlannin.

Seuraavassa kahdessa kappaleessa läpikäyn lyhyesti Suomen ja Kiinan välisessä kaupassa merkittävimmät vienti- ja tuontituoteryhmät.

Suomen vienti

Merkittävin vientituoteryhmä Suomen viennissä Kiinaan ovat koneet ja laitteet. Niiden osuus koko viennistä Kiinaan oli Finpron Kiinan maaraportin mukaan vuonna 2004 lähes neljä viidesosaa. Vuonna 2004 huomattavaa kasvua kirjattiin lähes kaikissa kärkekymmenikön tuoteryhmissä. Erityisen voimakkaasti kasvoi tullin julkaiseman taulukon mukaisesti malmien ja metalliromun vienti (+129 %). Merkittävimpiä vientituotteita olivat eri toimialojen erikoiskoneet (+80 %) eli käytännössä paperikoneet 25 prosentin osuudellaan. Kymmenen tärkeimmän tuoteryhmän osuus koko viennistä oli 92 prosenttia.

	SITC-nimike	milj. EUR	Osuus %	Muutos %
72*	eri toimialojen erikoiskoneet	484,0	25	80
77*	muut sähkökoneet ja laitteet	387,8	20	70
76*	puhelin-, radio-,tv- yms. laitteet	299,5	15	62
74*	yleiskäyttöiset teollisuuden koneet ja laitteet	201,3	10	96
67*	rauta ja teräs	119,8	6	3
64*	paperi ja pahvi sekä tuotteet niistä	97,9	5	11
71*	voimakoneet ja moottorit	96,6	5	29
87*	kojeet, mittarit yms.	46,7	2	57
25*	paperimassa	43,1	2	30
28*	malmi ja metalliromu	21,0	1	129
	10 tärkeintä yhteensä	1797,8	92	58
	Koko vienti Kiinaan	1962,3	100	53

Taulukko 3 Suomen 10 tärkeintä vientituotetta Kiinaan vuonna 2004 (Tullihallitus)

Suomen ja Kiinan väliseen kaupankäyntiin tutustuesssa ja kasvavia tuontilukuja havainnoidessa mieleen herää kysymys, miksi Suomen vienti Kiinaan on tuontiin verrattuna kehittynyt viime vuosina kovin vaatimattomasti. Syy ei voi olla suomalaisen teknologian heikossa kilpailukyvyssä, sillä Suomen kilpailukyvyssä ei ole vikaa muihin euromaihin verrattuna. Keskeinen syy vaatimattomaan vientimenestykseen voi olla se, että parhaat vientituotteemme eivät osu Kiinan investointien prioriteettialueille. Jonkin verran vaikutusta on myös suomalaisen tuotannon siirtämisellä Kiinaan. Huomattavaa tältä osin on se, että myös monet muut Euroopan maat ovat investoineet Kiinaan onnistuen silti kehittämään vientiään.

Suomen tuonti

Vuonna 2004 Suomen tuonti Kiinasta kasvoi 24 prosenttia edellisvuodesta. Voimakkaimmin kasvoi kuljetusvälineiden (+86 %), toimistokoneiden ja atk-laitteiden (+62 %) ja yleiskäyttöisten teollisuuden koneiden ja laitteiden (+44 %) tuonti. (Finpro, Maaraportti: Kiina, Joulukuu 2005)

Puhelinlaitteiden tuonnissa Kiina säilytti asemansa tärkeimpänä tuontimaana, vaikka tuonti sieltä alla olevan taulukon mukaisesti supistuikin 1 prosentin. Vaatteiden tuonnissa Kiina vahvisti edelleen asemiaan selvästi tärkeimpänä tuontimaana.

	SITC-nimike	Milj. EUR	Osuus %	Muutos %
77*	muut sähkökoneet ja laitteet	566,1	29	31
76*	puhelin-, radio-, tv- yms. laitteet	348,7	18	-1
75*	toimistokoneet ja atk-laitteet	260,2	13	62
84*	vaatteet	231,8	12	23
89*	muut valmiit tavarat	142,0	7	23
69*	tuotteet epäjalosta metallista	54,7	3	22
79*	muut kuljetusvälineet	42,3	2	86
74*	yleiskäyttöiset teollisuuden koneet ja laitteet	37,1	2	44
85*	jalkineet	37,0	2	24
81*	tehdasvalmisteiset talot; lvi- ja valaisinkalusteet	26,7	1	12
	10 tärkeintä yhteensä	1746,7	89	25
	Koko Suomen tuonti Kiinasta	1959,6	100	24

Taulukko 4 Suomen 10 tärkeintä tuontituotetta Kiinasta vuonna 2004 (Tulli 2006)

3.4.7 Logistiikka Kiinassa

Vienti- ja tuontitapahtumissa logistiikkaa ohjaavan yrityksen tulisi toimintansa onnistumiseksi olla tietoinen logistisista tekijöistä myös kansainvälisesti. Tuotteiden valmistuspisteet ja markkina-alueet sijaitsevat usein kaukana toisistaan. Jossakin paikassa valmistetulla tuotteella on hyvin vähän arvoa tulevalle asiakkaalle, ellei sitä siirretä paikkaan, missä sitä tarvitaan. Tätä siirtotehtävää nimitetään kuljetukseksi. Kuljetukset ovat oleellinen osa logistiikkaa ja myös yritysten liiketoimintaa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kuljetus- ja huolintayrityksen logistinen rooli sisältää usein materiaalivirran ja siihen liittyvän informaatiovirran hallinnointia kansainvälisellä maanperällä. Huolintayrityksen suunnittelussa ja järjestäessä vienti- tai tuontikuljetuksia Kiinaan tai Kiinasta on yrityksen hyvä olla tietoinen myös Kiinan päässä tapahtuvista kuljetukseen vaikuttavista tekijöistä. Nämä tekijät vaikuttavat olennaisesti kuljetusten yhteiskustannuksiin ja ajoituksiin.

Perinteisesti tuotteiden jakelusta ja toimituksista Kiinassa ovat vastanneet kiinalaisomistuksessa olevat yritykset. Ulkomaalaisilla yrityksillä on ollut hyvin rajoitettu pääsy markkinoille ja osallistumaan kuljetusten järjestelyihin ja muutoinkin tukitoimintoihin ja palveluihin. Kiinan liittyttyä WTO:n jäseneksi, osa näistä esteistä on jo poistunut ja huomattava osa tulee häviämään siirtymäajan kuluessa. (U.S. Commercial Service 2006)

Infrastruktuuri ja kuljetustavat

Maantiet

Infrastruktuuriverkosto Kiinassa on puutteellinen ja ylikuormitettu. Finpron Kiinan maaraportin mukaan rautateiden pituus on yhteensä noin 74 000 kilometriä ja maanteiden 1 120 000 kilometriä, joista päällystettyjä on vain noin 240 000 kilometriä. Hallitus pyrkii kehittämään liikennejärjestelmiä teollisuusmaiden tasolle. Viisivuotissuunnitelmissa on suunnattu runsaasti pääomaa maa- ja rautateiden sekä lentoliikenteen ja satamien rakentamiseksi ja uudistamiseksi. Maantieverkosto ei ole kovin laaja, ja moottoriteitä on edelleen vähän. Teistä noin 70 prosenttia on päällystämättömiä.

Tiekuljetukset kattavat yli 70 prosenttia Kiinan kotimaan tavarakuljetuksista. Kuljetukset ovat tyypiltään paikallisia, keskimääräinen kuljetusmatka on kuutisenkymmentä kilometriä. Kuljetuskustannukset ovat korkeat. Suurin kustannuksia lisäävä tekijä on tietullit, jotka voivat alueesta ja matkan pituudesta riippuen muodostaa 20–40 prosenttia kokonaiskuljetuskustannuksista eli jopa kaksi kertaa polttoainekustannusten verran. (KTM Julkaisuja 28/2005)

Rautatiet

Rautateitä voisi nimittää Kiinan liikennejärjestelmän selkärangaksi. Kiinalaisilla kiskoilla kulkee viidennes maailman kaikista rautatiekuljetuksista (KTM Julkaisuja 28/2005). Rautatieverkosto ei kata koko maata ja rautateiden kunto on monin paikoin huono. Lisäksi rautatiet ovat ylikuormitettuja sekä rahtiliikenteen, että matkustajaliikenteen osalta. Kiinan hallitus on kertonut suunnitelmistaan laajentaa rautatieverkkoa 100 000 kilometriin vuoteen 2020 mennessä. Investoinnin arvo on noin 245 miljardia dollaria. Maan itäosiin rakennetaan noin 2 000 kilometriä luotijunaratoja, joilla junat voivat ajaa jopa 200 kilometrin tuntinopeudella. Uusia ratoja rakennetaan muun muassa Pekingin ja Shenyangin sekä Qingdaon ja Jinanin välille. Rataverkoston uusiminen pohjautuu japanilaiseen teknologiaan. (Finpro, maaraportti - Kiina 2005)

Kiinan tie- ja ilmakuljetusten sääntelyä on purettu ja myös ulkomaiset logistiikkayritykset ovat päässeet markkinoille. Satamia on yksityistetty ja monet satamarakennushankkeet kiinnostavat myös ulkomaisia sijoittajia. Rautatiet sen sijaan ovat edelleen tiukasti julkisessa omistuksessa.

Satamat

Kiinassa on 1 467 satamaa. Merisatamia on 165 ja näistä 128 on ulkomaisten alusten käytettävissä. Tärkeimmät satamat ovat Shanghai, Dalian, Qingdao, Tianjin, Kanton (Guangzhou) ja Ningbo. (KTM Julkaisuja 28/2005) Kiinan vilkkaasti liikennöidyt satamat kärsivät vastaavista ongelmista kuin maantie- ja rautatieverkosto. Satamat ovat liian ahtaita ja osa teknologiasta on vanhanaikaista. Vilkkaimmat kansainväliset satamat ovat Shanghai ja vuonna 1994 avattu Shenzhen.

Alla oleva kuva näyttää Kiinan merkittävämpien satamien sijainnin maassa.



Kuva 1

Kiinan tärkeimmät satamat (KTM Julkaisuja 28/2005)

Lentoliikenne

Lentoliikenne on pitkään aikaa ollut alikehittynyt. Lentokoneteollisuutta ovat vaivanneet turvallisuuteen liittyvät ongelmat, ja hallitus on kehottanut lentoyhtiöitä yhteistyöhön ja yhdistymiseen. Lentoliikennettä kehitetään parhaillaan. Pekingin uusi kansainvälinen lentokenttä on käymässä jo nyt muutaman toimintavuoden jälkeen ahtaaksi. Kentän matkustajamäärän odotetaan nousevan vuoteen 2015 mennessä nykyisestä 23 miljoonasta 60 miljoonaan matkustajaan vuodessa. Kolmas terminaali valmistuu 2007. Pekingiin suunnitellaan rakennettavaksi uutta kansainvälistä lentokenttää seuraavien 10 vuoden kuluessa. (Finpro, maaraportti - Kiina 2005)

Yhteenvedon Kiinan logistiikan tilanteesta voisi esittää seuraavasti

- Kapasiteettipula vaivaa satamia, lentokenttiä ja rautateitä
- Kuljetus- ja logistiikkasektorilla käynnissä mittavia kehitysprojekteja
- Yhteyksiä naapurivaltioihin kehitetään
- Kiina investoi strategisiin kuljetushankkeisiin globaalisti
- Kiinan sisäisten kuljetusten kustannukset korkeita

Logistiikkakustannukset ovat Kiinassa vielä korkeat, maan kauppaministeriön mukaan keskimäärin kaksinkertaiset teollisuusmaihin verrattuna. Kustannuksia lisää riittämättömän kuljetusinfrastruktuurin ohella paikallisbyrokratia ja maanlaajuisesti toimivien logistiikkayhtiöiden vähäisyys. (KTM Julkaisuja 28/2005)

3.4.8 Esimerkki Kiinan toimeksiannosta

Toimeksiannot eroavat toinen toisistaan. Seuraavaksi esitän ohjeellisen toimeksiannon etenemisen. Kyseessä on tuontikysely Kiinasta, Ningbosta, Suomeen, Ouluun.

Asiakas

1. Asiakas lähettää Sirlogille kuljetuskyselyn (keskeistä kyselyissä on yleensä hinta ja aikataulu). Lisäksi kyselyt sisältävät usein kysymyksiä kyseistä valtiota koskevista erityismääräyksistä?
2. Asiakas valitsee hitaamman ja edullisemman merikuljetuksen (kuljetusaika Kiinasta Suomeen n. 1 kuukausi) ja tilaa kuljetuspalvelun. Asiakas toimittaa vaaditut dokumentit (lasku, tarkat yhteystiedot Kiinassa).
3. Asiakas vastaanottaa tavarat ja saa laskun tuontikuljetuksesta ja huolinnasta Sirlogilta.

Sirlog Oy

1. Kuljetusvaihtoehtojen kilpailuttaminen ⇒ lähettää asiakkaalle kuljetustarjouksen (tarjous voi sisältää usean vaihtoehdon, esim. lento ja merikuljetus) Tässä vaiheessa on tärkeä tiedostaa onko kuljetus ns. ”door to door” eli kiinalaiselta myyjältä suoraan suomalaiselle asiakkaalle vai hoitaako Sirlog kuljetuksen kiinalaisesta satamasta asiakkaalle Suomeen (Esim. jos toimituslauseke EXW Ningbo, China ⇒ Kaikki kuljetuskustannukset tulevat suomalaiselle ostajalle. Kiinassa paikalliset kulut ovat suhteellisen korkeita, joten asiakkaan kannalta järkevin vaihtoehto olisi lauseke, jossa Kiinan pääkulut hoitaa myyjä, tällaisia ovat mm. FOB, FCA). Lisäksi asiakasta opastetaan alustavasti kyseistä maata koskevista erityismääräyksistä.
2. Vastaa tilauksen, läpikäy laskun tiedot ja vahvistaa toimituslausekkeen ja sen edellyttämät toiminnot. Tarvittaessa ohjeistaa asiakasta.
3. Ottaa yhteyttä (suoraan tai merirahteja järjestävän yrityksen kautta) kiinalaiseen myyjään tai hänen edustajaansa ja sopii kuljetusjärjestelyjen aikataulusta. Varataan kuljetustilan laivasta. Tavarat kulkien konossementilla, pyydetään osoittamaan konossementti Sirlogin osoitteeseen tuontihuolintaa varten.
4. Konossementit ja alustava saapumisilmoitus merirahtiyhtiöltä saapuvat Sirlog Oy:hyn tavarat ollessa vielä matkalla. Tavarat saavuttua satamaan, useimmiten Helsinkiin, se voidaan tuontiselvittää. Tuontiselvitykset hoidetaan yleensä paikallisesti, joten tuontiselvityksen ja tullauksen Helsingissä hoitaa Sirlogin yhteistyökumppani tai merirahtiyhtiön edustaja. Tästä laskutetaan Sirlogia, joka laskuttaa toiminnan edelleen asiakkaaltaan kuljetuslaskun yhteydessä. Tulliselvityksen jälkeen Sirlog järjestää tavarat kuljettamisen edelleen asiakkaalleen Ouluun.

4. Johtopäätökset

Tutkintotyön tuloksia ja loppunäkökulmia selvittääkseni lienee tarpeellista palata vielä työn alkuasetelmiin ja taustoihin. Tämän tutkintotyön tavoitteiden taustalla oli yrityksen osaamisen monipuolistaminen ja ulkopuolisilta ostettavien toimintojen määrän pienentäminen. Kuten työn rakenteesta ja pitkäähköstä teoriaosioista käy esiin, aihealueet Euroopan Unionin ulkokaupan tekniikka ja kansainvälisen kaupan huolintatehtävät muodostavat laajan kokonaisuuden. Huolitsijan toimenkuva on moniosainen ja tehtävien sujuva hoitaminen vaatii yksityiskohtaista taustatietoa markkinoista ja eri maiden lainsäädännöstä.

Edellytyksenä edellä mainituille tavoitteille on ulkokaupan tekniikan ja käytäntöjen yksityiskohtaisempi osaaminen ja muutoinkin yrityksen asiantuntijavalmiuksien lisääminen. Tutkintotyössä selvitetään siis Euroopan Unionin ulkokaupan tekniikkaa ja menettelyjä huolintayrityksen näkökulmasta. Eräs huomioitava seikka on se, että huolintatehtävät ovat jo entuudestaan tuttuja yritykselle. Tarkoitus ei siis ollut selvittää käytäntöjä täysin uusina, vaan lähinnä syventää jo hallussa olevaa tietoa.

Tutkintotyön sisältö ja rakenne on suunniteltu siten, että se vastaisi mahdollisimman hyvin toimeksiantajayrityksen tarpeita. Ensimmäinen osio on lähes puhtaasti teoreettinen, tarkoituksena selvittää ulkokaupan tekniikkaa puolueettomalta ja lainopilliselta kannalta. Tämä osio on sisällysluettelon avulla helposti hahmoteltavissa ja eri termit ja menettelyt on pyritty selostamaan lyhyesti mahdollistaen tekstiin palaamisen työn sykkeessä jatkossa. Tutkintotyön toinen osio taas paneutuu käytäntöön. Tämän osion alussa on huolinnan keskeisiä piirteitä esimerkein. Tämän tarkoituksena vahvistaa toimeksiantajayrityksen kuljetuksiin pääosin painottuvassa liiketoiminnassa huolintanäkökulmaa. Toisessa osiossa huolinnan konkreettista puolta selventämässä on tämä niin sanottu Kiinakappale. Se sisältää tietopaketin Kiinan logistisesta tilanteesta ja antaa vinkkejä Kiinaan suuntautuviissa toimeksiannoissa.

Yhteenvetoa

Toimeksiantajayritykselle periteiset ulkokaupan tapahtumat eli vienti- ja tuontimenettelyt ovat tuttuja. Tavanomaiset vienti- ja tuontiselvitykset ja niihin liittyvät tullaukset hoidetaan rutiinilla. Erikoisemmat tavaran kuljettamiseen liittyvät tapahtumat kuten passitus on vielä toistaiseksi lähes poikkeuksetta ostettu ulkopuoliselta. Passituksen pääperiaatteet ovat sinänsä toimeksiantajayritykselle tuttuja, mutta käytännön tietotaito vielä puuttuu. Tässä tutkintotyössä läpikäyn passituksen yleiset käytännöt esimerkein. Passitus-kappale tukee yrityksen nykyisiä tietoja ja toivon mukaan antaa jotain uutta osviittaa toiminnalle.

EU:n ulkokaupan tekniikan osalta erilaisten dokumenttien, menettelyjen ja käytäntöjen määrä on suuri. Huolitsijan tulisi teoriassa hallita ne kaikki. Itse nostaisin esiin eritoten erilaiset asiakirjat. Asiakirjojen merkitys osana kansainvälistä kauppaa on tärkeä. Huolitsijan kannalta huomiota tulisi tavanomaisten kauppalaskujen sijaan kiinnittää erilaisiin kuljetus- ja tullausasiakirjoihin. Kuljetusasiakirjoilla on tärkeä rooli kansainvälisessä kuljetusketjussa. Erityistä huomioitavaa osan asiakirjojen osilta (esim. konossementti) on omistus- ja määräysvalta kohteena olevaan tavaraan. Osalla asiakirjoista kuten ATA carnet (väliaikainen tullittomuusasiakirja) on taas merkitystä tullauksen näkökulmasta. Toimituslausekkeiden (Incoterms) merkitys ja oikeellisuus kuljetusasiakirjoissa on myös erittäin tärkeä seikka. Yhtä kaikki, erilaisia kuljetus ja tullausdokumenteja on lukuisia, mutta niillä kaikilla on oma roolinsa ja kuhunkin tilanteeseen on omansa. Pelkällä dokumenttien oikealla hyödyntämisellä ja ennen kaikkea oikein tehdyillä merkinnöillä säästää kansainvälisessä kaupassa paljon aikaa, vaivaa ja rahaa.

Huolintatehtävässä onnistuminen edellyttää monen eri tehtävän yhteensovittamista. Parhaita tuloksia saadaan kun toiminnan kannalta perusasiat hoidetaan kunnolla. Toimeksiantojen vastaanottamisen suhteen kirjallisiin toimeksiantoihin tulisi pyrkiä, jotta kaikki mahdolliset väärinkäsitykset vältettäisiin. Hyvän palvelukuvan antamiseksi huolitsijan on tietenkin aina syytä informoida asiakasta muutoksista ja tiedottaa toimeksiannon etenemisestä. Tämä on sinänsä tuttua yritykselle jo entuudestaan. Huolinnan pelisääntöihin syventyessäni toiminnan kehittämisen kannalta huomioitavaksi tekijäksi nousi Speditööriliiton sääntöihin, eli pohjoismaisiin, huolinta-alalla yleisesti noudatettaviin sääntöihin tutustuminen. Speditööriliiton säännöt ovat alan ohjeellista lainsäädäntöä, niissä selvitetään monia tärkeitä huolitsijan arkipäivässä tapahtuvia toimintoja ja yleiset vastuut ja velvoitteet. Speditööriliiton säännöt ovat työn liitteenä.

Vastuun ja velvollisuuksien täsmentyminen on työn edetessä noussut yhä tärkeämmäksi tekijäksi. Kuljetusvahinkoja sattuu aina toisinaan, näin myös Sirlogin liiketoiminnassa. Vastikään eräälle alihankkijalle Virossa sattunut vaurio kosketti kuljetusketjussa myös Sirlogia. Vastuiden tarkka määrittäminen ja niiden sisäistäminen monelta näkökulmalta auttaa varautumaan vastaavanlaisiin tilanteisiin ja antaa neuvoa siitä, kuinka vahinkotapauksissa menetellään lain mukaan. Vahinkojen välttäminen onnistuu parhaiten asianmukaisia käytäntöjä noudattaen ja yleisestä turvallisuudesta huolehtien. Vahinkoja kuitenkin sattuu ja ensimmäinen teko tulisi olla kattavien vakuutusten ottaminen ja huolehtiminen myös siitä, että tärkeimmät yhteistyökumppanit ovat samaten vakuuttaneet toimintansa osaltaan.

Vienti- ja tuontikaupan verotuksen suunnittelu ja osaaminen, ei varsinaisesti kuulu huolitsijan perustoimenkuvaan. Tässä työssä aihetta lähinnä vähän raapaistiin. Verotus on monelle kansainvälistä toimintaa aloittelevalle yritykselle kuitenkin vielä suhteellisen vieras asia ja uusien asiakkaiden hankkimista ajatellen monipuolisemman palvelun tarjoa-

miseksi perustiedot verotuksesta olisi hyvä myös hallita. Tässä ainakin yksi kehitysehdotus tulevasuutta ajatellen

Huolitsijan kannalta tulisi Euroopan unionin pelisääntöjen lisäksi olla perillä muiden vastaavien talousalueiden tai maiden tilanteesta ja alueittain vaihtelevista dokumentti ja tullauskäytännöistä. Tässä työssä esitellään yksityiskohtaisesti yksi maa, Kiina ja tämän maan vaatimat käytännöt. Aasia maanosana on Sirlog Oy:n toiminnan kannalta kasvava kohdealue ja eritoten Kiinaan liittyvien toimeksiantojen määrä on huomattava. Tämä työ tarjoaa lisätyökaluja hoitamaan Kiinan toimeksiantoja vaaditulla ammattitaidoilla. Huomioimisen arvoista lisätietoa Kiinan logistisen tilanteen katsaus tuo esimerkiksi tilanteisiin, joissa arvioidaan kuljetusaikatauluja tai paikallisia kustannuksia Kiinan päässä. Kiinaa koskeva informaatio ei ole sovellettavissa suoraan muihin Aasian valtioihin, mutta antaa osviittaa siitä, mihin asioihin on syytä kiinnittää huomiota.

Tämän työn päätuloksena voi pitää yleistä ulkokaupan tekniikan selvityksen tekemistä, johon toimeksiantajayrityksessä voidaan helposti aina työn sykkeessä palata.

5. Lähteet

Kirjalliset lähteet

Huolinta-alan käsikirja 1997. Suomen Huolintaliikkeiden Liitto Ry. Helsinki: Kirjapaino Libris

Kansainvälisen kaupan koulutuskeskus FINTRA 1999. Tuontiopas. Fintra julkaisu 6.uusittu painos. Helsinki: Yliopistopaino

Kansainvälisen kaupan koulutuskeskus FINTRA 1999. Vientitieto. Fintra julkaisu nro. 1. Vantaa: Tummavuoren Kirjapaino Oy

Kansainvälisen kaupan koulutuskeskus FINTRA 2001. Vientiopas. Fintra julkaisu nro. 19. Helsinki: Yliopistopaino

Kansainvälisen kaupan koulutuskeskus FINTRA 2004. Vientikaupan asiakirjat. Fintra julkaisu nro 3. Helsinki: Multikustannus

Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) Suomen osasto ry. Incoterms 2000. Helsinki: ICC Palvelu Oy

Karhu, Kari 2002. Kansainvälisen liiketoiminnan käsikirja. Helsinki: Edita Publishing Oy

Kauhanen, Tuula 1999. Kiinan markkinat – haasteita ja mahdollisuuksia. Helsinki: Oy Edita Ab

Pehkonen, Eino 2000. Vienti- ja tuontitoiminta. Porvoo: WS Bookwell Oy

Pehkonen, Eino 1997. EU-Suomen vienti- ja tuontitoiminta. WSOY

Pasanen, Anni (toim.) 2005. Kansainvälisen kaupan käsikirja. Helsinki: Multikustannus Oy

Sisula-Tulokas, Lena 1994. Kuljetusoikeuden perusteet. Lakimiesliiton kustannus, Jyväskylä: Gummerus kirjapaino Oy

Varjola-Vahvelainen, Kaija & Ohvo, Sirkku & Hulkko, Pekka & Hyvärinen Heikki 1998. Kansainvälinen yritysoikeus. Porvoo: WSOY

Sähköiset lähteet

Barents Customs info, [online][viitattu 16.1.2006]
<http://www.barentscustoms.org/fi>

Bunders Markus (ekonomisti, rahapolitiikka- ja tutkimusosasto), Pyykkö Heli ekonomisti, rahapolitiikka- ja tutkimusosasto, Artikkelit: Suomen ulkomaankaupan rakenne 2005 [online][viitattu 4.3.2006]
http://www.bof.fi/fin/6_julkaisut/6.1_SPn_julkaisut/6.1.1_euro_ja_talous/3_UlkomaankaupanRakenne.pdf

Euroopan yhteisöjen komissio, komission tiedonanto; Kiinan kansantasavalta - Yhteistyön lisääminen ja markkinoiden avaaminen [online][viitattu 2.3.2006]
<http://europa.eu.int/eurllex/lex/LexUriServ/site/fi/com/2005/>

EUROPA-palvelin, Euroopan unionin toiminta ja tulli 2006, [online][viitattu 31.1.2006] http://europa.eu.int/pol/cust/index_fi.htm

Finpro, Artikkelit; Kiina: Talouden kova vauhti jatkuu myös vuonna 2005 [online][viitattu 2.3.2006]
<http://www.finpro.fi>

Finpro, Kiina: Laivauskäsikirja 2006 [online][viitattu 18.2.2006]
<http://www.finpro.fi>

Finpro, Maaraportti: Kiina, Joulukuu 2005, yht.hlö Eeva Nuutinen, Finpro Ry [online][viitattu 26.1.2006]
<http://www.finpro.fi>

Kasvintuotannon tarkastuskeskus, Tiedotteet puupakkauksista 2006, yht. hlö Kristiina Kanerva [online][viitattu 21.2.2006]
[www://ktk.fi](http://www.ktk.fi)

Kauppa- ja teollisuusministeriön julkaisuja 28/2005, Risto Hyvärinen – Aasian kuljetukset [online][viitattu 7.3.2006]
<http://www.finpro.fi>

Pohjoismaiset Speditööriliiton määräykset (PSYM 2000) [online][viitattu esim. 5.3.2006]
<http://www.huolintaliitto.fi/PSYM.pdf>

Suomen kuljetusopas, [online][viitattu 5.1.2006]
<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/>

Tietopankki, [online][viitattu 12.12.2005]
<http://global.finland.fi/tietopankki/jarjestot.php?id=33>

Tulli 2005, [online][viitattu esim.17.1.2006]
<http://www.tulli.fi>

Ulkoasiainministeriön julkaisuja, Suomen kauppapoliittinen ohjelma
Valtioneuvoston periaatepäätös 8.9.2005 [online][viitattu esim. 17.2.2006]
http://formin.finland.fi/doc/fin/kauppa/kpo-ohjelma_080905.pdf

U.S. Commercial Service, China - know your global business partner
[online][viitattu 17.2.2006]
<http://www.buyusa.gov/china/en>

Vientikeskus 2006, [online][viitattu 20.1.2006]
<http://www.vientikeskus.fi/20.html>

Wikipedia, Vapaa tietosanakirja [online][viitattu 2.3.2006]
[http://fi.wikipedia.org/wiki/Kiina-ilm%C3%B6_\(talous\)](http://fi.wikipedia.org/wiki/Kiina-ilm%C3%B6_(talous))

Haastattelut

Lindroos, Sirpa 2005 –2006. Sirlog Oy:n toimitusjohtaja. (Haastattelut tehty 1.12.2005 -1.4.2006 välisenä aikana)

Kuivaniemi, Petri 2005 –2006. Sirlog Oy:n markkinointipäällikkö.
(Haastattelut tehty 1.12.2005 - 1.4.2006 välisenä aikana)

Kanerva, Kristiina 2006, Kasvintuotannontarkastuskeskus (Sähköpostitse 23.2.2006)

6. Liitteet

LIITE 1 – SAD-lomake

EUROOPAN YHTEISÖ					A LÄHETYS-VIENTITOIMIPAikka		
LÄHETYS-VIENTIMAAN KAPPALE	1	2 Lähettäjä/Viejä Nro			1 ILMOITUS		
	3 Lomakeno	4 Tavaraluett. määrä					
	5 Tav.eritt. määrä	6 Kollimäärä	7 Viitenumero				
	8 Vastaanottaja Nro	9 Maksuliikenteestä vastaava Nro					
	10 1. määrämaa		11 Ostomaa	12		13 YMP	
	14 Ilmoittaja/Asiamies Nro			15 Lähetys-/Vientimaa		16 Alkuperämaa	17 Määrämaan koodi
	18 Kuljetusvälineen tunnus ja kansallisuus lähettäessä			19 Kontti	20 Toimitusehto		
	21 Aktiivisen kuljetusvälineen tunnus ja kansallisuus rajalla			22 Val.laji ja laskutettu kokonaissumma		23 Muuntokurssi	24 Kauppat.luonne
	25 Kuljetusmuoto rajalla	26 Sisämaan kuljetusmuoto	27 Lastauspaikka		28 Maksu- ja pankkitietoja		
	1	29 Poistumistoimipaikka		30 Tavarán sijaintipaikka			
31 Kollit ja tavarán kuvaus	32 T.eritt. järj. nro			33 Tavarán koodi			
44 Lisätietoja/ Esitetyt asiakirjat/ Todistukset ja luvat	34 Alkuperämaan koodi		35 Bruttopaino (kg)		36		
	a	b	37 MENETTELY		38 Nettopaino (kg)		
	40 Yleisilmoitus/Edeltävä asiakirja						
	41 Muu pajous		42		45		
47 Verolaskelma	Laji	Veron peruste	Verokanta	Määrä mk	MT	48 Maksun lykkäys	49 Varaston tunnistetiedot
	Yhteensä						
51 Aiotut raja-toimipaikat (ja maat)	50 Passituksesta vastaava Nro			Allekirjoitus		C LÄHTÖTOIMIPAikka	
	Valtuutettu edustaja: Paikka ja aika:						
52 Vakuus ei voimassa				Koodi	53 Määrätoimipaikka (ja maa)		
D LÄHTÖTOIMIPAIKAN TARKASTUS				Leima		54 Paikka ja päiväys	
Tarkastuksen tulos:				Ilmoittajan/asiamiehen allekirjoitus ja nimi			
Kiinnitetyt sinetit: lukumäärä							
tunnus:							
Määräaika (päivämäärä):							
Allekirjoitus:							

LIITE 2 – Myyjän ja ostajan väliset velvollisuudet toimituslausekkeissa
 lähde: **Pasanen, Anni (toim.) 2005. Kansainvälisen kaupan käsikirja**

Lauseke	MYYJÄ	OSTAJA	Lauseke
EXW	<ul style="list-style-type: none"> • pakkaa ja merkitsee tavarana* • asettaa tavarana ostajan käytettäväksi nimetyssä luovutuspaikassa • avustaa pyynnöstä vientiasiakirjojen laadinnassa 	<ul style="list-style-type: none"> • ottaa tavarana haltuunsa sovituksessa paikassa ja hoitaa kuljetuksen perille ** *** 	EXW
FCA	<ul style="list-style-type: none"> • lastaa tavarana ostajan nimeämäään kuljetusvälineeseen tai toimittaa sen rahdinkuljettajan käytettäväksi • vastaa vientimuodollisuuksista**** • kuljetusasiakirja 	<ul style="list-style-type: none"> • vastaanottaa tavarana (myyjän tiloissa tai terminaalissa) • vastaa tavarana purkauksesta, lastauksesta, varastoinnista, kuljettamisesta perille • vastaa tuontiselvityksestä 	FCA
FAS	<ul style="list-style-type: none"> • asettaa tavarana ostajan käytettäväksi aluksen sivulla 	<ul style="list-style-type: none"> • vastaanottaa tavarana aluksen sivulla (laivaussatamassa) • vastaa kuljettamisesta perille 	FAS
FOB	<ul style="list-style-type: none"> • toimittaa tavarana alukseen laivaussatamassa 	<ul style="list-style-type: none"> • vastaanottaa tavarana alukseen lastattuna laivaussatamassa • vastaa kuljettamisesta perille 	FOB
CFR	<ul style="list-style-type: none"> • tekee kuljetussopimuksena ja maksaa rahdin määräsatamaan • toimittaa tavarana alukseen laivaus(=lähtö)satamassa • kuljetusasiakirja***** 	<ul style="list-style-type: none"> • vastaanottaa tavarana rahdinkuljettajalta määräsatamassa • vastaa kuljettamisesta perille 	CFR
CIF	<ul style="list-style-type: none"> • tekee kuljetussopimuksena ja maksaa rahdin määräsatamaan • toimittaa tavarana alukseen laivaus(=lähtö)satamassa • ottaa ja maksaa tavara-vakuutuksen ostajan hyväksi • kuljetus- ja vakuutusasiakirja***** 	<ul style="list-style-type: none"> • sopii tavaravakuutuksesta myyjän kanssa • vastaanottaa tavarana rahdinkuljettajalta määräsatamassa • vastaa kuljettamisesta perille 	CIF
CPT	<ul style="list-style-type: none"> • tekee kuljetussopimuksena ja maksaa rahdin nimettyyn määräpaikkaan • toimittaa tavarana rahdinkuljettajalle • kuljetusasiakirja 	<ul style="list-style-type: none"> • vastaanottaa tavarana rahdinkuljettajalta määräpaikassa • vastaa kuljettamisesta perille 	CPT
CIP	<ul style="list-style-type: none"> • tekee kuljetussopimuksena ja maksaa rahdin nimettyyn määräpaikkaan • toimittaa tavarana rahdinkuljettajalle • ottaa ja maksaa tavara-vakuutuksen ostajan hyväksi • kuljetus- ja vakuutusasiakirja 	<ul style="list-style-type: none"> • sopii tavaravakuutuksesta myyjän kanssa • vastaanottaa tavarana rahdinkuljettajalta määräpaikassa • vastaa kuljettamisesta perille 	CIP

DAF	<ul style="list-style-type: none"> • asettaa tavaran ostajan käytettäväksi nimetyllä rajalla olevalla toimituspaikalla saapuvassa kuljetusvälineessä purkamatta sitä kuljetusvälineestä • kuljetusasiakirja 	<ul style="list-style-type: none"> • vastaanottaa tavaran kuljetusvälineestä rajalla • vastaa tavaran purkamisesta, varastoinnista ja kuljettamisesta perille 	DAF
DES	<ul style="list-style-type: none"> • asettaa tavaran ostajan käytettäväksi aluksessa nimetyssä määräsatamassa • toimittaa ostajalle vastaanottoon oikeuttavan asiakirjan 	<ul style="list-style-type: none"> • vastaanottaa tavaran aluksessa määräsatamassa • vastaa kuljettamisesta perille 	DES
DEQ	<ul style="list-style-type: none"> • asettaa tavaran ostajan käytettäväksi määräsataman laiturilla • toimittaa ostajalle vastaanottoon oikeuttavan asiakirjan 	<ul style="list-style-type: none"> • vastaanottaa tavaran laiturilla määräsatamassa • vastaa kuljettamisesta perille 	DEQ
DDU	<ul style="list-style-type: none"> • asettaa tavaran, purkamatta sitä kuljetusvälineestä, ostajan käytettäväksi nimetyssä määräpaikassa • toimittaa ostajalle vastaanottoon oikeuttavan asiakirjan 	<ul style="list-style-type: none"> • vastaanottaa tavaran määräpaikassa • vastaa tavaran purkauksesta 	DDU
DDP	<ul style="list-style-type: none"> • vastaa myös tavaran tuontiselvityksestä *** • asettaa tavaran, purkamatta sitä kuljetusvälineestä, ostajan käytettäväksi nimetyssä määräpaikassa 	<ul style="list-style-type: none"> • vastaanottaa tavaran määräpaikassa • vastaa tavaran purkauksesta 	DDP

*	Kaikissa lausekkeissa myyjän velvollisuutena on pakata tavara kuljetuksen kannalta tarkoituksenmukaisesti tai kauppatavan mukaisesti ja merkitä se.
**	EXW-lausekkeessa ostajalla on huomattava tarve solmia kuljetus- ja/tai vakuutus sopimuksia. Vastaavasti D-ryhmän lausekkeissa myyjällä ei ole vakuutusvelvoitetta mutta joissakin olosuhteissa siihen voi olla huomattava tarve. Incoterms ei ota kantaa muuhun kuin osapuolten velvollisuuksiin; se mikä ei ole velvollisuus ei kuitenkaan poista kaupan osapuolten tarvetta tehdä tai toimia etunsa mukaisesti!
***	Kaikissa lausekkeissa ostajan tehtävänä on huolehtia (maahan)tuonnin muodollisuuksista (yleensä tulliselvitys) ja velvoitteista (verot, tullit tai muut maahan-tuonnin edellyttämät maksut); poikkeuksena on vain DDP.
****	Kaikissa lausekkeissa FCA:sta eteenpäin myyjän velvollisuutena on huolehtia vientimuodollisuuksista (yleensä vientiselvitys).
*****	Kuljetusasiakirjan nimi voi vaihdella. Maantiekuljetuksessa se on yleensä CMR-rahtikirja; merikuljetuksissa se voi olla Bill of Lading = konossementti, josta siitäkkin on useita eri versioita: esimerkiksi FBL, tai merirahtikirja Liner Way Bill (= LWB). Vakuutusasiakirja voi olla joko vakuutustodistus tai vakuutuskirja.

LIITE 3 - POHJOISMAISEN SPEDITÖÖRILIITON YLEISET MÄÄRÄYKSET

POHJOISMAISEN SPEDITÖÖRILIITON YLEISET MÄÄRÄYKSET (PSYM 2000)

Näistä määräyksistä, jotka tulevat voimaan 1.6.1998 on käytyjen neuvottelujen perusteella sovittu Pohjoismaisen Speditööriliiton ja alla mainittujen järjestöjen välillä:

TANSKA	NORJA	SUOMI	RUOTSI
Erhververnes	Transportbrukernes Fellesorganisasjon	Keskuskauppa-kamari Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto Kaupan Keskusliitto Suomen Rahdintantajain neuvottelukunta	Svensk Handel Transportudvalg Svenska Handelskammarf Sveriges Industrieförbund ICA Aktiebolag Kooperativa förbundet Lantbrukarnas Riksförbund

Nämä määräykset antavat toimeksiantajalle kaikissa suhteissa vähintään sen suojan, joka seuraa FIATAN asiakirjasta Freight Forwarding Services (painos 1996).

JOHDANTO

Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset määrittelevät huolitsijan ja toimeksiantajan oikeudet ja velvollisuudet sekä sisältävät määräykset huolitsijan vastuusta kuljetusoikeuden eri konventioiden mukaan, kuten CIM, CMR, Haag-Visbyn -säännöt sekä Varsovan konventio.

SOVELTAMINEN

1 §

Näitä määräyksiä - mikäli toisin ei nimenomaisesti ole sovittu - sovelletaan Pohjoismaisen Speditööriliiton valtakunnallisten jäsenliittojen jäseniin ja myös muihin, jotka ovat sopineet näiden määräysten soveltamisesta.

HUOLITSIJAN TEHTÄVÄ

2 §

Huolitsijan toimeksiantoon voi kuulua:

- tavarankuljetus
- tavarankorjaukset
- muut tavarankuljetukseen tai varastointiin liittyvät tehtävät kuten:
 1. tavarankorjaukset
 2. toimeksiantajan avustaminen julkisoikeudellisten velvollisuuksien täyttämiseksi
 3. tavarankäsittely ja merkintä
 4. vakuutuksen merkitseminen
 5. avustaminen vienti- ja tuontiasiakirjojen laadinnassa
 6. jälkivaatimuksen periminen ja avustaminen muissa perimistöimenpiteissä
 7. neuvonta kuljetus- ja jakelukysymyksissä.

Huolitsija voi suorittaa näitä toimeksiantoja joko omaan lukuunsa tai välittäjänä.

A.

Huolitsija vastaa rahdinkuljettajana 15-23 § :ien mukaisesti

- a) kun hän suorittaa kuljetuksen omalla kuljetusvälineellään (suorittava rahdinkuljettaja) tai
- b) kun hän antamalla nimenomaisen kuljetuslupauksen tai muulla tavoin on ottanut itselleen rahdinkuljettajan vastuun (sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja).

Huolitsijan katsotaan olevan sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja

- 1) kun hän on antanut kuljetusasiakirjan omissa nimissään
 - 2) kun hän markkinoinnissaan tai tarjouksessaan on ilmaissut sitoutumisensa siten - esim. tarjonnut oman hintansa kuljetukselle - että huolitsijan voidaan kohtuudella olettaa ottaneen rahdinkuljettajan vastuun
 - 3) maantiekuljetuksissa.
- B. Huolitsija vastaa välittäjänä ilman rahdinkuljettajan vastuuta 24-26 §:ien mukaan sellaisista kuljetuksista, jotka eivät sisälly kohtaan A.
- C. Huolitsijan vastuu sisältää vastuun niistä tahoista, joita hän on käyttänyt tehtävän suorittamiseen (alihankkijat)
- a) kun hänellä on rahdinkuljettajan vastuu kohdan A. mukaisesti
 - b) kun hän on suorittanut tehtävän itse käyttäen apunaan omia laitteita tai työntekijöitä tai
 - c) kun hän on ottanut tehtävän hoitaakseen omaan lukuunsa.
- Huolimatta siitä, mihin toimeksiantajan vaatimus huolitsijaa tai tämän alihankkijaa vastaan perustuu, on näitä määräyksiä sovellettava. Alihankkijalla on sama vastuu kuin huolitsijalla itsellään. Huolitsijan ja alihankkijan yhteenlaskettu enimmäisvastuu rajoittuu siihen, mitä näissä määräyksissä säädetään.
- Kun huolitsija on ottanut tehtävän suorittaakseen omaan lukuunsa, sovelletaan - ellei toisin ole nimenomaisesti sovittu - yleisesti sovellettuja ja hyväksytyjä ehtoja siinä määrin kuin ne eivät poikkea näistä määräyksistä.
- Muissa kuin a- ja c- kohdissa tarkoitetuissa tapauksissa huolitsija vastaa välittäjänä ilman vastuuta muista kuin omasta henkilökunnastaan.
- D. Varastointitoimeksiantoihin sovelletaan 27 §:n määräyksiä.

TOIMEKSIANTAJA

3 §

Näissä määräyksissä pidetään toimeksiantajana sitä, joka on tehnyt sopimuksen huolitsijan kanssa tai joka on tullut toimeksiantajan tilalle. Toimeksiantajan vastuusta määrätään 28 §:ssä.

YLEISET MÄÄRÄYKSET

TEHTÄVÄN SUORITTAMINEN

4 §

Osapuolet ovat velvolliset antamaan toisilleen tarpeelliset tiedot tehtävän suorittamiseksi. Huolitsija sitoutuu sopimuksen mukaisesti noutamaan, huolehtimaan ja kuljetuttamaan tavaran toimeksiantajan kannalta tarkoituksen mukaisella tavalla käyttämällä yleisesti käytettyjä kuljetusvälineitä ja kuljetusreittejä.

Huolitsijan tehtävän laajuutta koskevat ohjeet on tiedotettava huolitsijalle suoraan. Kauppalaskussa olevat tiedot, joiden mukaan tavara on myyty jälkivaatimuksella tai lähetysohjeisiin sisältyvä arvoilmoitus, eivät näin ollen merkitse sitä, että huolitsijan kuuluisi periä laskun osoittama määrä tai merkitä vakuutus.

5 §

Huolitsija on velvollinen näyttämään, että hän on tehtävänsä rajoissa valvonut huolellisesti toimeksiantajan etuja.

Jos huolitsija tai hänen vastuullaan oleva on aiheuttanut vahingon, viivästyksen tai muun menetyksen tahallaan, hän ei voi vedota näiden määräysten vastuusta vapauttaviin tai sitä rajoittaviin tai todistustaakan siirtymistä koskeviin sääntöihin, ellei 23 §:stä muuta johdu.

6 §

Huolitsija on vastuussa siitä, että tavara saapuu perille kohtuullisessa ajassa (ilman aikalupausta). Arvioitaessa ajan kohtuullisuutta on otettava huomioon huolitsijan markkinoinnissaan tai muutoin sopimuksen teon yhteydessä antamat tiedot oletetusta perille tuloajasta.

Huolitsija on vastuussa siitä, että tavara saapuu perille sen ajan kuluessa (aikalupausta), joka on

kirjallisesti sovittu erityisenä aikataukukuljetuksena; annettu kirjallisena tarjousedellytyksenä, jonka huolitsija on nimenomaisesti hyväksynyt;

huolitsijan kirjallisessa tarjouksessa, jonka toimeksiantaja on hyväksynyt.

7 §

Jos huolitsijan täytyy tehtävää suorittaessaan toimia niin, ettei hän hanki ensin ohjeita, katsotaan hänen toimivan toimeksiantajan lukuun ja tämän vastuulla.

Jos syntyy sellainen vaara, että haltuun otetun tavaran arvo vähenee, tai jos vaara syntyy tavaran ominaisuuksien vuoksi henkilöille, omaisuudelle tai ympäristölle, eikä toimeksiantajaa tavoita, tai jos hän ei ensi tilassa kehotuksen saatuaan huolehdi tavaran poiskuljetuksesta, huolitsija on oikeutettu ryhtymään tarvittaviin toimenpiteisiin tavaran suhteen. Jos katsotaan tarpeelliseksi, on huolitsijalla oikeus myydä tavara turvallisella tavalla. Tavaran, jota uhkaa pilaantuminen tai voimakas arvon väheneminen tai joka aiheuttaa välitöntä vaaraa, huolitsija voi olosuhteiden mukaan ilman ennakoilmoitusta myydä toimeksiantajan lukuun, tehdä vaarattomaksi tai hävittää.

Saamansa myyntivastikkeen, josta on vähennettävä kohtuulliset myynnin johdosta aiheutuneet kustannukset, huolitsija on velvollinen välittömästi tilittämään toimeksiantajalle.

Huolitsijan on mahdollisimman pikaisesti tiedotettava toimeksiantajalle suoritetuista toimenpiteistä. Hänen on vaadittaessa tosittein vahvistettava näihin liittyvien kustannusten määrä sekä osoitettava, että hän on noudattanut asianmukaista huolellisuutta kulujen ja riskien rajoittamiseksi.

Suorittamistaan maksuista huolitsijalla on oikeus periä erityinen maksupalkkio.

8 §

Kolmannen henkilön toimenpiteistä tai laiminlyönnistä aiheutuneesta vahingosta, viivästyisestä tai muusta menetyksestä huolitsija on velvollinen reklamoimaan tätä vastaan. Huolitsijan on ilmoitettava asiasta toimeksiantajalle, ja hänen on yhteisymmärryksessä tämän kanssa ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin toimeksiantajan korvausvaateiden varmistamiseksi siltä, joka on aiheuttanut vahingon tai katoamisen tai siltä, joka siitä vastaa. Lisäksi hänen on pyynnöstä avustettava toimeksiantajaa tämän kiistan kolmannen henkilön kanssa.

Huolitsijan on pyynnöstä luovutettava toimeksiantajalle ne oikeudet ja vaateet, joita huolitsijalla voi olla kolmannen henkilön kanssa solmimansa sopimuksen takia.

9 §

Huolitsijan tarjous perustuu hänelle annettuihin, tehtävän täyttämiseksi tarvittaviin tietoihin tai olosuhteisiin, joita huolitsija muuten voi pitää normaaleina tarkoitettussa tehtävässä. Ellei olosuhteista muuta ilmene, huolitsija voi luottaa siihen, että kuljetettavaksi tarkoitettu tavara on ominaisuuksiltaan ja tilavuus-/painosuhteiltaan tavanomaista sentyyppiselle tavaralle.

Toimeksiantaja on, ellei muuta ole sovittu, velvollinen vaadittaessa maksamaan huolitsijalle ennakkoa tehtävän täyttämiseksi syntyviä kuluja varten.

10 §

Riippumatta siitä, mitä mahdollisesti on sovittu toimeksiantajan maksuvelvollisuudesta kauppa- tai kuljetussopimuksen mukaisesti muun kuin huolitsijan kanssa, toimeksiantaja on velvollinen huolitsijan vaatimuksesta korvaamaan huolitsijalle tämän saamisesta, jotka johtuvat tehtävän suorittamisesta (palkkio, ennakko, kulujen korvaus ym.) asianmukaisia tositteita vastaan.

Ellei muuta ole sovittu ja mikäli tavaraa ei sopimuksen mukaisesti ole luovutettu kuljettamista varten eikä tehtävää tästä syystä voida kokonaisuudessaan tai osittain toteuttaa, huolitsijalla on oikeus sovittuun rahtiin ja muuhun korvaukseen vähennettynä sillä määrällä, jonka huolitsija on säästänyt tai kohtuudella olisi voinut säästää sen vuoksi, että tehtävää ei tarvinnut suorittaa.

Jos huolitsija on antanut toimeksiantajalle maksulykkäystä siihen saakka, kunnes tavara on tullut perille määräpaikkakunnalle, toimeksiantaja on kuitenkin huolitsijan vaatimuksesta velvollinen korvaamaan huolitsijalle tämän saatavat, vaikka tehtävää ei huolitsijan vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevan esteen takia ole voitu suorittaa sovittulla tavalla ja edellyttäen, että tämä ei ole aiheutunut näiden määräysten mukaisesta huolitsijan vastuulla olevasta seikasta.

11 §

Työstä, jota todistettavasti tarvitaan nimenomaisesti sovittuun tai huolitsijan tehtävään normaalisti sisältyvän työn lisäksi, huolitsija on oikeutettu saamaan erityisen korvauksen. Korvaus määräytyy samojen periaatteiden mukaan kuin tehtävään sisältyvä työ.

Kuluista, jotka eivät sisälly nimenomaisesti sovittuun tai huolitsijan normaaliin tehtävään ja joista huolitsijalle ei ole maksettu ennakkoa, on huolitsijalla oikeus korvaukseen tositteita vastaan sekä rahoituspalkkioon.

12 §

Jos huolitsija joutuu velvolliseksi maksamaan lisälaskuja välittämistään palveluista, toimeksiantaja on vaadittaessa velvollinen korvaamaan hänelle nämä määrät asianmukaisia tositteita vastaan. Huolitsijan velvollisuutena on tarkastaa, ja mikäli mahdollista, varmistaa toimeksiantajan kanssa, että välitetyt palvelut sisältyvät huolitsijan saamaan tehtävään ja että laskutetut määrät ovat kohtuulliset. Huolitsijan on, mikäli mahdollista, ilmoitettava asiasta toimeksiantajalle ennen maksun suorittamista.

13 §

Mikäli aloitettu tehtävä keskeytyy sellaisen seikan johdosta, joka on huolitsijan vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella, on hän oikeutettu saamaan korvauksen suorittamistaan kustannuksista ja tehdystä työstä asianmukaisia tositteita vastaan.

PANTTIOIKEUS YM.

14 §

Huolitsijalla on panttioikeus hänen valvonnassaan olevaan tavarahan sekä kaikkien tavaraa rasittavien kustannusten - palkkio ja varastovuokra niihin mukaan luettuina - että hänen kaikkien muiden samalta toimeksiantajalta edellä 2 §:n tarkoittamiin tehtäviin perustuvien saataviensa vakuudeksi.

Jos tavara häviää tai tuhoutuu, on huolitsijalla sama oikeus korvausmääriin, jotka vakuutusyhtiö, rahdinkuljettaja tai joku muu suorittaa.

Ellei huolitsijan erääntynyttä saatavaa makseta, on huolitsija oikeutettu turvallisella tavalla myymään tavarasta niin paljon, että kustannusten lisäksi hänen yhteenlasketut saatavansa tulevat katetuiksi.

Mikäli mahdollista, huolitsijan tulee hyvissä ajoin tiedottaa toimeksiantajalle toimenpiteistä, joihin hän aikoo ryhtyä tavarahan myymiseksi.

ERITYISET MÄÄRÄYKSET

HUOLITSIJAN VASTUU RAHDINKULJETTAJANA

15 §

Huolitsija on rahdinkuljettajana vastuussa 16-23 §:ien mukaisesti tavarahan katoamisesta, vähenemisestä ja vahingosta sen kuljetettavaksi ottamisen ja luovuttamisen välisenä aikana sekä tavarahan luovutuksen viivästyisestä.

Kaikissa tapauksissa rahdinkuljettajan vastuu lakkaa viimeistään viidentoista (15) päivän kuluttua siitä, kun huolitsija on tiedottanut tavarahan oikeutetulle siitä, että tavara on saapunut, tai lähettänyt tästä kirjallisen ilmoituksen toimeksiantajan ilmoittamaan osoitteeseen.

Tämän jälkeen huolitsija on vastuussa tavarahan huolehtimisesta sopimuksen mukaan tai 5 §:ssä määritetyn huolenpitovelvollisuutensa asettamissa rajoissa.

16 §

Huolitsija on vapaa vastuusta, jos katoaminen, väheneminen, vahinko tai viivästyminen on aiheutunut

- a) toimeksiantajan virheestä tai laiminlyönnistä
- b) tavarahan käsittelystä, lastauksesta, ahtauksesta tai purkamisesta, josta toimeksiantaja tai hänen puolestaan toiminut henkilö on huolehtinut
- c) tavarahan omasta luonnollisesta erityisestä alttiudesta vahingoittumiselle, kuten murtumiselle, vuodolle, itsesytytykselle, mädäntymiselle, ruostumiselle, käymiselle, haihtumiselle sekä kylmän, lämmön tai kosteuden arkuudelle
- d) puuttuvasta tai puutteellisesta pakkauksesta
- e) tavarahan virheellisestä tai epätäydellisestä osoittamisesta tai merkitsemisestä
- f) tavaraa koskevien tietojen virheellisyydestä tai epätäydellisyydestä
- g) olosuhteista, joita huolitsija ei ole voinut välttää ja joiden seurauksia hän ei ole voinut estää.

Huolitsija on kohdissa a - f olevista määräyksistä huolimatta vastuussa katoamisesta, vähentymisestä, vahingosta tai viivästyksestä siinä määrin kuin hänen virheensä tai laiminlyöntinsä on sen aiheuttanut tai siihen myötävaikuttanut.

Arvioitaessa huolitsijan vastuuta kohtien b, d ja e mukaisesti on otettava huomioon, onko huolitsija tällaisen olosuhteen tietoisuudesta huolimatta sen hyväksynyt tai laiminlyönyt huomauttaa toimeksiantajan tavaraa koskevasta toimenpiteestä.

Rahoista, arvopapereista ja muista kalleuksista huolitsija vastaa ainoastaan, jos siitä on erikseen sovittu.

17 §

Korvaus tavarankatoamisesta tai vähenemisestä lasketaan kauppalaskuun merkityn arvon mukaisesti, ellei osoiteta, että samanlaatuisen tavarankatoamisarvo tai käypä arvo sinä aikana ja siellä, missä huolitsija oli ottanut tavarankatoamisensa, oli toinen. Korvausta ei suoriteta antiikkiarvosta, tunnearvosta eikä muusta erityisestä tavarankatoamisarvosta.

Edellä olevan lisäksi korvataan kadonneen tavarankatoamisrahtikustannukset, tullimaksut ja muut kuljetukseen liittyvät maksut. Huolitsija ei ole tämän lisäksi velvollinen korvaamaan muuta vahinkoa, kuten menetetyistä kauppavoitosta, menetetyistä markkinoista eikä muusta sellaisesta aiheutunutta vahinkoa.

18 §

Korvaus tavarankatoamisesta on se määrä, joka vastaa arvon vähentymistä. Tämä määrä lasketaan siten, että sitä tavarankatoamisarvoa, joka määrätään 17 §:n 1 momentin mukaisesti, alennetaan sillä prosenttimäärällä, jolla tavarankatoamisarvo on vahingon johdosta vähentynyt. Tämän lisäksi korvataan vastaavassa määrin kustannukset, joita tarkoitetaan 17 §:n 2 momentin ensimmäisessä lauseessa. Tämän lisäksi ei huolitsija ole velvollinen korvaamaan mitään muuta vahinkoa.

19 §

Jos huolitsija on täydellisesti korvannut tavarankatoamisensa, siirtyy tavarankatoamisomistusoikeus hänelle, mikäli hän sitä vaatii.

20 §

Viivästys

A. Jos tavara luovutetaan myöhemmin kuin mitä 6 §:n ensimmäisessä kappaleessa on sanottu, on huolitsijan korvattava toimeksiantajalle sellaiset välittömät ja kohtuulliset kustannukset, jotka sopimusta tehtäessä saatettiin katsoa viivästymisen todennäköisiksi seurauksiksi. Huolitsijan on kuitenkin korvattava enintään se määrä, joka vastaa tehtävästä sovittua rahdia tai muuta korvausta.

B. Tapauksissa, joissa kuljetussopimus on sisältänyt 6 §:n toisessa kappaleessa tarkoitetun aikalapauksen huolitsijan on, ellei muuta ole sovittu, sovittu kuljetusajan ylityksessä hyvittävä toimeksiantajalle rahti tai muu kuljetuksesta sovittu korvaus. Hyvitystä ei kuitenkaan ole tehtävä, jos viivästyminen on johtunut olosuhteista, jotka ovat huolitsijan oman vaikutuspiirin ulkopuolella. Euroopan sisäisissä maantiekuljetuksissa huolitsija vastaa kuitenkin myös siitä, mikä sisältyy hänen alihankkijansa vaikutuspiiriin.

Toimeksiantajan katsotaan kärsineen rahdin määrää vastaavan vahingon, ellei osoiteta, että vahinko on tätä pienempi. Viimeksi mainitussa tapauksessa hyvitystä maksetaan ainoastaan vahinkoa vastaava määrä.

Viivästyskorvaus ei missään tapauksessa yhtä rahdin määrää.

21 §

Viivästykseen muuttuminen katoamiseksi

Toimeksiantajalla on oikeus vaatia korvausta tavarankatoamisesta, jos luovutusta ei ole tapahtunut

- kansainvälisissä maantiekuljetuksissa 30 päivän kuluessa sovittu määräajan kulumisesta, tai mikäli erityistä aikaa ei ole sovittu, 60 päivän kuluessa siitä, kun tavara otettiin kuljetettavaksi

- muissa kuljetuksissa 60 päivän kuluessa siitä ajankohdasta, jolloin tavarankatoamis olisi tullut saapua perille.

Toimeksiantajalla ei kuitenkaan ole oikeutta korvaukseen katoamisesta, jos huolitsija voi edellä mainitussa määräajassa osoittaa, että tavara on tallessa ja se voidaan luovuttaa kohtuullisessa ajassa.

22 §

Huolitsijan vastuu tavarankatoamisesta, vähenemisestä tai vahingoittumisesta rajoittuu 8,33 SDR:ään kilolta tavarankatoamisbruttopainosta siltä osin kuin tavara on kadonnut, vähentynyt tai vahingoittunut.

23 §

Jos on tehty erityinen sopimus tietyn kuljetusmuodon käyttämisestä tai jos osoitetaan, että katoaminen, väheneminen, vahingoittuminen tai viivästyminen on tapahtunut, kun tavara on kuljetettu tietyllä kuljetusvälineellä, huolitsija vastaa sen sijasta, mitä näissä ehdossa on määrätty, tällaista kuljetusmuotoa koskevien lain määräysten ja yleisesti käytettyjen ja hyväksytyjen kuljetusehtojen mukaisesti kaikissa tapauksissa, joissa tällaiset lainmääräykset ja ehdot poikkeavat näiden määräysten 5 §:n 2 momentista tai 15-22 §:istä.

HUOLITSIJAN VASTUU VÄLITTÄJÄNÄ

24 §

Huolitsija vastaa vahingosta, joka aiheutuu siitä, ettei hän ole noudattanut riittävää huolellisuutta tehtävän suorittamisessa. Huolitsija on velvollinen näyttämään, että hän on tehtävänsä rajoissa valvonut huolellisesti toimeksiantajan etuja.

Huolitsija ei vastaa kolmannen henkilön toimenpiteistä eikä laiminlyönneistä kuljetuksessa, lastauksessa, purkamisessa, luovutuksessa, tullauksessa, varastoinnissa, perimistehtävässä tai muissa huolitsijan välittämässä tehtävissä edellyttäen, että huolitsija voi näyttää noudattaneensa asiaankuuluvaa huolellisuutta kolmannen henkilön valinnassa.

Rahoista, arvopapereista ja muista kalleuksista huolitsija vastaa ainoastaan, jos tästä on erikseen sovittu.

25 §

Laskettaessa korvausta tavaran katoamisesta, vähenemisestä, vahingoittumisesta sekä viivästymisestä on noudatettava sitä, mitä näiden määräysten 17-19 §:issä sekä 20 §:n 1 momentissa on määrätty.

26 §

Huolitsijan vastuu välittäjänä ym. on rajoitettu 50.000 SDR:ään jokaista tehtävää kohden kuitenkin niin, että korvaus on enintään

- a) viivästyksen osalta tehtävästä sovitun huolitsijalle tulevan korvauksen suuruinen
- b) tavaran katoamisesta, vähenemisestä tai vahingoittumisesta 8,33 SDR kilolta tavaran bruttopainosta siltä osin kuin tavara on hävinnyt, vähentynyt tai vahingoittunut.

VARASTOINTI

27 §

A. Varastoitaessa tavaraa sellaisen kuljetuksen yhteydessä, jossa huolitsijalla on ollut rahdinkuljettajan vastuu, huolitsija vastaa varastoinnista 15 päivän ajan kuljetuksen jälkeen 15-23 §:ien mukaisesti.

B. Huolitsijan välittäessä varastointitoimeksiantoja ovat 24-26 §:ien säännökset voimassa.

C. Muissa varastointitoimeksiannoissa huolitsija vastaa myös alihankkijoista. Seuraavat lisämääräykset ovat voimassa:

1. Huolitsijan tulee tarkastaa ja kuitata vastaanotetuiksi kokonaiset kollit. Hänellä ei kuitenkaan ole vastuuta niiden sisällöstä ja piilevästä vahingosta.

Toimeksiantajan vaatimuksesta huolitsijan on suoritettava varaston kokonaisinventaario.

Mikäli kokonainen kolli rikkoutuu vastaanoton jälkeen, tulee huolitsijan rikkoutumisen tapahduttua välittömästi reklamoida puutteellisuudesta tai vahingosta, jonka hän on havainnut tai joka hänen olisi pitänyt havaita.

Huolitsijan on huolehdittava tarpeellisesta luovutustarkastuksesta.

2. Ellei toimeksiantaja ole antanut erityisiä ohjeita tavaran varastoinnista, huolitsijalla on oikeus edellyttää, että hän toimii riittävän huolellisesti, vapaasti valita eri säilytystapojen välillä.

3. Huolitsijan tulee omissa nimissään ja toimeksiantajan lukuun merkitä palo-, vesi- ja murtovakuutus, joka perustuu tavaralaskun arvoon varastoinnin alkaessa + 10 %, ellei toimeksiantaja ole antanut kirjallisesti muuta ohjetta.

Tavarankatoamisesta, vähenemisestä tai vahingosta, jota edellä tarkoitettu vakuutus ei kata tai jos sellaista vakuutusta ei ole otettu, huolitsija vastaa virheensä tai laiminlyöntinsä perusteella 17-19 §:ien ja 22 §:n mukaisesti ja niissä mainituin rajoituksin. Huolitsijan kokonaisvastuu suhteessa kaikkiin toimeksiantajiin samasta tapahtumasta aiheutuneista vahingoista on rajoitettu 500.000 SDR:ään.

Viivästyksestä huolitsija vastaa 20-21 §:ien mukaisesti.

4. Jos varastoitu tavara ominaisuuksiensa vuoksi saattaa aiheuttaa vahinkoa henkilöille tai omaisuudelle, on toimeksiantaja heti velvollinen viemään tavarankatoamisesta pois.

5. Toimeksiantajan on viimeistään varastoinnin alkaessa ilmoitettava huolitsijalle osoite, johon tavaraa koskevat ilmoitukset on lähetettävä ja josta ohjeet annetaan.

Toimeksiantajan on myös välittömästi tiedotettava huolitsijalle mahdollisista osoitteenmuutoksista.

TOIMEKSIANTAJAN VASTUU

28 §

Toimeksiantaja on velvollinen huolehtimaan siitä, että huolitsija ei kärsi vahinkoa eikä tappiota vahingosta, joka aiheutuu

- a) tavaroita koskevien tietojen virheellisyydestä, epäselvyydestä tai epätäydellisyydestä
- b) tavaroiden puutteellisesta pakkaamisesta, merkitsemisestä tai selvittämisestä tai siitä, että toimeksiantaja on lastannut tai ahdannut tavarat puutteellisesti
- c) tavarankatoamisesta sellaisista vahingoista aiheuttavista ominaisuuksista, joita huolitsija ei kohtuudella ole saattanut havaita
- d) siitä, että huolitsija toimeksiantajan virheen tai laiminlyönnin perusteella veloitetaan maksamaan tullia tai muita virallisia maksuja tai asettamaan vakuus.

Arvioitaessa toimeksiantajan vastuuta a- ja b -kohtien mukaisesti on otettava huomioon, onko huolitsija huolimatta siitä, että hän on ollut tietoinen tällaisesta olosuhteesta sen hyväksynyt tai laiminlyönyt huomauttaa toimeksiantajan tavaraa koskevasta toimenpiteestä.

Jos huolitsija rahdinantajan ominaisuudessa on joutunut velvolliseksi toimeksiantajan tavarankatoamisesta puolesta maksamaan osuuden yhteishaverista merirahdin ottajalle tai muusta edellä mainitusta syystä joutunut kolmannen henkilön vaatimusten kohteeksi, on toimeksiantaja velvollinen huolehtimaan siitä, ettei huolitsijalle aiheudu tästä vahinkoa.

REKLAMAATIO JA ERIMIELISYYDET

REKLAMAATIO

29 §

Huomautukset huolitsijaa vastaan on esitettävä ilman aiheetonta viivytystä. Tavaraa vastaanotettaessa näkyvästä vahingosta tai vähentymisestä on reklamoitava heti vastaanottilaisuudessa.

Mikäli reklamaatio tapahtuu myöhemmin kuin seitsemän (7) päivän kuluessa tavarankatoamisesta, on sen, joka esittää huomautuksen huolitsijalle, näytettävä, että vahinko tai väheneminen on tapahtunut ennen tavarankatoamisesta. Jos hän ei sitä pysty näyttämään, katsotaan tavara luovutetuksi täysin hyvässä kunnossa. Reklamaatio, joka koskee muuta kuin tavarankatoamisesta, vähenemisestä tai katoamisesta, on tehtävä neljäntoista (14) päivän kuluessa siitä kun toimeksiantaja sai tietää tai hänen olisi pitänyt saada tietää olosuhteista, joihin huolitsijan vastuu perustuu. Jos sellaista reklamaatiota ei ole tehty, toimeksiantaja menettää asiassa kanneoikeutensa.

Jos huolitsijan kanssa on sovittu tietyn kuljetusmuodon käyttämisestä, on noudatettava tätä kuljetusmuotoa koskevia lainmääräyksiä ja yleisesti käytettyjä ja hyväksytyjä kuljetusehtoja, mikäli ne poikkeavat siitä, mitä tämän pykälän 1 momentissa on määrätty.

VANHENTUMINEN (Ruotsi, Suomi ja Tanska)

30 §

Kanne huolitsijaa vastaan - kanneoikeuden menettämisen uhalla - on nostettava yhden vuoden kuluessa. Aika lasketaan

- a) tavaran vähenemis- ja vahingoittumistapauksissa päivästä, jolloin tavara luovutettiin vastaanottajalle
- b) tavaran viivästys- ja kokonaiskatoamistapauksissa tai muussa vahingossa siitä ajankohdasta, jolloin viivästyminen, katoaminen tai muu vahinko aikaisintaan oli voitu todeta.

Tätä määräystä on sovellettava silloin, kun huolitsijan liiketoimipaikka sijaitsee Ruotsissa, Suomessa tai Tanskassa.

Jos huolitsijan kanssa on sovittu tietyn kuljetusmuodon käyttämisestä, on noudatettava tätä kuljetusmuotoa koskevia lain määräyksiä ja yleisesti käytettyjä ja hyväksytyjä kuljetusehtoja, mikäli ne poikkeavat siitä, mitä tämän pykälän 1 momentissa on määrätty.

VÄLITYSLAUSEKE

31 §

Suomi

Huolitsijan ja hänen toimeksiantajansa välisiä erimielisyyksiä ei saa alistaa, ottaen huomioon tässä pykälässä määrätyn poikkeuksen, tuomioistuimen ratkaistavaksi, vaan ne on ratkaistava Suomen oikeuden mukaisesti välimiesmenettelyssä. Välimiehet asettaa Keskuskauppakamarin välityslautakunta, ja välimiesmenettelyssä noudatetaan sanotun lautakunnan sääntöjä. Välimiesmenettely tapahtuu Helsingin kaupungissa. Ryhtyminen oikeudellisiin toimenpiteisiin riidattomien saatavien perimiseksi ei oikeuta vastapuolta perimään riitaisia vastasaataviaan vastakanteella tai kuittausvaatimuksella muualla kuin välimiesmenettelyssä.

Riitoja, jotka koskevat enintään 30.000 euron määrää tai jotka koskevat suhdetta toimeksiantajaan, joka on solminut sopimuksen pääasiallisesti yksityishenkilönä, ei kuitenkaan saa ratkaista välimiesmenettelyssä.

LIITE 4 - KIINA /Faktatietoa maasta

KIINA

Pinta-ala:	9 596 960 m ³
Luonnonvarat:	Kivihiili, öljy, maakaasu, rautamalmi, kupari, antimoni, volframi, tina, suola, fosfaatti, lyijy, mangaani, elohopea, sinkki
Rajanaapurit:	Afghanistan, Bhutan, Myanmar, Hongkong, Intia, Kazakstan, Pohjois-Korea, Kirgisia, Laos, Macao, Mongolia, Nepal, Pakistan, Venäjä, Tadžikistan, Vietnam
Asukasluku:	1,29 miljardia (2004 arvio)
Pääkaupunki:	Peking (7,6 milj.)
Virallinen kieli:	Putonghua (perustuu Pekingin alueen murteeseen eli ns. mandariinikiinaan), lisäksi puhutaan mm. kantonin kiinaa, eri murteita sekä etnisiä kieliä
Uskonnot:	Virallisesti ateistinen maa, mutta uskontoja suvaitaan, jos ne eivät uhkaa laillista valtiojärjestystä.

Politiikka ja hallinto

Virallinen nimi:	Zhonghua Renmin Gonghe Guo (Kiinan kansantasavalta)
Maatunnus:	CN
Hallituspuolue:	Kiinan kommunistinen puolue

Talouden avaintiedot

Rahayksikkö:	renminbi /juan (CNY) = 100 feniä)
Valuuttakurssi:	1 USD = 8,05 CNY, 1 EUR = 9,59 CNY (6.3.2006)
BKT vuonna 2004:	käyvin hinnoin 1686 miljardia USD, ostovoimapariteetilla 7491 miljardia USD
BKT/ hlö vuonna 2004:	käyvin hinnoin 1220 USD, ostovoimapariteetilla 7491 USD Inflaatio vuonna 2004: 4,0 % (keskimääräinen kuluttajahintojen muutos koko maassa)
Pääteollisuustuotteet:	rauta, teräs, hiili, koneet ja laitteet, tekstiilit, kemikaalit, elintarvikkeet, öljy, sementti, kemialliset lannoitteet, jalkineet, lelut, autot, kulutuselektronikka, telekommunikaatiolaitteet
Päävientituotteet:	toimistokoneet ja tietoliikennelaitteet, vaatteet, puhelinlaitteet, sähkökoneet Päätuontituotteet: sähkökoneet, raakaöljy ja polttoaineet, toimistokoneet ja tietoliikennelaitteet, teollisuuden erikoiskoneet
Tärkeimmät kauppakumppanit:	EU-maat, Yhdysvallat, Japani, Hongkong, ASEAN-maat, Taiwan
Verotus:	ALV 13-17 %, yhtiövero 33 %, erityistalousalueilla 15 % ja rannikon 14 avoimessa kaupungissa 24 %. Lisäksi on tarjolla erilaisia verohelpotuksia investoinneille maan länsi- ja koillisosiin sekä teknologia-aloille.

Finpro, Maaraportti: Kiina, Joulukuu 2005