

Jenni Ruponen

VAATTEIDEN JA ASUSTEIDEN MAAHANTUONTIPROSESSI
YHDYSVALLOISTA SUOMEEN

Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma
2016

VAATTEIDEN JA ASUSTEIDEN MAAHANTUONTIPROSESSI YHDYSVALLOISTA SUOMEEN

Ruonen, Jenni
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma
Joulukuu 2016
Ohjaaja: Antola, Kati
Sivumäärä: 57
Liitteitä: 0

Asiasanat: maahantuonti, kansainvälinen kauppa, tuonti

Opinnäytetyön aiheena oli vaatteiden ja asusteiden maahantuontiprosessi Yhdysvalloista Suomeen. Tarkoituksena oli perehtyä vaatteiden ja asusteiden maahantuontiprosessiin, siihen miten se etenee ja mitä siihen kuuluu. Opinnäytetyön tavoitteena oli vastata seuraaviin kysymyksiin: mitä vaiheita maahantuontiprosessi sisältää, mitä vaatteiden ja asusteiden maahantuontiin liittyviä erikoissäädöksiä tai -vaatimuksia mahdollisesti on olemassa, mitä kaikkea maahantuojan on otettava huomioon, kun tuodaan vaatteita ja asusteita EU:n ulkopuolelta Yhdysvalloista EU:n sisämarkkinoille Suomeen, millainen on koko Logistinen prosessi Yhdysvalloista Suomeen, mitä tuontitullaukseen ja -dokumentointiin liittyviä asioita pitää ottaa huomioon, mitä maksutapoja ja maksuehtoja kannattaa soveltaa sekä miten maahantuonnin rahoitus ja vakuudet järjestetään. Lisäksi tavoitteena oli tehdä kuvitteellinen maahantuontireitti New Yorkista Helsinkiin.

Opinnäytetyön teoriaosuudessa käsiteltiin kattavasti maahantuontiprosessia, kuljetusmuotoja, logistista prosessia, maahantuonnin lainsäädäntöön liittyviä asioita sekä maahantuontia EU:n ulkopuolelta EU:n sisämarkkinoille. Opinnäytetyötä rajattiin sen mukaan, mitä kuului ainoastaan vaatteiden ja asusteiden maahantuontiprosessiin liittyviin asioihin. Teoriatietoa kerättiin alan kirjallisuudesta sekä luotettavilta Internet-sivustoilta.

Empiirinen osuus toteutettiin kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena ja aineistoa analysoitiin sisällönanalyysin eli dokumenttianalyysin avulla. Dokumenttianalyysillä pyrittiin luomaan hajanaisesta aineistosta yhtenäinen sekä selkeä kokonaisuus, jotta tulkinta sekä johtopäätösten teko ovat mahdollisia.

Tutkittiin Ed Hardy-brändin vaatteiden sekä asusteiden maahantuontia. Kuvitteellinen maahantuontireitti oli Ed Hardyn toimipisteeltä New Yorkista, New Yorkin ja New Jersey sataman kautta Hampurin satamaan ja siellä sijaitsevan varaston kautta Helsingin satamaan ja sieltä Postin kautta asiakkaalle. Kuljetusmuodoiksi valittiin maantie- ja merikuljetukset.

IMPORT PROCESS OF CLOTHING AND ACCESSORIES FROM THE UNITED STATES TO FINLAND

Ruponen, Jenni

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in International Business

December 2016

Supervisor: Antola, Kati

Number of pages: 57

Appendices: 0

Keywords: import, international business, foreign trade

The subject of this thesis was import process of clothing and accessories from the United States to Finland. The purpose was to study clothing and accessories import process, to how it is progressing and what it involves. The aim of this study was to answer the following questions: what are the steps that import process includes, what special provisions or requirements relating to the importation of clothes and accessories possibly exists, what the importer must be taken into account when importing clothes and accessories from outside the EU from the United States in to the EU internal market in Finland, what is the whole logistics process from United States to Finland, what matters related to import declarations and documentation must be taken into account, what methods of payment and the terms of payment should be applied and how the funding and guarantees admission will be held. In addition, the aim was to create a fictitious import route from New York to Helsinki.

The theoretical part of the thesis deals comprehensively with the import process, modes of transportation, logistics process, relating to the importation law aspects as well as the import of non-EU countries in the EU internal market. This study was limited by what was related only to import the process of clothes and accessories affairs. Theory was collected from the literature and from reliable Internet sites.

The empirical part was carried out as a qualitative study and the data were analyzed by content analysis i.e. documentary analysis. Documentary analysis aimed to create uniform fragmented data, as well as a distinct entity, so that the interpretation and the drawing of conclusions are possible.

Brand Ed Hardy's of clothes and accessories importation was studied. Fictional import route was from Ed Hardy's work station in New York, via Port of New York and New Jersey to the Port of Hamburg via the warehouse to the Port of Helsinki and from there via Posti to the client. The road and sea transport modes was chosen for this import process.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	7
2	TUTKIMUKSEN TARKOITUS, TAVOITTEET JA KÄSITTEELLINEN VIITEKEHYS	8
2.1	Tarkoitus ja tavoitteet	8
2.2	Käsitteellinen viitekehys	9
3	MAAHANTUONTIPROSESSI.....	10
3.1	Kauppasopimus.....	10
3.2	Toimituslausekkeet ja asiakirjat.....	15
3.3	Maksuehdot, maksutavat, rahoitus ja vakuudet	18
3.3.1	Maksuehdot....	18
3.3.2	Maksutavat.....	19
3.3.3	Toimitusluotto..	20
3.3.4	Tuontiluotto.....	21
3.3.5	Rembursirahoitus	21
3.3.6	Pankkitakaukset ja -takuut.....	22
4	KULJETUSMUODOT JA LOGISTINEN PROSESSI	23
4.1	Tiekuljetus.....	23
4.2	Merikuljetus	25
4.3	Rautatiekuljetus.....	27
4.4	Ilmakuljetus.....	30
4.5	Logistinen prosessi.....	33
5	MAAHANTUONNIN LAINSÄÄDÄNTÖÖN LIITTYVÄT ASIAT.....	35
6	MAAHANTUONTI EU:N ULKOPUOLELTA EU:N SISÄMARKKINOILLE	40
7	TUTKIMUSMENETELMÄT	43
7.1	Käytettävät menetelmät ja opinnäytetyön toteuttaminen.....	43
7.2	Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti	45
8	TULOKSET	46
8.1	Maahantuonti Yhdysvalloista Suomeen	46
8.2	Kuljetusmuodon valinta ja logistinen prosessi	49
8.3	Tullimenettelyt ja asiakirjat	51
8.4	Maksuehdot, maksutapa ja rahoitus	53
9	POHDINTA.....	55
	LÄHTEET.....	56

LYHENTEET

EU	EUROOPAN UNIONI
CIF	COST, INSURANCE AND FREIGHT TO (named port of destination) Incoterms 2010 Kuljetus ja rahti maksettuina (nimetty mää- räsatama)
SWIFT-tiedonsiirtojärjestelmä	SOCIETY FOR WORLDWIDE INTERBANK FINANCIAL TELECOMMUNICATION
L/D	LETTER OF CREDIT Luottokirje/Remburssi
D/C	DOCUMENTARY CREDIT Remburssi
D/A-ehto	DOCUMENTS AGAINST ACCEPTANCE Maksuajallinen perittävä
ICC	INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE Kansainvälinen kauppaka- mari
CMR	CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE Kansainvälinen autorahतिकirja
TKSL	TIEKULJETUSSOPIMUSLAKI
RKL	RAUTATIEKULJETUSLAKI
IATA	INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION Kansainvälinen ilmakulje- tusliitto
MYS	MONTREALIN YLEISSOPIMUS
CE-merkintä	CONFORMITÉ EUROPÉENNE Vakuutus EU:n direktiivien vaatimusten täyttymisestä
Tukes	TURVALLISUUS- JA KEMIKAALIVIRASTO

REACH-asetus	REGISTRATION, EVALUATION, AUTHORISATION AND RESTRICTION OF CHEMICALS Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus kemikaalien rekisteröinnistä, arvioinnista, lupamenettelyistä ja rajoituksista
CLP-asetus	CLASSIFICATION, LABELLING AND PACKAGING OF SUBSTANCES AND MIXTURES Euroopan parlamentin ja neuvoston kemi- kaalien luokitusta, merkintöjä ja pakkaa- mista koskeva asetus
SFS ry	SUOMEN STANDARDISOIMISLIITTO
ETA-alue	EUROOPAN TALOUSALUE
EDI	ELECTRONIC DATA INTERCHANGE Organisaatioiden välinen tiedonsiirto (OVT)
SAD-lomake	HALLINNOLLINEN YHTENÄISASIAKIRJA
TTIP	TRANSATLANTIC TRADE AND INVESTMENT PARTNERSHIP Translanttinen kauppa- ja investointikum- panuus
CBP	U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION Yhdysvaltojen tulli- ja rajavartiolaitos
GIL	GLOBAL INTEGRATED LOGISTICS Maailmanlaajuinen Integroitu Logistiikka
CIP	CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (named place of destination) Incoterms 2010 Kuljetus ja vakuutus maksettuina

1 JOHDANTO

Harvoin yritykset saavat tuotteensa ostettua suoraan kotimaasta. Tällöin kansainvälinen kaupankäynti on mahdollista sekä suositeltavaa. Kaikki yritykset eivät maahantuotuotteitaan, vaan käyttävät jo olemassa olevaa maahantuojaa. Kun yritys toimii itse maahantuojana, voi se myös toimittaa tuotteita eteenpäin. Pienilläkin yrityksillä on mahdollisuus kansainvälistyä ja vertailla kansainvälisten markkinoiden hintoja, sekä etsiä halvimman mahdollisen valmistajan tai maahantuojan tuotteilleen.

Kansainvälisessä kaupassa on paljon asioita, mitä yrityksen kuuluu ottaa huomioon ja jotka kokonaisuudessaan liittyvät maahantuontiprosessiin. Kansainvälisestä kaupasta on kyse silloin, kun yritykset sijaitsevat eri maissa. Tällöin on tärkeää huolehtia esimerkiksi kuljetusmuodon valinnasta, tullisäädännöistä sekä olla tietoinen siitä, miten ulkomaankaupan maksuliikenne toimii.

Ostajan tekemän tarjouspyynnön, tarjousvertailun ja neuvotteluiden jälkeen voidaan päätyä kauppasopimuksen sekä tilauksen tekemiseen. Tuotteiden maahantuonti saattaa myös vaatia tullimääräysten huomioimista jo usein ennen sopimuksen tekoa. Tämä saattaa edellyttää tuontilisenssien hankintaa. Uuden liikekumppanin luottotiedot tulee myös tarkistaa ja myyjän kanssa on sovittava, kuka hoitaa tavaran kuljetuksen sekä huollinnan ja milloin sekä miten kauppahinta maksetaan. Kun tavara on toimitettu perille, suoritetaan tavaran vastaanotto sekä tarkistus, tehdään mahdolliset reklamaatiot ja hoidetaan varastointiasiat. Jälkiseurannassa saadaan tietoa muun muassa tuotteen laadusta ja soveltuvuudesta käyttötarkoitukseensa. (Melin 2011, 19.)

Tässä opinnäytteessä käydään läpi maahantuontiprosessi ja sen aiheuttamat velvollisuudet. Teoriaosuus aloitetaan kattavasti kertomalla yleistietoa kansainvälisistä kauppasopimuksista. Lisäksi keskitytään toimituslausekkeisiin sekä asiakirjoihin, rahaliikenteeseen, kuljetusmuotoihin ja maahantuonnin lainsäädäntöön. Empiirisessä osiossa keskitytään Ed Hardyn vaatteiden ja asusteiden maahantuontiin Yhdysvalloista Suomeen, eli EU:n ulkopuolelta EU:n sisämarkkinoille.

2 TUTKIMUKSEN TARKOITUS, TAVOITTEET JA KÄSITTEELLINEN VIITEKEHYS

2.1 Tarkoitus ja tavoitteet

Opinnäytetyön tarkoituksena on perehtyä vaatteiden ja asusteiden maahantuontiprosessin, siihen miten se etenee sekä mitä siihen kuuluu. Lisäksi tarkoituksena on tehdä kuvitteellinen maahantuontireitti Yhdysvalloista Suomeen. Teoria osaan selvitetään, tuleeko vaatteiden ja asusteiden maahantuontiin erityisiä toimenpiteitä tai kuuluuko siihen tiettyjä lakisäännöksiä. Empiiriseen osioon eli maahantuontireitin suunnitteluun selvitetään mitä tarvitsee ottaa huomioon, kun tuotteet maahantuodaan Euroopan Unionin ulkopuolelta ja mistä sekä miten tavarat tuodaan määränpäähän. Työn tarkoituksena ei ole tuottaa uutta tietoutta maahantuonnista, vaan toimia tuoretta tietoa sisältävänä yleisoppaana kaikille maahantuonnista kiinnostuneille, kuten aloitteleville maahantuojille, vaateliikkeelle, joka haluaa uusia tuotteita valikoimiinsa, tietyn brändin lanseeraamisesta Suomeen kiinnostuneelle yritykselle tai verkkokaupan perustamista suunnittelevalle henkilölle.

Opinnäytetyön tavoitteena on tutkia vaatteiden ja asusteiden maahantuontiprosessia ja tehdä kuvitteellinen maahantuontireitti Yhdysvalloista Suomeen.

Opinnäytetyö vastaa seuraaviin kysymyksiin:

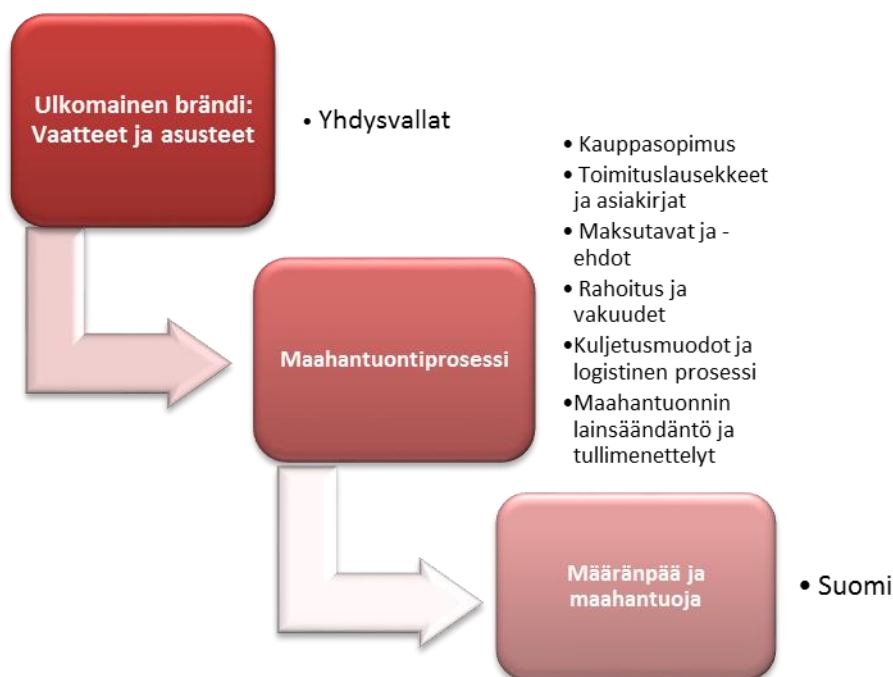
- Mitä vaiheita maahantuontiprosessi sisältää?
- Mitä vaatteiden ja asusteiden maahantuontiin liittyviä erikoissäädöksiä tai -vaatimuksia mahdollisesti on olemassa?
- Mitä kaikkea maahantuojan on otettava huomioon, kun tuodaan vaatteita ja asusteita EU:n ulkopuolelta Yhdysvalloista EU:n sisämarkkinoille Suomeen?
- Millainen on koko logistinen prosessi Yhdysvalloista Suomeen?
- Mitä tuontitullaukseen ja -dokumentointiin liittyviä asioita pitää ottaa huomioon?
- Mitä maksutapoja ja maksuehtoja kannattaa soveltaa?
- Miten maahantuonnin rahoitus ja vakuudet järjestetään?

Opinnäytetyössä käsitellään maahantuontiprosessiin liittyvää teoreettista tietoa ja kysymyksiä mitkä liittyvät vain tietyn brändin vaatteiden ja asusteiden maahantuontiin Yhdysvalloista Suomeen. Opinnäytetyössä ei käsitellä vientiin, muihin tuotteisiin tai maihin eikä yksityiskohtaisesti kaikkiin toimituslausekkeisiin (Incoterms 2010) liittyviä asioita.

Valitsin esimerkkituotebändikseni Ed Hardyn vaatteet sekä asusteet, sillä niitä ei saa Suomesta muualta kuin harvoista erikoisliikkeistä. Don Ed Hardy toi tatuointitaiteen muodin maailmaan ja hänestä tuli nopeasti tunnettu sisällyttämällä japanilaisen sekä amerikkalaisen tyylin taidemuotona. Vuonna 2002 Hardy astui muotimaailmaan ja hän lisensoi taidesuunnittelunsa osaksi vaatemallistoa. Vain kahdessa lyhyessä vuodessa Ed Hardyn vaatemallisto räjähti muotimaailmaan ja siitä tuli yksi oman aikansa halutuimmista sekä tunnistettavimmista merkeistä. Don Ed Hardy on edelleen yksi vaikutusvaltainen suunnittelija ja hänen kuvamateriaalinsa on kestänyt aikansa tatuointien, taiteen sekä muodin maailmassa. (Ed Hardy [www-sivut](#) 2016.)

2.2 Käsitteellinen viitekehys

Tutkimuksen tarkoituksen sekä tavoitteiden ymmärtämisen helpottamiseksi tarvitaan käsitteellinen viitekehys, mistä selviää tämän opinnäytetyön keskeisten osa-alueiden ja käsitteiden liittyminen toisiinsa. Näitä osa-alueita sekä käsitteitä havainnollistaa kuvio 1.



Kuvio 1. Käsitteellinen viitekehys

Viitekehys tässä tapauksessa koostuu tuontimaasta, maahantuontiprosessista ja määränpäästä maahantuojan näkökulmasta. Näin ollen maahantuojan tarvitsee ottaa huomioon maahantuontiprosessin vaiheet, kuten esimerkiksi yllä mainitut asiat kauppasopimus, maksuehdot, kuljetusmuoto ja tullimenettelyt. Mitä maahantuojan on otettava huomioon tuotaessa vaatteita ja asusteita, kun maahantuontireitti kulkee Yhdysvalloista eli EU:n ulkopuolelta Suomeen eli EU:n sisäpuolelle. Samalla tarkoitusta selvitettävä, mitä toimituslauseketta ja kuljetusmuotoa kannattaa tällaisessa tilanteessa hyödyntää, sekä millaisia lakisäännöksiä tai alakohtaisia vaatimuksia ja tulliasioita tulee ottaa huomioon.

3 MAAHANTUONTIPROSESSI

3.1 Kauppasopimus

Etenkin ulkomaankaupassa sopimuksen tekeminen on oleellinen osa kaupantekoa ja se on kaksipuolinen oikeustoimi, jossa sovitut asiat sitovat molempia osapuolia, eikä

niistä voi yksipuolisesti päästä eroon. Osapuolten asemaa ongelmatilanteissa heikentää puutteellisesti tehty kauppasopimus, joten siksi tämä kannattaakin tehdä kunnolla. Sopimusneuvottelujen aloitus tapahtuu usein tarjouspyynnön seurauksena. Kohde- maassa vallitsevasta kauppatavasta tai toimialalla vallitsevasta ohjesäännöstä riippuen määräytyy hyvä tarjouspyyntö. (Melin 2011, 42.)

Aina kauppasopimusta solmittaessa osapuolten kannattaa sopia, minkä maan lainsäädännön mukaan sovelletaan tekeillä olevaa sopimusta. Yleensä kauppasopimuksissa valitaan sovellettavaksi myyjän maan laki, vaikka pääsääntöisesti osapuolet voivat vapaasti sopia minkä tahansa maan, jonka lakia sovelletaan sopimukseen. Tuomioistuimet eivät kuitenkaan yleensä hyväksy lakia, jolla yritetään kiertää sopimukseen muuten tavanomaisesti sovellettavan lain pakottavia säännöksiä. (Melin 2011, 42.)

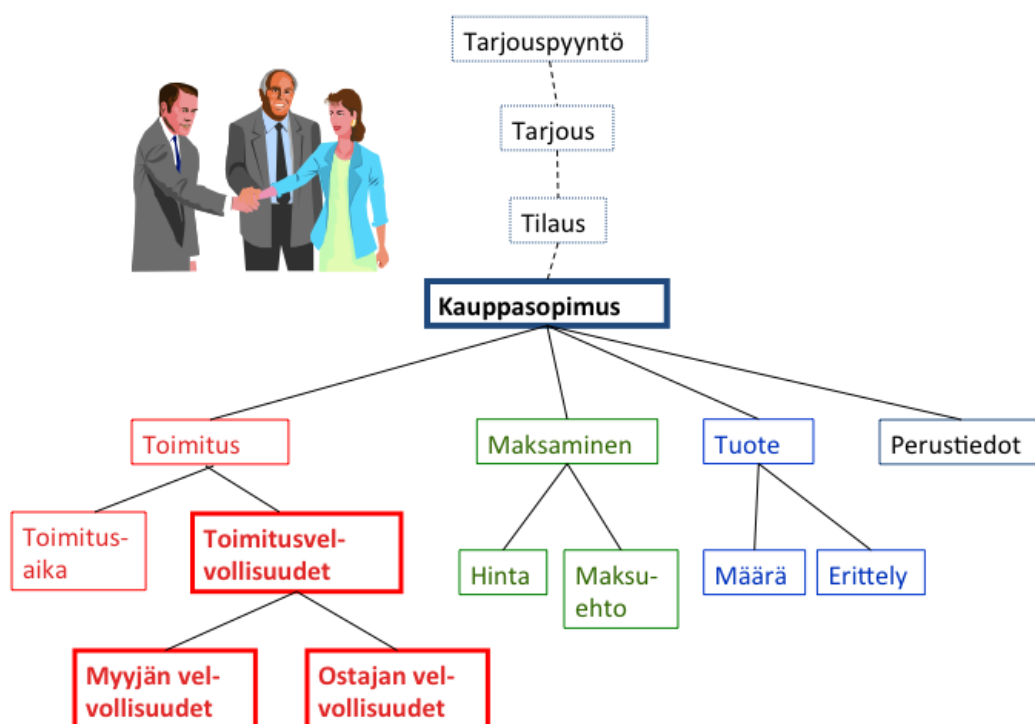
Tavallisesti kauppasopimus solmitaan ilman, että sopijapuolet käyttävät paljon energiaansa syventyäkseen juridiikkaan siitä, miten ja milloin sitova sopimus syntyy. Sopijapuolet tietävät mitä tahtovat, ostaja haluaa ostaa ja myyjä haluaa myydä tietyn tavaran. Juridiikka astuu kuvaan silloin, kun asiat eivät suju kitkattomasti, silloin on tarpeellista tietää, onko pätevää kauppasopimusta ylipäänsä solmittu, milloin sopimus solmittiin, onko mahdollista peruuttaa tarjousta tai hyväksyntää, kuinka paljon mahdollisesti virheellisesti toteutettu peruuttaminen tulee maksamaan mahdollisen vahingonkorvauksen muodossa ja niin edelleen. (Sandvik & Sisula-Tulokas 2013, 72.)

Mikäli lakiviittaus on sopimuksesta unohtunut, on osapuolten ristiriitatilanteissa löydettävä laki, minkä mukaan asia ratkaistaan. Sovellusjärjestys on kansainvälisissä yhteyksissä seuraavanlainen:

1. pakottava lainsäädäntö
2. osapuolten sopima laki
3. jos lakiviittausta ei ole, on tutkittava, löytyykö muu sovellettavaa lakia koskeva tahdonilmaisu
4. myyjän maan laki, mikäli tilaus on otettu vastaan myyjän maassa
5. ostajan maan laki, mikäli tilaus on otettu vastaan ostajan maassa
6. tuomionistuimen määräämä erikseen sovellettava laki. (Melin 2011, 42.)

Jos yleisiä sopimusehtoja käytetään sopimuksen pohjana, on näistä mainittava sopimuksessa. Mikäli varsinaiset sopimusehdot ovat ristiriidassa yleisten sopimusehtojen kanssa, menevät nämä yleisten sopimusehtojen edelle, ellei vastapuoli halua käyttää yleisiä sopimusehtoja. Jos vastapuoli haluaa käyttää yleisiä sopimusehtoja, on hänen ilmoitettava siitä välittömästi. (Melin 2011, 42.)

Kun myyjä sekä ostaja solmivat kauppasopimuksen, tarvitsee heidän sopia kaupan kohteena oleva tavara sekä sen erittely, siitä maksettava hinta ja maksuehto sekä tavaran toimittaminen myyjältä ostajalle. Tavaran toimittamiseen sisältyy toimittaminen ja toimituksen vastaanotto, kuljetussopimus, kustannusten jakautuminen, riskin siirtyminen, vienti- ja tuontiselvitys sekä muut muodollisuudet, toimitusasiakirja ja muut asiakirjat, pakkaus, tarkastus sekä tiedottaminen. Tavaran toimittaminen sisältää siis runsaasti päätettäviä asioita ja näistä velvollisuuksista osapuolet voivat joka kerta sopia erikseen tai he voivat käyttää toimituslauseketta, mikä määrittelee velvollisuuksien jakautumisen osapuolten välillä. Näitä asioita havainnollistaa kuvio 2. (Logistiikan Maailma www-sivut 2016.)



Kuvio 2. Myyjän ja ostajan välisessä kauppasopimuksessa sovittavat asiat (Logistiikan Maailma www-sivut 2016).

Kauppasopimuksen olisi hyvä sisältää ainakin seuraavat asiat:

1. Sopijapuolen tausta,
2. Kaupankohteen yksilöinti,
3. Kauppahinta ja sen suorittaminen,
4. Maksuehdot ja maksutapa,
5. Toimitusaika,
6. Toimitustapa ja -paikka,
7. Vapauttamisperusteet,
8. Tavarankäytön tarkastus ja sen suoritus,
9. Takuu,
10. Omistusoikeus tavaraan,
11. Vahingon vaaran siirtyminen,
12. Pakkausta koskevat määräykset,
13. Sopimuksen voimaan saattaminen,
14. Riitojen ratkaiseminen sekä
15. Erityiskysymykset (Melin 2011, 47 – 48.)

Sopijapuolen taustaan sisältyy ostajan yhtiömuoto, laskutusosoite ja nimenkirjoitusoikeus ostajan edustajille. Jotteri myyjälle tulisi ylimääräisiä arvonlisäverovelvoitteita on tärkeää tarkistaa myös ostajan arvonlisäveronumero. Kaupan kohteen yksilöintiin kuuluu, että kaupan kohde tulee määrittellä mahdollisimman yksiselitteisesti, kuten tavarankäytön laji, laatu, paino, määrä, kappaleluku, varaosat sekä muut ominaisuudet. Toisinaan laadun määrittely saattaa tarkoittaa tavarankäytön tarkastajan lausunnon perusteella tapahtuvaa määrittelyä. (Melin 2011, 47 – 48.)

Kauppahinnassa ja sen suorittamisessa tulee ilmoittaa hinta ja sen määrittelyn perusteet, sekä välttää hinnan osalta epämääräisiä ilmaisuja kuten ”laskutetaan myöhemmin”. Jo hinnan määrittelyvaiheessa tulee ottaa huomioon kaikki kustannukset ja tärkeää on määrittellä se, mitä hinta pitää sisällään sekä hinnan muuttamisen edellytykset ja sen mahdolliset seuraamukset. Maksuehdot ja maksutapa kohtaan sopimuksessa kuuluu määrittellä maksun suoritusajankohta sekä se, mistä ajankohdasta se lasketaan ja maksupaikka sekä suoritusvaluutta. Sopimuksesta on käytävä myös ilmi maksaja pankkikululle ja muut mahdolliset ehdot sekä maksuviivästys ja sen seuraukset tulee määrittellä. (Melin 2011, 47 – 48.)

Toimitusajan laskeminen, toimituksen viivästyminen ja sen seuraukset, toimitusajan pidentäminen, ostajan oikeus vaatia kauppahinnan vähennystä, ostajan oikeus sopimuksen purkamiseen sekä vahingonkorvaukseen kuuluu sisällyttää sopimukseen. Mieluiten käyttämällä kansainvälisiä virallisesti vahvistettuja toimitusehtoja määritellään toimitustapa. Arvonlisäveron maksamisen kannalta on tärkeää määrittää toimitusosoite, sillä lasku saattaa mennä eri maahan kuin tavarat. (Melin 2011, 47 – 48.)

Vapauttamisperusteissa määritellään millaisissa tilanteissa toinen osapuoli voi sopimuksen velvoitteista vetäytyä. Tähän pitää myös määritellä selkeästi näihin tilanteisiin liittyvät mahdolliset korvauserusteet toiselle osapuolelle. Sopimuksessa tulee mainita kaikki mahdolliset tarkastukset valmistuksen aikana, vastaanottotarkastus sekä ostajan reklamaatiovelvollisuus. Takuusta sopimuksessa on mainittava myönnettävän takuun sisältö tavaralle, takuun kattamat viat, takuu-aika, osapuolten velvollisuudet sekä niiden täyttämättä jättämisestä aiheutuvat seuraamukset tulee määritellä sekä ne kulut ja riskit, joita mahdollisesti palautettavista sekä takuun nojalla toimitetuista tavaroista seuraa. (Melin 2011, 47 – 48.)

Sopimuksessa tulee määritellä tavaran mahdollinen omistusoikeuden siirto ja pidätys. Mikäli omistusoikeus siirtyy tavaran käyttöönoton yhteydessä, on hyvä määritellä kohdat, jolloin myyjä voi pidättää omistusoikeuden itsellään. Edellä mainittujen toimituslausekkeiden sisältämistä tapauksista tulee määritellä vahingonvaaran siirtyminen. Pakkausta koskeviin määräyksiin tulee mainita, mikäli erikoispakkauksista on sovittu erikseen, jos niitä vaaditaan, muuten tavaran tavanomainen pakkaaminen kuuluu myyjän velvollisuuksiin. (Melin 2011, 47 – 48.)

Se miten ja milloin sopimus astuu voimaan ja mitkä ovat osapuolten toimenpiteet tulee mainita sopimuksessa. Erilaisia lupia, todistuksia tai hyväksyntöjä joudutaan usein hankkimaan viestitoiminnassa ja niiden hankkiminen vie aikaa. Kannattaa etukäteen sopia, missä yleisessä tuomioistuimessa tai välitystuomioistuimessa ja minkä sovelletavan lain mukaan asia ratkaistaan, mahdollisten ongelmatilanteiden ratkaisemiseksi. Erityisolosuhteista, kaikki myytävästä tuotteesta ja kohdemaasta johtuvat erityiskysymykset on huomioitava sopimustekstissä. (Melin 2011, 47 – 48.)

Hyvä sopimus syntyy silloin, kun molemmat osapuolet ovat valmistelleet sitä riittävän perusteellisesti sekä perehtyneet vastapuolelta saamiinsa materiaaleihin. Myyjän on kiinnitettävä huomionsa ostajan taloudelliseen luotettavuuteen ja noudatettava kovasakin kilpailussa sopimusehtoja. Ostajan on kannattavaa selvittää myyjän mahdollisuudet toimittaa tavara suunnitellulla tavalla, tämä edellyttää myyjän luottotietojen tarkistusta sekä toimituskyvyn ja kapasiteetin arvioimista. Tarjottuja vakuuksia on kontrolloitava ja ostajan tulee myös tarkistaa, ettei tavaran maahantuonnille ole oman maan lainsäädännössä asetettuja esteitä. (Melin 2011, 47 – 48.)

3.2 Toimituslausekkeet ja asiakirjat

Toimituslauseke on tarkoitettu tavaroiden kansainväliseen kauppaan (Incoterms 2010). Se on osapuolten hyväksymän kauppatavan määritelmä ja myyjän sekä ostajan hyväksymä osa kauppasopimusta. Se määrittelee muun muassa myyjän ja ostajan välisessä suhteessa toimituksen ja toimituksen vastaanoton, kustannusten jakautumisen, riskin siirtymisen ja muita osapuolten toimenpidevelvollisuuksia. Se ei määrittele myyjän tai ostajan ja kolmansien osapuolien välisiä suhteita, tavaran omistusoikeutta tai myyjän tai ostajan oman edun mukaisia toimenpiteitä. (Logistiikan Maailma www-sivut 2016.)

Vaikka toimituslauseke ei ole osa kuljetussopimusta, antaa se kolmansille osapuolille tietoa tavaran toimittamisesta, jonka myyjä ja ostaja ovat sopineet, joten toimituslausekkeen tulee vastata osapuolten sopimaa kauppatappaa. Kauppasopimuksen ja toimituslausekkeen osapuolia ovat ainoastaan myyjä sekä ostaja, joten kaikki alihankkijat, kuten rahdinkuljettajat, huolitsijat ja ahtaajat, toimivat myyjän tai ostajan puolesta. (Logistiikan Maailma www-sivut 2016.)

Kansainvälinen Kauppakamari ylläpitää toimituslausekekekoelmaa (Incoterms 2010). Se sisältää yksitoista kansainvälisessä kaupassa käytettävän kauppatavan määritelmää. Jokaisella kauppataavalla on määritelmänsä lisäksi nimi sekä kolmekirjaiminen lyhenne. Kun kauppasopimukseen on sisällytetty tuon lyhenteen ja viittauksen Incotermsiin, se tarkoittaa sitä, että sopimuksessa noudatetaan lausekkeen määritelmän mukaista kauppatappaa. Samalla tietyn lausekkeen käyttäminen tarkoittaa sitä, että

myyjän sekä ostajan velvollisuudet määräytyvät kauppataivan mukaisesti. (Logistiikan Maailma www-sivut 2016.)

Tuotteiden siirtyessä maan rajojen yli tarvitaan erilaisia asiakirjoja, riippumatta toiminta-alueesta tuotteet yhteisön ulkopuolelle vai yhteisöalueelle. Tarvittavien asiakirjojen lisäksi täytyy hallita niiden täyttämisen. Asiakirjojen tulee sisältää kaikkien osapuolten tarvitsema tieto sekä tietojen on oltava riittävän yksiselitteisiä ja helposti löydettävissä. (Yrittäjät www-sivut 2016.)

Kun kyseessä on maahantuonti, käytetään kaupallisissa liiketoimissa yleisesti useita vakioasiakirjoja sekä lomakkeita, kuten Proforma -laskua, ostotilausta, remburssia, konossementtia, vakuutustodistusta, saantitodistusta, kauppalaskua, alkuperäistodistusta, tarkastussertifikaattia ja pakkauslistaa. (Jimenez 2012, 23.)

Maahantuojaa voi pyytää tarjouspyynnön viejältä eri muodoissa, joista yleisin on kirjeellä tai esipainetulla lomakkeella, jolla viitataan tarjouspyyntöön tai tarjoukseen. Sitteen tehdään kauppasopimus, joka on vaihtoehtoinen menetelmä täydentää kansainvälistä kauppaa tai ostosopimusta, jossa maahantuojaa voi määrittellä erityisolosuhteet myyntisopimukseen. Kauppasopimus on erittäin hyödyllinen ja se täydentää ja kehoittaa osapuolia tekemään päätöksiä kaikista avainkohdista. (Jimenez 2012, 29-30.)

Proforma lasku on yleinen sekä tärkeä asiakirja kansainvälisessä kaupassa. Se määrittelee perus myyntiehdot, mukaan lukien hinta-, toimitus- ja maksuehdot. Sen tarkoituksena on peilata lopulliseen kauppalaskuun, mutta se lähetetään maahantuojalle jo varhaisemmassa vaiheessa. Joissakin tapauksissa sitä voidaan käyttää ensimmäisenä oikeudellisesti sitovana tarjouksena, kun taas muissa tapauksissa voidaan käyttää sitä vahvistuksena maahantuojan tilauksesta. (Jimenez 2012, 32.)

Ostajan ostotilaus on usein ratkaiseva asiakirja, joka koskee vientitoimitusta ja olosuhteista riippuen se voi muodostaa joko sitovan tarjouksen tai sitovan hyväksynnän. Liiketoimissa, joihin liittyy suuri kaupallinen ostaja, on ostotilaus usein tärkein sopimuslomake ja se muodostaa ensimmäisen sitovan tarjouksen. Tällöin myyjän vahvistus muodostaa tilauksen hyväksymisen. (Jimenez 2012, 33.)

Remburssi on ostajan pankin kirjallinen sitoumus maksaa kauppahinta myyjälle, se on turvallisin maksutapa myyjälle kuin ostajallekin. Sitoumus on peruuttamaton eikä sitä voi muuttaa ilman asianomaisten suostumusta. Molemmat osapuolet hyötyvät siitä, että maksu sekä asiakirjat kulkevat luotettavan ja puolueettoman osapuolen kautta, lisäksi pankilla on kokemusta sekä asiantuntemusta monimutkaisista maksujärjestelyistä. (Aktia www-sivut 2016.) Kun maksu on luotollinen, ostaja on velvollinen avaamaan remburssin jo ennen tavarankiiritystä lähetykseen. Ostaja avaa luoton täyttämällä remburssin hakemuslomakkeen. Ihanteellisessa tapauksessa myyntisopimus antaa ostajalle määräajan luoton avaamiseksi. Muussa tapauksessa määritellään kohtuullinen aika. (Jimenez 2012, 34.)

Konossementti tai muu liikenne asiakirja, kuten rahtikirja tai tavarakuitti on keskeinen asiakirja, joka toimii kuittina, mikä osoittaa, että tavarat on vastaanotettu näennäisessä järjestyksessä ja tuotteiden määrän sekä se säätää myös sopimukseen haltijan oikeudet konossementtiin rahdinkuljettajalta (Jimenez 2012, 35). Konossementti voi olla elektronisessakin muodossa, tällöin järjestelmä toimii salaisella koodilla, joka on määräysvallan avain ja vain yhdellä henkilöllä samanaikaisesti (Suomen Kuljetusopas 2016 www-sivut). Neuvoteltavissa oleva konossementti mahdollistaa tuotteiden siirron aikana remburssiehtojen prosessin ja on siksi keskeinen asiakirja. On myös olemassa monia muita kuljetuskuitteja ja tositteita, mitkä voivat korvata konossementin. Kukin niistä ovat kuitenkin erilaisia oikeudelliselta luonteeltaan ja käyttötarkoitukseltaan. (Jimenez 2012, 35.)

Maahantuojat voivat vaatia vakuutustodistuksen osana remburssin dokumentointia. CIF Incoterms toimituslausekkeen mukaan viejän on kunnioitettava velvollisuutta hankkia 110 prosentin vakuutusturva tavarankiirityksen arvosta. Ylimääräisen 10 prosentin on tarkoitus kattaa vähintään odotettavissa olevan voiton maahantuojalle. (Jimenez 2012, 36.)

Alkuperäistodistus on todistus siitä missä maassa tavara on valmistettu tai missä sen arvo on lisätty. Kaikki maat eivät vaadi alkuperäistodistusta, mutta monissa tapauksissa viejän oma todistus yrityksen kirjelomakkeelle riittää. (Jimenez 2012, 39.) Alkuperäistodistus on sarjanumerolla varustettu määrämuotoinen lomake, johon kuuluu

viejän allekirjoittama hakemuslomake, tavarana mukana vientimaahan lähetettävä alkuperäiskappale ja jäljennöskappale viejän arkistoon (Keskus-Kauppakamari www-sivut 2016).

Kansainvälisessä kaupassa tarkastussertifikaatit eivät ole pakollisia, mutta ne ovat melko yleisiä arvokkaissa lähetyksissä, erityisesti kun kyseessä on toisilleen tuntemattomat osapuolet. Tarkastussertifikaatit vaaditaan yleensä remburssiin liittyen ja ovat tehokkaita välineitä ostajalle turvallisuuden takaamisen ja petosten torjuntaan. (Jimenez 2012, 40.)

Remburssi edellyttää yleensä myös pakkauslistaa. Pakkauslistassa eritellään kunkin pakkauksen materiaalit ja ilmoitetaan, minkä tyyppisestä paketista on kyse, kuten laatikosta, korista, tynnyristä tai kartongista. Huolitsijat yleensä kantavat pakkauslistoja mukanaan. (Jimenez 2012, 42.)

3.3 Maksuehdot, maksutavat, rahoitus ja vakuudet

3.3.1 Maksuehdot

Maksuehdoissa yksilöidään kauppahinnan suorittamiseen kytkeytyvät keskeiset kysymykset sekä useat eri tekijät vaikuttavat maksuehdon ja maksutavan valintaan. Erityisiä vaatimuksia maksuehtojen valinnalle asettavat ulkomaankaupassa pitkät välimatkat, erilaiset kauppatavat, kieli- ja valuuttakysymykset, valuuttamääräykset, alkavan kauppasuhteen tuoma epävarmuus ja kova kansainvälinen kilpailu. (Melin 2011, 119.)

Maksuehtoja valittaessa on huomioitava muun muassa maksuvaluutta, maksuaika, maksutapa, maksupaikka, alennukset, pankkikulujen maksaja, toimituslauseke ja viivästysseuraamukset. Tulkintaerimielisyyksien välttämiseksi maksuehtojen kirjaamisessa on kiinnitettävä huomiota mahdollisimman selkeään ilmaisuun ja yksiselitteisyyteen. Näin varmistetaan oikea toimitus ja maksun saanti. Kaupan arvon ollessa suuri, tilaustuotteiden kohdalla sekä projektiviennissä on kiinnitettävä erityistä huomiota maksuehtoihin. (Melin 2011, 119.)

Myyjä ja ostaja voivat päättää maksun suoritusajankohdan ennen tavarantoimituksen, samanaikaisesti tavarantoimituksen kanssa tai toimituksen jälkeen. Maksuajankohdan mukaan on mahdollista puhua ennakkokaupasta, käteiskaupasta sekä luottokaupasta. Erilaisia maksukulttuureja on havaittavissa maailmanlaajuisesti ja huomattavia eroja on tässä suhteessa Euroopan sisällä. Mitä kauemmas Suomesta lähdetään, on huomattu, että sitä pidemmäksi muodostuu ostajan omavaltainen maksuajan venyttäminen. (Melin 2011, 119.)

Pankki ilmoittaa maahantuojalle, että vahvistettu remburssi on saatavilla heidän palveluistaan ja antaa saantitodistuksen remburssista. Saantitodistus määrittää luoton määrän sekä tarkat maksuun tarvittavat asiakirjat. Viejän tulee ilmoituksen saatuaan huolellisesti tarkistaa, että se noudattaa asiakirjoihin perustuvia ehtoja, ja varmistaa, että remburssi täyttää kaikki kauppasopimuksessa täsmennetyt ehdot. (Jimenez 2012, 37.)

Kauppalasku on viejän ja maahantuojan välinen kauppakirja. Vaikka viejä valmistelee kauppalaskun itse, on erittäin tärkeää, että sen tarkkuus on täydellinen, sillä kauppalasku on yksi remburssiin liittyvistä asiakirjoista. Kauppalaskun pienetkin virheet yleensä lasketaan eroavaisuuksiksi. (Jimenez 2012, 38.)

3.3.2 Maksutavat

Ulkomaankaupan laskujen maksutapoja ovat avoimet maksut, maksumääräykset ja shekki- ja asiakirjamaksut, perittävä sekä remburssi. Avoimet maksut perustuvat ostajan sekä myyjän väliseen luottamukseen. Vakiintuneissa liikesuhteissa käytetään usein maksumääräystä, mikä muistuttaa kotimaista pankkisiirtoa, raha lähetetään pankkien välityksellä vastaanottajalle. Pankkien SWIFT-tiedonsiirtojärjestelmän käytön myötä shekin käyttö ulkomaan maksuliikenteessä on vähentynyt. (Suomen Kuljetusopas www-sivut 2016.)

Perittävä on maksutapa, jossa kuljetusdokumentit luovutetaan ostajan paikkakunnalla maksua tai vakuutta vastaan. Myyjä on tekijänä sekä perimisoikeuden antajana, joka

myös vastaa asiakirjojen oikeellisuudesta. Perittävää käytetään etenkin uusissa kauppasuhteissa tai muuten kilpailutilanteen vaatiessa. Myyjällä on tavarasta määräämis-oikeus, kunnes ostaja on täyttänyt tavaraan oikeuttavien asiakirjojen luovutusehdot. (Suomen Kuljetusopas www-sivut 2016.)

Remburssimenettelyn avulla ulkomaankauppa ostajan sekä myyjän toimitukset tapahtuvat samanaikaisesti. Kansainvälisessä kaupassa varmin maksutapa on remburssi (letter of credit, L/D; documentary credit, D/C) ja tavaran luovutus tapahtuu ostajan rahasuoritusta vastaan. Remburssia käytetään esimerkiksi silloin, kun ostaja haluaa varmuuden tavaran laadusta sekä toimitusajasta ja myyjä maksun saannista tai mikäli lainsäädäntö ja valuuttamääräykset sitä edellyttävät. Maksu tapahtuu remburssia käytettäessä kaupan osapuolten määrittelemien ehtojen täytyttyä. Se on ainoa maksutapa, jolloin pankki sitoutuu maksun suorittamiseen. Ostajan pankin sitoumus on voimassa, kun pankki myyjän esittämien vientiasiakirjojen perusteella pystyy toteamaan remburssiehdot täytetyiksi. Normaalisti remburssissa on neljä osallista; myyjä, ostaja sekä molempien pankit. Välttämätöntä ei kuitenkaan ole myyjän pankin osallisuus ja mukana voi olla muitakin pankkeja. (Suomen Kuljetusopas www-sivut 2016.)

Maksutavan valintaan vaikuttavat kaupan osapuolten luottamus, kilpailutilanne, perinteiset kauppatavat, halu eliminoida ostajan maasta aiheutuvia riskejä, paikallinen lainsäädäntö, rahoituksen tarve sekä maksun saannin nopeus ja varmuus. Maksutapa valitaan sekä muotoillaan molempia osapuolia tyydyttävällä tavalla. Tavaran myyjä todennäköisesti haluaa saada maksun ennen toimitusta ja ostaja puolestaan haluaa kauppatavaran haltuunsa ennen maksun suorittamista. (Nordea www-sivut 2016.)

3.3.3 Toimitusluotto

Ulkomaisen myyjän myöntämää maksuaikaa suomalaiselle ostajalle kutsutaan toimitusluotoksi. Avoin luotto, jossa ostaja maksaa eräpäivään mennessä sovitulla tavalla on mahdollinen silloin kun kauppakumppanit tuntevat toisensa. Perittävien D/A-ehdossa tunnustetta vastaan ulkomainen myyjä myöntää ostajalle maksuaikaa. Kun käytetään aikaremburssia ulkomainen myyjä myöntää ostajalle maksuaikaa remburssiin

liitetyn vekselin erääntymispäivään saakka. Ostaja kuitenkin saa tarvitsemansa rahoituksen mahdollisuuden käteiskaupan etuihin mahdollisin käteisalennuksin. (Melin 2011, 168 – 169.)

Maahantuontia on mahdollista rahoittaa lyhyt- tai pitkäaikaisella ulkomaisella luotolla. Lyhytaikainen ulkomainen luotto soveltuu käyttöpääoman ja kausirahoituksen tarpeisiin, kun pitkäaikainen lähinnä investointien rahoitukseen. Maahantuojaa voi tuontiluotolla rahoittaa koko tuontikantaa, erillistä tuontierää tai useita yhtä aikaa maksettavia tuontilaskuja. Kaikki tietyn ajan kuluessa tuodut tuontierät muodostavat tuontikannan. (Melin 2011, 169.)

3.3.4 Tuontiluotto

Tuontiluotto on mahdollista nostaa minä tahansa vaihdettavana valuuttana. Mikäli tuojaryityksellä on valuuttasaatavia, ne vähentävät kurssiriskiä, jota tuontiluoton käyttämisestä voi aiheutua. Jos valuuttasaatavia ei ole, lisää tuontiluoton käyttäminen yrityksen kurssiriskiä. Ostajan tulee seurata valuuttalainoitukseen liittyviä kurssi- ja korkoriskejä ja ryhtyä niiden eliminointiin vaadittaviin toimenpiteisiin. Ostajalla on mahdollisuus käyttää hyväkseen ulkomaisen myyjän mahdollisesti myöntämät käteisalennukset tuontiluoton turvin. Nämä on huomioitava luoton kustannuksia laskettaessa. Tietenkin tuojalla on kotimaisten rahalaitosten kaikki luottomuodot käytössään. (Melin 2011, 169.)

3.3.5 Remburssirahoitus

Remburseja voidaan käyttää myös maahantuonnin rahoituksessa. Kun remburssia käytetään pankki antaa maahantuojan puolesta maksusitoumuksen. Kattamattomassa tuontiremburssissa pankki myöntää tuojalle oikeuden suorittaa maksu remburssista sen jälkeen, kun esitetään remburssiehtojen mukaiset asiakirjat. Maksun suorittamisesta myyjälle vastaa avaajapankki, se merkitsee remburssin määrän suuruisen luoton myöntämistä tuojalle. Korkoa peritään silloin, kun maksu on suoritettu myyjälle, koska myyjä saa tavaran toimitettuaan suorituksen ja ostajalla on mahdollisuus käyttää käteisalennus hyväkseen. Aikaremburssia käytettäessä tuonnissa maksuaikaa tuojalle

myöntää myyjä remburssiin liittyvän vekselin erääntymiseen asti. Siihen saakka tuojalla on valuuttakurssiriski. (Melin 2011, 169.)

3.3.6 Pankkitakaukset ja -takuut

Pankki sitoutuu pankkitakauksen myöntäessään korvaamaan toiselle osapuolelle vahingon, joka voi tälle aiheutua siinä tapauksessa, että toinen osapuoli ei sopimusvelvoitettaan täytä. Esimerkiksi kirjalliseen pääsitoumukseen kuten kauppasopimukseen perustuva pankkitakaus on liitännäinen sitoumus. Asiakkaalta saamiensa tietojen perusteella pankki laatii takaussitoumuksen. (Melin 2011, 169.)

Pankin takauspäättöstä varten tarvitaan, taattavan yrityksen yhteystiedot (virallinen toimintanimi, Y-tunnus, kaupparekisterinumero ja osoite), takauksen edunsaajan nimi, osoite ja yhteystiedot, jäljennös pääsitoumuksesta, tiedot takauksen kattavuudesta, takauksen määrä ja voimassaoloaika, takauksen muoto (omavelkainen/ehdoton takaus), jäljennös mallitekstistä (jos taattavassa sopimuksessa on edellytetty tietyn muotoista takausta) ja takauksen edunsaajan pankkiyhteys. (Melin 2011, 170.)

Luotonannossa ja pankkitakauksen myöntämisessä noudatetaan samoja periaatteita. Tämän vuoksi pankki vaatii riittäviä vakuuksia sekä asiakkaan allekirjoittaman vastasitoumuksen, jossa asiakas lupaa korvata pankille kaiken, minkä se saattaa oman takuusitoumuksensa nojalla joutua maksamaan. Pankki perii takauspalkkion antamastaan takauksesta. Kun saatava on erääntynyt ja pankkitakaus on omavelkainen, voidaan se vaatia takaajalta heti, tällöin saatavaa ei tarvitse yrittää periä takauksen ottajalta. (Melin 2011, 170.)

Takauksen kustannuksina pankki perii prosentuaalisen takausprovision, tietoliikennekulut ja toimitusmaksun. Mikäli ulkomaalaista pankkia joudutaan käyttämään takauksen antamiseen tai välittämiseen, veloitetaan myös sen kulut. Kustannusten maksamisesta sopimuskumppanit voivat erikseen sopia. Usein takauksen etuna yritykselle nähdään seuraavat seikat: pankkitakauksen ansioista myyjän saattaa olla helpompi myöntää yritykselle maksuaikaa ja maksun takauksen ansioista yrityksen on mahdollista välttyä ennakkomaksun maksamiselta. (Melin 2011, 170.)

Kansainvälisiä takaus- ja takuusääntöjä on laadittu Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) toimesta ja ellei takauksessa muuta mainita niin takaukseen sovelletaan takaajan maan lakia. Ei ole kuitenkaan mahdotonta sopia siitä, että takaukseen sovelletaan esimerkiksi pääsitoumusta säätelevän maan lakia. Kauppasopimuksen solmimisen yhteydessä sopimusosapuolten on syytä sopia mitä sääntöjä annettaviin takaussitoumukseen sovelletaan. (Melin 2011, 170.)

4 KULJETUSMUODOT JA LOGISTINEN PROSESSI

4.1 Tiekuljetus

Suomessa sekä myös muissa maissa tie- ja maantiekuljetukset ovat edelleen suosituin kuljetusmuoto. Liikenneverkkojen takia tiekuljetus on kuljetusmuotona hyvinkin joustava ja helppo. Tämän takia suurin osa yrityksistä pitää yhä edelleen tiekuljetusta parhaimpana vaihtoehtona heidän logistisille toiminnoilleen. (Suomen Kuljetusopas www-sivut 2016.)

Kuljetussopimus tiekuljetuksessa solmitaan rahdinkuljettajan sekä lähettäjän välillä. Kun kuljetus on kansainvälinen, sopimusta tarvitsee vahvistaa rahtikirjalla, mutta sopimus saa olla vapaamuotoinen. Rahtikirjan sisältö on laissa selkeästi mainittu ja pakollisia tietoja ovat perustiedot, kuten lähettäjä, vastaanottaja, lähtö- sekä määräpaikkakunta. Rahtikirjasta tulisi aina löytyä tieto myös tavarasta sekä sen määrästä. Kun kyseessä on kansainvälinen kuljetus, tehdään CMR-autorahhtikirja. (Sisula-Tulokas 2007, 164.) CMR-sopimuksen mukaan rahtikirja on tehtävä kolmena kappaleena kuljetuksen jokaiselle osapuolelle oma kappale, jotka rahdinkuljettaja sekä lähettäjä allekirjoittavat (Melin 2010, 211).

Rahdinkuljettajalla on velvollisuus tarkistaa sekä tutkia rahtikirjaa, selvittääkseen onko tavara todella sitä, mitä hänen kuljetettavakseen on jätetty, jos tarkastuksessa tulee ilmi jotain, kuljettajan on merkittävä varautua rahtikirjaan (Sisula-Tulokas 2007, 164, 184 – 185). Jos rahdinkuljettaja ei ole tehnyt varautua rahtikirjaan, on hän vas-

tuussa vahingosta tuottamuksensa perusteella (Melin 2010, 211). Mikäli tavarahan rahtikirjassa on virheitä, voi rahtikuljettaja pyytää lähettäjästä maksamaan kuljetusfirmalle korvauksia, mikäli rahtikuljettaja on joutunut rahtikirjassa olevien virheiden takia maksamaan korvausta vastaanottajalle (Sisula-Tulokas 2007, 164, 184 – 185).

Sovittuna aikana ja sovitussa paikassa rahtikuljettajan tulee ottaa tavara vastaan. Kansainvälisissä kuljetuksissa tieto rahtin maksuvelvollisuudesta tulee olla rahtikirjassa ja rahtikuljettaja on oikeutettu pidättämään tavarahan luovuttamisen, maksun saamiseen asti. (Melin 2011, 211.) Tiekuljetussopimuslaki (TKSL) ei määrittele, kuka on velvollinen suorittamaan tavarahan lastauksen. Jos asiasta ei ole erikseen sovittu on lastaus rahtikuljettajan tehtävä. Mikäli lähettäjä on itse pakannut sekä ahdannut tavarahan tarvitsee rahtikuljettajan suorittaa tarkastus. Lähettäjän velvollisuutena on myös antaa kuljettajalle kaikki tarvittavat asiakirjat, jotka hän tarvitsee kuljettaakseen tavaraa ja luovuttamaan sen vastaanottajalle. (Sisula-Tulokas 2007, 165.)

Rahtikuljettajalla on yleinen velvollisuus valvoa kuljetuksen aikana lastinomistajan etuja ja kuljetuksen tulee tapahtua sovittua reittiä pitkin. Mikäli reittiä ei ole sovittu voi rahtikuljettaja valita sopivan reitin. Vastaanottajalla on reklamaatiovelvollisuus, mikäli tavara on vahingoittunut kuljetuksen aikana. (Melin 2010, 212.) Reitin valinta ei kuitenkaan missään vaiheessa saa vaarantaa tavaraa (Sisula-Tulokas 2007, 165, 165).

Kuljetuksen suorittamiseen liittyy monia vastuita. Rahtikuljettaja on vastuussa, mikäli kuljetettava tavara katoaa, vahingoittuu tai sen rahtikirjassa ilmoitettu määrä vähenee. Kuljetuksen vastuu alkaa siitä, kun rahtikuljettaja noutaa tuotteen lähettäjältä. Vastuu alkaa välittömästi sen jälkeen, kun tavara on jätetty rahtikuljettajalle kuljetusta varten sovittoon paikkaan. Vastuu lakkaa, kun tavara on siirtynyt sovitulle vastaanottajalle. Rahtikuljettaja vastaa kaikista vahingoista, jotka tapahtuvat sinä aikana, kun kuljettaja on tuotteesta vastuussa sekä viivästyksestä. Rahtikuljettajan tulee pitää huolta, että tuote saapuu perille sovittuna ajankohtana. (Sisula-Tulokas 2007, 174 – 175, 184.)

Rahtikuljettaja ei ole vastuussa, mikäli hän voi osoittaa, että vahinko on aiheutunut lähettäjän tai vastaanottajan virheestä, tavarahan puutteellisesta laadusta tai olosuhteista,

joita rahdinkuljettaja ei ole voinut välttää. Rahdinkuljettajan on korvattava koko vahinko, mikäli hän on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudellaan. (Melin 2010, 212.)

Vastaanottajan tulee tehdä rahdinkuljettajalle muistutus, mikäli hän havaitsee, että tavara ei ole samaa kuin rahtikirjojen perusteella sen kuuluisi olla tai jos luovutus on viivästynyt. Suositeltavaa on, että vastaanottaja toimii nopeasti kyseisissä tapauksissa ja reklamointi täytyy tehdä seitsemän päivän kuluessa siitä, kun virhe on havaittu. TKSL sisältää säännöksiä siitä, missä maassa kansainväliseen kuljetukseen liittyvä kanne tulee nostaa. Kanne on mahdollista nostaa maassa, missä vastaajalla on kotipaikka, pääkonttori tai asiatoimisto, jossa kuljetussopimus on tehty tai välitetty. Voidaan tehdä kanne myös maassa, jossa tavara on otettu kuljetettavaksi tai jossa sen määräraikka on. (Sisula-Tulokas 2007, 188, 193.)

Kaupallinen tavarakuljetus, joka tapahtuu maanteillä, on lailla sekä asetuksilla säänneltyä luvanvaraista toimintaa ja sääntelyn piirissä ovat muun muassa käytettävät kuljetuskalustot, kuljettajien koulutustasot sekä kuljetusyritysten toiminta oman maansa ulkopuolella (Logistiikan Maailma www-sivut 2016).

4.2 Merikuljetus

Merikuljetuksilla on hyvin merkittävä osuus maailmankaupasta, jopa 95 prosenttia maailmankaupan määrästä kulkee meriteitse. Suomen merikuljetuksilla on merkittävä rooli ja suomalaisten alusten osuus tuonnin tavaramäärästä on hieman yli puolet ja viennistä kolmannes. Tuontikuljetuksista Itämeren satamien osuus on lähes puolet ja lopusta valtaosa tulee muualta Euroopasta. (Suomen Kuljetusopas www-sivut 2016.)

Merikuljetuksen kuljetussopimus on muotovapaa sopimus ja siitä ei normaalisti tehdä mitään kirjallista sopimusta, vaan se on mahdollista solmia esimerkiksi puhelimitse. Konossementti tai merirahtikirja annetaan yleensä myöhemmin. Rahdinkuljettaja on velvollinen vahvistamaan tilaajalle, että heille on laivasta varattu rahtitilaa. Tämä tapahtuu sopimuksen solmimisen jälkeen. Rahdinkuljettajan tarvitsee lähettää lastinan-

tajalle varausilmoitus, jossa on ohjeet tavarankuljettamisesta sekä tavarankuovuttamisesta. Kun tavara otetaan rahdiksi, se punnitaan ja tutkitaan. Tästä ilmoitetaan tiedot ”perämiehenkuittiin” ja siitä ne siirretään konossementtiin tai merirahtikirjaan. (Sisula-Tulokas 2007, 123.)

Rahdinkuljettajalla on kuljetuksen aikana velvollisuuksia, kuten ilmoittaa lastinantajalle, jos kuljetus on estynyt tai tavaralle on sattunut jotain. Rahdinkuljettaja on myös velvoitettu suorittamaan kuljetus sovittuna aikana. Poikkeaminen merireitiltä saattaa johtaa aikataulusta myöhästymiseen ja vahinkoriski lisääntyy huomattavasti. Lastinantajalla on oikeus purkaa sopimus kuljetuksen aikana, jos on tapahtunut olennainen sopimusrikkomus. Tämä voi johtaa siihen, että lastinantajan takia monet muutkin kuljetukset saattavat myöhästyä. (Sisula-Tulokas 2007, 130 – 131.)

Rahdinkuljettaja on velvoitettu huolehtimaan, että lasti on pois lastattaessa samassa kunnossa kuin se oli ennen lastausta, muussa tapauksessa rahdinkuljettaja on velvollinen korvaamaan tavarankuovun. Ellei rahdinkuljettaja pysty todistamaan, että vahinko johtui navigointivirheestä, tulipalosta, henkilöiden pelastamisesta johtuvista toimenpiteistä, aluksen tai muun merellä olevan omaisuuden pelastamisesta johtuvista toimenpiteistä. Näissä tilanteissa rahdinkuljettaja ei ole velvoitettu korvaamaan tavaraa. (Hörkkö ym. 2010, 254.)

Osapuolten on mahdollista sopia maksusta jälkikäteen, mutta normaalisti rahti maksetaan etukäteen. Kuljettaja on velvoitettu pidättäytymään tavarankuovutuksesta, mikäli merirahtikirjassa tai konossementeissa on merkintöjä maksamattomista maksuista, kunnes hän on saanut kyseisen maksun. Mahdollista on myös, että vastaanottaja ei nouda tavaraa sovittuna ajankohtana. Merilain mukaan rahdinkuljettajalla on oikeus siirtää tavara turvalliseen paikkaan säilytettäväksi. Vastaanottaja on kuitenkin velvollinen maksamaan kustannukset, jos hän on jättänyt tulematta paikalle sovittuna ajankohtana. Rahdinkuljettajan tarvitsee välittömästi ilmoittaa tästä lastinantajalle ja kerrottava missä tuotetta varastoidaan (Sisula-Tulokas 2007, 132.)

Konossementti edustaa tavaraa ja sen allekirjoittaa kuljettaja tai esimerkiksi aluksen päällikkö ja sen täytyy sisältää olennaisia tietoja tavarasta sekä siinä tarvitsee olla tie-

dot esimerkiksi tavaran laadusta, mahdolliset vaaralliset ominaisuudet, kolli ja kappalemäärät sekä tavaran paino myös rahdinkuljettajan, laivaajan sekä vastaanottajan nimet on löydyttävä. Rahdinkuljettajalla on velvollisuus tutkia tavara ennen lastausta ja mikäli hän havaitsee virheitä, on hänet velvoitettu kirjoittamaan ne konossementtiin tai merirahtikirjaan. Myös laivaajalla on velvollisuus ilmoittamaan merkittävät tiedot konossementtiin. (Sisula-Tulokas 2007, 148.)

Rahdinkuljettaja on velvollinen huolehtimaan siitä, että yksi alkuperäinen konossementti tulee vastaanottajalle sekä tarkastamaan merirahtikirja, joka on todisteena siitä, että rahdinkuljettaja on ottanut tavaran haltuunsa ilmoitetussa kunnossa. Jos käytetään merirahtikirjaa, pääsääntönä on, että tavara luovutetaan sovitulle vastaanottajalle. Tässä pätee sama kuin konossementin käytössä eli jos rahdinkuljettaja luovuttaa tavaran väärälle henkilölle, on hän velvoitettu korvaamaan aiheutuneet kustannukset sekä vahingot. (Sisula-Tulokas 2007, 154 – 155.)

Henkilö, joka on kärsinyt, on velvoitettu tekemään reklamaatio nopeasti, jos reklamaatiota ei tehdä välittömästi, on todennäköistä, että tavara on luovutusvaiheessa ollut vahingoittumaton. Myös vanhentumisaika on lyhyt, kanne on siis nostettava vuoden kuluessa siitä, kun tavara on luovutettu vastaanottajalle. Kun käsitellään merioikeutta, tulee paikalla olla kaksi meriasiantuntijaa, jotka toimivat esteettöminä avustajina. Halutessaan osapuolet voivat sopia, että riita ratkaistaan välimiesmenettelyllä. Vahinkoa kärsineellä on myös oikeus nostaa kanne seuraavissa tuomioistuimissa; vastaajan sijaintipaikkakunnalla, sopimuksen solmimispaikkakunnalla sekä myös lastaus- tai purkauspaikkakunnalla. (Sisula-Tulokas 2007, 156 – 158.)

4.3 Rautatiekuljetus

Rautatiekuljetuksia käytetään, kun kuljetusmatkat ovat pitkiä, tavaramäärät suuria ja kuljetustarve säännöllistä. Rautateille on tunnusomaista sidonnaisuus raiteeseen, radan ja raiteen lujuus on suuri, joten kiskon ja kiskopyörän välillä on pieni vierintävastus. Näiden tekijöiden ansiosta rautateillä on mahdollista kuljettaa raskaita kuormia suurin nopeuksin ja vetovoiman tarve suhteessa kuljetettavan tavaran massaan on pieni. Käyt-

tökohteina tyypillisesti ovat suurten tavaraerien jatkuvat ja säännölliset kuljetukset pitkillä matkoilla sekä raskaat ja säännölliset kuljetukset lyhyillä matkoilla. (Suomen Kuljetusopas www-sivut 2016.)

Rautatiekuljetuslain (RKL) mukaan rahtikirjan käyttö ei enää ole pakollista, tavara on otettu kuljetettavaksi, kun se on luovutettu rautatieyritykselle. Mikäli kirjallinen kuljetussopimus tehdään, laki antaa paljon tilaa säännellä osapuolten välisiä suhteita. RKL:n säännökset ovat pakottavaa oikeutta lähinnä kuluttajan hyväksi, muissa suhteissa niistä erityistilanteissa voi poiketa. Lähettäjä tai rautatieyritys voi kuitenkin vaatia, että kuljetussopimus vahvistetaan rahtikirjalla. Laki ei kuitenkaan sisällä muotovaatimuksia, joten sen voi tehdä esimerkiksi sähköisessä muodossa. Lähettäjä merkitsee rahtikirjaan määräraikan, lähettäjän, vastaanottajan, lähetyksen sisällön ja painon. On myös mahdollista sopia, että vastaanottaja maksaa rahdin sekä muut kustannukset, tällöin rahtikirjaan merkitään, että vastaanottaja vastaa kustannuksista. Lähettäjä vastaa rahtikirjaan merkitsemistään virheellisistä tiedoista ja selvityksistä, vastuu on rajoittamaton. (Sisula-Tulokas 2007, 200 – 201, 212.)

Rautatiekuljetuksessa rahdinkuljettajalla on yleinen velvollisuus valvoa lastinomistajan etuja kuljetuksen eri vaiheissa. Rautatie on velvoitettu huolehtimaan tavarasta kohtuullisen ajan ja mikäli kuljettaminen estyy, lähettäjältä riippumattomista syistä, on rautatie velvollinen ryhtymään lähettäjän edun mukaisiin toimenpiteisiin tavarankuljettamiseksi määränpäähän. Tavarankuljettajaksi katoamiselta, vähentymiseltä ja vahingoittumiselta rautatien on ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin, jos se voi ilman haittaa tapahtua tavarankuljettajalla, kuljetussopimuksen purkamisesta huolimatta. (Sisula-Tulokas 2007, 203.)

Rahtikirja laaditaan useana kappaleena ja rahtikirjan kaksoiskappaleella voidaan määrätä kuljetuksen aikana tavarasta. Todistuksena tavarankuljettajaksi, rahdinkuljettaja leimaa rahtikirjan kappaleet. Lähettäjä vastaa antamistaan virheellisistä tiedoista rahtikirjassa. Lähettäjän tulee myös huolehtia, että tavara on pakattu oikein. Rautatiet tutkivat tavarankuljettajaa ja sen jälkeen merkitsevät maininnan mahdollisesti puutteellisesta tavarankuljettajasta rahtikirjaan. Rautateilla on oikeus tutkia, vastaako tavara lähettäjän antamia tietoja. (Melin 2010, 216.)

Tavallisesti rahti maksetaan tavaraa lähetettäessä, mutta sopimuksen osapuolet voivat sopia asiasta toisinkin. Mikäli vastaanottaja maksaa rahdin sekä muut kuljetukseen liittyvät kustannukset, tulee tästä löytyä maininta rahtikirjassa. Rautateillä kuljetustapa, kuljetusmatka, paino ja tilavuus vaikuttavat rahdin suuruuteen. (Melin 2010, 216.) Rautatiellä ei ole velvollisuutta luovuttaa tavaraa ennen kuin kyseiseen kuljetukseen perustuvat saatavat ovat suoritettu ja tarvittaessa rautatieyrityksen on tarkistettava luovutusta vaativan henkilöllisyys varmistaakseen, että kyseessä on oikea vastaanottaja (Sisula-Tulokas 2007, 205, 213).

Rautatiet vastaavat vahingoista, jotka ovat aiheuttaneet sen oma henkilökunta tai sen kuljetuksen suorittamiseen käyttämät muut henkilöt. Rautatiet vastaavat tavarantoimimisesta, vähentymisestä sekä vahingoittumisesta ja viivästysvahingosta. Kun tavara vastaanotetaan kuljetusta varten alkaa vastuu ja se jatkuu tavarantoimittamiseen vastaanottajalle asti. Rautateiden vastuuta on rajattu kuitenkin siten, että se ei ole vastuussa tavarantoimimissuhteista aiheutuvasta vahingosta, päällyksen puutteellisuudesta tai olosuhteista aiheutuvasta viasta, avovaunukuljetuksesta, vastaanottajan tai lähettäjän aiheuttamasta vahingosta tai muusta sellaisesta. Jos kuljetukseen liittyy erityinen vaaratekijä ei rautatie myöskään yleensä ole vastuussa ja rautatien enimmäisvastuu on rajattua. (Melin 2010, 216.)

Asiakkaan on reklamoitava tavarantoimimissuhteista tai kuljetuksen viivästymisestä. Heti tulee tehdä reklamaatio ulkoisten vahinkojen osalta ja piilevistä vahingoista seitsemän päivän kuluessa tavarantoimimisesta. (Melin 2010, 216.) Muistutuksen laiminlyönti johtaa kanneoikeuden menettämiseen, jollei voida osoittaa rautatien aiheuttaneen vahinkoa tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella. Kuluttajalla on RKL:n mukaan oikeus tehdä muistutus kohtuullisen ajan kuluessa tavarantoimimisesta. Pääsääntöisesti kanne on pantava vireille yhden vuoden kuluessa tavarantoimimisesta vastaanottajalle. Vanhentumisaika on kuitenkin riippuvainen vaatimuksen perusteesta. Vaatimus voi perustua siihen, että vahinko on tahallisesti tai törkeän huolimattomasti aiheutettu. Vanhentumisaikojen katkaiseminen ei edellytä kanteen vireillepanoa tuomioistuimessa, vaan korvausoikeuden säilyvyyden kannalta on riittävä, että kirjallinen korvausvaatimus, joka on asiallisesti yksilöity, esitetään säädetyssä määräajan kuluessa. (Sisula-Tulokas 2007, 214 – 215.)

Tavaran kuljetusta koskevista säännöksistä voidaan poiketa kuitenkin muun kuin kuluttajansuojalain tarkoitetun kuluttajan kanssa tehtävässä sopimuksessa, mikäli poikkeaminen on kohtuullista sopijapuolten aseman, tavaran tai kuljetuksen poikkeuksellisen laadun tai muiden erityisolosuhteiden takia (Finlex www-sivut 2016).

4.4 Ilmakuljetus

Ilmakuljetukset tarjoavat nopean sekä pääosin valmiiksi aikataulutetut kuljetukset kaikkialle maailmaan. Kuljetukset ovat luotettavia ja niissä sattuu vähän vaurioita, suurin osa ilmakuljetuksista muodostuukin kiireellisistä ja arvokkaista tuotteista. Kuljetusyksiköiden yhteensopivuus muiden kuljetusmuotojen kanssa on rajoitettua sekä käytettävissä oleva rahtitila ja kantavuus ovat melko rajallisia. Ilmakuljetus on kilpailukykyisin kuljetusmuoto, silloin kun etäisyydet ovat suuria ja käytettävissä on vain vähän aikaa. Lentorahtina voidaan kuljettaa lähes mitä tahansa, mikä mahtuu lentokoneen kuormatilaan ja mitä ei turvallisuussyistä ole kielletty. (Suomen Kuljetusopas www-sivut 2016.)

Lentokuljetusten tärkein asiakirja on lentokuljetussopimus eli lentorahtikirja. Montrealin yleissopimuksen (MYS) mukaan lähettäjän tulee täyttää kolmena kappaleena rahtikirja käyttäen rahdinkuljettajan rahtikirjalomakkeita. (Melin 2010, 219.) Lähettäjän kappaleella rahtikirjasta tai tavarakuitista on erityinen merkitys, koska sen avulla voidaan määrätä tavarasta kuljetuksen aikana. Kyseinen rahtikirjan kappale tai tavarakuitti vastaa täten rautatiekuljetusten rahtikirjan kaksoiskappaletta. Rahtikirjan sijasta kuljetusta koskevat tiedot voidaan kirjata myös esimerkiksi sähköisesti, jolloin lähettäjän pyynnöstä rahdinkuljettajan on annettava tavarakuitti, jonka perusteella lähetys voidaan tunnistaa sekä se mahdollistaa tutustumisen muulla tavoin kirjattuihin tietoihin. Minimisältö lentorahtikirjassa sekä tavarakuitissa on periaatteessa samanlainen ja niillä on sama todistusarvo. Pakolliset minimitiedot ovat lähtö-, määrä- ja mahdollisesti välilaskupaikkojen ohessa tiedot tavaran painosta. (Sisula-Tulokas 2007, 222 – 223.)

Rahdinkuljettaja tavallisesti käyttää kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) vakioehtoja kuljetusten osalta ja näihin ehtoihin viitataan rahtikirjassa. Rahdinkuljettajan

pakottavaa vastuuta, joka on laissa säädetty, ei voi luonnollisesti rajoittaa vakioehdoilla. Yleissopimuksen vastuusäännöissä ilmenee, että puuttuvan tai puutteellisen pakkauksen takia tavaran vahingoittuminen on lähettäjän vastuulla. (Sisula-Tulokas 2007, 223 – 224.)

Tavara tavallisesti toimitetaan rahdinkuljettajan terminaaliin, jossa lastauksesta ja ahtaukselta huolehtiminen on silloin rahdinkuljettajan tehtävänä. Tavaraa vastaanottaessa rahdinkuljettajan tulee tarkistaa tavaran ulkoinen tila, mikäli tavara poikkeaa ilmoitetusta, tulee rahdinkuljettajan merkitä sitä koskeva varaus. Rahdinkuljettaja vastaa tavarasta kuljetuksen aikana. Lähettäjän tulee antaa tarpeelliset sekä oikeat tiedot tavarasta kuljetusta varten ja lähettäjän vastuulla on tavaran vahingoittuminen puutteellisen pakkauksen takia. Mikäli toisin ei ole sovittu on lähettäjä velvollinen maksamaan rahdin sekä muut kuljetukseen liittyvät kustannukset. Toimittaessaan tavaran lähettäjän on annettava kuljetusta varten tarpeelliset asiakirjat ja tiedot, kuten esimerkiksi kauppalasku sekä vienti- ja tuontiluvat. (Melin 2010, 219-220.)

Kuljetusasiakkaalla on mahdollisuus kuljetuksen aikana muuttaa kuljetussopimusta käyttämällä oikeuttaan määrätä tavarasta, ellei tästä aiheudu rahdinkuljettajalle tai muulle lähettäjälle vahinkoa. Samoin edellytyksin hän voi määrätä, että tavara lähetetään takaisin lähtöpaikkakunnan lentopaikalle, tai että tavara on matkan aikana tai määräpaikalla luovutettava toiselle henkilölle, kuin lentorahtikirjassa tai tavarakuitissa mainitulle vastaanottajalle. Määräämisoikeuden käyttäminen edellyttää rahtikirjan lähettäjänkappaleen tai tavarakuitin hallussapitoa. Lähettäjän oikeus määrätä tavarasta lakkaa, kun tavara saapuu perille määräpaikkakunnalle ja luovutetaan vastaanottajalle. Mikäli vastaanottaja kieltäytyy tavaran vastaanottamisesta, määräämisvalta palautuu lähettäjälle. (Sisula-Tulokas 2007, 225.)

Rahdinkuljettaja, joka on solminut kuljetussopimuksen, on vastuussa kuljetuksen asianmukaisesta suorituksesta ja tämä vastuu ulottuu myös kuljetuksen suorittaneen kuljettajan työntekijöihin sekä avustajiin. Rahdinkuljettajalla on isännän vastuu vahingoista. (Hörkkö ym. 2010, 294.) MYS :in mukaan vastuu esinevahingoista, joka on sattunut ilmakuljetuksen aikana, on rahdinkuljettajalla. Vahingon katsotaan aiheutuneen myös ilmakuljetuksen aikana silloin, kun esimerkiksi tavara kuljetetaan autolla

yhdeltä lentokentältä toiselle uudelleen lastausta varten. Lisäksi, mikäli rahdinkuljettaja on ilman lähettäjän lupaa korvannut ilmakuljetuksen esimerkiksi maakuljetuksella, tätä kuljetusta vastuumielessä pidetään ”ilmakuljetuksena”. (Sisula-Tulokas 2007, 228.)

Rahdinkuljettaja välttää vastuun, mikäli vahinko on johtunut, tavarán omasta laadusta, tavarán puutteellisesta pakkauksesta, minkä on suorittanut muu kuin rahdinkuljettaja, sotatoimesta tai aseellisesta selkkauksesta, viranomaisten toimenpiteestä tavarán maahantuonnin tai maasta viennin yhteydessä tai korvausta vaativan henkilön myötävaiikutuksesta tai aiheuttamana (Melin 2010, 221). Rahdinkuljettajan on osoitettava, että vahinko on johtunut jostain edellä mainitusta asiasta, muuten rahdinkuljettajalla on ankara vastuu esinevahingoista, joten hän on vastuussa tuottamuksesta riippumatta tavarán katoamisesta, tuhoutumisesta tai vahingoittumisesta (Sisula-Tulokas 2007, 228).

Vastuuperuste viivästymisvahingoissa on jonkin verran lievempi, kuin esinevahingoissa. Vastuun välttääkseen rahdinkuljettajan tulee osoittaa, että se ja sen palveluksessa olevat henkilöt tai asiamiehet ovat ryhtyneet kaikkiin tarpeellisiin toimenpiteisiin välttääkseen vahingon tai että niihin on ollut mahdotonta ryhtyä. Esimerkiksi, kun laskeutuminen määräpaikkakunnalle on estynyt sääolosuhteiden takia, on selkeää, että kyseessä on olosuhteet joihin rahdinkuljettaja ole toimenpitein voinut vaikuttaa. (Sisula-Tulokas 2007, 231 – 232.)

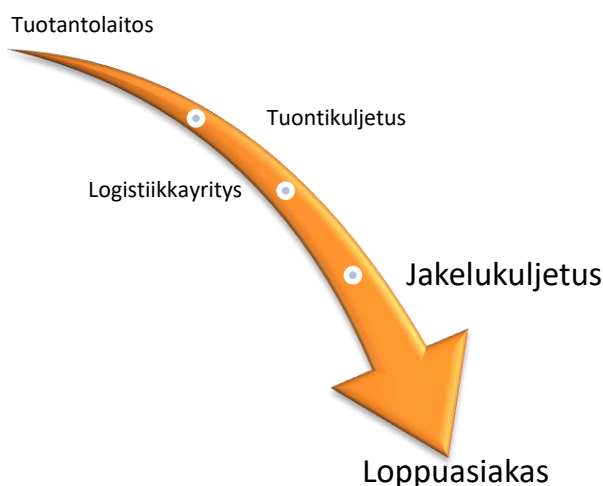
Rahdinkuljettajan vastuu on rajattu enimmäismäärään. Muistutus tavarán vahingoittumisesta on tehtävä heti, kun vahinko on huomattu tai viimeistään 14 päivän kuluessa vastaanottamisesta (Melin 2007, 221). Vahinkoa kärsinyt menettää puhevaltansa, mikäli laiminlyö tämän määräajan. Jos tavara on kadonnut, ei muistutusta tarvitse tehdä. Viivästyksestä muistutus on tehtävä 21 päivän kuluessa päivästä, jolloin tavara on vastaanottajan saataville asetettu. Muistutuksen voi tehdä vielä mainittujen aikojen jälkeenkin, mikäli rahdinkuljettaja on toiminut petollisesti. Vanhentumisajat noudattavat kuljetusoikeudellista normaalia mallia. Kanne on nostettava kahdessa vuodessa siitä, kun lentokone saapui määräpaikkaan tai kun sen sinne olisi pitänyt saapua. Määräajan laiminlyönti johtaa kannevallan menetykseen. (Sisula-Tulokas 2007, 236.)

4.5 Logistinen prosessi

Kuljetus- ja logistiikkayritykset tarjoavat logistiikkapalveluja, joihin kuuluu monenlaisia toimintoja, tunnetuimpia niistä ovat kuljetus ja varastointi. Käytännössä logistiikassa on kysymys siitä, että tuote saadaan valmistajalta loppuasiakkaalle mahdollisimman pienin kustannuksin ja aikataulussa. Perusmääritelmän mukaan logistiikka on materiaali-, tieto- ja rahavirtojen ohjausta sekä hallintaa. Perinteisesti logistiikan on ajateltu jakautuvan hankinta-, tuotanto- ja jakelutoimintojen muodostamaksi kokonaisuudeksi. Puhutaan logistiikan prosesseista, mikä tarkoittaa sitä, että logistisen järjestelmän eri vaiheet seuraavat toisiaan saumattomasti. (Ammattinetti www-sivut 2016.)

Logistiikkapalveluja tarjoavat kuljetus- ja logistiikkayritykset. Tavallisimpia logistiikkapalveluja ovat tavarankuljetus, pikarahti, varastointi, huolinta ja erilaiset lisäarvoa tuottavat tavarankäsittelypalvelut kuten pakkaamiset sekä tarroitus. Kunkin yrityksen logistiikan erityispiirteet muovautuvat toimialan, tuotteiden, toiminnan laajuuden yrityksen kehitysvaiheen ja henkilöstön mukaan. Logistiikalla on suuri kansantaloudellinen merkitys, sillä tavara ei liiku yli rajojen eikä kotimaan sisällä ilman logistisia palveluja. (Ammattinetti www-sivut 2016.)

Käytännössä logistiikka on sitä, että asiakkaiden tavaravirrat ohjataan logistiikkayrityksen prosessien läpi mahdollisimman tehokkaasti. Logistiikan suunnitteluun liittyvät aina erottamattomasti kuljetettava tavara, kuljetuskalusto, kuljetusten seuranta- ja ohjausjärjestelmät, liikenne- ja kuljetusjärjestelmät, varastot, varastonohjausjärjestelmät, liikenneturvallisuus, maantieteellinen sijainti, toiminnan ympäristövaikutukset sekä lainsäädäntö ja erilaiset alan sopimukset. Näitä asioita havainnollistaa kuvio 3. (Ammattinetti www-sivut 2016.)



Kuvio 3. Yksinkertaistettu kaavio toimitusketjusta (Ammattinetti www-sivut 2016).

Strateginen logistiikansuunnittelu on pitkäjännitteistä toimintaa, mikä on kiinteästi sidoksissa yrityksen liiketoiminnallisiin tavoitteisiin. Logistiikan valtakunnallinen verkostosuunnittelu usein tapahtuu yrityksen pääpaikassa. Sen sijaan kuljetusten suunnittelu voi tapahtua terminaaleissa eri puolella maata. Logistiikan operatiivinen suunnittelu tähtää tuotantoprosessien toteutumiseen suunnitellusti. Suunnitelman vaiheet tarvitsevat suunnittelua, ohjausta ja seuranta. Kansainvälisissä kuljetuksissa tarvitaan myös kansainvälisten asioiden hoitoa, huolintaa, eli viranomaisten vaatimien kuljetus- ja tullausasiakirjojen järjestämistä. (Ammattinetti www-sivut 2016.)

Varastolla tarkoitetaan fyysistä tilaa, jossa säilytetään tuotteita, materiaaleja tai komponentteja. Varasto tarkoittaa myös logistista kokonaisuutta, jolloin varastoa voi olla myös kuljetusautoissa tai muissa tiloissa. Varastointipalveluja tarjoava yritys yleensä saa tilauksen suoraan asiakkaansa asiakkaalta. Esimerkiksi vaateliike ilmoittaa jonkin tuotteen loppumisesta, jolloin varastointipalveluja tarjoava yritys järjestää uusien tuotteiden toimituksen heille varastostaan. Voidaan myös toimia niin, että varastointipalveluja tarjoavan yrityksen asiakas lähettää tuotetta varastoon aina sen määrän, jonka olettaa menevän kaupaksi vähittäiskaupassa. Varastojen pitämisellä tasapainotetaan kysyntää ja tarjontaa. Varastoinnin ideana on kuitenkin kierrättää tavaraa, ei seisottaa sitä turhaan. Yritykset tahtovat optimoida varastojensa sijainnin, kuljetusmatkat ja sen mitä niissä pidetään. (Ammattinetti www-sivut 2016.)

Varastoissa tehdään varastointia sekä materiaalin käsittelyä, joka on tavaroiden purkamista, siirtelyä ja lähettämistä. Sopimuksen mukaan varastopalveluyritykset tarjoavat myös erilaisia lisäarvopalveluita, jolloin tuotteille tehdään varastossa muutakin. Näitä palveluita ovat esimerkiksi pakkaamiset erikokoisiin yksiköihin, tuotteiden tarroitukset ja pahvisten tuote-esittelypisteiden kokoamiset. Asiakkaan puolesta varastopalveluyritykset voivat hoitaa myös kuljetusten järjestämisen. Huolinta kuuluu usein myös näihin palveluihin ja ne voivat ulottua aina konsultointiin sekä kouluttamiseen asti. (Ammattinetti www-sivut 2016.)

Tarpeen ja resurssien mukaan varastoissa käytetään apuna erilaisia teknisiä apuvälineitä. Trukit ja siirtolavat ovat jokaisen varaston perustekniikkaa, mutta käytössä voi olla myös muita toimintaa tehostavia apuvälineitä. Varastohallintajärjestelmä kertoo nopeasti, mitä tavaraa on varastossa ja niiden määrät sekä sijainnit. Asiakas saa järjestelmän välityksellä tietoa varastosaldoista, tavarankierronopeudesta ja niin edelleen. Varastotilan maksimoimiseksi joissakin varastoissa käytetään siirtohyllyjä, hyllyt ovat siis normaalisti yhdessä, eikä niiden välissä ole ”turhaa” tilaa ja sen pystyy avaamaan tarvittaessa, jolloin väliin mahtuu noutamaan tai tuomaan tavaraa. (Ammattinetti www-sivut 2016.)

5 MAAHANTUONNIN LAINSÄÄDÄNTÖÖN LIITTYVÄT ASIAT

Tullilakia sovelletaan Suomessa Euroopan unionin tullialueelle tuotavien ja sen ulkopuolelle vietävien sekä Suomen tullialueen kautta kuljetettavien tavaroiden tulliselvitykseen, tullivalvontaan ja tulliverotukseen sen lisäksi, mitä niistä säädetään unionin lainsäädännössä. Tullilaissa säädettyjä toimivaltuuksia voidaan käyttää unionin oikeuden mukaisin edellytyksin unionin jäsenvaltioiden välisessä liikenteessä tavaroiden Suomeen tuontia ja Suomesta vientiä sekä tavaroiden Suomen alueen kautta kuljettamista koskevien kieltojen sekä rajoitusten noudattamisen valvomiseksi. (Finlex www-sivut 2016.)

Tullilla on oikeus tarkastaa tavaraa, sen valmistusta sekä varastointia ja kirjanpitoaineistoa sekä liikeasiakirjoja ja ottaa tavarasta näytteitä. Ainostaan, kun avaaminen on

välttämätöntä sen toteamiseksi, sisältääkö lähetys tulliselvitettävää tai tullivalvottavaa tavaraa on tullilla oikeus avata kirje, paketti tai muu vastaava lähetys, mutta lähetykseen sisältyvän luottamuksellisen viestin salaisuutta ei saa loukata ja lähetyksen avaamisesta kerrotaan siihen tehtävillä merkinnöillä. Tullimiehellä on oikeus päästä varastoihin sekä muihin tiloihin ja paikkoihin, jossa tavaraa valmistetaan, säilytetään, myydään tai muutoin käsitellään tai missä säilytetään kirjanpitoaineistoa ja muita liikeasiakirjoja tarkastuksen suorittamiseksi tai näytteen ottamiseksi, mutta ei kuitenkaan pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. (Finlex www-sivut 2016.)

Tullilla on oikeus pidättää tavara, jota ei ole asianmukaisesti tulliselvitetty, tai tavaraa koskevan viennin, tuonnin, siirron tai kauttakuljetuksen edellytysten valvomiseksi tai selvittämiseksi. Sille jolta tavara otetaan haltuun saa päätöksen. Päätös postilähetyksen haltuunotosta annetaan tavaran vastaanottajalle tai lähettäjälle, mikäli ne ovat Tullin tiedossa. Tullivalvonnassa olevaan kulkuneuvoon, tavarahan, varastoon tai muuhun paikkaan tullimiehellä on oikeus asettaa tullisinetti, tullilukko tai muu tunnistamismerkki. (Finlex www-sivut 2016.)

Tulli määrittää saamansa ilmoituksen tai muutoin saamiensa tai hankkimiansa tietojen perusteella tullin määrän. Mikäli tulli-ilmoitusta ei ole annettu tai sitä ei voida täydennetyntäkään käyttää tullin määrittämisen perusteena määrätään tulli arvion perusteella. Arvion perusteet on mainittava tullin määräämistä koskevassa päätöksessä. Tulli maksetaan rahalaitokseen Tullin määräämälle tilille ja maksaja vastaa maksamisesta aiheutuvista kuluista, mutta tulli on mahdollista maksaa myös tullitoimipaikkaan, jolloin maksamisesta ei lisäkuluja veloiteta. Tulli on maksettava 10 päivän kuluessa tullauspäätöksen vahvistamispäivästä. Tulli voi määrätä maksamisen määräajan pidentämisestä sekä keskeyttämisestä ja velalliselle myönnettävästä maksunlykkäyksestä. (Finlex www-sivut 2016.)

Virhemaksu tai tullinkorotus voidaan määrätä tullivelan tiedoksiannon jälkeen kolmen vuoden kuluessa ajankohdasta, milloin tullivelka on syntynyt tai, mikäli tavara on tulliton, jolloin Tulli on hyväksynyt tulli-ilmoituksessa annetut tiedot. Muissa tilanteissa virhemaksu voidaan kolmen vuoden kuluessa määrätä siitä ajankohdasta, jolloin unionin sisäkaupan tilastoilmoitus, tuonti- tai vientirajoitusten noudattamisen kannalta merkityksellinen tieto tai muu asiakirja taikka tieto on annettu tai olisi pitänyt antaa.

Virhemaksun ja tullinkorotuksen määrääminen perustuu kokonaisarviointiin ja määrää arvioitaessa on huomioon otettava menettelyn moitittavuus, toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Arvioinnissa on lisäksi huomioitava menettelyllä tavoiteltu hyöty tai siitä aiheutettu vahinko, mikäli ne ovat määriteltävissä, sekä tekijän yhteistyö asian selvittämiseksi Tullin kanssa. (Finlex www-sivut 2016.)

Henkilö, jota tullitoimenpide koskee välillisesti tai suoraan, on annettava Tullille sen pyynnöstä sekä asetetussa määräajassa kaikki tullitoimenpiteen suorittamiseksi tarvittavat tuojaa, viejää, muuta asianosaista, tavaraa, kulkuneuvoa, matkustajaa sekä kulkuneuvon henkilökuntaa koskevat asiakirjat ja tiedot. Henkilöllä, jolla on hallussaan toisen tulliverotusta tai siitä johtuvaa muutoksen hakua koskevaa asiaa varten tarpeellisia tietoja on luovutettava ne Tullille määräajassa, mutta tiedonantovelvollisuus ei koske tietoja, jotka koskevat asiaa, josta henkilöllä on oikeus lain mukaan kieltäytyä todistamasta. Taloudellista asemaa koskevia tietoja ei saa kieltäytyä antamasta. (Finlex www-sivut 2016.)

Kuluttajaturvallisuuslain mukaan toiminnanharjoittajan on olosuhteiden vaatiman huolellisuuden sekä ammattitaidon edellyttämällä tavalla varmistauduttava siitä, että kulutustavarasta ei aiheudu vaaraa kenenkään terveydelle tai omaisuudelle. Toiminnanharjoittajalla tulee olla riittävät ja oikeat tiedot kulutustavarasta ja hänen on arvioitava niihin liittyvät riskit. Jos kulutustavarasta aiheutuu vaaraa jonkun terveydelle tai omaisuudelle, on siitä ilmoitettava välittömästi valvontaviranomaiselle. Samalla on ilmoitettava, mihin toimenpiteisiin toiminnanharjoittaja on jo ryhtynyt vaaran takia, esimerkiksi tavaran markkinoilta poistamiseen. (Finlex www-sivut 2016.)

Kulutustavaraa, missä ei ole lainsäädännön edellyttämää CE-merkintää, ei saa laittaa markkinoille (Finlex www-sivut 2016). CE-merkintä on valmistajan vakuutus siitä, että se täyttää sitä koskevien direktiivien vaatimukset. Muita tuotteita ei saa varustaa CE-merkinnällä. CE-merkintä on oltava muun muassa henkilönsuojaimissa, kuten ulkoiluvaatteissa, joissa käytetään heijastavaa materiaalia, heijastinliiveissä sekä jalan-kulkijaheijastimissa. (Suomen Standardisoimisliitto SFS ry www-sivut 2016.) Tuotteen on täytettävä henkilönsuojaimia koskevat vaatimukset, jos sitä myydään heijastavana vaatteena tai välineenä tai jos tuotteesta saa käsityksen, että sitä voisi heijastavien

ominaisuuksiensa vuoksi käyttää heijastimena. Henkilösuojaimissa CE-merkinnän lisäksi on oltava suomen- ja ruotsinkieliset käyttöohjeet. Kuluttajille ei saisi syntyä väärää mielikuvaa siitä, että onko tuote tarkoitettu henkilösuojaimiksi. (Tukes www-sivut 2016.)

Valmistajalla, maahantuojalla sekä jakelijalla on vastuu siitä, että tuotteet ovat turvallisia ja täyttävät niitä koskevat vaatimukset. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) valvoo henkilösuojaimia ja kulutustavaroita riskiperusteisesti pistokokeilla. Myyntiin tulevia tuotteita ei tarkisteta etukäteen, vaan valmistajan, maahantuojan sekä jakelijan tulee varmistua tuotteiden turvallisuudesta ja vaatimustenmukaisuudesta jo ennen niiden markkinoille saattamista. (Tukes www-sivut 2016.)

Tekstiilituotteiden turvallisuus on tärkeää, koska monet niistä ovat kosketuksissa ihon kanssa pitkiäkin aikoja. Tyypillisimmät tekstiilituotteiden turvallisuusongelmat liittyvät lastenvaatteiden nauhoihin ja nyöreihin, nikkeliin napeissa tai neppareissa, formaldehydiin vuodetekstiileissä tai vaatteissa, pieniin irtoaviin osiin, joihin pieni lapsi voi tukehtua ja yleensä tuotteiden puutteellisiin merkintöihin. (Tukes www-sivut 2016.)

Yleisen kuluttajaturvallisuuslainsäädännön lisäksi tekstiileille on olemassa yksityiskohtaista lainsäädäntöä sekä tuoteryhmäkohtaisia turvallisuusvaatimuksia koskien muun muassa tekstiilituotteiden formaldehydiä, tiettyjä atsoväriaineita, nikkeliä, ftalaahteja. Tekstiilituotteissa sallitun formaldehydin enimmäismäärä riippuu tekstiilin käyttäjän iästä sekä ihokosketuksen tavanomaisuudesta. On rajoitettu atsovärien käyttöä, joista voi vapautua tiettyjä aromaattisia amiineja sellaisissa tekstiili- sekä nahkatuotteissa, jotka ovat pitkäaikaisesti kosketuksissa ihon tai suuontelon kanssa. Myytäviin vaatteisiin ei saa liittää pinnoittamattomia nikkelpitoisia nappeja ja neppareita. Pinnoitettunakin napeista sekä neppareista vapautuva nikkelin määrä on tarkasti rajoitettu. Tekstiilien kemikaaleista säädetään (lukuun ottamatta formaldehydiä) REACH- ja CLP-asetuksissa. Kilpailu- ja Kuluttajavirasto valvoo EU komission asetusta tekstiilikuitujen nimityksistä sekä niitä vastaavista tekstiilituotteiden kuitukoostumuksen selosteista ja merkinnöistä. (Tukes www-sivut 2016.)

Tuoteryhmäkohtaisissa standardeissa on lainsäädännön lisäksi määritelty eräille tekstiileille yksityiskohtaiset turvallisuusominaisuudet sekä testausmenetelmät. Tuotteen

voidaan osoittaa olevan standardin kattamilta osin turvallinen tuotteen testaamisella ja standardin mukaisilla testituloksilla. Olemassa olevia standardeja voi etsiä sekä tilata Suomen Standardisoimisliitto SFS ry:n kautta ja tietoja on saatavilla myös Standardisoimisyhdistys TEVASTA ry:n kautta. (Tukes www-sivut 2016.)

Tekstiileissä tulee olla tarvittavat tiedot, jotta tuotetta on mahdollista käyttää turvallisesti koko käyttöajan. Tietojen tulee olla selkeät, ymmärrettävät, helposti löydettävissä paikassa ja lähtökohtaisesti suomeksi sekä ruotsiksi. Kuluttajille myytävissä tekstiilituotteissa tulee olla muun muassa tuotteen kauppataivan mukainen nimi, tiedot valmistajasta, valmistajan valtuuttamasta edustajasta tai maahantuojasta, tuotteen hoito-ohjeet symbolein tai sanallisesti sekä kuitusisältö, joka ilmoitetaan prosenttiosuuden mukaisessa järjestyksessä. (Tukes www-sivut 2016.)

Hoito-ohjemerkinne tulee kutoa tai painaa kangasetikettiin tai suoraan vaatteeseen, mikäli pakkauksen pinta-ala on merkintöjen tekemiseen riittämätön tai muuten sopimaton, merkinnät saa tehdä erilliselle lipukkeelle tai muuhun sellaiseen, joka on liitetty pakkaukseen tai kulutustavaraan. Tällöin merkinnöissä tulee olla ohje erillisen lipukkeen säilyttämisestä. Tekstiileissä annettavia tietoja koskevat vaatimukset ovat kuluttajaturvallisuuslaissa, valtioneuvoston asetuksessa kulutustavaroista sekä kuluttajapalveluksista annettavista tiedoista esitetty. (Tukes www-sivut 2016.)

Ensisijainen vastuu tuotteiden turvallisuudesta on toiminnanharjoittajalla, tämä koskee niin valmistajaa, maahantuojaa kuin kaupan eri portaissa toimivia myyjiä. Tekstiilituotteiden turvallisuutta valvovat Tukes ja Tulli (ETA-alueen ulkopuolelta tuotavien kulutustavaroiden turvallisuus.) Valvonta on pistokokeenomaista sekä se koostuu esimerkiksi markkinoiden seuraamisesta ja niihin reagoimisesta. Valvontaviranomaiset voivat ryhtyä tarvittaessa toimenpiteisiin turvallisuuspuutteiden poistamiseksi. (Tukes www-sivut 2016.)

6 MAAHANTUONTI EU:N ULKOPUOLELTA EU:N SISÄMARKKINOILLE

Tuonnilla tarkoitetaan tullitoiminnassa tavaran tuomista Suomeen EU:n ulkopuolisesta maasta. Ennen tavaran käyttöönottoa tai eteenpäin myyntiä tavara on tulliselvitettävä. Luovutus vapaaseen liikkeeseen on yleisin tuonnin tullimenettely ja tässä menettelyssä tullille on annettava tavarasta tulli-ilmoitus. Tullin määrä vaihtelee tullinimikkeittäin ja on yleensä prosentuaalinen. Edellytyksenä on tarkka tavarankuvaus oikealle tariffioinnille ja siten oikeansuuruisen tullin määräämiselle. (Yrittäjät www-sivut 2016.) Maahantuotavista tavaroista kannetaan lakisääteiset tullit, verot sekä maksut, mitkä määräytyvät tavaran tullinimikkeen, alkuperän sekä tullausarvon perusteella (Yritys-Suomi www-sivut 2016).

Tavallisimmin tulli sekä arvonlisävero ovat maahantuonnin yhteydessä kannettavia veroja ja tuotaessa tavaraa EU-maiden ulkopuolelta niistä kannetaan myös niin sanottu kolmansien maiden tulli. Tulli kannetaan tavarasta tosiasiallisesti maksetusta hinnasta eli tullausarvosta, johon on lisätty toimituskulut, lähinnä rahti ja vakuutus, ensimmäiselle tulopaikalle EU:ssa. (Yrittäjät www-sivut 2016.)

Tullin alennus tai tullittomuus voi perustua EU:n tullitariffiin tai tullilainsäädäntöön. Tullin alennuksen tai tullittomuuden perusteena usein on EU:n yhteinen kauppapolitiikka tai alkuperän peruste, mikäli EU:lla on maata koskeva tullietuussopimus tai järjestely. Esimerkiksi Yhdysvallat, Japani ja Taiwan ovat maita, joiden kanssa EU:lla ei ole sopimusta, joten näistä maista tuotavista tuotteista kannetaan aina tariffin mukainen tulli. Etuuden saaminen edellyttää tullauksen yhteydessä sopimuksen mukaisen alkuperäisselvityksen esittämistä. (Yrittäjät www-sivut 2016.) Tavaroiden alkuperä voi oikeuttaa alempaan tullien määrään tai nollatulliin. Tällaisen tullietuuden soveltaminen vaatii aina asianmukaisen alkuperäistodistuksen tai -ilmoituksen olemassaoloa sekä sen liittämistä tulli-ilmoitukseen. Mikäli tuonnin yhteydessä on mahdollista käyttää erityismenettelyjä voi välttyä tullien sekä muiden verojen maksamiselta tai olla oikeutettu alennettuun tuontitullien määrään. (Tulli www-sivut 2016.)

Tullialueelle tuodun tavaran tulliselvityksen tekemiseksi tullikoodeksi tarjoaa erilaisia mahdollisuuksia. Tulliselvitysmuotoja ovat tavaroiden asettaminen tullimenettelyyn, siirtäminen vapaa-alueelle tai vapaavarastoon, jälleenvienti, hävittäminen tai luovutus

valtiolle. (Yrittäjät www-sivut 2016.) Tulliselvitys tapahtuu vastaanottajan tai hänen valtuuttaman tahon aloitteesta, eli Tulli ei automaattisesti tulliselvitä lähetystä. Rahdinkuljettaja toimittaa saapumisilmoituksen tarvittavasta tulliselvityksestä vastaanottajalle. (Tulli www-sivut 2016.)

Tulliselvityksen voi tehdä käyttämällä Tullin nettituontipalvelua (maksuton), antamalla huolintayritykselle toimeksianto tulliselvityksestä (maksullinen) tai sähköisellä EDI-sanomalla, joka vaatii Tullin luvan. Tulliselvitys on tehtävä määräajassa, joka on 20 päivää, paitsi merikuljetuksissa 45 päivää. Suoraan vastaanottajalle ilman tulliselvitystä toimitettu tulliselvitettävä lähetys on tulliselvitettävä jälkikäteen. (Tulli www-sivut 2016.)

Tullimenettelyt ja ilmoitukset ovat sidottuja koodeihin. Jotta maahantuontiverot kannetaan oikein ja oikeasta arvosta on oikeiden tullimenettelyjen sekä koodien käyttö ratkaisevaa. Muun muassa menettely, kauppatapahtuman luonne sekä kansallinen menettely muodostavat kokonaisuuden. Eri tullimenettelyt ilmoitetaan omilla tullilmoituksilla, kuten esimerkiksi myydyin tavarain palautus tai korjattavaksi toimitettu lähetys erikseen. Omilla tullilmoituksilla tulliselvitetään eri asiakkailta tai myyjiltä saapuvat lähetykset. Tullauspäätöksiin voi myös hakea oikaisua ja se on haettava määräajassa. (Tulli www-sivut 2016.)

Kun tavaroita tuodaan EU:n ulkopuolelta, niistä on aina annettava Tullille tuonti-ilmoitus sekä maksettava pakolliset maahantuontimaksut ja -verot. Tulli käyttää tuonti-ilmoituksen tietoja myös ulkomaankaupan tilastoinnissa. Tuonnin vaiheita ovat tavaroiden saapuminen maahan, tullilmoituksen antaminen Tullille (tavaroiden esittäminen), luovutus- sekä tullauspäätöksen saaminen ja tullilaskun maksaminen (verotuksen toimittaminen). Sähköisesti tuonti-ilmoituksen antaminen sekä virka-aikana SAD-lomakkeella ilmoittaminen on maksutonta. Päätös rekisteröidystä luottoasiakkuudesta, tuonnin EDI-lähtäjän asiakastestaus ja lupa sekä Tullin neuvonta ovat myös maksuttomia. (Yritys-Suomi www-sivut 2016.)

Tullinimikkeen, alkuperän sekä tullausarvon perusteella määräytyvät kannettavat verot ja maksut. Tulli vastaa tavaroiden arvonlisäverotuksesta ja valvonnasta, kun tavaraa tuodaan EU:n tullil- ja/tai arvonlisäveroalueen ulkopuolelta. Sillä, joka tekee tullil-

ilmoituksen itse tai jonka nimissä tulli-ilmoitus tehdään, on maksuvelvollinen maahantuodun tavaran veroista. Kun tavaraa tuodaan Euroopan unionin tullialueelta veroalueelle, on myös tavaroiden ilmoittajan asemassa oleva henkilö verovelvollinen. Lisäksi veron suorittamisesta on vastuussa se, joka tullikoodeksin mukaan on velvollinen maksamaan syntyneen tullivelan. (Tulli www-sivut 2016.)

Euroopan komissio on saanut 14. kesäkuuta 2013 jäsenvaltioilta luvan aloittaa kaupan ja investointien neuvottelut Yhdysvaltojen kanssa. Lanseeraus perustuu raportin korkean tason työryhmän työllisyyteen sekä kasvuun ja se julkaistiin helmikuussa 2013. Maaliskuussa 2013 Euroopan komissio ehdotti neuvotteluohjeita jäsenvaltioille sekä julkaisi vaikutusten arvioinnin tulevaisuudesta Euroopan ja Yhdysvaltojen välillä. Euroopan Unionilla ja Yhdysvalloilla on suurin kahdenvälinen kauppasuhde ja kansantaloudellinen suhde maailmassa. (Euroopan Komissio www-sivut 2016.)

Transatlanttinen kauppa- ja investointikumppanuus (TTIP) on EU:n ja Yhdysvaltojen välinen vapaakauppasopimus, mitä on neuvoteltu kolmen vuoden ajan ja arvioiden mukaan TTIP-neuvottelut oli tarkoitus saada päätökseen ennen Yhdysvaltojen presidentinvaaleja vuonna 2016. Lähinnä monikansalliset korporaatiot ovat olleet lobbauksessa yhdenmukaisia kaupan standardeja alueiden välille. TTIP-sopimus sisältää investointisuojaimekanismin, mikä käytännössä luo yrityksille yksityistetyn oikeuslaitoksen sekä kaventaisi julkista lainsäädäntövaltaa. Sopimuksen myötä lisäksi luotaisiin niin sanottu sääntely-yhteistyöelin, mikä siirtäisi tulevia kiistanalaisimpia kysymyksiä suljettuihin virkamiesmenettelyihin. TTIP-sopimusta on pidetty esimerkkinä uudesta perustuslaillisuudesta. Neuvotteluista tiedettiin pitkään vain vähän, koska ne käytiin suljettujen ovien takana, joten se on kohdannut paljon kritiikkiä kansalaisyhteiskunnan, palkansaajien kuin tutkijoidenkin keskuudessa. (Vapaakauppa www-sivut 2015.)

EU:n kauppapolitiikasta vastaava komissaari Cecilia Malmström mukaan on liian aikaista arvioida Yhdysvaltojen uuden presidentin Donald Trumpin vaikutusta TTIP:n solmimiseen. Yhdysvaltain suurlähettiläs Anthony Gardner on kertonut Reutersille, että TTIP säilyy tärkeänä taloudellisista ja strategisista syistä, kun tunnustetaan, että haasteena on vakuuttaa enemmän ihmisiä siitä, että vapaakauppa on mahdollisuus, ei riski. Malmström on aiemmin sanonut, että molemmin puolin pitää tehdä niin paljon edistystä, kuin mahdollista, jotta työ voidaan toteuttaa uuden presidentin toimesta. On

kuitenkin epätodennäköistä, että vapaakauppa on korkealla herra Trumpin prioriteettilistalla. (Irish Examiner www-sivut 2016.)

Yhteensä Yhdysvaltain investoinnit EU:hun ovat kolme kertaa suurempia, kuin koko Aasiaan ja EU:n investoinnit Yhdysvaltoihin ovat noin kahdeksan kertaisia, kuin EU:n investoinnit Intiaan sekä Kiinaan yhteensä. EU:n ja Yhdysvaltain investoinnit ovat kuljettaneet transatlanttisen suhteen, edistäneet kasvua sekä työllisyyttä molemmin puolin Atlanttia. On arvioitu, että kolmasosa kaupasta Atlantin yli koostuu oikeastaan konsernin sisäisistä siirroista. Transatlanttinen suhde myös määrittelee maailmantalouden muodon kokonaisuutena, joko EU:n tai Yhdysvaltojen on suurin kaupan sekä investointien kumppani lähes kaikissa muissa maissa maailmantaloudessa. EU:n ja Yhdysvaltojen talous osuus yhdessä on noin puolet koko maailman bruttokansantuotteesta sekä lähes kolmannes maailman kauppavirroista. (Euroopan Komissio www-sivut 2016.)

Yhdysvaltojen tulli- ja rajavartiolaitos (CBP) ja tuonti sekä vienti yhteisö jakaa vastuun toimia lain määräysten ja säädösten mukaisesti. Suoritettaessa tätä tehtävää, CBP kannustaa tuojia sekä viejiä perehtymään sovellettaviin lakeihin ja määräyksiin ja toimimaan niiden mukaisesti. (U.S. Customs and Border Protection www-sivut 2016.) CBP ei vaadi maahantuojalta toimilupaa, mutta muut virastot saattavat vaatia riippuen tuotavasta tavarasta. Jotta mahdolliset ongelmat kauppatavaran tutkinnassa vältettäisiin kannattaa, ottaa selville valtion virastoilta sekä laitoksilta niiden maahantuonti menettelyt ja selvittää mikäli tarvitsee lisenssin paikalliselta tai valtion viranomaiselta. (USA.gov www-sivut 2016.)

7 TUTKIMUSMENETELMÄT

7.1 Käytettävät menetelmät ja opinnäytetyön toteuttaminen

Tässä opinnäytetyössä selvitetään vaatteiden ja asusteiden maahantuontiprosessi Yhdysvalloista Suomeen siksi, että tästä voivat hyötyä kaikki maahantuonnista kiinnos-

tuneet, kuten aloittelevat maahantuojat, vaателиikkeet, jotka haluavat uusia tuotteita valikoimiinsa, tietyn brändin lanseeraamisesta Suomeen kiinnostuneet yritykset tai verkkokaupan perustamista suunnittelevat henkilöt, jotka eivät kunnolla tunne maahantuontiprosessia. Opinnäytetyön tarkoituksena on toimia yleisoppaana, joka koostuu teoriasta sekä empiirisestä osasta, työhön kerätään tietoa enimmäkseen kirjoista ja Internetistä. Tämä opinnäytetyön empiirinen osuus on kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus.

Pääsyytä kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen tekemiseen ja kvalitatiivisten menetelmien käyttöön ovat tutkijaprojektin tausta sekä päämäärä ja tutkijan aikaisempi kokemus (Räsänen 2016, 5). Kvalitatiivinen eli laadullinen ote ensisijaisesti vastaa kysymyksiin miksi, millainen ja miten. Se auttaa kohderyhmän sekä ilmiön ymmärtämiseen (Inspirans www-sivut 2016). Laadullisella tutkimussuunnitelmalla on tulkinallinen orientaatio ja tutkimuksessa taustateoria on tarpeellinen tulkintojen lähtökohdaksi, mutta siihen sitoudutaan vain, mikäli tulkinat antavat siihen aihetta. Aineiston pohjalta voidaan luoda uutta teoriaa. Laadullista analyysia varten on laadittu viitekehys (Kuvio 1.), jonka avulla hahmotetaan tutkittavan ilmiön kokonaisuutta. (Virtuaali Ammattikorkeakoulu www-sivut 2016.)

Laadullisen tutkimuksen suunnitelma lähtee liikkeelle tutkimusalueen ja sitä koskevan aikaisemman tutkimustiedon hahmottelusta, joka perustelee teoreettisesti tutkittavan ilmiön ja siihen liittyvät kysymykset sekä selvittää käytettävän tutkimusmenetelmän ja kuvaa miten tutkimus on käytännössä suoritettu (Virtuaali Ammattikorkeakoulu www-sivut 2016).

Laadullista aineistoa voidaan analysoida muun muassa sisällönanalyysin eli dokumenttianalyysin avulla. Dokumenttianalyysi on laadullisen tutkimuksen perusanalyysimenetelmä, joka voi olla joko yksittäinen metodi tai laajemmin ymmärrettävä analyysikokonaisuuksien teoreettinen kehys. Sillä voidaan analysoida kirjoitettua sekä suullista kommunikaatiota ja sen avulla kerätty tietoaineisto tiivistetään niin, että voidaan tarkastella tutkittavien ilmiöiden ja asioiden merkityksiä, seurauksia sekä yhteyksiä. Sisällönanalyysi sopii menettelytavaksi minkä tahansa dokumentin analysoinnissa. Dokumentti voi esimerkiksi olla kirja, artikkeli, haastattelu, puhe, keskustelu, raportti tai joku muu kirjalliseen muodossa oleva materiaali. Dokumenttianalyysillä

pyritään luomaan hajanaisesta aineistosta yhtenäistä sekä selkeää informaatiota, jotta tulkinta sekä johtopäätösten teko ovat mahdollisia. (Tampereen teknillinen yliopisto www-sivut 2016.)

Laadullisen aineiston analyysissä päättelyn logiikka saattaa olla induktiivinen eli aineistolähtöinen, deduktiivinen eli teorialähtöinen tai abduktiivinen eli teoriaohjaava. Tieteenaloilla perinteinen laadullisen tutkimuksen sisällönanalyysilogiikka on monesti teorialähtöinen analyysi, jossa analyysi nojautuu tiettyyn malliin tai teoriaan, joka kuvailtaan tutkimuksessa sekä jonka mukaan määritellään kiinnostavat käsitteet sekä analyysi-yksiköt. Kun kyseessä on teoriaohjaava dokumenttianalyysi aikaisempi tieto ohjaa aineiston analyysiä ja se etenee kolmivaiheisena prosessina. Prosessiin kuuluu aineiston pelkistäminen, ryhmittely sekä käsitteellistäminen. Prosessin avulla empiirisestä aineistosta muodostetaan käsitteellinen näkemys tutkittavasta ilmiöstä. (Tampereen teknillinen yliopisto www-sivut 2016.)

Empiirisessä osassa tutkitaan Ed Hardy-brändin vaatteiden sekä asusteiden maahantuontia New Yorkista Euroopan Unioniin kuuluvan maan (esimerkiksi Saksan) varaston kautta Helsinkiin ja luodaan kuvitteellinen maahantuontireitti. Lisäksi tutkitaan mitä tullimenettelyjä tarvitsee tehdä sekä millaisia asiakirjoja ja millaisia maksuehtoja ja tapoja sekä rahoitusta tarvittaisiin maahantuonnin toteuttamiseksi. Tutkimusmenetelminä ovat pääasiassa eri vaiheiden dokumentointi sekä dokumenttianalyysi. Eli teen tutkimuksen omasta näkökulmastani, miten toimin tällaisessa tilanteessa, minkä reitin, kuljetusmuodon sekä logistisen prosessin valitsisin Ed Hardyn vaatteiden ja asusteiden maahantuontiin Yhdysvalloista Suomeen, samalla hyödyntäen teoriaosuudessa läpi käytyjä asioita.

7.2 Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti

Kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen aineiston riittävyys varmistaa reliabiliteetin eli luotettavuuden. Validiteetissa on kyse siitä, että tutkimus on pätevä ja oikein tehty. (Inspirans www-sivut 2016.) Tutkimus kirjoitetaan opinnäytetyön muodossa. Reliabiliteetilla eli menetelmän luotettavuudella viitataan käytetyn tutkimusmenetelmän kykyyn antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia, eli sillä tarkoitetaan tutkimusmenetelmän

kykyä saavuttaa tarkoitettuja tuloksia. Reliabiliteetin arvioinnin sekä tarkistamisen kannalta on tärkeää, että tutkimusaineisto muokataan sellaiseksi, että se on tutkimuksen kommentoijien saatavilla sekä tarkastettavissa. Tutkimusmenetelmä voi periaatteessa olla luotettava, vaikka tutkimus ei olisikaan validi eli pätevä. Tällöin tutkimuksessa käytettyjen menetelmien avulla voidaan päätyä kiinnostaviin tuloksiin, mutta ne eivät vastaa sitä, mihin tutkimuksella tähdättiin. (Virtuaali Ammattikorkeakoulu www-sivut 2016.)

Validiteetilla eli tutkimuksen pätevyydellä tarkoitetaan tutkimusmenetelmän kykyä selvittää, mitä sillä on tarkoitus selvittää. Yleensä validiteetin arviointi kohdistaa huomionsa kysymykseen, miten hyvin tutkimusote ja siinä käytetyt menetelmät vastaavat ilmiötä, jota halutaan tutkia. Sovelletavan tutkimusotteen tulee tehdä oikeutta tutkitavan ilmiön olemukselle ja kysymyksenasettelulle ollakseen validi. Tutkimustyössä itsessään käytetty menetelmä ei johda tietoon, vaan menetelmä valitaan sen mukaan, millaista tietoa halutaan. (Virtuaali Ammattikorkeakoulu www-sivut 2016.)

8 TULOKSET

8.1 Maahantuonti Yhdysvalloista Suomeen

Maahantuontiprosessin käynnistämiseksi maahantuojaja tekee tarjouspyynnön myyjälle ja myyjä tekee tarjouksen, jonka jälkeen solmitaan kauppasopimus Ed Hardyn kanssa aikaisemmin mainittujen ehtojen mukaisesti. Esimerkkituotebrändiksi valittiin Ed Hardyn vaatteet sekä asusteet, sillä niitä ei saa Suomesta muualta kuin harvoista erikoisliikkeistä. Tuotteet toimitetaan Agility Logistics Oy Ab:n avulla Ed Hardyn New Yorkin toimipisteen kautta. New Yorkin ja New Jersey satamaan. New Yorkin ja New Jersey satama on portti, joka koostuu enimmäkseen varakkaiden kuluttajien maailmanlaajuisista markkinoista ja se on itärannikon suurin sekä se on kolmanneksi suurin kansakunnassa (Port of New York and New Jersey www-sivut 2016).

Satamasta tuotteet lähtevät meriteitse kohti Hampurin satamaa ja siellä sijaitsevaa varastotilaa, joka hankitaan myös Agility Logistics Oy Ab:n kautta. Sieltä tuotteet siirtyvät Hampurin sataman kautta meriteitse Helsingin satamaan. Helsingin satamasta tuotteet toimitetaan Postin kautta mahdolliselle asiakkaalle tai yritykselle Suomessa.

Agility Logistics Oy Ab:n maailmanlaajuinen integroitu logistiikka (GIL) tarjoaa toimitusketjuratkaisuja vastaamaan paikallisiin sekä monimutkaisiin asiakkaiden tarpeisiin. GIL tarjoaa ilma-, meri-, ja maanteiden huolintaa, varastointia, jakelua sekä erikoistuneita palveluita projektilogistiikan, kemikaalilogistiikkaan sekä messuilla että tapahtumissa. Heillä on ominaista maailmanlaajuinen verkosto ja johtava asema kehittyvillä markkinoilla sekä halu räätälöidä ratkaisuja asiakkailleen. Yrittäjäkulttuuri johtaa heidän investointejaan ja kasvamistaan alueilla, joissa muut näkevät riskin. Heillä on myös syvä sitoutuminen henkilökohtaisiin palveluihin asiakkailleen ja yhteisöille. (Agility Logistics Oy Ab www-sivut 2016.)

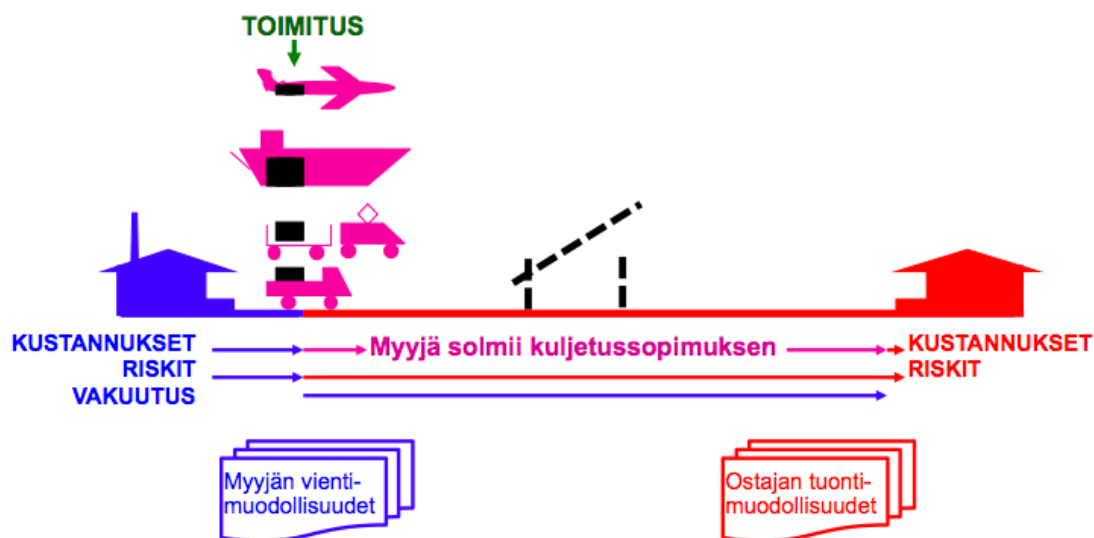
Hampurin satama sijaitsee kätevästi Pohjanmerellä sekä Itämerellä. Elben joen kautta on helppo pääsy Pohjanmerelle. Vain noin 70 merimailia erottaa kaupungin joen suusta. Kielin kanava yhdistää sataman Skandinaviaan sekä koko Itämeren alueelle. Elbeseiten kanaali ja Midlandin kanaali tarjoavat erinomaiset liikenneyhteydet sisämaahan. (Port of Hamburg www-sivut 2016.)

Helsingin satama on Suomen ulkomaankaupan sekä matkustajaliikenteen pääsatama ja Helsingin Satama Oy johtaa sekä kehittää satamatoimintaa toimijoiden kanssa yhteistyössä, tarjoaa sille puitteet ja tuottaa kokonaisuutta tukevia palveluita. Helsingin sataman vahvuuksina ovat tiheä linjaliikenne, tasapainoinen vienti ja tuonti sekä erikoistuminen suuryksikköliikenteeseen ja se tukee Helsingin seudun elinkeinoelämää sekä hyvinvointia. (Port of Helsinki www-sivut 2016.)

Kauppasopimukseen määritellään sopiva toimituslauseke ja on pidettävä huoli siitä, että on riittävän yksiselitteisesti määritelty sovittu Incoterms -ehto. Tulkinanvaraisuuksien välttämiseksi kauppasopimuksessa tai muulla tavalla on syytä täsmentää kaikki tavaran toimituksen kannalta keskeiset seikat ostajan ja myyjän välillä. (International Chamber of Commerce Finland www-sivut 2016.) Tähän tilanteeseen sopii parhaiten toimituslausekkeeksi CIP (eli Carriage and Insurance Paid to) Kuljetus ja

vakuus maksettuina. Tavarariski siirtyy ostajalle, kun tavara luovutetaan ensimmäiselle rahdinkuljettajalle tai terminaaliin. Myyjä vakuuttaa ostajan hyväksi tavarantoimituksen määräraikkaan asti ja ostaja voi vakuuttaa halutessaan jatkokuljetuksen. (If Vahinkovakuutusyhtiö Oy www-sivut 2016.)

CIP toimituslausekkeen mukaan myyjällä on velvollisuus toimittaa tavara ostajalle, kun hän sen luovuttaa nimeämälleen rahdinkuljettajalle lähtöpaikalla sovittuna toimitusaikana, maksaa kustannukset sekä vastaa tavaralle aiheutuvista vahingoista, kunnes hän on sen toimittanut, tehdä kuljetussopimus sekä maksaa rahdin sovittuun määräraikkaan, vakuuttaa tavara ostajan puolesta kuljetuksen aikaisten vahinkojen varalta ja hoitaa vientimuodollisuudet. Ostajan velvollisuus on vastaanottaa toimitus myyjältä, kun myyjä sen luovuttaa rahdinkuljettajalle, vastaanottaa tavara rahdinkuljettajalta määräraikalla, maksaa kustannukset lukuun ottamatta rahtia sekä vastaa tavaralle aiheutuvista vahingoista sen jälkeen, kun myyjä sen on toimittanut ja hoitaa tuontimuodollisuudet. Näitä asioita havainnollistaa kuvio 4. (Logistiikan maailma www-sivut 2016.)



Kuvio 4. Kuljetus ja vakuutus maksettuina (nimetty määräraikka) Incoterms 2010 (Logistiikan Maailma www-sivut 2016).

CIP-lausekkeessa toimituspaikka ja määräraikka ovat kaksi kriittistä pistettä. Myyjä solmii kuljetussopimuksen valitsemansa rahdinkuljettajan kanssa lähtöpaikalta toimituslausekkeessa mainittuun määräraikkaan sekä maksaa rahdin sovittuun päämäärään. Toimitus tapahtuu myyjältä ostajalle lähtöpaikalta, kun myyjä luovuttaa tavarantoimituksen

meämälleen rahdinkuljettajalle. Ostaja vastaanottaa tavarahan rahdinkuljettajalta toimituslausekkeen yhteydessä määräpaikalla, josta myyjä sekä ostaja ovat sopineet. Myyjä maksaa rahdin ja ostaja vastaa kaikista toimituksen jälkeisistä kustannuksista lukuun ottamatta rahtia. Riski siirtyy toimitushetkellä myyjältä ostajalle, mutta riski myöhästymisestä ei kuulu tavanomaisen tavaravakuutuksen piiriin, joten ostaja esittää korvausvaatimuksen siitä. Myyjä vakuuttaa tavarahan kustannuksellaan ostajan puolesta ja vakuutusarvo on tavarahan CIP-arvo + 10% sekä myyjällä on velvollisuus antaa näyttö ostajalle vakuutuksen ottamisesta. Myyjä vastaa vientimuodollisuuksista sekä niiden kustannuksista. Ostaja vastaa tuontimuodollisuuksista sekä mahdollisten läpikulku- maiden muodollisuuksista. CIP:ssä mainittu määräpaikka on se, jossa ostaja vastaanottaa tavarahan rahdinkuljettajalta, joten se ei ole sama asia kuin toimituspaikka. (Logistiikan Maailma www-sivut 2016.)

8.2 Kuljetusmuodon valinta ja logistinen prosessi

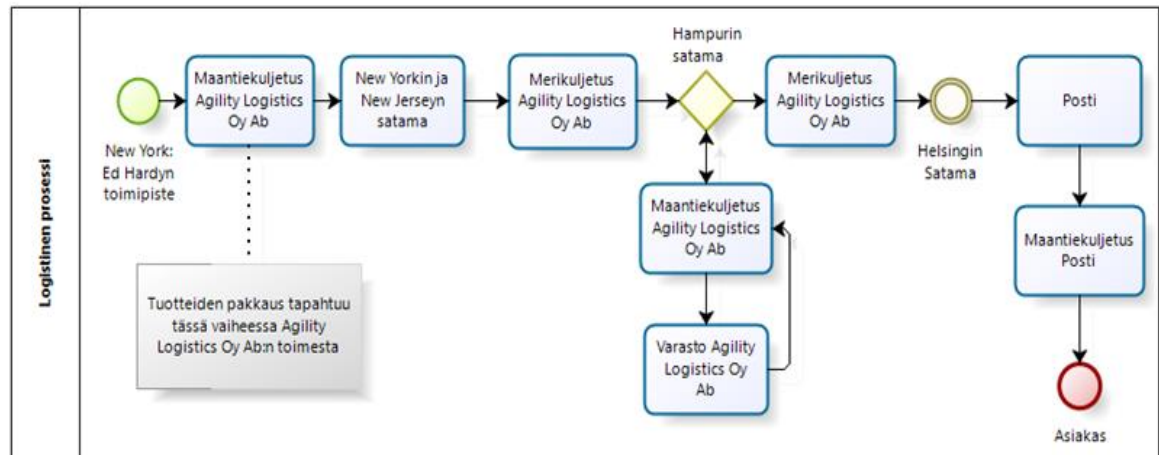
Kuljetuskustannusten lisäksi on muistettava mukaan laskea kaikki kuljetuksesta syntyvät liitännäiset kustannukset. Jos kuljetetaan suuria määriä tai suurikokoisia tuotteita, kysymykseen tulee vain tietyt kuljetusmuodot kuljetustavoiksi. Liikenneverkosto sekä sen kehittyneisyys määrämaassa vaikuttaa usein myös kuljetustavan valintaan. Arvokas tilavuuteen ja painoonsa nähden oleva tavara kestää suuremmat rahtikustannukset, kuin vähäarvoinen tavara. Melko automaattisesti tavarahan kuljetusmuoto voi määräytyä tavarahan luonteen perusteella. Toimitusajan merkitys saattaa olla erittäin keskeinen riippuen tuotteesta sekä kilpailutilanteesta. Asiakaspalvelun laatuun liittyviä keskeisiä tekijöitä ovat aikataulujen mukainen palvelu, palvelun toistuvuus, reklamaatioiden määrä, lähetysten jäljitys sekä seuranta. (Melin 2011, 194-195.)



Kuvio 5. Kuljetustavan valintaan vaikuttavia asioita (Melin 2011, 194-195).

Koska kyseessä olevat kuljetettavat tuotteet ovat Ed Hardyn vaatteita sekä asusteita tarvitsee näille miettiä sopivat kuljetusmuodot. Loogisimmat vaihtoehdot ovat maantiekuljetus ja merikuljetus yhdessä. Sillä tuotteet eivät ole pilaantuvia (kuten esimerkiksi elintarvikkeet) eivätkä ne mene helposti rikki sekä ne mahtuvat pieneen tilaan. Pakkausmateriaaleina käytetään suurimmaksi osaksi erilaisia ja kokoisia pahvilaatikoita sekä pahvipakkauksia. Osa vaatteista ja asusteista suojataan myös pehmeillä suljettavilla muovipakkauksilla, jotka muistuttavat muovipusseja.

Kuljetusmuodoiksi valitaan maantiekuljetus sekä merikuljetus. Maantiekuljetus on sopiva kuljetusmuoto tuotteiden toimittamiseen New Yorkin toimipisteeltä New Yorkin ja New Jerseyyn satamaan sekä Hampurin satamasta varastolle ja takaisin Hampurin satamaan, sillä se on tähän tarkoitukseen edullisin, nopein sekä järkevin kuljetusmuoto. Merikuljetus valitaan tuotteiden toimittamiseen kuljetusmuodoksi satamien välille, koska se on sopivin kuljetusmuoto hinnan sekä nopeuden puolesta. Rautatiekuljetus ei olisi mahdollinen, sillä maiden välissä on meri ja ilmakuljetus olisi tähän tarkoitukseen melko kallis vaihtoehto, kun tuotteet eivät ole särkyviä tai pilaantuvia ja merikuljetuksen aikataulu on tarkoitukseen riittävä. Logistista prosessia havainnollistaa kuvio 6.



Powered by
bizagi
Modeler

Kuvio 6. Ed Hardyn vaatteiden ja asusteiden maahantuonnin logistinen prosessi.

Ed Hardyn New Yorkin toimipisteeltä tuotteet pakataan kuljetusajoneuvoihin, jotka on hankittu Agility Logistics Oy Ab:n kautta. Myyjä tekee Agility Logistics Oy Ab:n kanssa kuljetussopimuksen, joka kattaa kuljetukset New Yorkista Hampuriin. Maahantuoja tekee Agility Logistics Oy Ab:n kanssa sopimuksen siitä, että he vuokraavat maahantuojan käyttöön tarkoitetun varastotilan Hampurissa. Satamasta varastolle kuljetus tapahtuu jälleen kuljetusajoneuvojen avulla ja satamasta Suomeen lähtevät toimitukset kuljetetaan heidän kauttaan meriteitse Helsinkiin.

Kuljetusajoneuvoissa tuotteet toimitetaan New Yorkin ja New Jerseyin satamaan, josta ne lähtevät suoraan meriteitse kohti Hampurin satamaa ja siellä sijaitsevaa varastotilaa, jonne tuotteet jätetään jatkotoimituksia varten. Kun maahantuojalla on tuotteille sovelia asiakas Suomessa, toimitetaan tarvittavat tuotteet meriteitse Hampurin satamasta Helsingin satamaan, josta jakelu tapahtuu Postin kautta suoraan asiakkaalle.

8.3 Tullimenettelyt ja asiakirjat

Ennen maahantuontia selvitetään mahdolliset tuontirajoitukset ja -kiellot sekä hankitaan tarvittavat tuontiluvat sekä -lisenssit. Esimerkiksi tavaran kaupp nimi sekä tullinimike, tullausarvo, alkuperämaa ja tullimenettely ovat tärkeitä tuonnin tulli-ilmoituk-

sen tietoja. Seuraavaksi maahantuojan kannattaa rekisteröityä tuonnin luottoasiakkaaksi, joka saa tavarat haltuun ennen kuin tullilasku on maksettu. Samalla rekisteröitynyt asiakas saa maahantuonnin maksuille maksuaikaa noin neljä viikkoa. Käteisasiakkaan täytyisi maksaa tullilasku ennen tavaroiden luovutusta. (Yritys-Suomi www-sivut 2016.)

Tässä tilanteessa maahantuoja antaaulli-ilmoituksen itse netissä tunnustautumalla verohallinnon Katso-tunnistuksen avulla. Tullilta ilmoitukset sekä päätökset tulevat maahantuojan omaan tietojärjestelmään tai sähköpostiin. Koska asiointitavan valintaan vaikuttavat tulliasioinnin määrä, ilmoitustietojen laajuus, tulliosaaminen sekä maahantuojan omat tietojärjestelmät ja kyseessä ovat samalta myyjältä tuotavat tuotteet on maahantuojan mahdollista itse selvittää tuontiin tarvittavat asiat sekä antaa ilmoitus netissä. Tulli lähettää maahantuojalle luovutus- sekä tullauspäätöksen silloin kun tuonti-ilmoitus on hyväksytty. Tullauspäätös toimii samalla tullilaskuna ja luovutus-päätöstä vastaan maahantuoja saa tavarat haltuunsa varastosta tai maantierajan tullista. Tuontitullaukseen liittyviä asiakirjoja tulee säilyttää kuusi vuotta. (Yritys-Suomi www-sivut 2016.)

Koska kyseessä on kansainvälinen kaupankäynti, käytetään myös Proforma laskua, joka määrittelee perus myyntiehdot kuten hinta-, toimitus sekä maksuehdot. Sen tarkoituksena on peilata samalla lopulliseen kauppalaskuun, vaikka se lähetetään maahantuojalle jo aikaisemmin. Tätä voidaan käyttää myös ensimmäisenä oikeudellisesti sitovana tarjouksena ja muissa tapauksissa vahvistuksena maahantuojan tilauksesta. Seuraavaksi myyjän tulee vahvistaa ostotilaus ja muodostaa tilauksen hyväksyminen. (Jimenez 2012, 32.)

Kuittina toimii tässä tapauksessa rahtikirja, sillä kuljetusmuotoja on kaksi. Se osoittaa, että tavarat vastaanotetaan näennäisessä järjestyksessä sekä tuotteiden määrän ja se säätää myös sopimuksen haltijan oikeudet rahtikirjaan rahdinkuljettajalta. Rahtikirja on määräysvallan avain ja myyjällä, ostajalla sekä rahdinkuljettajalla on omat kappaleensa rahtikirjasta. Tuotteet voidaan luovuttaa vain rahtikirjaan merkitylle vastaanottajalle ja rahdinkuljettajan vastuulla on huolehtia siitä, että hän luovuttaa tuotteet oikealle henkilölle. Mikäli hän luovuttaa sen väärälle henkilölle pyytämättä näyttämään

ostajan kappaletta rahtikirjasta on rahdinkuljettaja velvollinen korvaamaan aiheuttamansa kulut rahtikirjaan merkitylle vastaanottajalle. Vain rahtikirjan haltijalla on oikeus tehdä muutoksia esimerkiksi maahantuontireittiin tai vastaanottoipaikkaan. (Jimenez 2012, 35.)

Koska käytössä on CIP toimituslauseke, ottaa myyjä tuotteille vakuutuksen omalla kustannuksellaan ostajan puolesta ja vakuutusarvo on tavaran CIP-arvo + 10%. Ylimääräisen 10 prosentin tarkoituksena on kattaa vähintään odotettavissa oleva voitto maahantuojalle. Myyjällä on velvollisuus myös antaa näyttö vakuutuksen ottamisesta vakuutustodistuksen muodossa maahantuojalle eli ostajalle. (Jimenez 2012, 36.)

Alkuperäistodistusta ei vaadita tämän maahantuontiprosessin aikana, sillä tässä tapauksessa myyjän oma todistus tuotteiden alkuperäisyydestä toimitetaan maahantuojalle kirjelomakkeella. Koska kyseessä ei ole kovin arvokas lähetys tarkastussertifikaatit eivät ole pakollisia, mutta maahantuojalla ei tunne myyjää entuudestaan, joten niitä pyydetään ostajan turvallisuuden takaamiseksi sekä petosten torjumiseksi.

8.4 Maksuehdot, maksutapa ja rahoitus

Maksuehtoja valittaessa huomioidaan maksuvaluutta, maksuaika, maksutapa, maksupaikka, alennukset, pankkikulujen maksaja, toimituslauseke sekä viivästysseuraamukset. Maksuehdoissa yksilöidään kauppahinnan suorittamiseen kytkeytyvät keskeiset kysymykset ja erityisiä vaatimuksia maksuehtojen valintaan asettavat pitkät välimatkat, kauppatavat, kieli- ja valuuttakysymykset, valuuttamääräykset, alkavan kauppasuhteen epävarmuus sekä kansainvälinen kilpailu. Nämä määrittellään kauppasopimukseen mahdollisimman selkeästi sekä yksiselitteisesti. (Melin 2011, 119.)

Maksutavan valintaan vaikuttavat osapuolten luottamus, kilpailutilanne, perinteiset kauppatavat, halu eliminoida mahdolliset riskit, lainsäädäntö, rahoituksen tarve sekä maksun saannin nopeus ja varmuus. Joten maksutapa valitaan ja muotoillaan niin, että se tyydyttää molempia osapuolia. (Nordea www-sivut 2016.) Ulkomaankaupan laskujen maksutapoja ovat avoimet maksut, maksumääräykset, shekki- ja asiakirjamaksut,

perittävä sekä remburssi (Suomen Kuljetusopas www-sivut 2016). Aloittelevan maahantuojan näkökulmasta remburssi on tähän tarkoitukseen sopivin maksutapa, koska maahantuoja haluaa varmuuden tavarankuudasta sekä toimitusajasta ja myyjä haluaa varmuuden maksun saannista.

Remburssimenettelyn ansiosta ulkomaankauppa maahantuojan sekä myyjän toimitukset tapahtuvat samanaikaisesti ja sen on kansainvälisessä kaupassa varmin maksutapa, sillä maksu tapahtuu remburssia käytettäessä kaupan osapuolten määrittelemien ehtojen täytyttyä (Suomen Kuljetusopas www-sivut 2016). Maahantuojan eli ostajan pankki sitoutuu kirjallisesti maksun suorittamiseen. Pankki ilmoittaa maahantuojalle, että vahvistettu remburssi on saatavilla heidän palveluistaan sekä antaa remburssista saantitodistuksen, joka määrittää luoton määrän ja tarkat maksuun tarvittavat asiakirjat. Myyjän tulee ilmoituksen saatuaan tarkistaa, että se noudattaa asiakirjoihin perustuvia ehtoja, ja varmistaa, että remburssi täyttää kaikki kauppasopimuksessa täsmennytyt ehdot (Jimenez 2012, 37.) Pankin sitoumus on voimassa, kun pankki myyjän esittämien vientiasiakirjojen perusteella toteaa remburssiehdot täytetyiksi. Kun maksu on luotollinen, maahantuoja on velvollinen avaamaan remburssin jo ennen tavarankuudista siirtymistä lähetukseen. Luotto avataan täyttämällä remburssihakemuslomake (Jimenez 2012, 34.)

Kauppalasku on myyjän sekä maahantuojan välinen kauppakirja. Vaikka sen valmistelee myyjä itse, on erittäin tärkeää, että sen tarkkuus on täydellinen, koska kauppalasku on yksi remburssiin liittyvistä asiakirjoista ja sen pienetkin virheet lasketaan eroavaisuuksiksi. (Jimenez 2012, 38.) Muita remburssiin liittyviä asiakirjoja ovat tarkastussertifikaatit, jotka ovat tehokkaita välineitä ostajalle turvallisuuden takaamiseen sekä petosten torjuntaan sekä pakkauslista, jossa eritellään pakkauksen materiaalit sekä ilmoitetaan, minkä tyyppisestä paketista on kyse. Pakkauslistan saa usein huoltisijoilta (Jimenez 2012, 40, 42).

Kun remburssiehtojen mukaiset asiakirjat esitetään, myöntää pankki maahantuojalle oikeuden suorittaa maksu remburssista. Maksun suorittamisesta myyjälle vastaa avajapankki, joka merkitsee remburssin määrän suuruisen luoton myöntämistä maahantuojalle. Korkoa peritään silloin, kun maksu on suoritettu myyjälle. Aikaremburssia

käytettäessä maahantuonnissa on maksuaikaa tuojalle remburssiin liittyvän vekselin erääntymiseen saakka ja siihen asti tuojalla on valuuttariski. (Melin 2011, 169.)

9 POHDINTA

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli perehtyä vaatteiden ja asusteiden maahantuontiprosessiin, siihen miten se etenee ja mitä siihen kuuluu. Lisäksi tarkoituksena oli tehdä kuvitteellinen maahantuontireitti Yhdysvalloista Suomeen. Työn tarkoituksena ei ollut tuottaa uutta tietoutta maahantuonnista, vaan toimia tuoretta tietoa sisältävänä yleisoppaana kaikille maahantuonnista kiinnostuneille, kuten aloitteleville maahantuojille, vaateliikkeille, jotka haluavat uusia tuotteita valikoimiinsa, tietyn brändin lanseeraamisesta Suomeen kiinnostuneelle yritykselle tai verkkokaupan perustamista suunnittelevalle henkilölle.

Opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia vaatteiden ja asusteiden maahantuontiprosessia ja tehdä kuvitteellinen maahantuontireitti Yhdysvalloista Suomeen. Tavoitteet saavutettiin näiltä osin ja tämä opinnäytetyö vastaa seuraaviin kysymyksiin: mitä vaiheita maahantuontiprosessi sisältää, mitä vaatteiden ja asusteiden maahantuontiin liittyviä erikoissäädöksiä tai -vaatimuksia mahdollisesti on olemassa, mitä kaikkea maahantuojan on otettava huomioon, kun tuodaan vaatteita ja asusteita EU:n ulkopuolelta Yhdysvalloista EU:n sisämarkkinoille Suomeen, millainen on koko Logistinen prosessi Yhdysvalloista Suomeen, mitä tuontitullaukseen ja -dokumentointiin liittyviä asioita pitää ottaa huomioon, mitä maksutapoja ja maksuehtoja kannattaa soveltaa sekä miten maahantuonnin rahoitus ja vakuudet järjestetään.

Opinnäytetyötä oli mielenkiintoista kirjoittaa ja maahantuonti kiinnostaa itseäni kovasti sekä haaveena on joskus perustaa oma verkkokauppa. Haluaisin jälleenmyydä Ed Hardyn tuotteita, kuten vaatteita sekä asusteita. Aikataulu venyi monien muuttujien takia ja en saanut ehkä ihan kaikkea lisättyä työhöni, mitä olisin toivonut. Olen kuitenkin tyytyväinen lopputulokseen. Jatkotutkimusmahdollisuuksia voisi esimerkiksi olla Yhdysvaltojen ja Suomen välisiin kulttuurieroihin perehtyminen, maahantuontireitin toteuttaminen ja dokumentointi sekä jälkiseuranta.

LÄHTEET

Agility Logistics Oy Ab:n www-sivut. 2016. Viitattu 1.11.2016. <http://www.agility.com/>

Aktian www-sivut. 2016. Viitattu 18.10.2016. <http://www.aktia.fi/fi/>

Ammattinetin www-sivut. 2016. Viitattu 1.10.2016. <http://www.ammattinetti.fi/>

Ed Hardyn www-sivut. 2016. Viitattu 1.11.2016. <http://www.edhardyoriginals.com/>

Euroopan Komission www-sivut. 2016. Viitattu 20.10.2016. <http://ec.europa.eu/>

Finlexin www-sivut. 2016. Viitattu 5.10.2016. <http://www.finlex.fi/fi/>

Hörkkö, H. Koskinen, H. Laitinen, P. Mattsson, M. Ollikainen, J. Reinikainen, A & Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Helsinki: Suomen Spedservice Oy.

If Vahinkovakuutusyhtiö Oy:n www-sivut. 2016. Viitattu 17.11.2016. <https://www.if.fi/>

Inspiransin www-sivut. 2016. Viitattu 14.10.2016. <http://www.inspirans.fi/>

International Chamber of Commerce Finlandin www-sivut. 2016. Viitattu 17.11.2016. <http://www.icc.fi/>

Irish Examiner www-sivut. 2016. Viitattu 16.11.2016. <http://www.irishexaminer.com/>

Jimenez, G. 2012. ICC guide to export/import : Global standards for international trade. Paris: ICC Publications.

Keskus-Kauppakamarin www-sivut. 2016. Viitattu 14.9.2016. <http://kauppakamari.fi/>

Logistiikan Maailman www-sivut. 2016. Viitattu 10.8.2016. <http://www.logistiikanmaailma.fi/>

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt: vienti ja tuonti. Tampere: AMK-kustannus.

Nordean www-sivut. 2016. Viitattu 9.10.2016. <http://www.nordea.fi/>

Port of Hamburg www-sivut. 2016. Viitattu 9.11.2016. <https://www.hafen-hamburg.de/>

Port of Helsinki www-sivut. 2016. Viitattu 17.11.2016. <https://www.portofhelsinki.fi/>

Port of New York and New Jersey www-sivut. 2016. Viitattu 26.10.2016. <http://www.panynj.gov/port/>

- Räsänen H. 2016. Kvalitatiiviset tutkimusmenetelmät. Viitattu 14.10.2016.
<http://www.hamk.fi/>
- Sanbvik, B. & Sisula-Tulokas, L. 2013. Kansainvälinen kauppalaki. Helsinki: Lakimiesliiton kustannus.
- Sisula-Tulokas L. 2007. Kuljetusoikeuden perusteet. Helsinki: Talentum.
- Suomen Kuljetusoppaan www-sivut. 2016. Viitattu 19.9.2016. <http://www.kuljetusopas.com/>
- Suomen Standardisoimisliitto SFS ry:n www-sivut. 2016. Viitattu 6.10.2016.
<http://www.sfs.fi/>
- Tampereen teknillisen yliopiston www-sivut. 2016. Viitattu 17.11.2016.
<http://www.tut.fi/>
- Tukesin www-sivut. 2016. Viitattu 6.10.2016. <http://www.tukes.fi/fi/>
- Tullin www-sivut. 2016. Viitattu 10.8.2016. <http://www.tulli.fi/fi/>
- U.S. Customs and Border Protection www-sivut. 2016. Viitattu 25.10.2016.
<https://www.cbp.gov/>
- USA.gov www-sivut. 2016. Viitattu 25.10.2016. <https://www.usa.gov/>
- Vapaakaupan www-sivut. 2015. Viitattu 23.10.2016. <http://www.vapaakauppa.fi/>
- Virtuaali Ammattikorkeakoulun www-sivut. 2016. Viitattu 14.11.2016.
<http://www2.amk.fi/digma.fi/www.amk.fi/opintojak-sot/0709019/1193463890749.html>
- Yrittäjät www-sivut. 2016. Viitattu 10.10.2016. <http://www.yrittajat.fi/>
- Yritys-Suomen www-sivut. 2016. Viitattu 11.10.2016. <http://www.yrityssuomi.fi/>