

Sari Kankaanpää

MERIRAHDIN OSTAMISEN VERTAILU ANDRITZ OY:ssä

Opinnäytetyö
Liiketoiminnan logistiikka

2017



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tekijä	Tutkinto	Aika
Sari Kankaanpää	Tradenomi (AMK)	Elokuu 2017
Opinnäytetyön nimi		63 sivua
Merirahdin ostamisen vertailu		
Toimeksiantaja		
Andritz Oy		
Ohjaaja		
Lehtori Suvi Johansson		
Tiivistelmä		
<p>Tämä opinnäytetyö tehtiin toimeksiantona Andritz Oy:lle, joka on Kotkassa toimiva kansainvälinen teknologiakonserni. Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää, millä tavoin laivarahditilaa kannattaa ostaa? Onko hyödyllisempää ostaa se huolintaliikkeen kautta vai suoraan varustamolta ilman välikäsiä?</p> <p>Tämä opinnäytetyö on tapaustutkimus. Työn teoriaosuudessa käsiteltiin merikuljetuksia, rahtialustyyppejä, merenkulkuun liittyviä oleellisia asiakirjoja, käytiin läpi huolinnan ja varustamon toimintoja, huolintaan ja merikuljetuksiin liittyviä säännöksiä ja eri osapuolten vastuita ja velvollisuuksia kuljetusprosessissa, miten vastuut ja kustannukset jakautuvat haverin sattuessa sekä tavaran vakuuttamista kuljetusta varten. Työn empiirinen osio koostuu puhelinhaastattelusta ja sähköpostikyselyn perusteella saaduista tiedoista.</p> <p>Tutkimustuloksissa kerrottiin teoriaosuuden, haastattelun ja sähköpostiaineiston perusteella huolintaliikkeen ja varustamon käytön etuja ja haittapuolia. Tulokset puolsivat rahtitilan ostamista huolintaliikkeeltä koska se on yritykselle vaivattomampaa. Tutkimuksesta voi olla hyötyä pienille ja keskisuurille yrityksille, jotka pohtivat merirahdin ostamisen vaihtoehtoja toiminnassaan.</p>		
Asiasanat		
merirahdit, vertailu, ostaminen, huolitsija, laivanvarustamo		

Author	Degree	Time
Sari Kankaanpää	Bachelor Of Business Administration	August 2017
Thesis Title		63 pages
Comparison Of The Buying Of Sea Freight		
Commissioned by		
Andritz Oy		
Supervisor		
Suvi Johansson, Senior Lecturer		
<p>Abstract</p> <p>This thesis was commissioned by Andritz Ltd, which is an international technology group operating in Kotka. The purpose of the thesis was to find out, how to buy the cargo space? Is it better to buy it through the forwarding agency or directly from the shipping company without any intermediaries?</p> <p>This thesis is a case study. The theoretical part of the work covered sea transport, freighter types, most relevant documents related to shipping, went through the forwarding and shipping operations, provisions relating to forwarding and sea transport and the parties' responsibilities and responsibilities in the transportation process, how responsibilities are shared in the case of accident and insurance of the goods for transport. The empirical part of the work consists of a telephone interview and information received through e-mail inquiry.</p> <p>The results of the research revealed the advantages and disadvantages of the shipping industry and forwarding agency on the basis of theory, interview and e-mail material. The results supported the purchase of cargo freight from a forwarding company as it is more effortless for the company. This research can be useful for small and medium size companies who are considering options for purchasing sea freight in their operations.</p>		
<p>Keywords</p> <p>sea freights, compare, buying, freight forwarder, shipping company</p>		

SISÄLLYS

TERMILUETTELO

1	JOHDANTO	9
2	TYÖN TAUSTAT JA TOTEUTTAMINEN	10
3	MERIKULJETUKSET	12
3.1	Merenkulun liikennemuodot	13
3.1.1	Linjaliikenne	14
3.1.2	Hakurahtiliikenne.....	14
3.1.3	Sopimusliikenne	15
3.2	Alustyytit	15
3.2.1	Kuivarahtialukset.....	15
3.2.2	Ro-Ro alukset	16
3.2.3	Konttialukset.....	17
3.2.4	Muita alustyyttejä	18
3.3	Merenkulun asiakirjat.....	19
4	HUOLINTA- JA VARUSTAMOTOIMINTA	22
4.1	Huolitsijan työtehtävät ja velvollisuudet	22
4.2	Varustamotoiminta.....	23
5	HUOLINTAAN JA MERIKULJETUKSIIN LIITTYVIÄ SÄÄNNÖKSIÄ.....	24
5.1	Pohjoismaisen speditööriliiton yleiset määräykset - PSYM.....	25
5.1.1	Huolintatoiminta	25
5.1.2	Huolitsija sopimusosapuolena tai välittäjänä	26
5.1.3	Huolitsija rahdinkuljettajana.....	28
5.1.4	Viivästysvahingot	30
5.1.5	Toimeksiantajan vastuut ja velvollisuudet	30
5.2	Vakiolaivausehdot.....	31
5.2.1	Laivausehdon valinta	32
5.2.2	Osapuolten vastuut ja velvollisuudet satamissa	32
5.3	Incoterms 2010 -toimituslausekkeet	33

5.3.1	Incoterms osana kauppasopimusta.....	33
5.3.2	Kauppasopimuksen osapuolten velvollisuudet tavarakaupassa.....	34
5.4	Merilaki	38
5.4.1	Kappaletavaran kuljetus	38
5.4.2	Tavaran luovuttaminen ja kuljetettavaksi vastaanottaminen	40
5.4.3	Haveri.....	41
6	VAKUUTTAMINEN.....	43
6.1	Kuljetusvastuuvakuutus	44
6.2	Tavarankuljetusvakuutus	44
6.2.1	Vakuutusarvon määräytyminen.....	45
6.2.2	Vakuutuksen kesto ja vakuuttamistavat	45
7	ANDRITZ OY.....	46
8	MERIRAHDIN OSTAMINEN HUOLINTALIIKKEELTÄ.....	48
8.1	Prosessikuvaus.....	48
8.2	Neuvottelut	50
8.3	Toteutus.....	51
8.4	Vientiin tarvittavat asiakirjat	52
8.5	Riitatilanteiden ratkaiseminen	52
9	MERIRAHDIN OSTAMINEN VARUSTAMOLTA	53
9.1	Kuljetuksen valmistelu	53
9.2	Sopimukset ja asiakirjat	53
9.3	Riskit ja vastuut.....	54
9.4	Konttikuljetuksen prosessikuvaus	54
10	YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET MERIRAHDIN OSTAMISESTA.....	56
	LÄHTEET.....	59

TERMILUETTELO

AHTAAJA	Tavaran lastaaja / purkaja satamassa tai ahtausliike. (Ammattinetti, 2017).
BIMCO	The Baltic And International Maritime Council (Sisula-Tulokas 2003, 269).
BOOKKAUS / LAIVABOOKKAUS	Kuljetustilaus / laivarahtitilan varaaminen tavaroille (Varova, s.a).
BREAK BULK	Irtolastia joka käsitellään yksikkölastin tapaan (Tapaninen 2013, 148).
CHARTER PARTY	Sertepartia eli rahtaussopimus (Tapaninen 2013, 85).
COA	Contract Of Affreightment, varustamo kuljettaa tavarankin paikasta toiseen tietyn ajan kuluessa (Tapaninen 2013, 81).
COASTER	Pieni rahtilaiva (Mantila 2017).
CROSS-TRADE LIIKENNE	Kolmansien maiden välinen liikenne (Varova, s.a).
DGD-ASIAKIRJA	Dangerous Goods Declaration, vaarallisten aineiden ilmoitus (Melin 2011, 225).
FIATA	Fédération Internationales Des Associations De Transitaires Et Assimilés. Maailmanlaajuinen huolintayhdistysten liitto (Karhunen ym. 2007, 32.)
FORCE MAJEURE	Ylivoimainen este tai esim. sotatila (Lakivälitys, 2017).
FREE IN/OUT	Laivausehto merikuljetuksissa. Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa lastaus tai purkaukskustannuksista vaan ne kuuluvat toimeksiantajalle (KK Freight, s.a).
FREE ON TRUCK	FOT. Sopimusten osalta myyjän vastuu loppuu, kun tavara on lastattu rekkaan (Logistics glossary, s.a).
HAVERI	Vesiliikenneonnettomuus (Tapaninen 2013, 148).
HAKURAHTILIIKENNE	Tramppiliikenne. Tavaroiden kuljetus satunnaisten satamien välillä, ei tarkkaa aikataulua (Pöllänen ym. 2005, 117).
HL- ALUS	Heavy lift ship, suunniteltu raskaan tavarankin lastaukseen ja purkamiseen (Business dictionary, 2017).
HUOLINTALIIKE	Huolintaa hoitava yritys (Tapaninen 2013, 148).

HUOLITSIJA	Huolehtii vienti- ja tuontilähetysistä (Tapaninen 2013, 149).
INCOTERMS 2010	Toimitusehtolausekkeet jotka astuivat voimaan 1.1.2011 (ICC Suomi, 2017).
INTRASTAT	Sisältää tiedot Suomen ja muiden EU-maiden välisestä kaupasta (Tulli 2017).
KAUPPALASKU	Tullin vaatima asiakirja, maahantuotujen tavaroiden todellisen arvon määrittämiseksi (Business dictionary, 2017).
KONOSSEMENTTI	Bill Of Lading, merikuljetuksiin liittyvä asiakirja (Tapaninen 2013, 85).
KONTTI	Tavarankuljetusyksikkö (Tapaninen 2013, 150).
LAIVAAJA	Luovuttaa tavarankuljetettavaksi lastauslaiturissa. Laivaaja ja lastinantaja voivat olla sama henkilö (Tapaninen 2013, 94).
LASTAUSIKKUNA	Termi, jota käytetään rahtaus sopimuksissa määrittämään laivan ajallisen lastausikkunan, jonka aikana laivan on saavuttava lastaamaan, muuten sopimus on peruttavissa asiakkaan/toimeksiantajan toimesta (Mantila 2017).
LASTINANTAJA	Solmii merikuljetusta koskevan sopimuksen kappale-tavarasta rahdinkuljettajan kanssa (Suomen huolinta-liikkeiden liitto, 2010).
LINER IN/OUT	Konttikuljetusehto joka sisältää lastauskustannukset lähtösatamassa ja tavarankuljetuksen määräsatamassa (Business dictionary, 2017).
LINER TERMS / HOOK	Kuljettaja vastaa merimatkan ja rahdin kustannuksista lastaus- ja purkaussatamissa (OOCL, 2017).
LO-LO	(Lift on - Lift off) Lastinkäsittelymenetelmä jossa lastaus tapahtuu nostamalla tavarat alukseen laidan yli (Tapaninen 2013, 151).
MEKLARI	Rahtaustapahtuman välittäjä. Varustamon ja lastinantajan välinen välikäsi rahtaus sopimusta tehtäessä (Tapaninen 2013, 152).
PAKKAUSLISTA	Erittely kaikista lähetukseen sisältyvistä tavaroista (Vientiprosessiopas 2013, 5).

PASSITUS	Tullimenettely joka helpottaa tavarakuljetuksia ja kansainvälistä kaupankäyntiä (Melin, 2011).
PROJEKTI-KULJETUS	Räätälöity kuljetuspalvelu (Freja, 2017).
PROOMU	Tasapohjainen lautta jota vetää tai työntää hinaaja (Pöllänen ym. 2005. 115).
PSYM 2015	Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset vuodelta 2015 (Sisula-Tulokas 2003, 271).
RAHDINANTAJA	Solmii rahtaus sopimuksen rahdinkuljettajan kanssa (Suomen huolintaliikkeiden liitto, 2010).
RAHDINKULJETTAJA	Kuljetusyritys joka kuljettaa tavaraa sopimuksen mukaisesti (Tapaninen 2013, 152).
RAHTI	Hinta lastin merikuljetuksesta laivalla (Tapaninen 2013, 152).
REMBURSSI	Ulkomaankaupan maksutapa ja -väline (Melin 2011, 130).
RO-RO	(Roll on - Roll off) Tavarat lastataan laivaan käyttämällä pyöräalustaisia lastausvaunuja (Tapaninen 2013, 152).
RO-PAX	(Ro–Ro cargo and passanger) Ro–Ro lastinkäsittelyä käyttävä lastialus joka voi kuljettaa myös matkustajia (Tapaninen 2013, 152).
STO-RO	(Stowable Ro–Ro) Alus lastataan ja puretaan ro–ro-menetelmällä, mutta lasti nostetaan aluksen ruuman lattialle ilman kuljetusalustaa merimatkan ajaksi (Tapaninen 2013, 152).
T2L-ASIAKIRJA	Tavaran yhteisöaseman todistamiseen tarkoitettu lomake (Vientiprosessiopas 2013, 15).
VAKIOLAIVAUS-EHDOT	Määrittelee lastinantajan ja rahdinkuljettajan velvollisuudet merikuljetuksissa (Vakiolaivausehdot 2008, 4).
VARUSTAMO / RAHTAAJA	Yhtiö joka omistaa laivoja ja tarjoaa merikuljetuspalveluita (Tapaninen 2013, 153).
YORK–ANTWERPEN-SÄÄNNÖT	Yhteisen haverin säännöt (Navigator, 2016).

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön toimeksiantajana toimii kansainvälinen teknologiakonserni Andritz Oy. Andritz Oy on johtava toimittaja muun muassa sellu- ja paperiteollisuuden järjestelmille, laitteille ja palveluille koko maailmassa. Yhtiön pääkonttori sijaitsee Itävallassa Grazissa. Suomen pääkonttori sijaitsee Helsingissä. Muita toimipaikkoja ovat Tampere, Kotka, Savonlinna, Varkaus ja Lahti. (Andritz Oy 2017.)

Opinnäytetyön aihe löytyi, kun olin itse yhteydessä Andritziin ja tiedustelin mahdollista opinnäytetyöaihetta. Heillä oli antaa ajankohtainen aihe, koska yrityksellä oli tarve tutkia, millä tavoin laivarahtitilaa kannattaisi ostaa. Tutkimuksen merkityksellisyys ilmenee siten, että yritys saa tietoa muun muassa rahdinantajalle ja rahdintoimittajalle kuuluvista vastuista ja rahdin ostamisen eduista ja riskeistä. Lopuksi analysoidaan huolintayritysten käytön kannattavuutta ja toiminnan kehittämideoita. Näin yritys pystyy kehittämään toimintatapojaan tehokkaammiksi ja mahdollisesti pienentämään rahtauksesta aiheutuvia kustannuksia. Kun yrityksen toiminnan laatu on tehokasta, kilpailuasetelma markkinoilla paranee ja se vaikuttaa yrityksen kannattavuuteen.

Opinnäytetyön aihe oli mielestäni mielenkiintoinen, koska huolinta on kiinnostanut minua koulutuksen alusta lähtien. Aiheen mielekkyys on tärkeää työmotivaation säilymiseksi ja edesauttaa työn onnistumista. Tämä tutkimus antaa minulle paljon tietoa merirahdin järjestämisestä, siihen liittyvistä kuljetusasiakirjoista ja vakuutuksista sekä selkeyttää huolintaliikkeen toimintoja sekä sen käyttämisen etuja ja haittoja. Aikaisempaa kokemusta aiheeseen liittyen minulla ei ole.

Tutkimustehtävänä on vertailla, onko yritykselle kannattavampaa ostaa laivarahtitilaa huolintaliikkeen kautta, jolloin huolintaliike hoitaa kaikki vientitoimenpiteet. Mitä silloin menetetään tai millaisia etuja saavutetaan, jos laivarahtitilaa ostettaisiin suoraan varustamoilta?

Tutkimus on rajattu siten, että tässä työssä ei vertailla hintoja, vaan keskitytään vientitoimenpiteisiin ja kuljetusmuodoista keskitytään ainoastaan merirahdin kuljettamiseen, muuten työstä tulisi liian laaja kokonaisuus.

Toimeksiantajayritys kuljettaa jatkuvasti rahtia laivoilla sekä kotimaassa että eri puolille maailmaa. Kuljetukset ovat projektiluonteisia, joten kuljetusten koko vaihtelee kappaletavarasta suuriin break bulk -kuljetuksiin. Merilain mukaan tavarakuljetukset jaetaan kappaletavaran kuljetukseen ja rahtaukseen (Hörkkö ym. 2010, 249.)

Kappaletavarat kuljetetaan merikonteilla linjaliikenteessä ja break-bulk -tavarat menevät yksiköinä hakurahtiliikenteessä. Tällä hetkellä yrityksen vientitoimintojen on ulkoistettu huolintaliikenteelle.

Aikaisemmissa tutkimuksissa on vertailtu merirahdin riskejä ja riskienhallintaa, merenkulun rahtausprosessia sekä huolintayritysten kustannuksia kansainvälisissä merikuljetuksissa. Rahdin ostamisen tapoja ei tietääkseni ole aikaisemmin tutkittu, mutta aihe liittyy läheisesti edellä mainittuihin tutkimuksiin.

2 TYÖN TAUSTAT JA TOTEUTTAMINEN

Suomi on väkimäärältään pieni maa, eikä täällä voida taloudellisesti tuottaa kaikkia tarvitsemiamme tavaroita. Jotta voisimme tuoda niitä raaka-aineita ja tavaroita joita tarvitsemme, on siihen tarvittavat varat ansaittava viennillä (Karahunen ym. 2008, 15.)

Koska Suomi sijaitsee maantieteellisesti syrjässä, tuotteiden kuljettaminen meritse on tärkein ja ehdottomasti kustannustehokkain logistiikan muoto. Suomen viennistä 90 % ja tuonnista 80 % kuljetetaan meritse, joten elinkeinoelämälle ja yhteiskunnan toimivuudelle sillä on suuri merkitys. Suomen koko ja sijainti johtaa siihen, että kilpailukyky katsotaan heikoksi muuhun Eurooppaan verrattuna. Pitäisikö Suomen kuitenkin säilyttää oma kauppalaivasto tämän hetkellä tasolla, tai jopa kasvattaa sitä? Varsinkin kriisitilanteissa omalla kauppalaivastolla on suuri merkitys että kuljetukset hoituvat. Nykyisin on helppo ulosliputtaa aluksia ja mm. Ruotsi antaa Ruotsin lipun alla seilaaville aluksille Suomea kilpailukykyisemmät edut (Lapp ym. 2014, 12; Hörkkö ym. 2010, 248–249.)

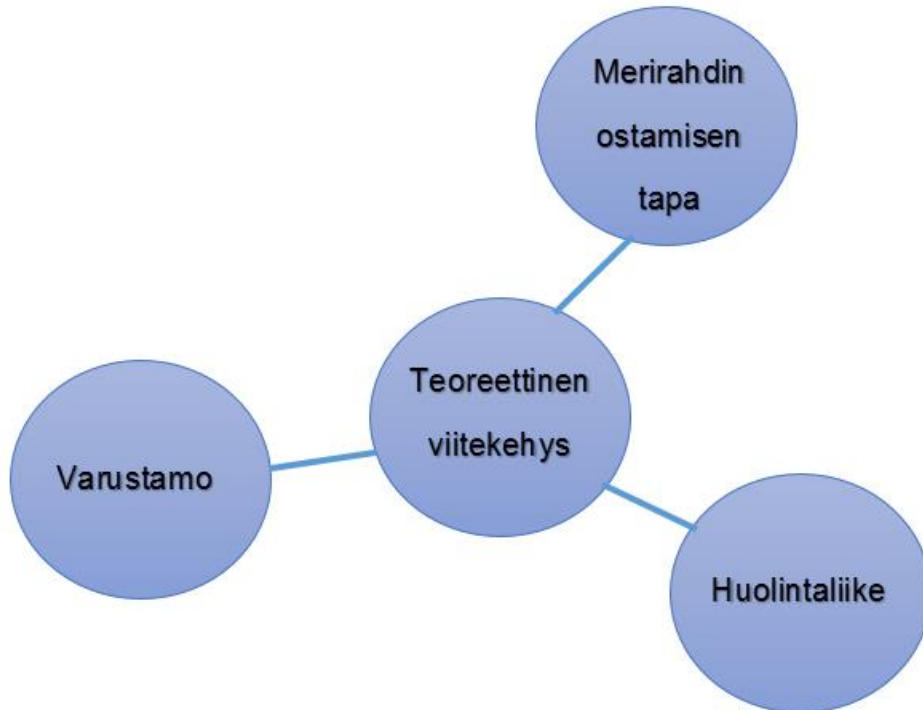
Kuljettaessa tavaraa ulkomaille tarvitaan monia erilaisia kuljetusasiakirjoja kuljetuksen suorittamiseksi. Monilla yrityksillä ei ole osaamista eikä resursseja alkaa perehtymään kaikkiin asiakirjoihin, ehtoihin ja määräyksiin mitä kuljetuksessa tulee ottaa huomioon. Tällöin kannattaa antaa kuljetus hoidettavaksi esimerkiksi huolintaliikkeelle, joka on erikoistunut rahdin kuljettamiseen. Tällöin yritys voi keskittyä omaan ydinosaamiseensa eikä sen tarvitse laittaa resursseja ja aikaa sellaiseen, mikä ei ole sen vahvinta osaamistaan.

Työn teoria koostuu alan kirjallisuudesta sekä verkkokirjallisuudesta. Empiiristä tietoa haetaan toimeksiantajalta saatujen kontaktien kautta, tekemällä puhelinhaastatteluja ja kyselyitä sekä käymällä sähköpostikeskusteluja alan ammattilaisten kanssa.

Työn alussa kerrotaan Suomen ulkomaankaupasta yleisesti. Tämän jälkeen paneudutaan merikuljetuksiin sekä niissä tarvittaviin asiakirjoihin ja perehdytään huolinta- ja varustamotoimintaan. Seuraavaksi käydään läpi huolintaan ja merikuljetuksiin liittyviä vastuita, säännöksiä ja määräyksiä sekä kuljetusten vakuuttamiseen liittyviä asioita. Työssä käydään läpi merikuljetuksiin soveltuvia Incoterms -lausekkeita sekä myyjän ja ostajan velvollisuuksia kuljetuksissa vakiolaivausehtojen mukaisesti. Sitten käydään läpi merilakia soveltuvin osin ja huolintaan liittyen tarkastellaan PSYM-ehtoja, jotka määräävät huolitsijan vastuut eri tilanteissa. Selvitetään millaisia asiakirjoja rahdin kuljettamiseen paikasta toiseen tarvitaan sekä pyritään selvittämään, millaiset ehdot varustamo asettaa huolintaliikkeille merirahtia ostettaessa.

Tämä tutkimus on case- eli tapaustutkimus. Tyypillisesti tapaustutkimuksen kohteena on yksittäinen tapaus, jonka prosessia tutkitaan. Tapaustutkimuksessa voidaan kerätä tietoa ja analysoida eri tavoin, joten tutkimuksessa voidaan käyttää niin kvantitatiivisia kuin kvalitatiivisiakin menetelmiä (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka, 2006.) Kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus vastaa ensisijaisesti kysymyksiin: Mikä? Paljonko? Missä? Kuinka usein? Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus vastaa ensisijaisesti kysymyksiin: Miksi? Millainen? ja Miten? Kvalitatiivisessa tutkimuksessa voidaan käyttää monenlaisia tutkimusmenetelmiä kuten keskusteluja, havainnointia tai aineistoa voidaan tuottaa itse (Inspirans, 2017; Heikkilä 2010, 17.)

Tutkimuksen empiriaosuus toteutetaan olemalla yhteydessä eri varustamoiden ja huolintaliikkeiden edustajiin sekä puhelimitse että sähköpostitse mahdollisimman käytännönläheisen, todenperäisen ja ajankohtaisen tiedon saamiseksi. Lisäksi tiedon hankinnan apuna käytetään hyväksi alan kirjallisuutta sekä internetissä julkaistuja elektronisia lähteitä. Kuvassa 1 on esitetty tutkimuskysymyksen kannalta keskeiset asiat.



Kuva 1. Teoreettinen viitekehys

Merirahdin ostamisen vertailun kannalta tärkeimpiä tutkittavia alueita teoriassa ovat varustamoiden ja huolintaliikkeiden tavat ja käytännöt.

3 MERIKULJETUKSET

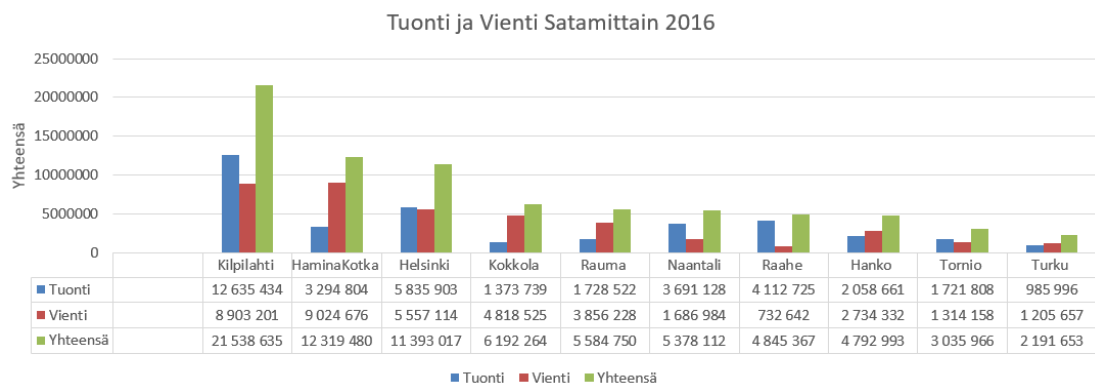
Suomen vientikuljetukset ulkomaille hoidetaan pääasiassa meriteitse. Muualle Eurooppaan kuljetetaan melkein $\frac{3}{4}$ Suomen viennistä. Eri teollisuudenalat kuten kokoonpanoteollisuus, metsä-, metalli-, energia-, ja kemianteollisuus ovat ulkomaankaupan tärkeimpiä toimialoja. Myös tukku- ja vähittäiskauppa ovat kärkisijoilla ulkomaankaupassa unohtamatta logistiikka- ja kuljetusalaa, joka on kuljetusten palveluiden tarjoajana. Suuryksiköissä kuten konteissa, rauta-

tievaunuissa ja perävaunuissa kuljetetaan nykyisin noin neljännes kaikista kuljetuksista. Perävaunut ja rekat ovat tyypillisiä Euroopan sisäisissä yksikkökuljetuksissa, mutta konttien määrä on kasvamaan päin. Euroopan ulkopuolelle tavaraa kuljetetaan konteissa. Pieni osa kuljetuksista on erilaista kiinteää ja nestemäistä irtolastia kuten kivihiiltä tai öljyä (Tapaninen 2013, 24-25.)

Viennissä ja tuonnissa kuljetettavat tuotteet poikkeavat ominaisuuksiltaan paljonkin. Konepaja-, metsä- ja metalliteollisuus ovat suurimpia vienninaloja. Suomeen tuotavat tavarat koostuvat energiatuotteista, kulutus- ja investointitavaroista sekä erilaisista raaka-aineista (Tapaninen 2013, 24-25.)

Vuonna 2016 suurin tuontisatama oli Kilpilahti, seuraavaksi Helsinki, Raahе, Naantali, HaminaKotka, Hanko, Rauma, Tornio, Kokkola ja Turku.

Suurin vientisatama puolestaan oli HaminaKotka, seuraavaksi Kilpilahti, Helsinki, Kokkola, Rauma, Hanko, Naantali, Tornio, Turku ja Raahе (Liikennevirasto 2017.) Kuvassa 2 kuljetusmäärät havainnollistettuina.



Kuva 2. Vuoden 2016 tuonti ja vienti satamittain (Lasaroff 2016)

3.1 Merenkulun liikennemuodot

Liikennöintimuotojen mukaan merenkulku voidaan jakaa eri liikennemuotoihin. Linjaliikenteessä alus liikennöi tietyllä reitillä ja lasti kerätään monelta lastintajalta. Hakurahtiliikenteessä kuljetaan satunnaisten satamien välillä ilman aikatauluja. Sopimusliikenteessä kulkee vain yhden rahdinkuljettajan tavaraa (Tapaninen 2013, 81; Pöllänen ym. 2005, 117.)

3.1.1 Linjaliikenne

Linjaliikenteessä laivat kulkevat aikataulutetusti tiettyjen satamien välillä. Laiva saa poiketa reitiltä vain niihin satamiin jotka on etukäteen ilmoitettu. Rahdin määrä on tavallisesti kiinteä ja se tulee ilmoittaa rahdin antajalle etukäteen. Linjaliikenteen alukset ovat kaikkien lastinantajien vapaassa käytössä. Mikäli asiakas haluaa kuljetuspalveluja, hän on itse tai huolitsijan välityksellä yhteydessä varustamoon tai sen edustajaan varatakseen tarvittavan lastitilan. Tavarat toimitetaan satamaan linjavarustamoiden terminaaliin jo ennen kun laiva saapuu, näin lastaus sujuu nopeasti. Laivan saapuessa määräsatamaan lasti puretaan satamaterminaaliin (Kauppakamaritieto 2016 & Compuline s.a.)

Ulkomaankaupan kuljetukset, jotka kulkevat meritse kokonaan tai jossain vaiheessa kuljetusketjua, liikkuvat linjaliikenteen laivoilla (Kauppakamaritieto 2016 & Compuline s.a.).

Linjaliikenteessä kulkee etupäässä jalostettuja tuotteita ja sitä käytetään erityisesti kontti- ja ro-ro-liikenteessä. Lyhyiden reittien aikataulut on saatavilla tunnin tarkkuudella. Pidemmällä reiteillä aikataulut saattavat muuttua sääolosuhteiden tai kanavien ruuhkien vuoksi, siksi aikataulut tehdäänkin päivän tarkkuudella (Karhunen ym. 2007, 60.)

Vastuut koskien lastinantajan ja varustamon välisiä suhteita perustuvat kansainvälisen kauppakamarin laatimiin vakiolaivausehtoihin (Standard shipping terms). Ehdot määrittelevät kappaletavaran merikuljetuksissa lastinantajan ja rahdinkuljettajan vastuut ja velvollisuudet Suomen satamissa (Melin 2011, 206.)

3.1.2 Hakurahtiliikenne

Hakurahtiliikenne (tramppiliikenne) kulkee vapaasti eri satamien välillä eikä säännöllistä aikataulua kulkemiselle ole. Tarkoituksena on hakea lastille laivaa ja laivalle lastia. Rahtausmuotoina käytetään matkarahtausta ja aikarahtausta. Karkeasti jaoteltuna lastit jaetaan kuivalasti- ja säiliökuljetuksiin ja tyypillisiä kuljetettavia ovat vilja, kivihiili, öljy ja kemikaalit.

Meklarit hoitavat suurimman osan hakurahtimarkkinoiden kaupankäynnistä. Suoraan rahdinantajan ja rahdinkuljettajan välisiä kuljetuksia on vain pieni osa. Rahdin hinta määräytyy kysynnän ja tarjonnan perusteella. Meklari saa palkkioksi yleensä jonkin prosenttiosuuden rahtauksen arvosta eli ns. bruttorahdista (Karhunen ym. 2007, 70-71; Pöllänen ym. 2006, 118.)

3.1.3 Sopimusliikenne

Sopimusliikenne velvoittaa rahtaajan kuljettamaan säännöllisesti melko suuria tavarakeriä. Sopimusliikenteessä rahtaaja avaa kuljetustarpeidensa täyttämistä varten oman linjan, johon varustamo luovuttaa aluksen käyttöön. Verrattuna linjaliikenteeseen erona on mm. se, että muiden rahtaajien tavaroita ei yleensä oteta kuljetettavaksi (Pöllänen ym. 2006, 118.)

3.2 Alustyypit

Alusten luokittelussa voidaan käyttää monia eri tapoja. Toiminta-alueen perusteella alukset luokitellaan sisävesi-, sisävesi–meri-, rannikko-, meri- tai valtamerialuksiksi. Mikäli alukset luokitellaan käyttötarkoituksen mukaan ne ovat matkustaja-, tavara- tai erikoisaluksia. Tässä käymme läpi käyttötarkoituksen mukaan luokiteltuja aluksia.

3.2.1 Kuivarahtialukset

Konventionaaliset kuivarahtialukset kuljettavat irtotavaraa, kappale-, ja yksikkötavaraa. Tavarankäsittelymuoto on Lo–Lo (lift on - lift off), jossa tavarat nostetaan pystysuoraan nostureilla laivaan ja laivasta pois. Nosturit voivat olla joko laivassa tai laiturilla. Lastitilana toimii ruuma, joka on varustettu kansiluukuilla. Jotta lastinkäsittely olisi mahdollisimman nopeaa, kansiluukuista pyritään rakentamaan mahdollisimman suuria, ettei lastia tarvitsisi siirtää ruumassa vaakasuuntaan (Pöllänen ym. 2006, 108.) Kuvassa 3 seilaa kuivarahtialus Pasila.



Kuva 3. Kuivarahtialus Pasila (Shipshotting Turku, 2017)

3.2.2 Ro-Ro alukset

Ro–Ro eli roll on – roll off -alus lastataan kuljettamalla lasti laivaan ja laivasta ulos pyörien päällä. Lastaus tapahtuu yleisimmin laivan peräportin kautta, mutta laiva on mahdollista lastata myös keulaportista tai sivuportista. Ro–Ro-lastauksen heikkoutena on lastitilan käytön tehottomuus, koska lasti kulkee pyörillä sisään ja ulos eikä päälle lastaus ole mahdollista, joten lastin ympärille jää tyhjää tilaa, jota ei pystytä hyödyntämään. Lastaustapana Ro–Ro on puolestaan nopea, eikä lastin purkamiseen satamassa mene kauan kun tavarat ovat valmiiksi pyörien päällä (Pöllänen ym. 2006, 109.) Kuvassa 4 Ro–Ro aluksen poikkileikkaus, josta nähdään lastin sijoittuminen laivassa.

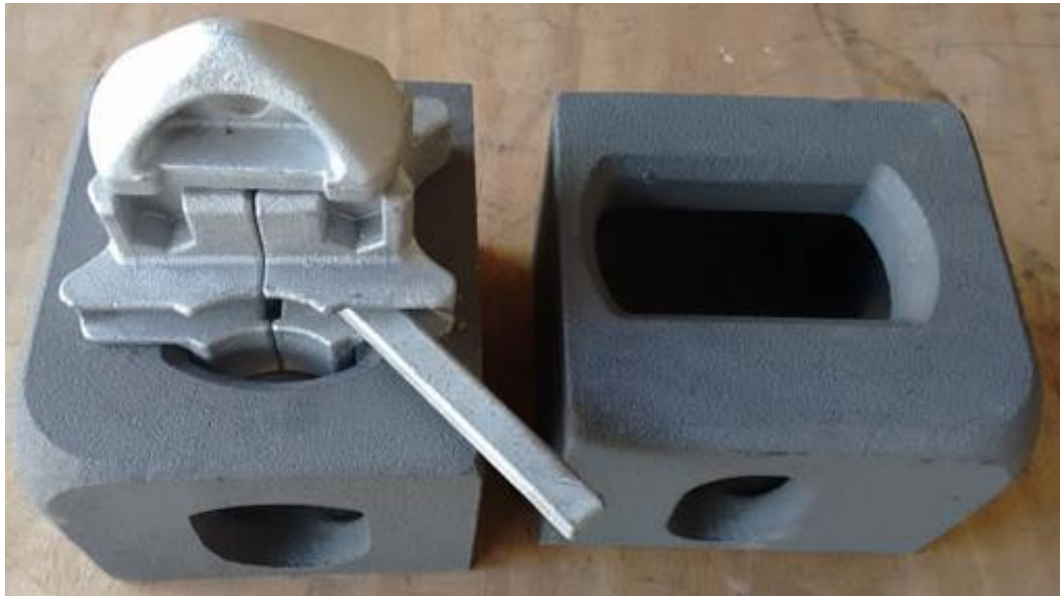


Kuva 4. Poikkileikkaus Ro–Ro aluksesta (Tapaninen, 2013, 52)

Sto–ro eli stowable ro–ro -aluksia käytetään suurelta osin paperirullien kuljetukseen. Sto–ro alus lastataan samalla tavalla kuin Ro–Ro -alus, mutta lasti nostetaan kuljetusalustalta pois ja ahdetaan tiukasti lastiruumaan. Näin lastitilan käyttö on tehokkaampaa (Tapaninen 2013, 50.)

3.2.3 Konttialukset

Konttialukset on tarkoitettu ainoastaan merikonttien kuljettamiseen. Konttien koko ilmoitetaan TEU:na (twenty-foot equivalent unit) eli 1 TEU on 20 jalkaa pitkä kontti. Konttien lastaus ja purkaus tapahtuu isoilla satamanostureilla lift on - lift off -periaatteella. Konttialusten lastiruumassa on kehikko, johon kontit lasketaan. Kontteja voi periaatteessa olla päällekkäin lukematon määrä riippuen konttien painosta, mutta yleensä niitä lastataan 6–7 päällekkäin. Sääkannelle lastattaessa kontit kiinnitetään laivan kanteen ja toisiinsa kuvassa 5 näkyvillä konttilukoilla eli twistlockeilla (Pöllänen ym. 2006, 111.) Kuvassa 6 seilaa konttialus.



Kuva 5. Konttilukko eli twist lock (Hedd, s.a)



Kuva 6. Konttilaiva Maersk Mc Kinney Moller (Maritime connector, s.a)

Toistaiseksi suurin konttilaiva pystyy kuljettamaan jopa yli 20 000 kpl 20 jalan kontteja (Navigator, 2017).

3.2.4 Muita alustyyppejä

Irtolastialukset kuljettavat mm. viljaa ja hiiltä. Irtolastialusten lastitiloissa ei ole välikansia, vaan lastitila on yksi suuri tila. Säiliöaluksia käytetään nestemäisten tuotteiden, kuten öljyn kuljettamiseen. Lastiruumassa on umpisäiliöitä, joissa lasti kuljetetaan. Lasti siirretään laivasta satamissa olevilla pumpuilla putkistoja pitkin sataman varastoon tai suoraan kuljetettavaksi eteenpäin. Kylmälastialukset on tarkoitettu etenkin sellaisten elintarvikkeiden kuljettamiseen, jotka vaativat kylmänä tai jopa jäädytettynä kuljettamista. Lastitilat on eristetty hyvin ja laivassa on jäähdytyskoneet, jotta lämpötila pystytään pitämään sopivana. Näiden lisäksi on olemassa erikoisaluksia, jotka kuljettavat vain yhtä tuotetyyppiä kuten autoja tai metsäteollisuuden tuotteita (Pöllänen ym. 2006, 112-113 & Tapaninen 2013, 52.)

3.3 Merenkulun asiakirjat

Kansainvälisessä kaupassa tarvitaan lukuisia asiakirjoja onnistuneen kuljetuksen aikaansaamiseksi. Keskeisin merkitys kansainvälisessä kaupassa on konossementilla ja rahtikirjalla. Konossementti on satoja vuosia käytetty merikuljetusten erikoisasiakirja, kun rahtikirja oli aikaisemmin käytössä etupäässä muissa kuljetusmuodoissa. Nykyisin myös rahtikirjaa käytetään yleisesti merikuljetuksissa (Sisula-Tulokas 2003, 80.)

Konossementti ja rahtikirja

Perinteinen konossementti (määrännäiskonossementti) on todistus kuljetussopimuksesta ja siitä että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tai lastannut tavarat. Konossementti on asiakirjana poikkeuksellinen ja erona rahtikirjaan on että rahdinkuljettajan vastuu konossementtiedoista on huomattava (Sisula-Tulokas 2003, 80-81.)

Rahdinkuljettaja sitoutuu konossementissa luovuttamaan tavarat vain konossementin esittäjälle, konossementti on tavaraa edustava asiakirja. Sääntöjen mukaan konossementtia laaditaan yleensä vähintään kolme alkuperäiskappaletta. Oikeus tavarat kuljetuksen aikana on sillä kenellä on hallussaan kaikki kolme alkuperäistä konossementtia. Määränpäässä tavarat saa oikeuden kun hallinnassa on yksi alkuperäiskappale (Sisula-Tulokas 2003, 80-81.)

Sekä rahtikirja että konossementti ovat kaupankäyntiä palvelevia asiakirjoja. Näissä asiakirjoissa on samankaltaisuuksia mutta myös eroavaisuuksia. Eroavaisuudet koskevat erityisesti tavarat määräämisvaltaan liittyviä seikkoja.

Asiakirjojen yhtäläisyyksiä:

- Molemmat asiakirjat ovat todiste osapuolten tekemästä kuljetussopimuksesta ja sen ehdoista. Asiakirjoista käy ilmi, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavarat kuljettaakseen sen lastaussatamasta purkaussatamaan. Sopimusehdot pystytään kokonaan sisällyttämään kuljetusasiakirjaan tai tavallisempaa on, että konossementissa tai rahtikirjassa on pelkästään viittaus rahdinkuljettajan vakioehtoihin.

- Molemmat asiakirjat käyvät myös kuittina siitä, että rahdinkuljettaja on ottanut tavaran kuljettaakseen. Lisätietoina asiakirjoissa on milloin ja missä tavara on otettu kuljetettavaksi ym.
- Konossementtiin ja rahtikirjaan sisältyy myös lupaus tavaran luovuttamisesta oikealle vastaanottajalle.

Kun tarkastellaan asiakirjoissa esille tulevaa määräämisvaltaa kuljetuksen aikana ja määräpaikkakunnalla, erot kuljetusasiakirjojen kesken tulevat esiin.

Eroavaisuudet kuljetuksen aikana ovat:

- Tavaran määräämisoikeus kuljetuksen aikana tarkoittaa sitä, että tavarahan oikeutettu voi *pysäyttää tavaran, määrätä sen kuljetettavaksi toiseen paikkaan* tai ohjeistaa rahdinkuljettajaa muulla tavoin. Rahdinkuljettajan velvollisuus on noudattaa ohjeita, huomioiden kuitenkin ettei siitä aiheudu muille kuljetusasiakkaille kohtuutonta haittaa. Kaikista kustannuksista vastaa ohjeiden antaja.
- Konossementtia käytettäessä, tavaran kuljetuksen aikainen määräysvalta liittyy *kaikkien konossementin alkuperäiskappaleiden hallintaan*. Eli käytännössä vain niin kauan kun myyjällä on kaikki konossementin alkuperäiskappaleet hallinnassaan, hän voi määrätä tavarasta. Jos rahoitusjärjestelyissä mukana oleva remburssipankki saa yhden alkuperäiskappaleen, pankki voi olla varma ettei kukaan voi vaikuttaa kuljetuksen suorittamiseen. Ostajan maksaessa asiakirjaa vastaan hän saa yhden alkuperäiskappaleen ja silloin tiedetään että kuljetus tulee tapahtumaan kuten on suunniteltu. Jos asiakas on maksaessaan saanut kaikki konossementin alkuperäiskappaleet itselleen, hänellä on määräysvalta siten, että tavara voidaan kuljettaa määräpaikan asemesta esimerkiksi uudelle ostajalle jonka hän on ilmoittanut (Sisula-Tulokas 2003, 86-87.)

Rahtikirjaa käytettäessä tavaran määräämisoikeus kuljetuksen aikana on lähtökohtaisesti lähettäjällä. Rahtikirjan lähettäjänkappaleella on kuitenkin tiettyjä vastaavanlaisia oikeusvaikutuksia kuin konossementilla. Tämä on merkityksellistä erityisesti kansainvälisissä kuljetuksissa. Se kenellä on näyttää lähettäjänkappale rahdinkuljettajalle, sillä on pääsääntöisesti määräämisvalta tavarahan kuljetuksen aikana. Eli mikäli myyjä luovuttaa rahtikirjan lähettäjänkappaleen ostajalle vasta hänen maksettuaan kauppahinnan, turvaa myyjä näin kuljetuksenaikaisen etunsa. Mikäli taas ostaja on varovainen, hän voi kieltäytyä maksamasta kauppahintaa kuljetuksen aikana ellei saa lähettäjänkappaletta haltuunsa (Sisula-Tulokas 2003, 87.)

Merirahtikirjan käytössä on tältä osin eroavaisuuksia. Merirahtikirjaa koskevien sääntöjen mukaan, lähettäjällä on oikeus keskeyttää kuljetus, muuttaa

määräpaikkakuntaa tai ilmoittaa uusi vastaanottaja, mutta hänellä on oltava määräämisoikeus tavaraan. Lastinantaja ei voi puuttua asiaan sen jälkeen kun hän on luopunut määräämisoikeudestaan (Sisula-Tulokas 2003, 86-87.)

Kenelle tavara luovutetaan määräpaikkakunnalla, riippuu taas siitä käytetäänkö kuljetuksessa konossementtia vai rahtikirjaa. Tavara luovutetaan sille kenellä on esittää rahdinkuljettajalle konossementin alkuperäiskappale, tavaraa noutamaan tullut henkilö on merkitty myös konossementissa vastaanottajaksi tai *että konossementista ilmenee yhtenäinen sarja siirtoja, jotka johtavat konossementissa mainitusta vastaanottajasta siihen, joka vaatii tavaran luovuttamista tai että konossementti on luovutettu avosiirroin* (Sisula-Tulokas 2003, 90-91.)

Luovutustapahtuma on hieman yksinkertaisempi rahtikirjojen osalta. Rahtikirjassa nimetty vastaanottaja on oikeutettu saamaan tavaran haltuunsa määräpaikkakunnalla, kun hän esittää vaatimuksen rahdinkuljettajalle (Sisula-Tulokas 2003, 88-89). Kuvassa 7 havainnollistettuna tavaran määräysvaltaan oikeuttavat ehdot.

Konossementti	Rahtikirja
Kuljetuksen aikana	
"täyden sarjan" esittäjä	rahtikirjan lähettäjän- kappaleen esittäjä
Määräpaikkakunnalla	
yhden alkuperäiskonossementin esittäjä (varustettuna yhtenäisellä siirtosarjalla)	rahtikirjaan vastaanottajaksi merkitty henkilö

Kuva 7. Määräysvalta tavaraan asiakirjojen perusteella (Sisula-Tulokas 2003, 90)

Osapuolten välisiä rahoitusjärjestelyjä helpottavat säännökset, jotka määräävät tavaran määräämisoikeutta. Kansainvälisessä kaupassa on tarjolla useita vakiintuneita maksutapoja, ja kuljetusasiakirjoilla on niissä keskeinen osa. Yleisesti käytetty maksutapa on remburssi ja tämän käyttö vaatii yleensä konossementin. Maksutavan valinta on riippuvainen monista eri tekijöistä kuten

taloudellisesta tilanteesta tai osapuolten luottamuksesta toisiaan kohtaan (Sisula-Tulokas 2003, 90-91.)

4 HUOLINTA- JA VARUSTAMOTOIMINTA

Huolinta-alan korkeimman järjestön FIATA:n ja Suomen huolinta- ja logistiikkaliiton (2017) mukaan huolintapalvelut määritellään seuraavasti: *Huolinta- ja logistiikkapalveluilla tarkoitetaan tavarankuljetukseen, yhteislastaukseen, varastointiin, käsittelyyn, pakkaamiseen tai jakeluun liittyviä palveluja sekä näihin liittyviä lisä- ja neuvontapalveluja. Lisä- ja neuvontapalveluja ovat esimerkiksi tullaukseen ja verotukseen liittyvät palvelut, tavaraa koskevien virallisten ilmoitusten antaminen, vakuutusten merkitseminen tavaralle sekä tavarahan liittyvien asiakirjojen laatiminen, kerääminen tai maksaminen.*

Huolintapalveluihin sisältyvät myös tavarankuljetukseen, käsittelyyn tai varastointiin liittyvät tieto- ja viestintätekniikkaa hyödyntävät logistiikkapalvelut sekä toimitusketjun tosiasiallinen hallinta kokonaisuudessaan (Pöllänen ym. 2005, 124.)

Varustamotoiminnassa rahtaus, operatiivinen ja tekninen toiminta, henkilöstöasiat sekä talous- ja hallinto ovat tärkeimmät osa-alueet. Yhtiömuodoltaan suomalaiset varustamot ovat joko osake-, kommandiitti- tai avoimia yhtiöitä. Varustamon tunnusmerkit toiminnan kannalta saattaa täyttää myös merenkulussa toimivat markkinayhtiöt (Pöllänen ym. 2005, 124.)

4.1 Huolitsijan työtehtävät ja velvollisuudet

Huolitsija on henkilö tai yritys, joka järjestee tavaroiden kuljetuksia ja niihin liittyviä muodollisuuksia. Huolitsijan tehtäviin kuuluu rahtitilan varaaminen laivasta, tarvittavien kuljetusasiakirjojen hankkiminen sekä tullauksen järjestäminen (Brodie 2014, 156.)

Huolitsijan velvollisuuksia ovat

- toimimisvelvollisuus
- tarkastusvelvollisuus
- toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus
- lojaliteettivelvollisuus
- tilitysvelvollisuus.

Huolitsijan on hoidettava tehtävät, jotka on sovittu toimeksiantajan kanssa (toimimisvelvollisuus) ja toimia sovitusti toimeksiantajansa etuja valvoen (toimintaohjeiden noudattaminen, lojaliteetti). Huolitsijan tulee suunnitella kuljetus, valita yhteistyökumppanit ja tehdä vaadittavat sopimukset toimeksiantajan kuljetusohjeen mukaisesti (toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus). Huolitsijaa koskeva *tarkastusvelvollisuus* velvoittaa huolitsijan tarkastamaan, että tavara ja pakkaus ovat ehjiä, tuotetta on oikea määrä ja että asiapaperit ovat kunnossa. Kun kuljetus on hoidettu onnistuneesti, huolitsijan on tehtävä *tilitys* tekemisistään toimeksiantajalle (Melin 2011, 235-236.)

Palveluiden määrä ja luonne sekä millainen kauppa on kyseessä määrittelevät huolintasopimuksen solmimisen ajankohdan ja menetelmät. Asiakas pyytää huolitsijaa tekemään tarjouksen joko lähtö- ja määrämään kustannuksista tai huolinta- ja kuljetustarjouksen. Huolintaliike lähettää tarjouksen ja ohjeistuksen tarjouksen hyväksymiseen ja toteutukseen. Tärkein merkkipaalu viejän tai tuojan ja huolitsijan väliselle yhteistyölle on huolintasopimuksen syntyminen. Tästä hetkestä eteenpäin toimeksianto on juridisesti virallinen (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2010, 30; Melin 2011, 234.)

4.2 Varustamotoiminta

Yhtiötä jolla on omistuksessaan laivoja ja se tarjoaa merikuljetuspalveluita, kutsutaan varustamoksi. Rahtaaja on yritys, joka vuokraa aluksen käyttöönsä lastin kuljettamista varten. Yleensä myös sitä kutsutaan varustamoksi. Varustamo voi keskittyä myymään pelkästään rahtitilaa ja vuokraamaan joko osittain tai kokonaan käytössään olevan aluskannan. Ainoastaan aluksia toisille yrityksille vuokraavaa yritystäkin voidaan kutsua varustamoksi. Varustamot voivat siis toimia joko alus- tai rahtimarkkinoilla tai molemmilla (Tapaninen 2013, 80.)

Yhtiömuodoltaan suomalaiset varustamot ovat osakeyhtiöitä, kommandiittiyhtiöitä tai avoimia yhtiöitä. Laivanisännistöyhtiö, joka oli aiemmin merenkulun yhtiömuotona paljon käytetty, on verotuksellisten ja eräiden lainsäädännöllisten syiden takia hävinnyt Suomesta melkein kokonaan (Pöllänen ym. 2005, 123.)

Eri varustamoiden toiminta poikkeaa toisistaan huomattavastikin, esimerkiksi cross-trade liikenteestä ja varustamosta puhutaan silloin, kun varustamon alukset liikennöivät kolmansien maiden välillä eli eivät käy ollenkaan varustamon kotimaassa. Matkustajaliikennevarustamot ovat erikoistuneet matkustajien kuljettamiseen. Matkustajaliikenteessä alukset ovat useasti matkustajautolauttoja, tällöin tavaraliikenne on osana liiketoimintaa (Pöllänen ym. 2005, 123.)

Varustamotoimintaa on mahdollista tutkiskella myös laivojen omistuksen näkökulmasta. Varustamot, jotka harjoittavat merenkulkua perinteisessä muodossa, hankkivat omistukseensa laivoja ja huoltavat niitä harjoittaakseen merikuljetuksia korvausta vastaan. Koska alukset ovat arvokkaita, saattaa etenkin pienemmillä varustamoilla olla hankalaa hankkia aluksia. Leasingvuokraus on yksi rahoitusmuoto, jolloin aluksen omistaa rahoitusyhtiö ja varustamo vastaa kaikesta muusta toiminnasta (Pöllänen ym. 2005, 124.)

Toimivat markkinayhtiöt saattavat täyttää varustamon tunnusmerkit myös merenkulussa. Varustamo saattaa olla jonkin suuremman yrityksen osa, kuten esimerkiksi öljy-yhtiöiden varustamoissa. Oman kuljetuskaluston tarkoituksena on varmistaa kuljetusten saatavuus sekä taloudellisuus. Yksityiskohdiltaan varustamoiden organisaatiot saattavat vaihdella riippuen varustamon koosta sekä sen harjoittamasta liikenteestä ja toimintastrategiasta (Pöllänen ym. 2005, 124.)

5 HUOLINTAAN JA MERIKULJETUKSIIN LIITTYVIÄ SÄÄNNÖKSIÄ

Huolintaan ja merikuljetuksiin liittyy paljon säännöstelyä. Kansainvälistä kauppaa säännellään huomattavalla määrällä monimutkaisia lakeja ja asetuksia. Tässä keskitymme PSYM-määräyksiin, Incoterms-toimituslausekkeisiin, vakio-laivausehtoihin sekä merilakiin (Affiliated, 2017.)

5.1 Pohjoismaisen speditööriliiton yleiset määräykset - PSYM

Ensimmäiset PSYM-ehdot ilmestyivät jo vuonna 1919, ehtoja on uudistettu vuosina 1959, 1974, 1958, 1998 ja 2015. PSYM-ehdot sanelevat huolitsijan ja toimeksiantajan velvollisuudet ja oikeudet sisältäen määräykset eri *kuljetusoi-keuden konventioiden ja lakien mukaan*. Kansainvälisten kuljetusten ja logistiikkapalveluiden yhteydessä niiden käyttö on Suomessa yleistä. Lähtökohta on, että PSYM-ehdot täytyy olla kuljetus- ja huolintatarjouksen osana ja lisäksi PSYM-ehdot tulee toimittaa tarjouksen liitteenä. Pohjoismaisen speditööriliiton yleiset määräykset 2015 on otettu käyttöön 1.1.2016 alkaen (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry, 2017). Näitä määräyksiä saa soveltaa vain ja ainoastaan Pohjoismaisen speditööriliiton jäsenet. Ulkopuoliset yritykset voivat soveltaa PSYM-ehdoja ainoastaan mikäli Pohjoismaisen speditööriliiton jäsenyhdistys ilmoittaa, että tässä maassa myös jäsenyhdistyksen ulkopuoliset yritykset saavat soveltaa näitä määräyksiä (PSYM 2015, 2; Kauppakamaritieto, s.a.)

5.1.1 Huolintatoiminta

Huolitsija käsitteenä ja huolinta toimialana on määritelty lainsäädännöllisesti vain muutamissa maissa. Suomen laissa huolitsijaa ei ole määritelty. Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset (PSYM) on tehty sitä varten, että alalle saadaan yhteiset toimintaohjeet. Määräyksiä on tarkistettu viimeksi vuonna 2015 ja ne astuivat voimaan 1.1.2016. Keskeisenä osana näissä määräyksissä ovat huolitsijalle kuuluvat tehtävät sekä niiden hoitaminen. Huolitsijalla on tukenaan laaja ja toimiva ulkomainen edustajien verkosto, joten toimeksianto voidaan tarvittaessa hoitaa ovelta ovelle -periaatteella (Suomen huolintaliikkeiden liitto ry 2010, 26.)

Huolitsija sitoutuu suorittamaan palvelut niin kuin on toimeksiantajan kanssa sovittu toimeksiantajan edut varmistaen. Mikäli huolitsija ja toimeksiantaja tekevät kuljetus- tai muita palveluita koskevan sopimuksen sähköisesti, se katsotaan solmituksi huolitsijan antaessa sähköisen kuitin, jossa sopimus on hyväksytty (PSYM 2015, 2.)

Huolitsijalle on ilmoitettava suoraan ohjeet koskien tehtävän laajuutta. Mikäli kauppalaskussa lukee että tavara on myyty jälkivaatimuksella, tämä ei tarkoita sitä että olisi huolitsijan tehtävänä periä laskussa oleva summa.

Toimeksiantajan velvollisuus on lastata ja purkaa tavarat, huolitsijan velvollisuutena on tavaroiden ahtaaminen ja kiinnittäminen (PSYM 2015, 2.)

Huolitsijan tehtäviin PSYM:n mukaan kuuluu

- tavaroiden kuljettaminen kuljettajan vastuulla tai ilman
- lähetyksen vastaanottaminen toimeksiantajan lukuun, tavaroiden käsittely, purkaus, lastaus, pakkaus, tarkastus ja varastointi.
- tullaus / tullauksessa avustaminen
- tavaravakuutuksen merkitseminen asiakkaan lukuun
- avustaa vienti- ja tuontiasiakirjojen hankinnassa
- perintätoimet
- avustaa lähetysten maksuun liittyvissä asioissa
- kuljetus- ja jakeluneuvonta
- intrastat -tilastointi
- alv-asioiden hoitaminen.

Loppujen lopuksi asiakas tekee päätöksen millaisia palveluita hän huolitsijalta haluaa (Melin 2011, 236.)

5.1.2 Huolitsija sopimusosapuolena tai välittäjänä

Viejän, tuojan tai muun toimeksiantajan välisen suhteen määrittelee heidän välilleen tehty sopimus. Sopimukseen voi *sisältyä tavarankuljetus- edustus- ja välityspalvelut, tavarankäilytys- ja varastointipalvelut, ahtausspalvelut, laivameklaritoiminta (rahtaussopimusten välitys ja laivanselvitys), avustaminen vienti- tai tuontiasiakirjojen laadinnassa ja vakuutusasioissa, tullaus- ja arvonlisäveroasioihin liittyvät palvelut, logistiikkapalvelut, toimeksiantajan avustaminen julkisoikeudellisten velvollisuuksien täyttämiseksi, toimitusketjun hallintapalvelut ja neuvontapalvelut* (PSYM, 2015. 2.)

PSYM:n 15 §:n mukaan, *huolitsija on sopimusosapuolena vastuussa 2 §:n ja 16-21 §:ien mukaisesti tavarankatoamisesta, vähenemisestä ja vahingosta sen haltuun ottamisen ja luovuttamisen välisenä aikana sekä tavarankouidon*

ja luovutuksen viivästymisestä. Mikäli huolitsijan vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevasta syystä tehtävän suorittaminen on tai tulee mahdottomaksi suorittaa huolintasopimuksen ehtojen mukaisesti, tai tilanteissa joissa olosuhteet estävät huolitsijaa toimittamasta tavaraa sovitusti niiden saavuttua sovittoon toimituspaikkaan, huolitsija on vastuussa tavarasta 6 §:n ensimmäisen kappaleen mukaisesti, ellei toimeksiantajan kanssa tehdä erillistä sopimusta asiasta. (PSYM, 2015. 3.)

PSYM:n 2 ja 6 §:n mukaan jos on erityisesti sovittu tietyn kuljetusmuodon käytöstä tai jos pystytään osoittamaan että tavarankatoaminen, väheneminen, vahingoittuminen tai viivästyminen johtuu nimenomaisen kuljetusmuodon käytöstä, *määräytyy huolitsijan vastuu kyseistä kuljetusmuotoa koskevien lainmääräysten ja yleisesti käytettävien kuljetusehtojen mukaan* ellei huolitsija, hänen työntekijä tai huolitsijan alihankkija ole aiheuttanut tavarankatoamista, vähenemistä, vahingoittumista tai viivästystä tahallaan tai törkeällä huolimattomuudellaan. Mikäli edellä mainittu pystytään toteen osoittamaan, *huolitsija ei voi vedota näiden määräysten vastuusta vapauttaviin, sitä rajoittaviin tai todistustaakan siirtymistä koskeviin sääntöihin*. Mikäli tavaroiden katoamisen, vähenemisen, vahingoittumisen tai viivästymisen olosuhteita ei voida toteen näyttää, tätä asiaa ei voida pitää näyttönä huolitsijan törkeästä huolimattomuudesta (PSYM, 2015. 3.)

PSYM:n 16 §:n mukaan *huolitsija on vapaa vastuusta, jos katoaminen, väheneminen, vahinko tai viivästyminen on aiheutunut*

- a) *toimeksiantajan virheestä tai laiminlyönnistä*
- b) *tavarankäsittelystä, lastauksesta, ahtauksesta, kiinnittämisestä tai purkamisesta, josta toimeksiantaja tai hänen puolestaan toiminut henkilö on huolehtinut.*
- c) *tavarankatoamisesta 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) *tavarankatoamisesta virheellisestä tai epätäydellisestä osoittamisesta tai merkitsemisestä*
- f) *tavaraa koskevien tietojen virheellisyydestä tai epätäydellisyydestä.*
- g) *avonaisen ajoneuvon käytöstä, milloin se on tavanomaista tai siitä on sovittu.*
- h) *olosuhteista, joita huolitsija ei ole voinut välttää ja joiden seurauksia hän ei ole voinut estää.*

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

PSYM:n 17 §:n mukaan korvaus tavarankatoamisesta tai vähenemisestä lasketaan pääsääntöisesti kauppalaskuun merkityn arvon mukaisesti ellei muuta osoiteta. Lisäksi korvataan rahtikustannukset, tullimaksut ja muut kuljetukseen liittyvät maksut koskien kadonnutta tavaraa. Huolitsijalla ei ole velvollisuutta korvata muita vahinkoja kuten menetetyistä kauppavoitosta aiheutunutta vahinkoa (PSYM, 2015. 3.)

PSYM:n 19 §:n mukaan jos tavara kuljetetaan tai luovutetaan myöhemmin kuin mitä voidaan vaatia tavarankuljettamisesta kohtuullisessa ajassa, ellei huolitsija ole markkinoinnissaan tai muuten sopimuksen teon yhteydessä muuta tietoa antanut, huolitsijan on korvattava toimeksiantajalle ne välittömät ja kohtuulliset kulut, jotka voitiin katsoa viivästymisen todennäköisiksi syiksi sopimusta tehtäessä. Huolitsijan korvausmäärä on kuitenkin enintään se määrä, joka vastaa toimeksiannosta sovittua rahtia tai muuta korvausta (PSYM, 2015. 3.)

PSYM:n 22 §:n mukaan *huolitsija vastaa välittäjänä vahingosta joka aiheutuu siitä, ettei hän ole noudattanut riittävää huolellisuutta tehtävän suorittamisessa. Huolitsija ei vastaa kolmannen osapuolen toimenpiteistä eikä laiminlyönneistä kuljetuksessa, lastauksessa, purkamisessa, luovutuksessa, tullauksessa, varastoinnissa, perimistehtävässä tai missään muissa huolitsijan välittämässä palveluissa* (PSYM, 2015. 4.)

5.1.3 Huolitsija rahdinkuljettajana

Kun huolitsija kuljettaa tavaraa, hän on siitä vastuussa vaikka hän ei kuljettaisikaan sitä omalla kuljetusvälineellä. Kun huolitsija on tehnyt oman konossementin, rahtikirjan tai hän markkinoi tiettyä kuljetuspalvelua omana palvelunaan, hänellä katsotaan olevan pääsääntöisesti rahdinkuljettajan vastuu. Rahdinkuljettajana huolitsija on vastuussa tavarasta mikäli se katoaa, vähenee tai vahingoittuu sen kuljetettavaksi ottamisen ja luovuttamisen välisenä aikana. Hän on vastuussa myös viivästysvahingoista. Rahdinkuljettajana huolitsija on

vastuussa myös käyttämiensä alihankkijoiden tekemistä toiminnoista (Melin 2011, 238-239.)

Kun vahinko sattuu, on huolitsijan vastuu ja korvausvelvollisuus rajoitettu. Mikäli tavaralle tapahtuu jokin edellä mainittu vahinko kuljetuksen aikana, asiakkaalle korvataan vain kauppalaskussa oleva tavaran arvon määrä, ellei pystytä näyttämään että tavaran arvo on sillä hetkellä jotain muuta. Mikäli tavara on kokonaan kadonnut, huolitsijan on korvattava rahtikustannukset, tullimaksut sekä muut kuljetuksesta aiheutuneet kustannukset. Tavaraan kohdistuneesta erityisestä arvosta kuten esimerkiksi antiikki- tai tunnearvosta korvausta ei kuitenkaan suoriteta. Huolitsija ei ole velvollinen myöskään korvaamaan aiheutunutta kauppavoiton, markkinoiden tai muuta vastaavaa tappiota. Huolitsijalla ei ole rahdinkuljettajan vastuuta mikäli vahinko on aiheutunut asiakkaan virheestä tai laiminlyönnistä liittyen tavaran kuljetukseen, pakkaamiseen, virheellisten tietojen antamiseen tai olosuhteista jotka vallitsee (Melin 2011, 239.)

Kun huolitsija ottaa tavaran vastaan, siinä vaiheessa alkaa myös hänen vastuunsa. Kun lähetys on luovutettu vastaanottajalle tai tämän edustajalle määräpaikassa, huolitsijan vastuu päättyy. Vastuu päättyy joka tapauksessa viimeistään 15 päivän kuluttua siitä, kun huolitsija on ilmoittanut tavaraan oikeutetulle tavaran saapumisesta. Jos tavaran pystytään osoittamaan kadonneeksi, vähentyneeksi, vahingoittuneeksi tai viivästyneeksi, tai mikäli huolitsija on erikseen tehnyt sopimuksen jonkin tietyn kuljetusmuodon käyttämisestä, katsotaan tämäkin rahdinkuljettajan vastuulla toimimiseksi. Huolintaliike on myös korvausvelvollinen mikäli tavaralle tapahtuu jokin edellä mainituista. Silloin sovelletaan kyseisen kuljetusmuodon lainsäädäntöä, esimerkiksi laivakuljetusten kuljetussopimuksia jotka ovat pakottavaa lainsäädäntöä eikä niistä voi poiketa (Melin 2011, 239.)

Toimeksiantajan on merkittävä, pakattava ja selvitettävä tavara viranomaismääräysten mukaisesti. Toimeksiantajan on tarkistettava että huolitsijalle ei aiheudu vahinkoa sellaisesta tavaraa koskevasta ominaisuudesta tai asiasta, mitä huolitsija ei ole pystynyt havaitsemaan kuten tavaraa koskevien tietojen virheellisyydestä tai puutteellisesta pakkauksesta. Toimeksiantajan täytyy

myötävaikuttaa itsekin kuljetusten toimivuuteen olemalla huolellinen ja noudattamalla annettuja ohjeita (Melin 2011, 239.)

5.1.4 Viivästysvahingot

Huolitsijan vastuulla rahdinkuljettajana on huolehtia että tavara on perillä määräpaikassa kohtuullisen ajan kuluessa. Arvioitaessa kohtuullista aikaa lähtökohta on oletettu perille saapumisaika. Mikäli huolitsija on erikseen antanut aikatakuun, on huolitsijan vastuulla huolehtia että aikataulu pitää paikkaansa. Huolitsija on korvausvelvollinen mikäli tavara luovutetaan luvattua myöhemmin. Kun aikatakuusta sovitaan, niin normaalisti sovitaan myös viivästymisestä suoritettavasta korvauksesta. Tavallisesti korvaus on kuitenkin enintään sovittuun rahdin määrään. Tavaralähetys jonka viivästys merikuljetuksessa on jatkunut 60 päivää, katsotaan tämän jälkeen kadonneeksi ellei huolitsija pysty muuta todistamaan. Tässä tapauksessa toimeksiantaja voi vaatia tavarantoimituksesta korvausta (Melin 2011, 240.)

5.1.5 Toimeksiantajan vastuut ja velvollisuudet

Asiakkaan on hyvä sopia huolitsijan kanssa yhteisistä pelisäännöistä. Huolitsijalle tulee toimittaa kirjallisesti ohje perimistehtävästä ja vakuutustehtävästä. Mikäli kirjallinen ohjeistus puuttuu, on vahingon sattuessa vaikeaa todistaa välimiesmenettelyssä tai oikeustapauksessa, että aiheutunut vahinko on huolitsijan vastuulla johtuen perimis- tai vakuutustehtävän laiminlyönnistä (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2010, 29.)

PSYM:n 26 §:n mukaan *toimeksiantaja on velvollinen korvaamaan huolitsijan vahingon sekä huolehtimaan siitä, ettei huolitsija joudu lopullisesti kärsimään tälle aiheutunutta vahinkoa tai menetystä eikä kantamaan vastuuta siitä, että*

- a) *tavaroita tai toimeksiantoa koskevat tiedot ja dokumentit ovat virheellisiä, epäselviä tai epätäydellisiä.*
- b) *tavarat on puutteellisesti pakattu, merkitty tai selvitetty, tai että tavarat on toimeksiantajan tai tämän puolesta toimivan osapuolen toimesta virheellisesti lastattu, ahdattu tai kiinnitetty.*

- c) *tavaralla on sellaisia vahinkoa aiheuttavia ominaisuuksia, joita huolitsija ei kohtuudella ole saattanut havaita.*
- d) *huolitsija on velvollinen maksamaan tullia tai muita virallisia maksuja tai asettamaan vakuuden, ellei kyseinen velvoite johdu huolitsijan huolimattomuudesta.*
- e) *tavarat ovat laittomia, virheellisiä, puutteellisia tai ne eivät täytä niitä koskevia sääntöjä tai määräyksiä, tai tavaroiden epäillään tai näytetään loukkaavan kolmannen osapuolen tekijän- tai teollisoikeutta, tai että tarvittavat viralliset luvat eivät ole kunnossa maahantuontia, maastavientiä, käsittelyä, varastointia tai kuljettamista varten.*
- f) *huolitsija kärsii suoraa taloudellista vahinkoa, joutuu maksamaan sakkoja tai rangaistuksia, huolitsijalle aiheutuu hallinnollisia kuluja tai menetyksiä tai vahinkoa liittyen huolitsijan lupiin tai lisensseihin.*

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 (PSYM 2015, 4.)

5.2 Vakiolaivausehdot

Vakiolaivausehdot 2008 pohjautuvat käytäntöön jota noudatetaan lastauksessa ja purkauksessa Suomen satamissa. Laivausehdot tuovat helpotusta lastinantajan ja rahdinkuljettajan väliseen kustannusten ja vastuun jakoon. Ehtojen taustalla on voimassa oleva Suomen merilaki jota on uudistettu viimeksi vuonna 1994. *Merikuljetussopimuksen ohella vakiolaivausehtoja 2008 voidaan käyttää soveltuvin osin myös rahtaussoimusten tarkoittamissa kuljetuksissa sekä muissa kuljetuksissa. Vakiolaivausehdoissa käsitellään ainoastaan lastinantajan ja rahdinkuljettajan välistä sopimista (Kansainvälinen kauppakamari 2008, 4-5; Tapaninen 2013, 89.)*

Lastinantaja ja rahdinkuljettaja ovat kuljetussopimuksen osapuolia. "Lastinantajasta" puhuttaessa tarkoitetaan kuljetussopimuksen osapuolta sekä hänen puolestaan tai toimeksiannostaan toimivia aliurakoitsijoita. "Rahdinkuljettajasta" puhuttaessa tarkoitetaan varsinaista rahdinkuljettajaa sekä alirahdinkuljettajaa tai muuta aliurakoitsijaa joka toimii rahdinkuljettajan toimeksiannon perusteella (Kansainvälinen kauppakamari 2008, 4-5; Tapaninen 2013, 89.)

5.2.1 Laivausehdon valinta

Vakiolaivausehdot on tehty niin, että sopimuksen tekevät osapuolet voivat valita niistä sopivimman laivausehdon osaksi kuljetussopimustaan. Mikäli laivausehdossa on erilaisia käytäntöjä, on osapuolten määriteltävä oikea vaihtoehto kuljetussopimuksessaan yleisen viittauksen lisäksi. Tällöin vaihtoehtoa ei tarvitse ilmoittaa uudelleen, vaan mainintaa siihen pidetään riittävän sitovana edellytyksenä. Yleisenä viittausmerkintänä voidaan käyttää esimerkiksi: *vakiolaivausehdot 2008/ICC Suomi tai standard shipping terms 2008/ICC Finland*. Purkausta ja lastausta varten pystytään valitsemaan eri ehdot, tällöin sovelletaan valitun ehdon kyseistä osaa (Kansainvälinen kauppakamari 2008, 4-5.)

Lastinantaja ja rahdinkuljettaja voivat keskenään sopia merilain puitteissa aluksen lastaukseen ja purkamiseen liittyvistä osapuolten keskinäisistä velvollisuuksista. Vakiolaivausehdon ollessa ristiriidassa osapuolten välisen oman sopimuksen kanssa on sovellettava vakiolaivausehtoa. Kun osapuolet ovat yhdessä sopineet nimetyn laivausehdon sisällyttämisestä kuljetussopimukseen, laivausehdot ovat voimassa ellei muuta ole erikseen sovittu. Kuljetussopimus voidaan tehdä kertaluonteisesti tai pitkäaikaisesti esimerkiksi vuosisopimuksena (Kansainvälinen kauppakamari 2008, 4-5.)

5.2.2 Osapuolten vastuut ja velvollisuudet satamissa

Vakiolaivausehdoissa on määritelty molempien osapuolten velvollisuudet sekä lastaus- että purkaussatamissa. Lastinantajan velvollisuus on toimittaa tavara rahdinkuljettajalle ja rahdinkuljettaja ottaa tavaran vastaan. Purkaussatamassa rahdinkuljettajan on toimitettava tavara vastaanottajalle. Kaikenlainen tavaran kuljetusta ja vastaanottoa koskeva informaatio on ilmoitettava toisille osapuolille. Vakiolaivausehdot määrittelevät kustannusten siirtymisen, tavara vastuun alkamisen ja päättymisen ajankohdan kuljetuksessa sekä osapuolia koskevat muut velvollisuudet kuten tavaran pakkaaminen (Kansainvälinen kauppakamari 2008, 5).

5.3 Incoterms 2010 -toimituslausekkeet

Kansainvälinen kaupankäynti sisältää aina useita vaaratekijöitä. On mahdollista että tavarat katoavat, vaurioituvat, toimitus saattaa viivästyä tai se jää kokonaan saapumatta mikäli toinen osapuoli on käsittänyt velvoitteensa väärin. Kauppatavat eri maissa ovat erilaisia, ja vaikka osapuolet toimivatkin huolellisesti, saattaa joskus syntyä kiistaa velvoitteista, riskeistä tai kustannusten jaosta. Tällaisten ongelmien välttämiseksi on luotu yhtenäiset toimituslausekkeet eli Incoterms. Näiden lausekkeiden tarkoitus on, että kaikki tulkitsisivat sääntöjä samalla tavalla, oltiin missä päin maailmaa tahansa (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2010, 382.)

Incoterms -toimituslausekkeitä sovelletaan siis maailmanlaajuisesti kansainvälisessä kaupassa. Ne määrittelevät tavarakaupassa

- osapuolten toimintavelvollisuudet
- osapuolten kustannusvastuut
- vahingonvaaran eli riskin siirtymispaikan ja -ajan
- asiakirjojen hankkimis- ja kustantamisvastuut koskien mm. kuljetusasiakirjoja, vienti- ja tuontilupia ja alkuperäistodistuksia
- vakuuttamisvelvollisuudet
- tarkastusvelvollisuudet
- ilmoitusvelvollisuudet vastapuolelle mm. turvatietojen osalta.

Incoterms -kokoelmaa ylläpitää ICC (International Chamber of Commerce) ja uusin versio Incoterms-lausekkeista on vuodelta 2010. Lausekkeet otettiin käyttöön 1.1.2011. Vanhempiaakin ehtoja voidaan kaupankäynnissä soveltaa mikäli myyjä ja ostaja keskenään niin sopivat, mutta on huomattava että tästä on sovittava erityisesti jokaisessa kaupassa erikseen (ICC Suomi 2017.)

5.3.1 Incoterms osana kauppasopimusta

Toimituslausekkeen käyttö ostajan ja myyjän välisessä sopimuksessa ei ole pakollista, mutta se sujuvoittaa kaupankäyntiä. Mikäli kauppasopimuksen osapuolet sisällyttävät Incoterm -lausekkeen kauppasopimuksensa osaksi, tulee se selkeästi ilmoittaa esimerkiksi ”FAS Rotterdam, Incoterms 2010”. Lauseketta valittaessa täytyy tarkistaa, että se on lähetettävälle tavaralle ja kuljetusvälineelle soveltuva ja että se vastaa osapuolten välistä sopimusta koskien

heidän velvoitteitaan esimerkiksi vakuutusten järjestämisestä. On tärkeää huomioida että paikallisella käytännöllä saattaa olla vaikutusta sopimuksen tulkintaan. Tärkeimpiä kohtia toimituslausekkeissa ovat niin kutsutut kriittiset pisteet eli vaiheet, jolloin vastuu kuljetettavasta tavarasta siirtyy myyjältä ostajalle (Kansainvälisen kauppakamarin Suomen osasto ry 2010, 6; Tapaninen 2013, 88.)

Nimetty satama tai määräpaikka on hyvä ilmoittaa mahdollisimman tarkasti. Lausekkeissa FAS ja FOB toimituspaikka on se, jonne tavara toimitetaan ja siellä myöskin riski siirtyy myyjältä ostajalle. Lausekkeissa CFR ja CIF nimetty määräpaikka ei ole toimituspaikka vaan joku muu. Määräpaikka on se paikka, jonne myyjä maksaa rahdin. Asiaa voidaan täsmentää tarkemmalla paikkatiedolla, esimerkiksi lisäämällä tietoihin katuosoite. Myyjän ja ostajan on hyvä tiedostaa, että paikallinen pakottava lainsäädäntö voi riitatilanteessa ohittaa kauppasopimuksen ja jopa Incoterms -lausekkeen (Kansainvälisen kauppakamarin Suomen osasto ry 2010, 6; Tapaninen 2013, 88.)

Incoterms -lausekkeet eivät määrittele

- hintaa tai maksuehtoja
- tavaran omistusta
- sopimusrikkomuksen seuraamuksia
- myyjän tai ostajan välisiä suhteita kolmansien osapuolten kanssa.

Toimituslausekkeen tulisi olla yhteensopiva osapuolten valitseman kauppata-
van kanssa. Tarkistamalla kohdan missä myyjä luovuttaa tavaran ostajalle ja missä kohtaa kuljetusta kustannukset myyjän ja ostajan välillä jakautuvat sekä tavaran vahingonriskin siirtyminen myyjältä ostajalle, voidaan päätellä toimituslausekkeen sopivuus kuljetukselle (Kansainvälisen kauppakamarin Suomen osasto ry 2010, 6; Tapaninen 2013, 88; Rätty 2013, 2, 24.)

5.3.2 Kauppasopimuksen osapuolten velvollisuudet tavarakaupassa

Seuraavaksi esitellään kaikki olemassa olevat toimituslausekkeet. Tässä työssä keskitymme kuitenkin toimituslausekkeisiin, jotka soveltuvat vain vesikuljetuksiin.

Vesikuljetuksiin soveltuviissa lausekkeissa määritellään, kumpi osapuoli maksaa tavarantoiminnan lastauksen ja puron sekä kuljetuksen satamiin tai satamasta.

EX – Ex Works – Noudettuna lähettäjältä

FCA – Free Carrier – Vapaasti rahdinkuljettajalla

CPT – Carriage Paid To – Kuljetus maksettuna

CIP – Carriage and Insurance Paid – Kuljetus ja vakuutus maksettuna

DAT – Delivered At Terminal – Toimitettuna terminaalissa

DAP – Delivered At Place – Toimitettuna määräpaikalle

DDP – Delivered Duty Paid – Toimitettuna tullattuna

FAS – Free Alongside Ship – Vapaasti aluksen sivulla

FOB – Free On Board – Vapaasti aluksessa

CFR – Cost and Freight – Kulut ja rahti maksettuna

CIF – Cost Insurance and Freight – Kulut, vakuutus ja rahti maksettuna

FAS – Free Alongside Ship

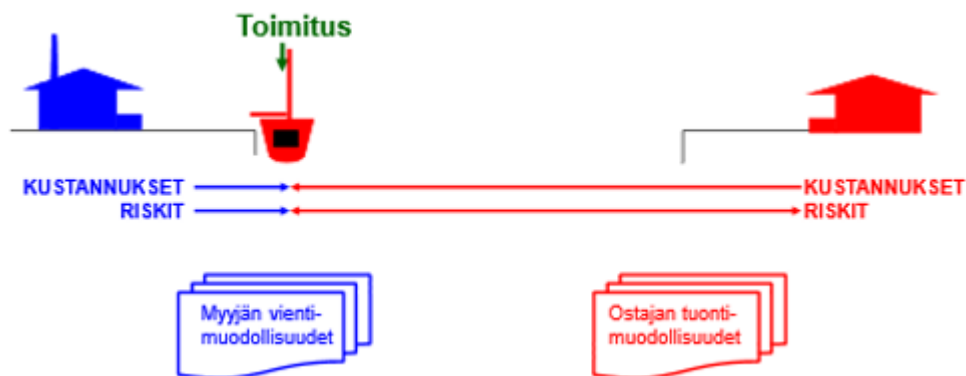
”Vapaasti aluksen sivulla” tarkoittaa että myyjän vastuulla on toimittaa tavara vientiselvitettynä aluksen viereen ostajan käytettäväksi ennalta sovittuun satamaan. On suositeltavaa täsmentää satamassa oleva lastauspaikka mahdollisimman tarkasti, koska kustannukset ja riski ovat tähän saakka myyjän vastuulla. Riippuen sataman käytännöistä, nämä kustannukset ja käsittelykustannukset saattavat vaihdella. Myyjällä ei ole velvoitetta hoitaa kuljetus- tai vakuutus sopimuksia. Tavarantoiminnan vahingonvaaran riski siirtyy, kun tavarat ovat aluksen vierellä. Tästä eteenpäin ostaja vastaa kaikista sen jälkeisistä kustannuksista (Kansainvälisen kauppakamarin Suomen osasto ry 2010, 79.) Kuvassa 8 on merkitty vihreällä nuolella ja tekstillä tämän toimituslausekkeen riskin siirtymisen kohta kuljetuksessa.



Kuva 8. Toimituslauseke FAS riskinsiirtyminen (Räty 2013, 14)

FOB – Free On Board

”Vapaasti aluksessa” tarkoittaa että myyjän vastuulla on lastata tavara tarvittaessa vientiselvitettynä ostajan nimeämään alukseen ennalta sovitussa laivaussatamassa. Myyjällä ei ole velvoitetta huolehtia kuljetus- tai vakuutussojimuksista. Tavarahan vahingonvaaran riski siirtyy kun tavara on aluksessa. Tämän jälkeen ostaja vastaa kaikista kustannuksista (Kansainvälisen kauppamarin Suomen osasto ry 2010, 87.) Kuvassa 9 on merkitty vihreällä nuolella ja tekstillä tämän toimituslausekkeen riskin siirtymisen kohta kuljetuksessa.

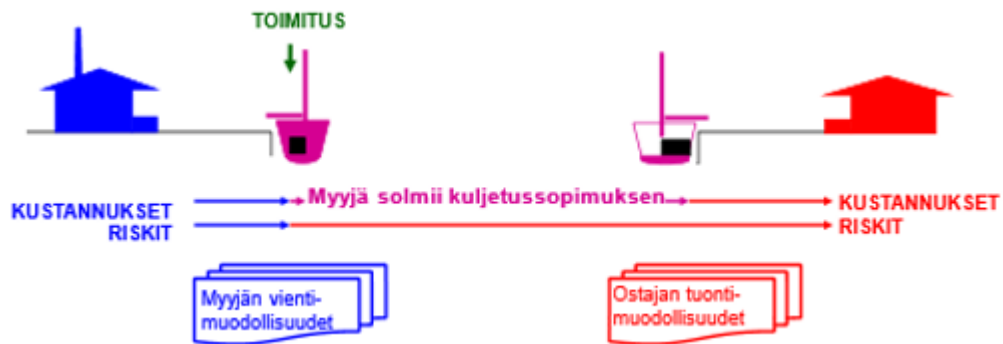


Kuva 9. Toimituslauseke FOB riskinsiirtyminen (Räty 2013, 15)

CFR – Cost and Freight

”Kulut ja rahti maksettuina” tarkoittaa että myyjä toimittaa tavarahan tarvittaessa vientiselvitettynä ja merirahti maksettuna alukseen lähtösatamassa. Myyjän vastuulla on kuljetussopimuksen solmiminen ostajan puolesta. Kuljetuksen päätekohta on hyvä määritellä mahdollisimman tarkasti, koska myyjä vastaa

kustannuksista siihen asti. Tavarahan vahingonvaaran riski siirtyy ostajalle tavarahan ollessa aluksessa, eli tavara on kuljetuksen ajan ostajan vastuulla (Kansainvälisen kauppakamarin Suomen osasto ry 2010, 95.) Kuvassa 10 on merkitty vihreällä nuolella ja tekstillä tämän toimituslausekkeen riskin siirtymisen kohta kuljetuksessa.



Kuva 10. Toimituslauseke CFR riskinsiirtyminen (Räty 2013, 16)

CIF – Cost Insurance and Freight

”Kulut, vakuutus ja rahti maksettuna” tarkoittaa että tavarahan toimittaminen alukseen on myyjän vastuulla. Myyjä huolehtii myös mahdollisesta vientiselvityksestä, kuljetussopimuksen tekemisestä sekä tavaravakuutuksen ottamisesta. Vakuutuksen arvon tulee olla vähintään 10 % kauppasopimuksessa mainittua hintaa korkeampi ja vakuutus tulee ottaa sopimusvaluutassa. Tavarahan vahingonvaaran riski siirtyy ostajalle siinä vaiheessa kun tavara on aluksessa. Kriittisiä pisteitä tällä toimituslausekkeella on kaksi, koska riskien siirtyminen ja kustannusten jakautuminen tapahtuvat eri paikoissa. Kauppasopimuksessa tulee ilmetä määräsatama, mutta se ei aina kerro laivaussatamaa, ja laivaussatama on se riskin siirtymisen paikka. Jos ostajalle on tärkeää tietää laivaussatama, on se hyvä mainita sopimuksessa mahdollisimman tarkasti. (Kansainvälisen kauppakamarin Suomen osasto ry 2010, 105.) Kuvassa 11 on merkitty vihreällä nuolella ja tekstillä tämän toimituslausekkeen riskin siirtymisen kohta kuljetuksessa.



Kuva 11. Toimituslauseke CIF riskinsiirtyminen (Räty 2013, 18)

Riskin siirtyminen tapahtuu kaikkien toimituslausekkeiden kohdalla siinä vaiheessa, kun myyjä toimittaa tavaran ostajalle. Riski siirtyy ostajalle mikäli hän laiminlyö velvollisuuksiaan koskien tavaran vastaanottoa (Räty 2013, 21.)

Myyjän vastuulla on maksaa sovitun määrätaman purkaukustannukset, jotka kuuluvat kuljetussopimuksen perusteella myyjän maksettaviksi. Ostajan vastuulla on maksaa purkaukustannukset, joihin kuuluvat proomu-kuljetus- ja laiturimaksut, mikäli ne eivät kuljetussopimuksen perusteella kuulu myyjän vastuulle (Räty 2013, 17.)

5.4 Merilaki

Merilaki sääntelee kappaletavaran merikuljetuksia. Suomen merilailla säännellään kuljetuksia Pohjoismaiden ja Suomen välillä sekä kansainvälisesti. Nykyisin keskeisimmät merilain vastuusäännökset ovat yleissopimukseen perustuvia. Merioikeuden alueella merilaki on yleislaki. Tässä työssä käsitellään vain joitain osia merilaista jotka olivat toimeksiantajan kannalta olennaisia (Suomen huolintaliikkeiden liitto ry 2010, 252; Sisula-Tulokas 2003, 27-28.)

5.4.1 Kappaletavaran kuljetus

Kuljetusoikeudellisesta lainsäädännöstä suuri osa on pakottavaa lainsäädäntöä mikä tarkoittaa käytännössä sitä, että osapuolet eivät voi sopia asiakkaan kannalta huonommasta järjestelystä kun mitä laissa edellytetään. Pakottava

lainsäädäntö tarkoittaa myös että, kuljetussopimusten ehtojen perusteella rahdinkuljettaja ei voi vapautua siitä vähimmäisvastuusta minkä konventio säätelee. Tavarankuljetuksiin liittyviä pakottavia merilain säännöksiä sovelletaan kotimaankuljetusten lisäksi:

- Suomen, Ruotsin, Norjan ja Tanskan välillä tapahtuviin kuljetuksiin.
- Lastaussataman ollessa sopimusvaltiossa tai kun kuljetusasiakirja on tehty sopimusvaltiossa tai sovittu purkaussatama on joko Suomessa, Ruotsissa, Norjassa tai Tanskassa.
- Mikäli kuljetusasiakirjassa on määrätty että *yleissopimusta tai siihen perustuvaa lakia on noudatettava*.

Aina kun kuljetuksella on pohjoismainen kytkös, pyritään soveltamaan merilakia. Pakottavaa sääntelyä käytetään kappaletavarakuljetuksissa, tiettyjen valtioiden välisissä kuljetuksissa sekä silloin kun tavara on rahdinkuljettajan vastuulla mukaan luettuna lastaus- ja purkaussatamat (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2010, 252-253; Merilaki 15.7.1994/674).

Merikuljetusta varten tehtävään sopimukseen voidaan soveltaa myös jonkin toisen sopimusvaltion lakia, mikäli lastaussatama tai nimetty purkaussatama eivät sijaitse Suomessa, Ruotsissa, Norjassa tai Tanskassa (Merilaki 13. § 2. mom; Sisula-Tulokas 2003, 40-41).

Kappaletavaran kuljettamiseen liittyvän luvun säännöksiä ei käytetä rahtauskirjoihin alusten osittais- ja kokonaisrahtauksesta. Kuitenkin, mikäli konossementti on tehty rahtauskirjan perusteella, näitä sääntöjä on sovellettava konossementtiin sen määrätessä suhteen rahdinkuljettajan ja konossementin haltijan välillä (Merilaki 13. § 3. mom.)

Jos sopimus tavarankuljetuksesta on tehty koskemaan useita matkoja jonkin tietyn ajanjakson aikana, on jokaisella matkalla sovellettava näitä sääntöjä. Jos matka tehdään rahtauskirjan perusteella, 1 momentin säännöt ovat voimassa (Merilaki 13. § 3. mom.)

Kuljetusasiakirjaan on merkittävä jos kuljetussopimukseen on sovellettava *yleissopimusta tai sopimusvaltion siihen perustuvaa lakia*. Lisäksi kuljetusasiakirjaan on merkittävä että *ehdot jotka poikkeavat yleissopimuksen tai lain*

säännöksistä lastinantajan, laivaajan tai vastaanottajan vahingoksi, ovat mitätömiä. Mikäli katsotaan että on kohtuullista sopimuksella rajoittaa rahdinkuljettajan vastuuta tai laajentaa oikeuksia jotka tässä luvussa on mainittu esimerkiksi tavaran epätavallisen laadun, tilan tai erityisten olosuhteiden tai kuljetusehtojen vuoksi, tällainen sopimus on pätevä (Merilaki 13. § 4. mom.)

5.4.2 Tavaran luovuttaminen ja kuljetettavaksi vastaanottaminen

Laivaajan on toimitettava tavara rahdinkuljettajan ilmoittamana aikana hänen ilmoittamaansa paikkaan. Tavaran on oltava siinä kunnossa ja se on luovutettava niin että sen lastaaminen alukseen, ahtaaminen, kuljettaminen ja aluksesta purkaminen käy sujuvasti ja turvallisesti (Merilaki 13. § 5. mom.)

Rahdinkuljettajan on tarkistettava, että tavara on pakattu niin ettei se voi vahingoittua tai aiheuttaa vahinkoa henkilöille tai muulle lastille. Jos tavara kuljetetaan kontissa tai muussa kuljetusyksikössä, rahdinkuljettajalla ei ole velvollisuutta tutkia lastiyksikköä sisältä muulloin kun siinä tapauksessa, että on aihetta epäillä sen olevan puutteellisesti pakattu. Mikäli rahdinkuljettaja huomaa puutteita tavaran pakkauksessa, hänen on ilmoitettava niistä lastinantajalle. Rahdinkuljettajalla ei ole velvollisuutta kuljettaa tavaraa, ellei hän kohtuullisin toimin pysty tekemään siitä kuljetukseen soveltuvaa (Merilaki 13. § 6. mom.)

Jos kuljetettava tavara on laadultaan sellaista että se voi aiheuttaa vaaraa tai huomattavaa haittaa henkilöille, alukselle tai lastille, tästä on ilmoitettava hyvissä ajoin rahdinkuljettajalle tai alirahdinkuljettajalle kenelle tavara luovutetaan. Vaarallinen tavara on merkittävä asiaan kuuluvalla tavalla ja tarvittavat turvallisuustoimenpiteet kuljetusta koskien on ilmoitettava hyvissä ajoin. Jos tavaraa tarvitsee erityisesti valvoa, se on merkittävä asiaan kuuluvalla tavalla ja lastinantajan tulee ilmoittaa siitä hyvissä ajoin sekä mainita mahdollisesti tarvittavat toimenpiteet. Laivaajan oikeus on saada kuitti vastaanotetusta tavarasta sitä mukaan kun sitä luovutetaan (Merilaki 13. § 7.- 9. mom.)

Ellei voida katsoa että rahtia on sovittu, on kuitenkin maksettava kuljetukseen luovutushetken käypä rahti. Rahti maksetaan tavaraa vastaanotettaessa. Mikäli tavara ei ole kuljetuksen päättyessä tallella, rahti on maksettava vain jos

tavara on hävinnyt oman laatunsa, puutteellisen pakkauksen tai lastinantajan puolella olevan virheen tai laiminlyönnin johdosta tai jos rahdinkuljettaja on myynyt tavaran omistajan lukuun tai purkanut, tehnyt vaarattomaksi tai hävittänyt sen 41 §:n mukaisesti. Mikäli lastinantaja on laiminlyönyt ilmoituksen vaarallisesta tavarasta, rahdinkuljettajalla on oikeus merilain 41 §:n mukaisesti olosuhteet huomioiden purkaa, tehdä vaarattomaksi tai hävittää omaisuudelle tai henkilöille vaaralliseksi osoittautuneen tavaran, ilman vahingonkorvausvelvollisuutta. Lastinantaja vastaa rahdinkuljettajalle ja kaikille alirahdinkuljettajille tällaisen tavaran kuljetuksesta ja muista syntyneistä vahingoista. Korvauksen perusteena on normaali tuottamusvastuu. Vastuunrajoituksia ei tunneta lastinantajan osalta vaan hänen on maksettava täysi korvaus (Merilaki 13. § 10. mom; Suomen huolintaliikkeiden liitto, 2010. 256.)

Myös lastinviivästyminen saattaa aiheuttaa vahinkoa lastinomistajalle. Merilain perusteella tavaran luovutus on viivästynyt, kun tavaraa ei ole sovitusajan kuluessa luovutettu kuljetussopimuksessa mainitussa purkaussatamassa tai ellei määräaika ole sovittu, sen pituisen kuljetusajan puitteissa joka olosuhteet huomioiden on huolelliselta rahdinkuljettajalta kohtuullista vaatia. Viivästyksestä seuraa vahingonkorvausvastuu. Mikäli viivästyksen syy on tulipalo tai huolimaton navigointi, ovat ne perusteena vastuusta vapautumiselle (Suomen huolintaliikkeiden liitto 2010, 256.)

5.4.3 Haveri

Merilain mukaan *Yhteisestä haverista johtuvaan vahinkoon, menetykseen ja kustannukseen sekä niiden jakoon sovelletaan, ellei toisin sovita, vuoden 1974 York-Antwerpenin sääntöjä siten kun asetuksella tarkemmin säädetään.* Ellei toisin sovita, yhteisen haverin selvitys ja jakaminen on tehtävä merivahingonselvityksellä maassa, missä haveri on tapahtunut ja laivanisännän määräämällä paikkakunnalla. Suomessa merivahingonselvityksen tekee merivahingonlaskija (Merilaki 17. § 1.-2. mom.)

Omistajan vastuu haverimaksusta

Merilain mukaan *jos haverimaksu on suoritettava lastista tai muusta tavaresta, omistaja vastaa tavaralla mutta ei henkilökohtaisesti*. Jos tavara on lähetetty konossementilla ja vastaanottaja maksaa rahdin ja muut saatavat tavaroista joiden vakuutena on meripanttioikeus tavarahan, rahdinkuljettajan ei tarvitse luovuttaa tavaraa ennen kuin vastaanottaja on joko maksanut saatavat tai asettanut niille vakuuden. *Kun tavara on luovutettu, voi rahdinkuljettaja ottaa vakuuden käyttöön, jollei tuomioistuin sitä vastaanottajan vaatimuksesta kiellä* (Merilaki 13. § 20. mom.; Merilaki 17. § 5. mom.)

Merilain 17 luvun 5 §:n mukaan *Meripanttioikeus lastattuun tavarahan on vakuutena:*

- 1. pelastuspalkkiota koskevasta saatavasta sekä yhteisen haverin maksusta tai muusta samojen perusteiden mukaan jaettavasta kustannuksesta.*
- 2. saatavasta, joka perustuu siihen, että rahdinkuljettaja, rahdinottaja tai päällikkö tähän lakiin perustuvan kelpoisuuden nojalla on tehnyt sopimuksen tai ryhtynyt muuhun toimenpiteeseen lastia varten, sekä lastinomistajan saatavasta, joka perustuu siihen, että tavaraa on myyty toisen lastinomistajan hyväksi.*
- 3. rahdinkuljettajan tai rahdinottajan rahtaus sopimukseen perustuvasta saatavasta, jos se voidaan kohdistaa sitä vastaan, joka vaatii tavarahan luovuttamista.*

Jos rahtaus sopimus on jo tehty ja sen jälkeen ilmenee, että matkasta voisi tulla vaarallinen alukselle, aluksella oleville henkilöille tai lastille, sodan, levottomuuksien merirosvouden tai muun aseellisen väkivallan takia, on matkarahdinottajalla ja matkarahdinantajalla oikeus perääntyä sopimuksesta ilman vahingonkorvausvelvollisuutta, vaikka matka olisi jo alkanut. Vastapuolelle on kohtuullisessa ajassa ilmoitettava sopimuksesta perääntymisestä, muuten hänellä on vahingonkorvausvelvollisuus vahinkoon, joka olisi voitu välttää ajoissa tehdyllä ilmoituksella (Merilaki 14. § 38. mom.)

Yhteinen haveri

Merioikeudelle yhteinen haveri on tietty riskinjakojärjestelmä. Yhteisestä haverista puhutaan, kun *tarkoituksellisesti ja kohtuutta noudattaen tehdään poikkeuksellinen uhraus tai kustannus yhteisen pelastamisen vuoksi, jotta merellä yhteiseen vaaraan joutunut omaisuus saadaan varjelluksi vaaralta*. Uhraus jakautuu aluksen, rahdin ja lastin välillä. Esimerkiksi jos aluksen lasti syttyy kuljetuksen aikana palamaan ja aluksen on hakeuduttava hätäsatamaan, on laivanisännän ensisijaisesti maksaa hätäsatamassa käynnin kustannukset. Koska toimenpide tehtiin myös lastin turvaamiseksi, on kuljetusasiakkaan vastattava kustannuksista omalta osaltaan. Kuljetusasiakkaan osuuden yhteisessä haverissa kattaa tavaravakuutus. Kustannusten jakautuminen eri tahojen kesken hoidetaan merivahingonselvityksessä jonka laatii merivahingonlaskija (Sisula-Tulokas 2003, 94.)

Yksityinen haveri

Jos haveri on tulkittavissa yksityiseksi haveriksi ja kustannuksia on kertynyt sekä aluksen että lastin tai lastin jonkin osan tai eri omistajien lastin tai lastin osien puolesta, täytyy nämä kustannukset jakaa sellaisten tavaroiden kesken, jotka näitä kustannuksia ovat aiheuttaneet yhteisestä haverista voimassa olevin perustein. Merivahingonlaskijan on toimitettava selvitys haverista ja sen jakautuminen mikäli joku haveriin osallinen niin vaatii (Merilaki 17. § 6. mom.)

6 VAKUUTTAMINEN

Tavara on alttiina vahingonvaaralle erityisesti kuljetuksen, lastauksen ja purkauksen aikana. Vakuutus on toimiva tapa jakaa kuljetusvahingoista johtuvia taloudellisia menetyksiä useampien vakuutuksenottajien kesken (Sisula-Tulokas 2003, 95).

6.1 Kuljetusvastuuvakuutus

Vakuutuksia on käytössä kahdenlaisia. Toiset ovat rahdinkuljettajan tai huolitsijan hankkimat vakuutukset ja toiset muodostuvat lastinomistajan tavarankuljetusvakuutuksesta. Kuljetusvastuuvakuutus on rahdinkuljettajan vakuutus jolla vakuutetaan rahdinkuljettajan korvausvastuuta, mikäli kuljetettava tavara jostain syystä vaurioituu. Rahdinkuljettajan on huomioitava vahinkoriskit jotka ovat todennäköisiä ja jakaa ne suorittamiensa kuljetusten rahtien kesken. Käytännössä rahdinkuljettaja tai huolitsija huolehtii että hänellä on voimassa oleva vastuuvakuutus. Laivanisännän vahingonkorvausvelvollisuudesta tämä vakuutus kattaa suurimman osan. Rahdinkuljettajalla on pakollinen vakuuttamisvelvollisuus (Sisula-Tulokas 2003, 95.)

6.2 Tavarankuljetusvakuutus

Riskinjaon kannalta tärkein merkitys on tavarankuljetusvakuutuksella. Tavarankuljetusvakuutus on vakuutus kuljetettavalle tavaralle. Vahingon sattuessa, tavarankuljetusvakuutus korvaa vakuutetulle tapahtuneen vahingon vakuutusehtojen mukaisesti. Osapuolet voivat sopia kauppasopimuksessa siitä, kenen vastuulla on ottaa vakuutus kuljetuksen aikana sattuvien äkillisten ja ennalta arvaamattomien vahinkojen varalta. Incoterms-ehtojen CIF-ehdoissa edellytetään, että myyjän tulee ottaa vakuutus ostajan lukuun, riippumatta siitä että ostaja vastaa pääkuljetuksesta (Sisula-Tulokas 2003, 96-99; Melin 2011, 181-183.)

Kaikkia kuljetuksen aikana tavaralle sattuneita vahinkoja ei tavaravakuutukseen kata, esimerkiksi tavallinen kuljetusvakuutus ei kata viivästysvahinkoja. Vietäessä tavaraa Suomesta Pohjoismaiden ulkopuolelle, vakuutukset tehdään useimmiten englantilaisilla ehdoilla, joita kutsutaan nimellä ICC, Institute Cargo Clauses A, B ja C. Laajimman vakuutuskatteen tarjoava ICC:n A-ehto on *all risks*-ehto, mutta tästäkin on suljettu ulkopuolelle tiettyjä vahinkoryhmiä kuten sota- ja lakkovahingot. ICC:n C-ehto on *katastrofiehto*, joka kattaa käytännössä vain vahingot, jotka ovat seurausta kuljetusvälinettä kohtaan tapahtuneesta vahingosta. ICC B-ehto on jonkin verran C-ehdoa kattavampi, mutta

tuottaa kuitenkin melko suppean vakuutusturvan. Vahinkoa kärsineelle osapuolelle lyhyet muistutus- ja vanhentumisajat ovat huomattavan tärkeitä (Sisula-Tulokas 2003, 96-99; Melin 2011, 181-183.)

6.2.1 Vakuutusarvon määräytyminen

Laskettaessa kuljetusvakuutuksen arvoa lähtöarvona pidetään yleensä kauppalaskuun merkittyä tavaran arvoa. Kuljetuskustannukset, kauppavoitto ja vakuutusmaksu voidaan lisätä eli käytännössä lasketaan yhteen tavaran arvo lähtöpaikalla, lähtöhetkellä ja rahtikulut. Näiden yhteissummaan lisätään kauppavoittoa 10 % ja vakuutusmaksu joka lasketaan edellä mainittujen erien yhteissummasta. Yleisesti viennissä käytetty vakuutusmäärä on CIF-arvo + 10 %. Vakuutusmaksun suuruuteen vaikuttavat tavaran laatu ja pakkaus, mitä kuljetusvälinettä käytetään sekä sen ikä ja kunto, tavaran kuljetustapa, kuljettava matka ja sen pituus, vakuutusehdot, niiden laajuus ja vahinkotilasto jota verrataan edelliseen kauteen.

6.2.2 Vakuutuksen kesto ja vakuuttamistavat

Vakuutus on voimassa siitä alkaen, kun tavaraa aletaan siirtämään ensimmäistä kertaa varastointipaikalta lastausta varten. Tämä edellyttää sitä, että kuljettavan tavaran lastaus tapahtuu sen paikkakunnan varastoimispaikalla joka vakuutus sopimuksessa on tarkoitettu, siihen kuljetusvälineeseen joka on tarkoitettu varsinaisen kuljetuksen aloittamista varten. Vakuutus on voimassa läpi koko varsinaisen kuljetuksen sisältäen *uudelleenlastaukset ja välivarastoinnit purkauksineen ja lastauksineen*. Vakuutus päättyy tavaran saapuessa määräpaikalle siirrettynä välittömästi purkauspaikalla olevaan varastointipaikkaan (Melin 2011, 185.)

Vakuutus voidaan ottaa kertaluonteisesti tai vuosisopimuksella. Molemmat tavat antavat kattavan vakuutussuojan, eron huomaa hinnoittelussa ja vakuuttamismenettelyssä. Kertavakuutusta käytetään jos kuljetuksia on vähän tai harvoin, ja tällöin vakuutus on voimassa vain sen yhden kuljetuksen ajan. Vuosi-

sopimus tehdään säännöllisille kuljetuksille. Perusta tälle on, että vakuutus-
senottaja *vakuuttaa kaikki ne vienti- tai tuontikuljetukset, jotka hänellä toimi-
tuslausekkeen mukaan on joko oikeus tai velvollisuus vakuuttaa*. Vuosisopi-
muksella asiakas saa oikein mitoitettun jatkuvan, automaattisen vakuutustur-
van (Melin 2011, 186.)

7 ANDRITZ OY

Opinnäytetyön toimeksiantajayritys Andritz Oy on voimalaitosten, sellu- ja pa-
periteollisuuden, metalli- ja terästeollisuuden tehtaiden, laitteiden ja palvelui-
den sekä nestemäisten että kiinteiden aineiden erotuslaitteiden johtava toimit-
taja. Lisäksi tärkeitä liiketoimintasegmenttejä ovat automaatio- ja palveluliike-
toiminta. Andritzin pääkonttori sijaitsee Itävallassa Grazissa, ja sillä on noin
25 200 työntekijää. Toimipaikkoja Andritzilla on yli 250 yli 40 maassa (The
Andritz Group, 2017). Kuvassa 12 Andritzin liiketoiminta-alueet.



Kuva 12. Andritzin liiketoiminta-alueet (The Andritz Group, 2017)

Kansainvälinen konserni toimii myös sähköntuotantoalalla (höyrykattilalaitok-
set, biomassakattilat, talteenottokattilat, kaasutuslaitokset) sekä ympäristötek-

nologiassa (savukaasujen puhdistuslaitokset) ja tarjoaa laitteita kuitukankaiden valmistukseen, liukenevien massojen ja paneelilevyjen sekä kierrätyslaitosten tuotantoon (Andritz Oy, 2017.)

Tutkimuksen empiirinen osio toteutettiin tiedustelemalla eri huolitsijoilta ja varustamoilta rahdin ostamisesta ja siihen liittyvistä toimenpiteistä. Yhteystiedot huolitsijoille ja varustamoihin sain toimeksiantajalta, tiedustelut tehtiin puhelimitse ja sähköpostitse toukokuussa 2017. Varustamoista kyselyyn vastasivat Mika Eerola (Maersk Line), Juha Karmanto (SAL Heavy Lift Finland) ja Mira Vuorensola (Oy MSC Finland AB). Huolintaliikkeistä kyselyyn vastasivat Pasi Mantila (Deugro Finland Oy) ja Ly Vu (Hacklin Logistics).

Kyselyn kysymykset olivat avoimia kysymyksiä eli kaikki vastata kysymyksiin omin sanoin. Seuraavaksi kyselyn kysymykset:

1. Kuvaile tavarankuljetusprosessi kokonaisuudessaan siihen saakka kunnes tavarat ovat laivassa valmiina matkaan.
2. Mitä riskejä / vastuita toimeksiantajalle jää sen ostaessa rahtitilaa suoraan varustamolta / huolitsijalta?
3. Millaisia asiakirjoja kuljetuksessa vaaditaan?
4. Kuka huolehtii vakuutuksista ja millaisia vakuutuksia olisi hyvä olla?
5. Miten rahtaus sopimukset tehdään? Onko siihen valmis sopimus pohja vai sovitaanko asioista ainakin osittain tapauskohtaisesti?
6. Millaisia riskejä merikuljetuksiin liittyy?
7. Mitä etuja / hyötyjä toimeksiantajalle on siitä, että rahtitilaa ostetaan suoraan varustamon / huolintaliikkeen kautta?
8. Mitä haittoja toimeksiantajalle on siitä, että rahtitilaa ostetaan suoraan varustamon / huolintaliikkeen kautta?
9. Mitä seurauksia toimeksiantajalle tulee, ellei laiva pääse satamaan sovituna ajankohtana?
10. Millaisilla ehdoilla varustamot myyvät rahtitilaa huolintaliikkeille?
11. Miten mahdolliset riitatilanteet ratkaistaan?

Kysymykset pyrin tekemään sillä perusteella, millaisia tietoja toimeksiantaja toivoi työssä selvitettävän.

8 MERIRAHDIN OSTAMINEN HUOLINTALIIKKEELTÄ

Huolintatoiminnot ovat tärkeässä roolissa kansainvälisessä kaupassa. Merikuljetusten onnistumiseen tarvitaan tietoa eri palveluntarjoajista, reiteistä sekä aluksista, jotta voidaan taata tuotteille turvallisin, luotettavin ja kustannustehokkain merimatka. Tämän luvun tiedot perustuvat tutkimuksessa tehtyihin haastatteluun ja sähköpostikyselyyn.

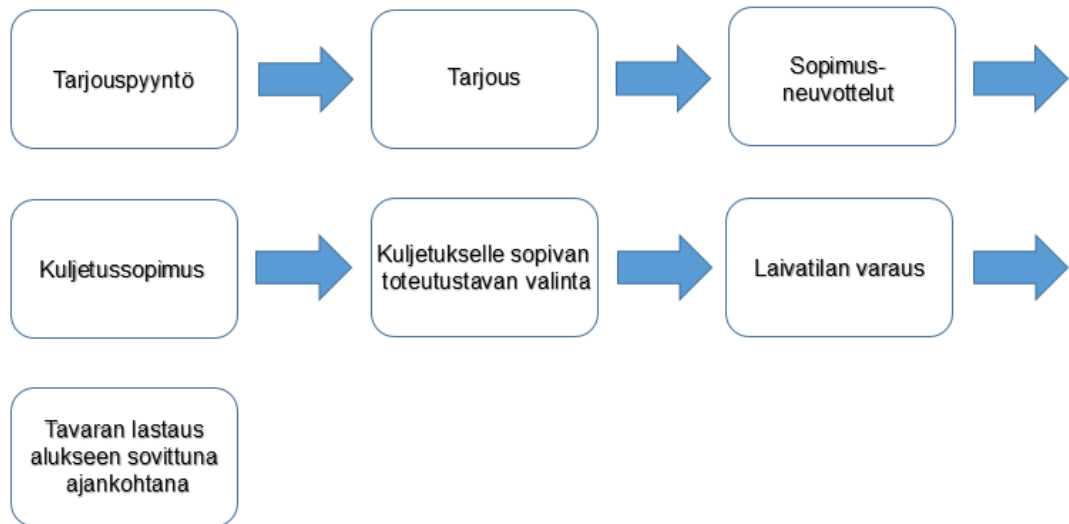
8.1 Prosessikuvaus

Projekti- ja raskaskuljetusmarkkinoilla asiakkaat ovat yleensä raskaan teollisuuden edustajia. He kuljettavat paljon erilaisia laitteita tai komponentteja, joita ei ole koon tai painon puolesta mahdollista kuljettaa linjaliikenteessä tai sitten lähtö- tai purkusatama tai molemmat on mahdollista toteuttaa ainoastaan charter-laivauksin (Mantila 2017.)

Kuljetettava määrä voi vaihdella yhdestä kappaleesta aina yli 20 000 rahtitonnin (freight ton) laivauseriin, joista jälkimmäinen on käytännössä koko laivan rahtaus (Mantila 2017.)

Mikäli projekti kestää pitkään, esimerkiksi yli vuoden, tällöin laivatilaa rahdetaan useampaan erään koko projektin keston ajan (Mantila 2017).

Asiakkaan toive on yleensä että yksi huolitsija hoitaa koko projektin, eli sopimukset tehdään projektikohtaisesti. Projektikuljetuksissa huolitsija toimii yleensä rahdin kuljettajana mutta hän voi toimia myös rahdin välittäjänä, tällöin huolitsijan vastuut eroavat toisistaan (Mantila 2017.) Kuvassa 13 charter-laivauksen prosessikuvaus huolintaliikkeen näkökulmasta.



Kuva 13. Charter-laivauksen prosessikuvaus huolintaliikkeen näkökulmasta

Rahtitilan ostossa prosessi alkaa kuten muussakin kaupankäynnissä, eli asiakas lähettää tarjouspyynnön kuljetuksista valituille huolitsijoille. Kuljetustarjouspyyntö voi sisältää erilaisia palvelukokonaisuuksia kuten tavarán kuljetukset lähtösatamaan, satamakäsittelyt, vientihuolinnan, varastoinnin ja merirahdin. Määränpäässä palvelut voivat sisältää vastavuoroisesti satamakäsittelyt, tuontihuolintapalvelut, varastoinnin ja loppukohteeseen kuljetuksen. Toisinaan lisäksi saattaa tulla komponenttien nostamista paikalleen (Mantila 2017.)

Asioita jotka tarjouspyynnössä olisi hyvä tulla ilmi

- a) lähtöpaikka tai -satama
- b) toimituspaikka tai -satama
- c) ajankohta, milloin tavara on lastattava ja milloin sen on oltava perillä
- d) kuljetus- ja laivausehdot, esimerkiksi Free On Truck (FOT) tai Liner Terms Hook
- e) mahdollisimman tarkka kuvaus kuljetettavasta tavarasta, tuotteen mitat, paino, kuva mihin on merkitty sallitut nostokohdat ym.
- f) erikoisehdot ja rajoitteet, mikäli tavara halutaan laivattavan kannen alla, tavarán pinottavuus, remburssikauppa, kuljettavan laivan ikä, mikä on varastointitapa jne.

Näiden tietojen perusteella huolitsija tutkii kuljetukseen soveltuvimmat vaihtoehtot, ja tekee tarjouksen joka vastaa mahdollisimman tarkasti tarjouspyyntöä (Mantila 2017).

Erityisesti kannattaa huomioida se, että yleensä loppuasiakas tekee tilauksen laivaajalta perustuen Incoterms-ehdoin. Tätä sovelletaan normaalisti myös

laivaajan ja huolitsijan väliseen sopimukseen. Incoterms-toimituslausekkeet ovat yleispäteviä kansainvälisessä kaupankäynnissä, ne eivät kuitenkaan aina sovellu suoraan sellaisenaan laivauksiin, koska laivauksissa käytettävät ehdot eivät korreloi suoraan Incoterms-lausekkeiden kanssa. Näin ollen tarvitaan sekä laivaajalta että huolitsijalta tarkennuksia vastuurajoista ettei kuljetusketjuun jää ”harmaata aluetta”, joka on toteutusvaiheessa jäänyt huomioimatta (Mantila 2017.)

8.2 Neuvottelut

Kun huolitsija saa toimeksiannon laivaajalta rahdinkuljettajana, on kuljetuksen toteutustapa jo yleensä selvillä. Toteutustapa voi vaihdella joissain tapauksissa esimerkiksi kuljetusmuotojen välillä, joista huolitsija valitsee tapaukseen sopivimman. Kuljetuksiin valitaan yleensä rahdinkuljettaja, jolla on vahva kokemus kyseisistä kuljetuksista, omaa hyvän asiakaspalvelun ja on luotettava. Joskus täytyy harkita kuljettajaa kenellä on mahdollisuus tarjota erikoiskuljetusvälineitä kuten avoimia kontteja joihin voidaan lastata ylisuuri kuorma (Mantila, Vu 2017.)

Projektista riippuen charter-laivauksissa voi olla kyse erityyppisistä laivausvaihtoehtoista kuten proomu, coaster, HL-alus jne. Charter-laivauksissa voi olla myös kyse koko aluksen (sole cargo tai full charter) tai osalastin (part cargo tai part charter) bookkauksesta. Lisäksi laivatila voidaan rahdata eräkohtaisesti yksitellen eri varustamoilta tai tehdä sopimus useammista laivauksista pidemmälle aikavälille yhden varustamon kanssa, lyhenne tälle on COA (contract of affreightment) (Mantila 2017).

Kuten aiemmin on mainittu, sopivimman rahtaustavan kuljetukselle määrittelee projekti. Jokainen noudattaa vähän erilaisia bookkauskäytäntöjä, ja ne perustuvat pääosin BIMCO:n yleisiin sopimuksiin (charter party) sekä varustamon omiin lisäyksiin tai muutoksiin näissä sopimusperusteissa. Charter-sopimukset ovat usein monimutkaisia, vaikeasti tulkittavissa ja yleensä vaativat asiaan perehtynyttä tahoa, että havaitaan ja hallitaan mahdolliset riskikohdat jo neuvotteluvaiheessa (Mantila 2017.)

Varustamot pyrkivät yleensä itselleen edulliseen sopimukseen, jossa heille kuuluvat riskit ja vastuut ovat mahdollisimman pienet mahdollisessa riitatilanteessa, kuten myöhästymisissä. Sopimuksen yksityiskohdista neuvottelemisen kestää yleensä pitkään ja joskus huolitsija joutuu tyytymään itselle epäedulliseen sopimukseen, verrattuna huomattavasti selkeämpään ja useasti yksinkertaisempaan sopimukseen asiakkaan kanssa. Tällöin huolitsijan vastuulla on suuri osa mahdollisista riskeistä (Mantila 2017.)

Riskinä voidaan pitää nykyisin huolitsijan hyväksymää ja asiakkailla yleisesti käytössä olevaa 45 tai 60 vrk:n rahdin maksuaikaa, vaikka huolitsija itse joutuu maksamaan rahdin varustamolle jo 3-7 vrk:n sisällä laivauksesta. Huolitsijan kannettavaksi jää pääosin myös mahdolliset myöhästymissakot. Koska huolitsijalla on monesti hyvin rajalliset vaikutusmahdollisuudet kuljetusaikaan charter-laivauksissa ja erityisesti osalastilaivauksissa (part charter), on tämä erityisen huomattava riski. Asiakkaan taholta tulevat kustannuspaineet liittyen rahtihintatasoon eivät helpota riskien hallintaa ja rajoittavat osaltaan huolitsijan mahdollisuuksia omien varustamoiden suhteen (Mantila 2017.)

Lopulliseen rahtineuvottelutulokseen vaikuttavat omalta osaltaan myös bookkaushistoria kuten huolitsijan bookkaama volyyymi kalenterivuoden tai muun ajanjakson ajalta (Mantila 2017).

8.3 Toteutus

Kun varustamon kanssa on päästy neuvottelusopimukseen, toteutetaan varsinaiset laivatilan bookkaukset sovittujen ehtojen mukaisesti. Huolitsijan hoitamaan kuljetusketjuun mahdollisesti liittyvät kuljetukset satamaan, satamakäsittelyt sekä varastointi tulee rinnastaa vastaamaan laivan lastausikkunaa (laycan), joka on esimerkiksi 10 vrk. Laivattava tavara tulee pääsääntöisesti olla kokonaisuudessaan vapaasti lastattavissa ennen ensimmäistä lastausikkunan päivää. Tällöin vältytään aluksen odotuskustannuksilta mikäli alus saapuu satamaan lastausikkunan 1. päivä (Mantila, 2017.)

Laivan lastaus voidaan suorittaa laivan omilla nostureilla mikäli laivassa sellaiset on, tai satamanostureilla riippuen tavarantoiminnan määrästä, painosta ja nosturin

nostokapasiteetista. Vastuut laivan lastaukseen liittyen määräytyvä charter partyssa sovitun lastausehdon mukaisesti. Esimerkiksi Free In-ehdossa varustamo tuo laivan rantaan, mutta ei vastaa lastauksesta tai lastin sidonnasta. Liner In Hook-ehdolla varustamo hoitaa lastauksen laivaan laivan viereltä ja hoitaa lastin sidonnan laivassa (Mantila 2017.)

8.4 Vientiin tarvittavat asiakirjat

Kun tavara viedään Suomesta ulkomaille, tarvitaan pääsääntöisesti seuraavat asiakirjat huolinnan näkökulmasta:

- vientiselvitys tullille (EU:n ulkopuolisiin maihin), tulli antaa lastausluvan tämän perusteella
- T2L-asiakirja, osoittamaan joissain tapauksissa tavaran EU-statuksen
- konossementti.

Lisäksi varustamo tai heidän nimeämänsä laivan agentti tekee mm. rahtikirjan, josta ilmenee kuljetettavien tavaroiden määrä ja laatu. Lisäksi aluksen johto kirjoittaa asiakirjan, josta ilmenee että tavara on lastattu alukseen (Mantila 2017.)

8.5 Riitatilanteiden ratkaiseminen

Saadessaan tiedon tavaran vahingosta tai toimituksen viivästyksestä huolitsija ilmoittaa siitä asiakkaalle kirjallisesti. Samaan aikaan huolitsija yrittää tarkistaa, tutkia ja löytää vaihtoehtoja jotta tavarat saataisiin kuljetettua perille alkuperäisen suunnitelman mukaisesti. Tämän jälkeen rahdinkuljettaja voi lähettää huolintaliikkeelle virallisen reklamaation, jonka jälkeen huolitsija tekee virallisen reklamaation aliurakoitsijalle / vakuutusyhtiölle. Sitten tutkitaan mitä on tapahtunut ja mikä on mennyt pieleen. Mukana prosessissa ovat huolinnan johtaja ja yhteyshenkilö (Vu 2017.)

9 MERIRAHDIN OSTAMINEN VARUSTAMOLTA

Laivarahtitilan ostaminen varustamolta saattaa kuulostaa yksinkertaisemmalta kuin huolintaliikkeeltä ostaminen. Asiakas on tässä tapauksessa suoraan yhteydessä rahdinkuljettajaan, ja voisi kuvitella että asiat on yksinkertaisempia hoitaa. Tässä tapauksessa asiakkaan täytyy itse huolehtia kuljetettavalle tavaralle vakuutukset ja hoidettava asiakirjat, tullaukset ym. sekä oltava yhteydessä moniin eri tahoihin että kuljetus voidaan suorittaa onnistuneesti. Tämän luvun tiedot perustuvat sähköpostilla tehtyihin kyselyihin alan ammattilaisille.

9.1 Kuljetuksen valmistelu

Ostettaessa rahtitilaa suoraan varustamon kautta, asiakas toimittaa pääasiassa itse kuljetettavan tavarat satamaan. Liner in/out-ehdoilla varustamo hoitaa lastauksen siitä lähtien kun tavara on kiinnitetty nosturin koukkuun lastausta varten. Asiakkaan vastuulla on toimittaa tavara laivan vierelle ja kiinnittää se nosturin koukkuun. Käytännössä tämän työn tekee kuitenkin yleensä ahtausliike (Karmanto 2017.)

Free in/out-ehdoilla laivaaja hoitaa koko lastauksen. Yleensä toimitaan liner in/out-ehdoilla ja varustamo hoitaa lastin kiinnityksen, mutta nämä ovat sopimuskohtaisesti neuvoteltavissa. Ahtausliike hoitaa myös tavarat vastaanoton satamassa, mahdollisen varastoinnin yms. (Karmanto 2017.)

9.2 Sopimukset ja asiakirjat

Asiakkaan ja varustamon välinen yhteistyö alkaa asiakkaan tekemällä tarjouspyynnöllä, jossa on tarkkaan mainittu kuljetettavan tavarat määrä ja koko, johon varustamo vastaa tekemällä kuljetukselle tarjouksen. Varustamon ja asiakkaan välisissä kuljetuksissa käytetään valmista sopimus pohjaa. Sopimuksen teon lisäksi varustamolle pitää toimittaa pakkalimat ja tekniset piirustukset suuremmista osista. Jos kuljetus sisältää vaaralliseksi luokiteltavia aineita, esimerkiksi maaleja, lähettäjän on täytettävä DGD- eli dangerous goods declaration - lomake. Lisäksi tavarat täytyy tullata, ja yleensä tullauksen hoitaa siihen erikoistunut yritys. Kuljetuksesta tehdään vielä Charter Party-sopimus. Mikäli

asiakas haluaa vakuuttaa kuljetettavan tavarahan, on asiakkaan vastuulla huolehtia vakuutukset tavaralle. Varustamoiden ja huolintaliikkeiden välinen kaupankäynti käydään periaatteessa samoilla ehdoilla kuin suorille laivaajillekin (Karmanto 2017, Vuorensola 2017.)

9.3 Riskit ja vastuut

Merikuljetuksissa mm. tavaravahingot ovat aina mahdollisia kuten muillakin kuljetusmuodoilla kuljetettaessa. Merikuljetuksissa tulee aina huomioida keliolosuhteet. Merellä säät voivat olla ”kovempia”, lasti keinuu ja heiluu puolelta toiselle kovassa merenkäynnissä, joten rahdin kiinnitysten kanssa on oltava huolellinen. Mikäli kiinnitykset pettävät ja kontti putoaa mereen tai laivalla sytty tulipalo ja lastia varioituu tai tuhoutuu, asia on hoidettava mahdollisen vakuutusyhtiön kanssa. Merikuljetuksissa on myös aikatauluriski, koska säät voivat olla arvaamattomia, toiset satamat ovat ruuhkaisia ja alus voi joutua odottamaan laituriin pääsyä. Mikäli näin tapahtuu eikä laiva pääse satamaan sovituna aikana, asiakkaalle ei koidu tästä ylimääräisiä kuluja. Varustamolle sen sijaan tulee kuluja kun aikaa joudutaan ”ajamaan kiinni” seuraavan matkan aikana ja polttoainetta kuluu enemmän. Varustamo saa odottamisesta tietyn korvauksen, joka on laskettu siten että se kattaa laivan päiväkustannukset (Karmanto 2017.)

Asiakkaan vastuulla on huolehtia, että varustamon kanssa sovitut kuljetusmäärät toteutuvat, poisluettuna force majeure-tilanne, jolloin asiasta voidaan neuvotella uudestaan. Myös kuljetus- ja tavaravakuutuksen ottaminen on asiakkaan tehtävä itse (Vuorensola 2017.)

9.4 Konttikuljetuksen prosessikuvaus

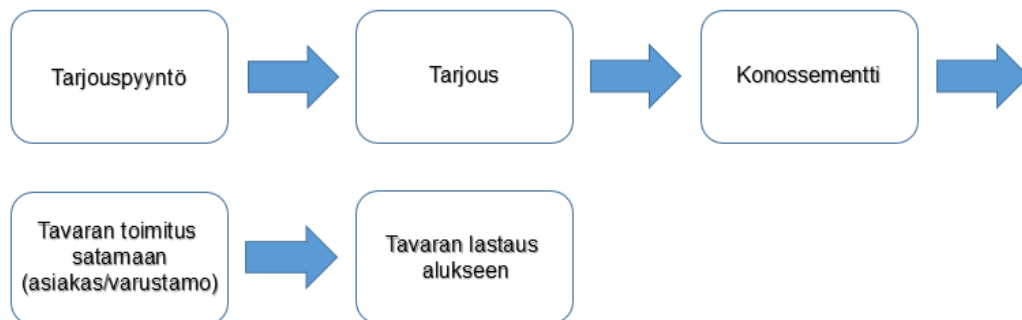
Konttikuljetuksissa kontin satamaan toimittaa joko asiakas itse tai erikseen sovittaessa myös varustamo (Eerola 2017).

Varustamoiden ja huolintaliikkeiden välinen kaupankäynti konttiliikenteessä käydään pääasiassa satama-satama- ehdoilla, eli huolitsija tuo tavarahan lähtösatamaan ja vastaanottaa sen määräsatamassa. Rahtitilan saaminen konteille

on varmintä, jos pystyy varaamaan tilan joitakin viikkoja etukäteen. Mikäli kuljetettavan konttimäärän varmistus varustamolle jää viime tinkaankin, rahtitilan saanti on epävarmaa (Eerola 2017.)

Konttikuljetuksissa varustamo tarvitsee asiakirjoista ainoastaan konossementin (bill of lading). Konttikuljetuksissa ei tehdä lainkaan rahtaus sopimuksia koska konossementtiehdot sitovat varustamoita, eivätkä ne siten pysty allekirjoittamaan sopimuksia jotka kumoaisivat nämä ehdot (Eerola 2017.)

Kuvassa 14 konttilaivauksen prosessikuvaus varustamon näkökulmasta.



Kuva 14. Konttilaivauksen prosessikuvaus varustamon näkökulmasta

Asiakkaan vastuulla on huolehtia kuljetettavalle tavaralle vakuutukset matkan ajaksi. Jos alukselle sattuu merellä isompi vahinko kuten törmäys tai tulipalo, alus voidaan asettaa general average-tilaan. Tällaisessa tilanteessa rahdin menetyksestä ja vahingoittumisesta eivät ole vastuussa pelkästään rahdinkuljettajat, vaan jokainen lastinomistajakin on vastuussa rahdin pelastamisesta ym. aiheutuvista kuluista. Mikäli asioista syntyy riitatilanteita, ne pyritään ratkaisemaan neuvottelemalla. Mikäli asiassa ei päästä yhteisymmärrykseen, lähdetään asiaa selvittämään oikeuteen mutta se on todella harvinaista (Eerola 2017.)

Konttikuljetukset ovat tiukkaan kellotettuja, ja on harvinaista että alus ei pääsisi satamaan sovittuna aikana. Jos tavara myöhästyy seuraavasta laivasta ja kontin varastointi menee kenttävuokran vapaa-ajan ulkopuolelle, saattaa kenttävuokrasta aiheutua kuluja konttimäärästä riippuen (Eerola 2017.)

10 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET MERIRAHDIN OSTAMISESTA

Tämä opinnäytetyö tehtiin toimeksiantona Andritz Oy:lle ja tutkimuksen aiheena oli, miten merirahtia kannattaisi ostaa. Rahdin ostamisen tapoihin perehtyminen antoi minulle paljon mielenkiintoista tietoa. Haasteita aiheutti varsinkin varustamotoimintaan ja rahdin ostamiseen suoraan varustamolta liittyvän tiedon hankinta, huolintatoiminnasta tietoa löytyi helpommin ja laajemmin. Myös teoriaosuuteen mahdollisimman uuden tiedon hankinta oli haasteellista.

Työssä eritellään teoriaosuus ja empiirinen osuus. Teoriaosuudessa keskityttiin merikuljetuksiin, merenkulun oleellisimpiin dokumentteihin, huolinta- ja varustamotoimintoihin, niihin liittyviin säännöksiin ja vastuihin sekä tavaran kuljetuksen aikaiseen vakuuttamiseen. Nämä aihealueet pyrittiin kuvaamaan johdonmukaisesti ja valmistamaan lukijaa empiiriseen osioon. Teoriaosuudessa ilmenee vastaukset seuraaviin tutkimuskysymyksiin:

- Mitkä ovat myyjän ja ostajan vastuut ja velvollisuudet vakiolaivausehtojen mukaisesti
- Mitkä ovat huolitsijan ja toimeksiantajan vastuut ja velvollisuudet kuljetustapahtumassa.

Empiiristä osiota varten tein puhelinhaastattelun ja tiedusteluja sähköpostitse toimeksiantajan yhteistyökumppaneina toimiville eri varustamoiden edustajille ja huolitsijoille. Aikaisempaa työkokemusta minulla ei alaan liittyen ole, mutta saamieni tietojen perusteella ostettaessa merirahtia huolintaliikkeeltä tai varustamolta ilmeni joitain eroja mm. tarjottavien palveluiden määrässä. Kuvassa 15 eriteltynä huolintaliikkeiden ja varustamoiden käytön etuja ja haittoja.

Huolintaliike	Varustamo
<ul style="list-style-type: none"> + on kuljetusalan ja kansainvälisten kuljetusten asiantuntija + tietää kunkin maan vaatimukset + pystyy valitsemaan sopivimman tavaran rahdin kuljettamiseen, huomioiden kuljetusmuodon nopeuden, kustannukset ja luotettavuuden + hoitaa kaikki tarvittavat asiakirjat + pystyy hyödyntämään volyyymia kustannusten vähentämiseksi + jatkuva markkinatilanteen seuranta -> tuntemus neuvoteltavissa olevaan rahtihintatasoon + laaja palvelutarjonta + tukena maailmanlaajuinen verkosto + yksi kokonaishinta sen sijaan että pitäisi maksaa usealle toimittajalle + vain yksi palvelun edustaja johon tarvitsee olla yhteydessä + projektilaivauksissa kyky bookata rahtitila markkinoilta + vähentää stressiä ja tarjoaa luotettavan kuljetuksen kaikenlaisille tavaroille, kohtuullisella hintatasolla 	<ul style="list-style-type: none"> + molemmat osapuolet sitoutuvat yhteistyöhön + yhteisten toimintatapojen löytäminen + suora sopimus osapuolten kesken on selkeä + tiedonkulku suoraa -> ei turhia väärinymmärryksiä + ketjussa yksi välikäsi vähemmän + projektien bookaus suoraan varustamolta mahdollinen
<ul style="list-style-type: none"> - ketjussa yksi välikäsi enemmän - huolinta monissa maissa sääntelemättömyyksiä - kuljetuksen kontrollin menetys -> vaikuttaminen toimitusajoihin - myyntivoitto pienempi 	<ul style="list-style-type: none"> - ei ole tarjota lisäarvopalveluita: purku, lastaus, varastointi, maakuljetukset määränpäässä - ei välttämättä mahdollisuutta seurata rahtimarkkinoita - rahtitilan bookaus lyhyellä varoitusajalla haastavaa - vakuutukset minimaalisia -> oma tavaravakuutus suositeltava - vahinkotilanteessa korvaus tavaran painon mukaan

Kuva 15. Huolintaliikkeiden ja varustamoiden käytön etuja ja haittoja

Kyselyn tuloksena sain vastauksen kaikilta henkilöiltä, joille kyselyn lähetin tai kenelle tehtiin puhelinhaastattelu. Muutamit olivat paneutuneet kysymyksiin tosissaan ja vastanneet huolellisemmin ja muutamat taas olivat vastanneet kysymyksiin vain muutamalla sanalla. Mutta huolellisemmin vastanneita oli onneksi sekä huolinnan puolelta että varustamon puolelta, joten pystyin saamaan todenperäiset vastaukset tutkimuskysymyksiini.

Empiirisessä osiossa keskityttiin kuljetusprosessin kulkuun, eri osapuolten vastuisiin kuljetusprosessissa, tavaravakuutuksen tarpeellisuuteen kuljetuksissa, merikuljetusten riskeihin, laivan viivästyskysymyksiin sekä rahtitilan myyntiehtoihin. Tavoitteena oli saada konossementin ensimmäinen sivu joltain varustamolta siksi, että olisimme saaneet tietoa varustamoiden ja huolintaliikkeiden välisestä kaupankäynnistä rahdinostamisessa. Sitä ei saatu, mutta työssä selvisi kuitenkin muutama ehtolauseke, joilla varustamot myyvät rahtitilaa huolintaliikkeille. Uskon että tästä tiedosta on toimeksiantajalle hyötyä sen omassa liiketoiminnassa.

Kokonaisuudessaan työstä on hyötyä toimeksiantajalle koska, se sai paljon tietoa osapuolten erilaisista vastuista merikuljetustapahtumassa, tarvittavista vakuutuksista, toimenpiteistä mahdollisen haverin sattuessa sekä huolintaliikkeen ja varustamoiden käytön eduista, haitoista ja palveluista liittyen merirahdin ostamiseen.

Mielestäni tulokset ovat käyttökelpoisia ja uskottavia koska kyselyyn vastaajat ovat alansa ammattilaisia. Ehkä kyselyyn osallistuvia henkilöitä olisi voinut olla enemmän, jolloin olisi saatu laajempi ja monipuolisempi käsitys rahdin ostamisen kokonaisuudesta. Kyselyn kysymykset olisivat mahdollisesti olleet erilaiset mikäli minulla olisi ollut käytännön kokemusta alalta.

Tutkimuksessa paneuduttiin huolitsijan työtehtäviin ja vastuihin, huolintaliikkeen ja varustamon palveluiden tarjontaan sekä toimeksiantajan vastuihin ja velvollisuuksiin. Tulosten pohjalta varustamolta rahtitilaa ostettaessa asiakkaan täytyy itse huolehtia paljon enemmän esimerkiksi paperiasioita kuten vakuutuksia, vertailla hintoja, rahdinkuljettajia jne. sekä olla yhteydessä useisiin eri tahoihin onnistuneen kuljetustapahtuman saavuttamiseksi.

Huolintaliikkeen palveluiden käyttäminen on yritykselle vaivattomampaa, koska on ainoastaan yksi yhteyshenkilö, johon tarvitsee olla yhteydessä. Asiakkaan ei tarvitse kuluttaa aikaa hintojen vertailuun ja kuljettajien valintaan, vaan se voi luottaa siihen, että huolitsijat ovat aikaansa seuraavia alan ammattilaisia, jotka hoitavat kuljetukset perille luotettavasti. Lisäksi huolintaliikkeen palveluiden tarjonta on laajempi verrattuna varustamoiden palveluihin.

LÄHTEET

Affiliated, 2017. Why use the services of a freight forwarder? Www-dokumentti. Saatavissa: http://www.affiliated.ca/content.aspx?lang=en-CA&content=3_3_6 [viitattu: 20.5.2017].

Ammattinetti. Ahtaaja. WWW-dokumentti. Saatavissa: http://www.ammattinetti.fi/amatit/detail/5/4/601_ammatti [viitattu 3.6.2017].

Andritz Oy. 2017. Tervetuloa Andritziin. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://www.andritz.com> [viitattu 24.2.2017]

Brodie, P. 2014. Commercial shipping handbook. CPI Group Ltd.

Business dictionary, 2017. Liner in Liner out definition. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://www.businessdictionary.com/definition/liner-in-liner-out.html> [viitattu 3.6.2017].

Eerola, M. Sales Executive, Project & OOG. Puhelinkeskustelu 11.5.2017. Maersk Finland Oy.

Eskelinen, M. 2010. Merenkulun rahtaus. Saimaan ammattikorkeakoulu. Logistiikka. Opinnäytetyö. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/16099/oppari%2031.5%20II.pdf?sequence=1> [viitattu 17.5.2017].

Freja, 2017. Projektikuljetukset. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://www.freja.com/fi/etusivu/projektikuljetukset.html> [viitattu 6.6.2017].

Hedd, s.a. Transverse double ended shipping container twist lock. WWW dokumentti. Saatavissa: <http://twistlocks.com.au/transverse-double-ended-shipping-container-twist-lock/> [viitattu 7.6.2017].

Heikkilä, T. 2010. Tilastollinen tutkimus. 7.-8. painos. Edita Prima Oy, Helsinki.

Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattsson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A., Werdermann, R. Huolinta-alan käsikirja. Uudistettu painos 2010. Vantaa: Hansaprint Oy.

ICC Suomi, 2017. Toimitusten hallinta ICC Incoterms 2010. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://www.icc.fi/toimitusten-hallinta-icc-incoterms-2010/> [viitattu 12.5.2017].

Inspirans Oy. 2017. Kvalitatiivinen tutkimus luo aina uutta. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://www.inspirans.fi/kvalitatiivinen-tutkimus/> [viitattu 27.2.2017].

Kansainvälisen kauppakamarin Suomen osasto ry. Incoterms 2010. ICC Palvelu Oy

Kansainvälinen kauppakamari, 2008. Vakiolaivausehdot 2008. Kansainvälinen kauppakamari ICC Suomi, Helsinki.

Karhunen, J. & Hokkanen, S. 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Gummerus Oy, Jyväskylä.

Karhunen, J., Pouri, R. & Santala, J. 2008. Kuljetukset ja varastointi. Saarijärven Offset Oy.

Karmanto, J. Sales and operations manager. Sähköpostiviesti 15.5.2017. Sal-Heavy Lift Finland Oy.

Kauppakamaritieto. s.a. PSYM 2015. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://kauppakamaritieto.fi/fi/s/t/ulkomaankaupan-kuljetus-huolinta-ja-tullaus/c-huolitsija/c3-pohjoismaisen-speditooriiton-yleiset-maaraykset-2015-psym-2015/> [viitattu 24.4.2017].

Kielijelppi. 2004-2010. Tutkimussuunnitelma. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://kielijelppi.virtamieli.fi/kirjoitusviestinta/tutkimussuunnitelma> [viitattu 6.3.2017].

Lapp, T. & Ikkänen, P. 2014. Suomen ja ulkomaiden välisen meriliikenteen ennuste 2040. Liikennevirasto. PDF-dokumentti. Saatavissa: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/its_2014-51_suomen_ulkomaiden_web.pdf [viitattu 2.3.2017].

KK Freight, s.a. Free in / Free out. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://www.kkfreight.com/free-in-free-out.html> [viitattu 3.6.2017].

Lasaroff, V. 2016. Ulkomaan meriliikennetilasto 2015. PDF-dokumentti. Saatavissa: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lti_2016-04_ulkomaan_meriliikennetilasto_web.pdf [viitattu 14.4.2017].

Logistics glossary, s.a. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://www.logisticsglossary.com/term/fot/> [viitattu 3.6.2017].

Mantila, P. 2017. Operations manager. Sähköpostiviesti 4.5.2017. Deugro Finland Oy.

Maritime connector, s.a. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://maritime-connector.com/ship/maersk-mc-kinney-moller-9619907/> [viitattu 7.6.2017].

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt. Tammertekniikka / AMK-kustannus Oy.

Merilaki. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940674#L13> [viitattu 14.5.2017]

Meriliitto. Meriklusteri. WWW -dokumentti. Saatavissa: http://www.meriliitto.fi/public_v2/meriklusteri/ [viitattu 25.4.2017].

Navigator, 2016. Merenkulun ”yhteisen seikkailun” säännöt uudistettiin – ensimmäinen suomalainen mukana. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://navigatormagazine.fi/merenkulun-yhteisen-seikkailun-saannot-uudistettiin-ensimmainen-suomalainen-mukana/> [viitattu 3.6.2017].

Navigator, 2017. Maerskillä taas suurin konttialus-uhkaajia jo rakenteilla. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://navigatormagazine.fi/maerskillä-taas-suurin-konttialus-uhkaajia-jo-rakenteilla/> [viitattu 7.6.2017].

OOCL, 2017. Shipping glossary. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://www.oocl.com/eng/resourcecenter/shippingglossary/Pages/default.aspx?site=uk&lang=eng&CurrentPageNo=33> [viitattu 3.6.2017].

PSYM, 2015. PDF-dokumentti. Saatavissa: http://www.huolintaliitto.fi/media/psym-2015_fi.pdf [viitattu 26.5.2017].

Pöllänen, M. Säily, S., Kalenoja, H. & Mäntynen, J. 2006. Merenkulku ja satamatoiminnot. Juvenes-Print TTY, Tampere.

Räty, A. 2013. Incoterms 2010 perusteet. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://docplayer.fi/2961771-Incoterms-2010-perusteet.html> [viitattu 17.5.2017].

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006. KvaliMOTV. WWW -dokumentti. Saatavissa: http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L2_1.html [viitattu 2.3.2017].

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006. KvaliMOTV. WWW -dokumentti. Saatavissa: http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L5_5.html [viitattu 5.3.2017].

Seatram, 2015. The advantages of freight forwarding. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://www.seatram.com.au/the-advantages-of-freight-forwarding/> [viitattu 20.5.2017].

Shipshotting Turku, 2017. Pasila. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://www.laivabongari.fi/pasila/> [viitattu 7.6.2017].

Sisula-Tulokas, L. 2003. Kuljetusoikeuden perusteet. Gummerus kirjapaino Oy, Saarijärvi.

Suomen huolintaliikkeiden liitto, 2010. Hansaprint Oy, Vantaa.

Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry. 2017. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://www.huolintaliitto.fi/tietoa-alasta/mita-huolintalon.html> [viitattu 26.4.2017].

Tapaninen, U. 2013. Merenkulun logistiikka. Tammerprint Oy, Tampere.

The Andritz Group, company presentation. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.andritz.com/resource/blob/64422/cacd1128fe46d39cf3fca24bf6892ffa/download-company-presentation-august-2017-en-group-data.pdf> [viitattu 25.5.2017].

Transglobal express. 2016. WWW -dokumentti. Saatavissa: <https://www.transglobalexpress.co.uk/articles/3/> [viitattu 20.5.2017].

Tulli, 2017. Intrastat. WWW -dokumentti. Saatavissa: <http://tulli.fi/tilastot/intrastat> [viitattu 5.6.2017].

Ulkomaan meriliikenteen tilastot, 2017. Tuonti ja vienti satamittain vuosina 2014 - 2016. WWW -dokumentti. <http://www.liikennevirasto.fi/tilastot/vesiliikennetilastot/ulkomaan-meriliikenne#.WPDj9oVOLcs> [viitattu: 14.4.2017].

Ulkomaan meriliikennetilasto 2015. Liikennevirasto. PDF-dokumentti. Saatavissa: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lti_2016-04_ulkomaan_meriliikennetilasto_web.pdf [viitattu 6.3.2017].

Varova, s.a. Varova global. WWW -dokumentti. Saatavissa: <https://varova.fi/palvelut/varova-global/> [viitattu 3.6.2017].

Vientiprosessiopas, 2013. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://www.exportfinland.fi/documents/10304/216253/Vientiprosessiopas.pdf> [viitattu 3.6.2017].

Vu Ly. 2017. Huolitsija. Sähköpostiviesti. 23.5.2017. Oy Hacklin Logistics Ltd.

Vuorensola, M. 2017. Sales manager. Sähköpostiviesti. 18.5.2017. MSC Finland Oy.

