

INCOTERMS-TOIMITUSLAUSEKKEIDEN KÄYTÖSSÄ
ILMENEVIÄ HAASTEITA SOPIMUSOIKEUDEN
NÄKÖKULMASTA

Elina Roininen

Opinnäytetyö

Liiketalouden koulutus
Tradenomi (AMK)

2022

Liiketalouden koulutus
Tradenomi (AMK)

Tekijä	Elina Roininen	Vuosi	2022
Ohjaaja	Tia Lämsä		
Toimeksiantaja	Lapin AMK		
Työn nimi	Incoterms-toimituslausekkeiden käytössä ilmeneviä haasteita sopimusoikeuden näkökulmasta		
Sivumäärä	44		

Opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia Incoterms-toimituslausekkeiden käytössä ilmeneviä haasteita sopimusoikeuden näkökulmasta. Tarkoituksena oli löytää vastauksia siihen, mitä suomalaisen toimijan kannattaa huomioida kansainvälisissä sopimuksissa toimituslausekkeiden osalta. Oikeustapausten avulla tutkitaan lainvalinnan eri mahdollisuuksia ja hahmotetaan, kuinka toimituslausekkeet sitovat käyttäjää osana sopimusta. Opinnäytetyö tarjoaa käsityksen siitä, kuinka toimituslausekkeiden käytössä ilmeneviä haasteita on ratkaistu oikeudessa ja kuinka tärkeää toimituslausekkeiden oikeanlainen käyttö on.

Opinnäytetyö on toteutettu laadullisena tutkimuksena ja aineisto on kerätty systemaattisen kirjallisuuskatsauksen menetelmin. Tutkimusaineisto koostuu oikeustapauksista, lainopin tulkinnoista ja alan kirjallisuudesta. Keskeisiä käsitteitä ovat Incoterms-toimituslausekkeet, kansainvälinen sopimusoikeus ja CISG eli ns. kansainvälinen kauppalaki.

Tulosten perusteella lainvalintasäännöt, kansainvälinen kauppalaki ja kauppasopimukseen kirjattavat asiat ovat merkityksellisiä ja voivat osoittautua ratkaiseviksi tekijöiksi oikeudellisissa päätöksissä. Toimituslausekkeet rinnastetaan usein kansainvälisen kauppataivan asemaan, mutta riitatilanteissa ei ole itsestään selvää, mitä lakia sovelletaan. Oikeuden ratkaisuihin voivat vaikuttaa useat tekijät kuten pakottava lainsäädäntö, tuonti-, tulli- ym. muut lait sekä toimiiko osapuoli myyjän vai välittäjän roolissa ja liittyykö kauppaan useita toimijoita jne. Toimituslausekkeiden lisäksi kansainvälisissä kauppasopimuksissa kannattaa määritellä selkeästi tavaran tarkastaminen ja käyttötarkoitus, toimituspaikka, lainvalintalausekkeet, vastuunrajoitus- ja omistuksenpidätysehdot, riskin siirtymäkohta, sopimusrikkomusten seuraamukset, sopimuksen vapauttamisperusteet sekä niihin liittyvät korvauserusteet ym.

Tuloksia voivat hyödyntää erityisesti kansainvälisen kaupan ja logistiikan alalla työskentelevät henkilöt, jotka käyttävät työssään toimituslausekkeitä. Yrityksen riskienhallinnan kannalta toimituslausekkeiden ja kansainvälisen kauppasopimusoikeuden juridiset periaatteet on hyvä tuntea.

Avainsanat Incoterms, toimitusehdot, toimituslausekkeet, CISG, kansainvälinen kauppa, kauppasuhteet, kauppasopimukset

Business Administration
Bachelor of Business Administration
(BBA)

Author	Elina Roininen	Year	2022
Supervisor	Tia Lämsä		
Commissioned by	Lapland University of Applied Sciences		
Title	Challenges arising from the use of Incoterms delivery clauses in terms of contract law		
Number of pages	44		

The aim of the thesis was to study the challenges arising from the use of Incoterms delivery clauses in terms of contract law. The purpose was to find answers to what a Finnish operator should consider in international contracts regarding delivery clauses. With the help of legal cases, the thesis explores various choices of law possibilities and the ways in which delivery clauses bind the user as part of the contract. The thesis offers an understanding of how the challenges arising in the use of delivery clauses have been resolved in court and how important the correct use of delivery clauses is.

The thesis was carried out as a qualitative study and the material was collected using the methods of a systematic literature review. The research material consists of legal cases, interpretations of legal doctrine and literature in the field. Key concepts are Incoterms delivery clauses, international contract law and the CISG, the so-called international sales law.

Based on the results, the conflict of law rules, the CISG and matters to be included in the sales contract are significant and may prove to be decisive factors in legal decisions. Delivery clauses are often equated with the status of international trade practice but in conflicts it is not clear which law applies. There are several factors that can influence court decisions such as mandatory law, import law, customs law, and other laws, as well as whether the party acts in the role of a seller or an intermediary and whether there are several actors involved in the trade etc. In addition to delivery clauses, international trade agreements should clearly define the inspection and purpose of the goods, place of delivery, conflict of law clauses, clauses of liability limitation and retention on ownership, risk transfer point, sanction for breach of contract, grounds for releasing from the contract and related reimbursement grounds etc.

The results can be used especially by people working in the field of international trade and logistics and using delivery clauses in their work. In terms of company's risk management, mastering the legal principles of delivery clauses and international trade contract law is beneficial.

Keywords Incoterms, terms of delivery, delivery clauses, CISG, international trade, trade relations, trade agreements

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	5
2 TUTKIMUSMENETELMÄT JA -AINEISTO	6
2.1 Oikeustieteellinen tutkimus ja tietolähteet	6
2.2 Systemaattinen kirjallisuuskatsaus	8
3 INCOTERMS-TOIMITUSLAUSEKKEIDEN KÄYTTÖ	13
3.1 Katsaus Incoterms-toimituslausekkeisiin	13
3.2 Incoterms-toimituslausekkeiden väärinkäyttö	16
4 KANSAINVÄLISEN KAUPAN SOPIMUSPERIAATTEET	20
4.1 CISG ja sopimusoikeuden yleiset periaatteet	20
4.2 Lainvalinta kansainvälisissä kauppasuhteissa	21
4.3 Kansainvälisessä kauppasopimuksessa sovittavat asiat	24
5 INCOTERMS-TOIMITUSLAUSEKKEIDEN KÄSITTELY OIKEUDESSA	27
5.1 CISG:n ja CIF:n soveltaminen oikeudessa	27
5.2 FOB osana kansainvälistä kauppasopimusta	28
5.3 DDP:n käyttöön liittyvä oikeustapaus.....	31
5.4 Oikeustapaus EXW.....	35
6 POHDINTA	38
LÄHTEET	42

1 JOHDANTO

Incoterms-toimituslausekkeet ovat kansainvälisessä kaupassa yleisesti käytettyjä kolmikirjaimisia lyhenteitä, joilla säädellään ostajan ja myyjän välisen vastuun jakautumista. Niillä ilmaistaan, kuinka toimituksen kustannus-, toimenpide- ja vaaranvastuu siirtyy myyjältä ostajalle (Railas 2020, 19). Incoterms-toimituslausekkeiden käyttö on vapaaehtoista, mutta sopimukseen kirjattuna ne sitovat niiden käyttäjää. Ongelmana on se, että Incoterms-toimituslausekkeitä ei aina tunneta tarpeeksi tai niitä väärinkäytetään (ks. esim. Davis & Vogt 2020, 26, Bergami 2013, 324, Stapleton, Pande & O'Brien 2014, 229, 234, Schaefer 2017, 132). Tämä opinnäytetyö selvittää, minkä tyyppisiä haasteita Incoterms-toimituslausekkeiden käytössä ilmenee ja kuinka mahdollisia ristiriitatilanteita on oikeudessa ratkaistu. Keskeinen tutkimuskysymys on: Mitä suomalaisen toimijan kannattaa huomioida kansainvälisissä sopimuksissa Incoterms-toimituslausekkeiden osalta? Tieto palvelee kansainvälisen kaupan ja logistiikan alalla työskenteleviä henkilöitä, jotka käyttävät työssään Incoterms-toimituslausekkeitä. Asiaa tarkastellaan erityisesti kansainvälisen kauppalaian näkökulmasta, joka on YK:n yleissopimus kansainvälisen tavarankaudon sopimuksista (ns. CISG).

Opinnäytetyön toivotaan lisäävän tietämystä Incoterms-toimituslausekkeiden oikeanlaisen käytön tärkeydestä sekä siitä, kuinka Incoterms-toimituslausekkeet sitovat käyttäjää osana sopimusta. Tämä on tärkeää yrityksen riskienhallinnan kannalta, sillä kansainvälisen kaupan alan toimijat eivät välttämättä tiedosta toimituslausekkeiden käyttöön liittyviä riskejä tai sitä mitä voi tapahtua, jos toimituslausekkeiden käytössä ilmenee ristiriitoja.

Opinnäytetyö perustuu kirjallisuuskatsaukseen ja on tutkimuslähtöinen. Tutkimusaineisto koostuu Incoterms-toimituslausekkeita sisältävistä oikeustapauksista, lainopin tulkinnoista ja alan kirjallisuudesta. Tämän opinnäytetyön tutkimus on luonteeltaan laadullista.

2 TUTKIMUSMENETELMÄT JA -AINEISTO

2.1 Oikeustieteellinen tutkimus ja tietolähteet

Koska tämä opinnäytetyö liittyy oikeustieteeseen, tarkastelen tässä tutkimusmenetelmiä ja -aineistoa erityisesti oikeustieteellisestä näkökulmasta. Muutokset lainsäädännössä sekä oikeudelliset käytännöt tukeutuvat usein empiiriseen, reaaliaikaisen maailman ilmiöistä kertovaan tietoon. Empiirinen tieto on hyödyksi tutkittaessa esimerkiksi lainsäädännön erilaisia soveltamismahdollisuuksia ja siihen liittyviä epäkohtia. (Nieminen & Lähteenmäki 2021, 5, 375.) Oikeustieteessä teoriannuodostukseen käytetään usein empiiristä sekä lainopillista lähestymistapaa. Perinteisesti empiiriset tutkimusmenetelmät ja -aineistot jaetaan kvalitatiiviseen eli laadulliseen ja kvantitatiiviseen eli määrälliseen. Triangulaatio eli monimenetelmällisyys hyödyntää useita erilaisia menetelmiä samassa tutkimuksessa. (Nieminen & Lähteenmäki 2021, 12.) Tyypillisesti triangulaatio voidaan Denzinin (1978) mukaan jakaa menetelmä-, teoria-, tutkija- ja aineistotriangulaatioon (Tuomi & Sarajärvi 2009, 144–145). Tässä opinnäytetyössä toteutuu ainoastaan aineistotriangulaatio, koska tutkimusmateriaali koostuu monipuolisista ja erilaisista lähteistä kuten kirjat, artikkelit, oikeustapaukset ja lait. Tutkimusmenetelmien osalta monimenetelmällisyyttä ei ole, koska kyseessä on ainoastaan kirjallisuuskatsaus.

Tämä opinnäytetyö on tehty laadullisen tutkimuksen menetelmää noudattaen. Laadullisessa tutkimuksessa pyritään ymmärtämään tutkimuskohteena olevaa ilmiötä syväluotaavasti. Tarkoituksena on kuvailla, ymmärtää ja tulkita tutkittavaa ilmiötä. (Kananen 2017, 32–35.) Laadullisen tutkimuksen luonteeseen kuuluu, että tutkittavasta ilmiöstä ei ole suoranaista teoretietoa valmiiksi saatavilla, vaan tutkimuksesta esiin nousevista ilmiöistä ikään kuin rakennetaan teoriaa tutkijan itsemäärittämän spesifin tutkimuskohteen ympärille.

Empiirisessä tutkimuksessa tieto syntyy valmiista ja kerätystä aineistosta. Valmiita aineistoja ovat erilaiset oikeudelliset dokumentit kuten viranomaisten ratkaisut, tuomiot ja lainvalmisteluaineistot. Lainopillisessa tutkimuksessa varsinaista tutkimusaineistoa ovat oikeuslähteet, jonka rinnalle nousevat yksittäisten tapaus-ten faktat, joita suhteutetaan tutkimuksessa itse oikeuslähteisiin. Oikeuslähteet

jaetaan vahvasti ja heikosti velvoittaviin sekä sallittuihin. Vahvasti velvoittavia oikeuslähteitä ovat esimerkiksi laki, EU-säädökset ja kansainväliset sopimukset. Heikosti velvoittaviin oikeuslähteisiin luetaan muun muassa korkeimpien oikeuksien ennakkoratkaisut, eduskunnan valiokuntien lausunnot ja mietinnöt sekä hallituksen esitykset. Esimerkkejä sallituista oikeuslähteistä ovat muiden kuin korkeimpien oikeuksien oikeuskäytäntö, oikeustieteellinen kirjallisuus ja viranomaisien antamat suositukset. Niitä käytetään silloin, kun velvoittavista oikeuslähteistä ei saada riittäviä vastauksia tulkinnan muodostamiseksi. (Alvesalo-Kuusi & Kumpula 2021, 43–44.) Käytän työssäni näitä kaikkia tutkimusaineistoja eli vahvasti ja heikosti velvoittavia sekä sallittuja oikeuslähteitä.

Yleensä tutkimusaineistoa on kerätty tarpeeksi, kun saavutetaan saturaatio eli aineiston kylläntyminen. Tällä tarkoitetaan sitä, että aineistosta saatu tieto alkaa toistaa itseään eikä uutta tietoa enää synny. (Nieminen & Lähteenmäki 2021, 20.) Tässä tutkimuksessa oikeustapauksia ei ole saatavilla saturaatioksi asti eikä sellaisen tavoittelu olisi edes mielekäästä. Sen sijaan tarkoitus on selvittää, miten risiriitoja on oikeudessa käsitelty. Jo yksi oikeustapaus antaa arvokasta tietoa ja on validi sinänsä.

Koska tässä opinnäytetyössä analysoidaan oikeustapauksia ja lainoppeja, vaaditaan työltä oikeustieteelle luonteenomaista tutkimusotetta. Hirvonen (2011, 8–9) kuvailee oikeustieteen metodeja suhteellisen avoimiksi ja löyhiksi. Hänen mukaansa oikeustieteellisen tutkimuksen tulee olla kriittistä, todistettavaa, avointa, julkista, objektiivista, epäilevää, perusteltavaa, koeteltavaa, edistynyttä, itsenäistä ja itsekorjautuvaa. Myös tutkijan metodinen itseymmärrys nousee tärkeään rooliin. (Hirvonen 2011, 9, 19–20.)

Objektiivisen näkökulman asettamista edesauttaa se, että tutkimukseni ei sisällä kyselyjä, havainnoiteja tai haastatteluita, jotka ovat herkempiä tutkijan subjektiivisuuden vaikutteille. Tutkimukseen ryhtyessä minulla ei ollut ennakoasetelmia tai -odotuksia, jotka johdattelisivat tutkimusta tiettyyn suuntaan. Ainoa kirjallisuudesta lukemani ennakoajatus oli, että toimituslausekkeiden käytössä ilmenee haasteita ja väärinkäyttöä. Tutkimuskohteena ei suoranaisesti ole se, onko asia näin, vaan se kuinka haasteita on oikeudessa ratkaistu. Käsittelemäni tutkimus-

aineisto on julkisesti kaikkien saatavilla, jolloin minun ei tarvitse huolehtia tutkimusluvan hankkimisesta, anonymiteetista tai oikeudesta käyttää aineistoa. Tarkoitukseni ei ole myöskään löytää kaikkea toimituslausekkeista tehtyä tutkimusta, vaan pyrkiä luotettavasti seulomaan löytämästäni aineistosta tutkimukseeni parhaiten sopivat tiedonlähteet. Seulonnassa on tärkeää säilyttää kuitenkin objektiivinen tutkimusote eli se, että lähdemateriaali on valikoitu monipuolisesti eikä siten, että sillä tavoiteltaisiin ennalta-asetettua, haluttua lopputulosta.

Objektiivisuuden toteuttaminen lakitekstien ja oikeustapausten onnistuu suhteellisen vaivattomasti, koska lainsäädäntö ja oikeustapaukset itsessään pyrkivät objektiivisuuteen. Lainsäädäntö on kirjoitettu siten kuin se todellisuudessa on, eikä sen sisällöstä voi sinänsä olla eri mieltä, vaikkakin lain tulkinnassa on tulkintaerojen ilmenemisen mahdollisuus. Oikeustapauksissa pyritään myös löytämään mahdollisimman oikeudenmukainen ja objektiivinen ratkaisu lakiin nojautuen. Oikeustapausten vähäinen määrä helpottaa myös aineiston valintaa. Sen sijaan esimerkiksi artikkelien ja kirjojen osalta aineiston luotettavuuteen ja objektiivisuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Tässä opinnäytetyössä noudatetaan hyvän tieteellisen käytännön periaatteita. Kuula (2006, 34) viittaa Tutkimuseettisen neuvottelukunnan laatimien hyvän tieteellisen käytännön ohjeisiin tutkimuksen uskottavuutta ja luotettavuutta vahvistavina tekijöinä. Ohjeiden mukaan tutkimuksessa on tärkeää noudattaa tiedeyhteisön hyväksymiä toimintatapoja. Tutkimuksen tulee olla rehellistä, huolellista ja tarkoin suunniteltua. Raportointi tulee tehdä yksityiskohtaisesti, avoimesti ja tieteellisten vaatimusten mukaisesti. Tiedonhankinta-, arviointi- ja tutkimusmenetelmien tulee olla eettisiä ja tieteelliselle tutkimukselle hyväksytyjä. Muita tutkijoita tulee kunnioittaa eikä heidän tutkimuksiinsa saa viitata puutteellisesti tai vähättelevästi. (Kuula 2006, 34–36.)

2.2 Systemaattinen kirjallisuuskatsaus

Tämä opinnäytetyö on tehty kirjallisuuskatsaukseen perustuen. Kirjallisuuskatsauksessa koostetaan aiheen tutkimusperusta aiemmista tutkimuksista, jotka toimivat pohjana uudelle tutkimukselle. Kirjallisuuskatsaukset voivat olla kuvailevia,

systemaattisia tai meta-analyysiin pohjautuvia. (Salminen 2011, 4, 6.) Tässä työssä on käytetty systemaattista kirjallisuuskatsausta.

Systemaattinen kirjallisuuskatsaus mahdollistaa hypoteesien testaamisen, tutkimustulosten tiiviin esittelyn sekä niiden johdonmukaisuuden arvioinnin. Sen avulla saadaan tiivistetty kooste aiemmasta tutkimuksesta, jolloin myös uusia tutkimustarpeita voi paljastua. (Salminen 2011, 4, 9.) Ideana on tutkimustulosten systemaattinen koonti, jossa haku tehdään kattavasti käyttämällä useita hakukoneita sekä esitetään kuinka haku ja rajaukset on tehty. Katsaus lähtee epäsystemaattisemmasta aiemman tutkimuksen kartoituksesta edeten täysmittaiseen tutkimusalan katsaukseen. (Kivivuori 2021, 58–59.) Finkin (2020) mukaan systemaattinen kirjallisuuskatsaus alkaa tutkimuskysymyksen asettelusta, minkä jälkeen suoritetaan tietokantojen ja kirjallisuuden valinta. Tämän jälkeen valitaan hakutermit huolellisesti, minkä tarkoituksena on saada esiin ainoastaan tutkimuskysymykseen vastaavaa aineistoa. Seuraavaksi seulotaan hakutuloksia esimerkiksi rajaamalla kieltä tai vuosilukua. Hakutuloksia rajataan edelleen valikoimalla aineistoon tieteellisesti korkealaatuisimmat aineistot. Lopuksi suoritetaan standardoitu katsaus. On hyvä pyytää myös tiedonhaun asiantuntijoita tarkistamaan käytetyt tietokannat ja hakutermit. (Fink 2020, 106–107.)

Tein kirjallisuuskatsauksen systemaattisesti Finkin (2020) mallia noudattaen. Tutkimuskysymyksen asettelun jälkeen suoritin tiedonhaun käyttämällä pääasiassa LUC Finnaa, kansallista Finna.fi -sivustoa ja Google Scholaria. Käyttämiäni hakusanoja olivat incoterms, incoterms haasteet, kansainvälinen kauppa, kansainvälinen kauppalaki, sopimusoikeus, incoterms sopimusoikeus, cisg incoterms ym. Tuloksena oli useita toimituslausekkeiden käyttöön liittyviä kirjoja ja artikkeleita.

Etsin myös vertaisarvioituja artikkeleita löytääkseni tieteellisesti korkealaatuista tutkimusmateriaalia. Myös Fink (2020) painottaa tutkimusaineiston laadun vaikuttavan tutkimuksen pätevyteen. Hänen mukaansa lähdeaineistoja valitessa on tärkeää analysoida, millä menetelmillä tutkijat ovat aineiston hankkineet ja onko se hankittu luotettavista lähteistä. (Fink 2020, 106–107.) Joskus saattaa olla tarpeen selvittää, missä artikkeli on julkaistu ja etsiä taustatietoa kirjoittajasta, kuten hänen edustamansa tutkimusala ja aiemman tutkimuksen määrä.

Vertaisarvioitujen artikkeleiden etsimisessä käytin tiedonhakuun LUC Finnan kansainvälisten e-aineistojen hakutoimintoa. Aikavälille 2010–2022 löysin 12 vertaisarvioitua englanninkielistä artikkelia, joiden otsikko, aihe tai abstrakti sisältää sanan Incoterms. Näistä seitsemän on kirjoitettu vuoden 2018 jälkeen ja ennen vuotta 2010 ei ole julkaistu yhtään artikkelia. Aikajanakatsauksesta voi päätellä, että aiheeseen liittyvä tutkimus on niukkaa ja toimituslausekkeitä koskeva tutkimus on lisääntynyt vasta viime vuosina. Aineistoa valitessa tulee huomioida, että uusimmat toimituslausekkeet ovat vuodelta 2020, joten jos tätä aiemmassa tutkimuksessa tulee ilmi epäkohtia toimituslausekkeiden käytöstä, ne luultavammin perustuvat vuoden 2010 toimituslausekkeisiin. Osa löytämistäni artikkeleista keskittyi vuoden 2010 toimituslausekkeiden sisältöön ja muutamassa ainoastaan abstrakti oli kirjoitettu englanniksi, mutta itse artikkeli oli espanjankielinen. Kyseiset artikkelit tulivat näkyviin siitä huolimatta, että asetin kielirajaukseksi englannin.

Vertaisarvioituista artikkeleista tutkimukseeni valikoitui Vogtin ja Davisin (2020) *The State of Incoterm® Research* ja Davisin ja Vogtin (2021) *Hidden Supply Chain Risk and Incoterms®: Analysis and Mitigation Strategies*. Se, että valitsin molemmat artikkelit lähteeksi tutkimukseeni, ei välttämättä saa lukijaa vakuuttamaan monipuolisesta lähdeaineiston käytöstä, mutta se on perusteltua, koska vertaisarvioitua tutkimusta ei ole juuri tehty. Davis ja Vogt (2020) pyrkivät omien sanojensa mukaan luomaan perustaa toimituslausekkeiden vertaisarvioidulle tutkimukselle eli ovat ikään kuin alan pioneereja. Heidän mukaansa toimituslausekkeista ei todella löydy kattavaa vertaisarvioitua tutkimusta; niiden ymmärtämistä, tulkintaa ja käyttöä koskevaa tutkimusta ei yksinkertaisesti ole tehty. (Vogt & Davis 2020, 1–2.) Myös Schaefer (2017) huomauttaa väitöskirjassaan *Incoterms® Use in Buyer-Seller Relationships: a Mixed Methods Study* vertaisarvioitujen artikkelien niukkuudesta. Schaeferin laajan selvityksen mukaan useimmissa toimituslausekkeita käsittelevissä artikkeleissa selitetään mitä toimituslausekkeet ovat. Seuraavaksi yleisimpänä esitellään toimituslausekkeiden eri versioiden päivityksiä. Kolmas aihe koskee toimituslausekkeisiin liittyvää koulutusta. Edellä mainitut teemat kattavat lähes 87 % artikkelien aiheista. (Schaefer 2017, 40–42.) Koska myös Vogt ja Davis (2020, 10) sekä Schaefer (2017, 241–255) ovat tehneet katsauksen toimituslausekkeista tehtyyn tutkimukseen ja listanneet sekä

vertaisarvioituja että journalien ulkopuolisia artikkeleita, sain myös näistä poimittua itselleni sopivia lähteitä. Vaikka kyseiset artikkelit eivät suoranaisesti liity oikeustapauksiin, sain niistä yleiskatsauksen aihetta ympäröivään keskusteluun.

Oikeustapauksia, joissa toimituslausekkeet ovat keskeisessä roolissa, löytyi niukasti. Ajattelin tämän johtuvan siitä, että ristiriidat on ratkaistu välimiesmenettelyllä, jotka ovat salaisia, joten näitä tietoja en pysty saamaan käsiini. Toinen syy saattaa olla se, että toimituslausekkeitä käytetään niin sujuvasti, ettei niistä synny suurempia riitoja, tai ristiriidat eivät ole niin merkittäviä, että ne etenisivät oikeuteen saakka. Epäilin kuitenkin tämän todenperäisyyttä, koska kirjallisuudesta löytyy tietoa niiden väärinkäytöstä ja huonosta tunnettavuudesta. Vogt ja Davis (2020, 10) alleviivaavat tätä ajatusta. Heidän mukaansa vertaisarvioitujen journalien ulkopuolelta löytyy artikkeleita, jotka korostavat toimituslausekkeen virheellisistä valinnoista johtuvaa ymmärryksen puutetta ja ongelmia. Tutkimuksen niukkuus voidaan katsoa johtuvan hyvin toimivasta ja ymmärrettävästä järjestelmästä, jossa ongelmatilanteet ratkeavat suhteellisen helposti, koska tarve tavalle johtaa usein siihen, että osapuolet löytävät menetelmät ongelman ratkaisemiseksi. (Vogt & Davis 2020, 10–11.)

Oikeudellisten lähteiden tiedonhausta rajasin pois kansainvälisiä oikeustapauksia sisältävät Westlaw, Westlaw UK ja Heinonline -hakukannat, koska näitä tietoineistoja ei ole lisensoitu Lapin AMK:lle. Tämä rajaus saattaa heikentää löytämieni oikeustapausten määrää. Etsin oikeustapauksia Finlexistä, Edilexistä, Curiaista, Eurlexistä ja Unilexistä käyttämällä hakusanaa Incoterms ja rajaten hakutulokset oikeuskäytäntöihin Finlexissä, Edilexissä ja Eurlexissä, joissa tämän rajauksen pystyi selkeästi tekemään. Oikeustapauksia hakiessani en käyttänyt hakusanaan muita sanoja kuin Incoterms, koska tärkeintä oli löytää Incoterms-toimituslausekkeisiin liittyviä oikeustapauksia.

Finlexistä löytyy ainoastaan kuusi toimituslausekkeisiin liittyvää oikeuskäytäntöä, joista viisi on markkinaoikeuden tarjouspyyntöjen tarjouksenmukaisuutta käsitteleviä oikeustapauksia. Kuudes oikeustapaus liittyy korkeimmassa oikeudessa käsiteltyyn DDP-toimituslausekkeeseen, jota tarkastellaan myöhemmin tässä opinäytetyössä. Finlexistä löytyneet oikeustapaukset tulevat esiin myös Edilexin

haulla. Edilexistä löytyy myös Incoterms-kirjallisuutta oikeuskäytännön ulkopuolelta. Curiassa tekstihaku sanalla Incoterms tuottaa 21 tulosta. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että oikeustapauksia on saman verran, koska osa tuloksista on samaa tapausta koskevia esimerkiksi siten, että yksi tulos on tuomion tiivistelmä, toinen itse tuomio ja kolmas koskee saman tapauksen ratkaisuehdotuksia. Sama ilmiö tulee esiin Eurlexissä, jossa Incoterms-haulla löytyy 17 oikeustapausta. Unilexistä löytyy tietokanta kansainvälistä kauppaa koskevista oikeuskäytännöistä, jossa rajoituksia pystyy tekemään esimerkiksi aiheen tai valtion perusteella. Aihehaulla Incoterms löytyy kokonaisuudessaan kuusi oikeuskäytäntöä, joita en löytänyt ollenkaan muista edellä mainituista hakupalveluista. Yllättävää on se, että löysin sattumalta kaksi toimituslausekkeisiin liittyvää oikeuskäytäntöä Unilexistä, joita ei tullut esiin kuitenkaan Incoterms-sanahaulla. Toimituslauseketta kuvaavat sanat oli ilmaistu termeillä term tai clause. Vaikuttaa siltä, että Unilex ei toimi aukottomasti. Edilexistä, Curiasta ja Eurlexistä löytyy kahdeksan samaa oikeustapausta. Näistä viisi koskettaa EXW-toimituslauseketta ja kaksi DAF-toimituslauseketta. Löytämistäni oikeustapauksista yleisin toimituslauseke on selkeästi EXW, jonka jälkeen seuraavana tulevat DAF, CIF, DDP ja DAP.

3 INCOTERMS-TOIMITUSLAUSEKKEIDEN KÄYTTÖ

3.1 Katsaus Incoterms-toimituslausekkeisiin

Tässä työssä Incoterms-toimituslausekkeitä (International Commercial Terms) kuvataan tästä eteenpäin ainoastaan termillä toimituslausekkeet. Ne ovat Kansainvälisen kauppakamarin (ICC, International Commerce Chamber) luomia kansainvälistä kaupankäyntiä helpottavia sääntöjä. Eri puolella maailmaa vallitsevien erilaisten oikeudellisten tulkintojen ja käytäntöjen vuoksi yhteisten sääntöjen tekeminen on välttämätöntä. Toimituslausekkeet toimivat maailmanlaajuisesti eivätkä ne sisällä kansallisia kauppaehtoja, mikä tekee niiden käytöstä selkeää. Incoterms 2020 on saatavilla 29 kielellä ja toimituslausekkeitä tarvitsevat kansainvälisen tuonnin ja viennin kentällä toimivat henkilöt. (ICC 2020.) 1980-luvulta alkaen toimituslausekkeitä on uudistettu kymmenen vuoden välein. Kauppamennettelyt vaativat päivittämistä, sillä teknologian kehitys, kaupan vapautuminen ja kauppasodat vaikuttavat vääjäämättä kansainväliseen kauppaan. Nykypäivänä verkkokauppa on suosittua ja kehitteillä on jopa ilman kuljettajaa liikkuvia autonomisia tavaroiden kuljetusvälineitä kuten drooneja. (Railas 2020, 15–16.) Railas (2020, 16) viittaa myös Venäjää vastaan asetettuihin pakotteisiin sekä Venäjän vastapakotteisiin kansainvälistä kauppaa muovaavina tekijöinä. Erityisesti helmikuussa 2022 alkanut Venäjän ja Ukrainan sota on nostanut pakotteet aivan eri luokkaan, mitä ne olivat muutama vuosi sitten.

Toimituslausekkeet ohjeistavat esimerkiksi ostotilausten teossa, rahtien etikeissä sekä alkuperäistodistusten tekemisessä esimerkiksi satamissa. (ICC 2020.) Niitä käytetään myös silloin, kun kaupan osapuolet sopivat keskenään luovutusajankohdasta ja -paikasta sekä siitä, kumman osapuolen tulee ottaa kuljetusvakuutus, tehdä kuljetussopimus, järjestää ja maksaa kuljetus (Sandvik & Sisula-Tulokas 2013, 96–97). Toimituslausekkeilla säädellään myös vastuun jakautuminen materiaalinkäsittelyssä ja tulliselvityksessä. Toimituslausekkeen käytön yhteydessä ilmaistaan minkä vuoden toimituslausekkeitä käytetään. (Davis & Vogt 2021, 1–2.) Jokainen toimituslauseke sisältää 20 artiklaa, joista puolet koskevat myyjän velvollisuuksia ja puolet ostajan velvollisuuksia. Artiklat jaetaan esi-

merkiksi toimituspaikkaa, riskin siirtymäkohtaa, vakuutuksia, kuljetuksia, pakkausta, kustannusten jakautumista, kaupan osapuolten ilmoituksia, asiakirjoja sekä vienti- ja tuontiselvityksiä sääteleviin kohtiin. (Incoterms® 2020 2019, 9.)

Toimituslausekkeen valinnan yhteyteen lisätään termi Incoterms, mikä kertoo vastapuolelle sen käytöstä. Nykypäivän logistiikka- ja kuljetusjärjestelmissä kulkevaa tavaraa ei tarkasteta joka pisteellä matkan varrella, joten toimituslausekkeen avulla vaaranvastuu voidaan määritellä olevan esimerkiksi toisella osapuolella koko kuljetuksen ajan. (Sandvik & Sisula-Tulokas 2013, 97–98.) Toimituslausekkeilla määritellään myös kuljetusriskin jakautuminen irtaimen tavaran kaupassa. Kyseinen irtain tavara määrittelee, mitä kauppalakia sovelletaan. Toimituslausekke itsessään tarkoittaa sopimuksessa olevaa sanayhdistelmää, josta käy ilmi kustannus-, toimenpide- ja vaaranvastuu. Vaaranvastuu ilmenee esimerkiksi siten, että vaarasta vastuullinen kantaa taloudellisen kärsimysvelvollisuuden tavaran vahingoittuessa tai tuhoutuessa. Riski liittyy käytännössä myös viivästykseen, joka on kuitenkin eri asia kuin viivästysvastuu. Kaupan osapuolten oikeusasemaa ei säännellä muulla tapaa toimituslausekkeissa. Näin ollen tavaran virhe, takuu, omistusoikeuden siirtyminen, sopimusrikkomusten seuraamukset, toimituksen viivästyminen ja tavaran sopimuksenmukaisuus eivät kuulu toimituslausekkeen perusteella määräytyviin asioihin, ainakaan oikeudellisessa mielessä. Toimituslauseke on osa tarjoutusta ennen sopimusta, jolloin se kuvastaa hinnan määrettä. Kun sopimus on solmittu, toimituslausekkeesta tulee osa sopimusta. (Railas 2020, 24–26.)

Kaikkia kuljetusmuotoja koskevat Incoterms® 2020-toimituslausekkeet on esitetty taulukossa 1 ja pelkästään vesikuljetuksissa käytettävät toimituslausekkeet taulukossa 2. Mainitsemisen arvoista on myös Railaan (2020, 441) esittämä Finnterms, joka on Suomen sisällä käytettävä kansallinen versio toimituslausekkeista. Lisäksi on olemassa pääosin Pohjoismaissa käytettävä Combiterms, USA:n mallikauppalaki UCC (Uniform Commercial Code) sekä USA:n toimituslausekkekoelma Revised American Foreign Trade Definitions 1941. Nämä voivat aiheuttaa sekaannusta kansainvälisessä kaupassa, vaikka UCC:tä on pyritty viime aikoina yhdenmukaistamaan toimituslausekkeiden kanssa. (Railas 2020, 442–445.)

Taulukko 1. Kaikkia kuljetusmuotoja koskevat Incoterms® 2020-toimituslausekkeet (mukaillen Railas 2020, 89–90)

Lyhenne	Merkitys	Viittaustapa
EXW	Ex Works Noudettuna	EXW (nimetty toimituspaikka) Incoterms® 2020
FCA	Free Carrier Vapaasti rahdinkuljettajalla	FCA (nimetty toimituspaikka) Incoterms® 2020
CPT	Carriage Paid To Kuljetus maksettuna	CPT (nimetty määräpaikka) Incoterms® 2020
CIP	Carriage and Insurance Paid to Kuljetus ja vakuutus maksettuina	CIP (nimetty määräpaikka) Incoterms® 2020
DAP	Delivered at Place Toimitettuna määräpaikalle	DAP (nimetty määräpaikka) Incoterms® 2020
DPU	Delivered at Place Unloaded Toimitettuna määräpaikalle purettuna	DPU (nimetty määräpaikka) Incoterms® 2020
DDP	Delivered Duty Paid Toimitettuna tullattuna	DDP (nimetty määräpaikka) Incoterms® 2020

Taulukko 2. Vesikuljetuksissa käytettävät Incoterms® 2020-toimituslausekkeet (mukaillen Railas 2020, 91–92)

Lyhenne	Merkitys	Viittaustapa
FAS	Free Alongside Ship Vapaasti aluksen sivulla	FAS (nimetty laivaussatama) Incoterms® 2020
FOB	Free on Board Vapaasti aluksessa	FOB (nimetty laivaussatama) Incoterms® 2020
CFR	Cost and Freight Kulut ja rahti maksettuna	CFR (nimetty määräsatama) Incoterms® 2020
CIF	Cost, Insurance and Freight Kulut, vakuutus ja rahti maksettuina	CIF (nimetty määräsatama) Incoterms® 2020

F-kirjaimella alkavissa toimituslausekkeissa myyjän tehtävänä on toimittaa tavara sille rahdinkuljettajalle, jonka tavaran ostaja on osoittanut. D-kirjaimella alkavissa toimituslausekkeissa kaikki riskit ja kustannukset ovat myyjän vastuulla, kunnes tavara on toimitettu sovittuun määräpaikkaan. C-toimituslausekkeissa kuljetusso-
pimuksen tekijänä on myyjä, joka vastaa riskeistä siihen saakka, kunnes tavara siirtyy rahdinkuljettajalle. E-toimituslausekkeissa myyjän tehtävä on asettaa ta-
vara ostajan käytettäväksi toimitiloissaan. (Railas 2020, 93.) Schaeferin (2017,

99) tekemän tutkimuksen perusteella yleisimmin käytettyjä vuoden 2010 toimituslausekkeita myyjien ja ostajien kesken olivat EXW (56,96 %), FOB (18,34 %), FCA (14,34 %), DDP (0,89 %) ja CPT (0,64 %).

3.2 Incoterms-toimituslausekkeiden väärinkäyttö

Toimituslausekkeiden käytössä ilmenee väärinkäyttöä. Vogtin ja Davisin (2020) mukaan toimituslausekkeiden tehokas ja oikeanlainen käyttö vaikuttaa suoraan toimitusketjun sujuvuuteen ja asiakastyytyväisyyteen. Sopimattoman toimituslausekkeen käyttö voi vaikuttaa sopimuksen täytäntöönpanoon ja tehdä sopimuksesta jopa lainvastaisen. (Vogt & Davis 2020, 26.) Toimituslausekkeiden väärinkäytöstä voi seurata myös odottamattomia kustannuksia (Davis & Vogt 2021, 1).

Davis ja Vogt (2021) tutkivat Incoterms-tietämystä yleisesti väestössä ja keräsivät tietoa toimitusketjusopimuksia tekeviltä päättäjiltä. He kiinnittävät huomiota toimitusketjun hallinnassa ilmeneviin riskeihin erityisesti vastuun ja kustannusten näkökulmasta. Tutkimuksen vastaajat olivat pääosin USA:sta tai suorittivat kaupankäyntiä USA:n kanssa. Yli puolet vastaajista ilmoittivat käyttävänsä vanhentuneita toimituslausekkeita, mikä lisää väärinymmärrysten riskiä, sillä eri vuosien toimituslausekkeiden välillä on pieniä eroja. Yritykset saattoivat käyttää yhtä sääntöä kaikissa sopimuksissaan riippumatta kaupan yksityiskohdista tai kohde- maasta. Osa käytti systemaattisesti yhtä sääntöä myyntiin ja toista hankintaan. Yleinen virhe oli myös käyttää kansainväliseen kuljetukseen tarkoitettuja DAP:tä, DDP:tä ja DPU:ta kotimaan siirtoihin. Myös ilma- ja meriteitse tapahtuvissa kuljetuksissa sääntöjä käytettiin ristiin. (Davis & Vogt 2021, 1–6, 9.) Tutkimustulosten analysoinnissa on syytä huomioida vastaajien painottuminen USA:han. Yksi toimituslausekkeiden käytön ongelma liittyy nimenomaan USA:han, koska kaikki USA:n osavaltiot eivät olleet hyväksyneet uusinta FOB-toimituslausekettä ja tapana saattoi olla UCC:n vanhan FOB-version käyttö, jolla on eri merkitys (Davis & Vogt 2021, 9).

FOB-toimituslausekkeen kanssa ilmenee edellä mainitun lisäksi myös muita haasteita kuten sen käyttäminen konttirahteihin. Konttiliikenteeseen ohjeistetaan käyttämään FCA:ta eikä FOB:tä (Railas 2020, 267). Bergamin (2013, 324) mukaan FOB:tä käytetään kansainvälisissä sopimuksissa siitä huolimatta, että sitä

ei suositella merikonteille. Myös Davisin ja Vogtin (2021) tutkimuksessa 17 % ilmoittivat käyttävänsä FOB:tä valtamerikonteissa. FOB-toimituslausekkeessa riski siirtyy silloin, kun tavara saadaan alukseen. Tätä ennen myyjä on kuitenkin käsitellyt konttia, siirtänyt sen laivan viereen tai mahdollisesti jopa nostanut sen konttipinon päälle. Jos tämän prosessin aikana ilmenee vahinkoa, vahinkovastuun siirtymäkohta on hankala määrittää. Tämän vuoksi on tärkeä määrittää tarkka kohta missä rahdin kunto tarkastetaan ennen riskin siirtymistä. Riskin siirtymäpisteen ja vahinkovastuun määrittäminen on hankalaa myös silloin, jos FOB:tä käytetään muissa kuin vesikuljetuksissa. Davisin ja Vogtin (2021) tutkimukseen vastanneista 22 % ilmoitti käyttävänsä FOB:tä maakuljetuksissa ja 10 % lentokuljetuksissa. (Davis & Vogt 2021, 8.)

Toimituslausekkeiden väärinkäyttöä ilmenee myös tilanteissa, joissa vahingon tavaralle aiheuttaa osapuoli, joka ei ole vastuussa tavarasta. Luultavasti yleisin virhe näissä tilanteissa on käyttää EXW:tä raskaaseen lastiin. EXW:ssä riski siirtyy, kun tavara asetetaan ostajan saataville myyjän varastosta tai luovutetaan ostajan käyttöön. Jos vahinko syntyy myyjän lastatessa tavaraa, on vastuu ostajalla. (Davis & Vogt 2021, 7–8.) Ostajan on syytä tiedostaa, että kaikista toimituslausekkeista EXW asettaa myyjälle vähiten velvoitteita. Esimerkiksi EXW:n B6 artiklan mukaan ”Ostajan on annettava myyjälle asianmukainen näyttö toimituksen vastaanottamisesta” (Incoterms® 2020 2019, 20, 23). EXW:ssä riski kasvaa myös silloin, jos toimitusaikaa ei ole ilmoitettu täsmällisesti. Jos toimituksessa on ilmoitettu pelkkä toimituspäivämäärä, saattaa myyjä jättää tavarankäyttöön jo esimerkiksi yöllä. Tällöin ostajan tulee olla vastaanottamassa tavaraa eikä jättää sitä esimerkiksi sään tai varkaisten armoille. EXW velvoittaa huolehtimaan ainoastaan kotimaan vientiasiakirjoista, joten sen väärinkäyttö voi ilmetä tavaroiden valvomattomassa viennissä tai niiden ohjaamisessa rajoitettuihin kohteisiin, jolloin myyjät saattavat joutua ongelmiin tullin kanssa. Vientisääntöjen noudattamatta jättämisestä voi koitua merkittävät seuraukset tulliviranomaisten kanssa. Tutkimuksen vastausten perusteella 24 % käyttävät EXW:tä valtamerikonttien siirtämiseen, mikä on sopimatonta. (Davis & Vogt 2021, 7–8.)

C-toimituslausekkeet sisältävät riskin, koska niiden mukaan myyjä käsittelee tavarat ja järjestää niiden toimituksen suurelta osin, mutta on vapautunut vastuusta. Erityisesti CFT ja CPT ovat hankalia, koska ne eivät vaadi suojaavaa vakuutusta

ostajalle. On tyypillistä, että logistiikkaosaamista omaavat myyjät käyttävät C-toimituslausekkeitä, koska he saavat logistiikkaosuudesta tuoton ilman riskiä. Ostajat eivät aina ole tietoisia siitä, että riski on jo siirtynyt heille. C-toimituslausekkeissa myyjällä on myös vastuu kuljetuksen järjestämisestä ja maksamisesta nimettyyn paikkaan saakka. Huonon reitin valinta voi aiheuttaa esimerkiksi viivästyksiä ja menetyksiä. Tällöin ostajan toiveeksi jää, että myyjät valitsevat lailliset reitit ja järkevät ajankohdat kuljettaessaan ostajan vastuulla olevia tavaroita. (Davis & Vogt 2021, 8–10.)

Vakuutuksiin liittyvä riski voi ilmetä esimerkiksi CIF:n vakuutuslausekkeen kanssa, jossa vaatimukseksi riittää C-tason vakuutus, mikä ei ole kattavin vaihtoehto. Sen sijaan CIP-toimituslausekkeessa on vaatimuksena kattavampi A-tason vakuutus. Ongelmallista on se, että sekä A- ja C-tason vakuutukset ovat voimassa vain rahdin toimituksen kautta, mikä tarkoittaa tiettyä nimettyä kohtaa ja paikkaa. Vakuutukset eivät kata vahinkoja enää siinä vaiheessa, kun ostaja purkaa kuormaa. (Davis & Vogt 2021, 10–11.) Lisäksi on huomioitava, että kuljetusvakuutus on vapaaehtoinen kaikissa muissa toimituslausekkeissa paitsi CIF:ssä ja CIP:ssä (Railas 2020, 29).

Toimituslausekkeiden käytössä myös väärät strategiset valinnat voivat aiheuttaa ylimääräisiä kustannuksia. Yksi esimerkki tällaisesta tilanteesta on tapaus, jossa yhdysvaltalainen ostaja osti tavaraa intialaiselta yritykseltä, mutta halusi laittaa sopimukseen DDP, lisäten siihen vaatimuksen, että tavara tulee toimittaa USA:n varastosta ostajan pyynnöstä tai tilauksesta. Tuotantoyritys joutui kyseisen ehdon vuoksi perustamaan rekisteröidyn yrityksen USA:han, vuokraamaan sieltä varaston sekä palkkaamaan kuljettajia. Tämä aiheutti huomattavia lisäkustannuksia, mikä olisi vältetty käyttämällä C-toimituslausekettä ja Intiassa olevaa varastoa. Väärän strategisen valinnan riskissä tulee myös huomioida muiden maiden erilaiset käytänteet. Esimerkiksi laivatyypeissä, lastauskäytänteissä ja niiden kestoissa voi olla suuria eroavaisuuksia. Myös useat toimijat voivat aiheuttaa viivästyksiä ja lisäkustannuksia. Esimerkiksi eräässä tapauksessa irtolastilaatikoita purettiin aluksesta laiturin terminaaliin siten, että ne tarkastettiin kolmen osapuolen toimesta (myyjä, laivan työntekijä ja ostaja). Myös se, että sopimus ei sovi yhteen tuontilakien kanssa voi aiheuttaa hankaluuksia. Maakohtaisia eroja ilme-

nee esimerkiksi siinä, kuinka tarkkaan ja kenen toimesta saapuva lasti tarkastetaan ja tullataan. Esimerkiksi DDP-toimituslausekkeen kanssa voi koitua viivästyksiä ja kustannuksia, jos maan tuontilainsäädännössä on kohta, että vain oman maan kansalainen voi tarkistaa ja tullata tavaran. (Davis & Vogt 2021, 11–12.)

4 KANSAINVÄLISEN KAUPAN SOPIMUSPERIAATTEET

4.1 CISG ja sopimusoikeuden yleiset periaatteet

Kaupallinen sopimusoikeus on dispositiivista eli tahdonvaltaista. Tällä tarkoitetaan sitä, että sopimusvapaus mahdollistaa sopimuksesta poikkeamisen. Kansainvälistä kauppaa varten luodut vakiosopimukset helpottavat kaupankäyntiä muun muassa toimituslausekkeiden ja mallisopimusten muodossa. Kansainvälinen kauppalaki (CISG, United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods) syntyi globaalien kauppaoikeuden harmonisoinnista. Se on vuonna 1980 solmittu YK:n yleissopimus kansainvälisen tavaran kaupan sopimuksista, jossa on mukana 78 valtiota. Suomessa CISG saatettiin voimaan vuonna 1989 ns. blankettilainsäädännöllä. (Sandvik & Sisula-Tulokas 2013, 15–20.) Blankettilainsäädännöllä vahvistetaan tietyn valtiosopimuksen olevan osa Suomen lainsäädäntöä (Valtiosopimukset 2022). Jatkossa tässä työssä käytetään lyhennettä CISG viitattaessa kansainväliseen kauppalakiin eli yleissopimukseen kansainvälisen tavaran kauppaa koskevista sopimuksista.

Suomalaisen toimijan tulee huomioida kansainvälisessä kaupassa sopimusoikeuden yleisiä periaatteita. Kurkelan (2014, 8) mukaan osapuolille voi syntyä sopimusoikeudellista vastuuta sopimusrikkomuksesta tai muusta syystä johtuen. Lähtökohtaisesti sopimuksista on pidettävä kiinni (*Pacta sunt servanda*), jolloin sopimusvastuu katsotaan ankaraksi. Sopimusrikkomukset ovat aina riski molemmille osapuolille. Kaupankäynnin toteutumatta jääminen voi johtua myös osapuolten ulkopuolisesta tekijästä, jolloin kyseessä on yleensä ylivoimainen este (*Force majeure*). Tällöin on ratkaistava tapauskohtaisesti, kumpi osapuoli kärsii riskin toteutumisesta aiheutuneen haitan, minkä pohdinnassa huomioidaan myös kauppatapa, käytäntö tai riskinjako koskeva sopimusehto. (Kurkela 2014, 3, 8.)

Pitkäkestoisissa suhteissa voidaan käyttää myös ns. *Hardship* -lauseketta, joka vaatii osapuolia neuvottelemaan sopimusehdoista uudelleen. Sopimusneuvotte- lujen tuloksena voi olla sopimuksen irtisanominen tai uusi sopimus. Lauseketta käytetään tilanteissa, joissa sopimuksen noudattaminen osoittautuu kohtuutto-

man vaikeaksi ulkoisten olosuhteiden muutoksista johtuen. Tällaiset tilanteet eivät ole välttämättä olleet tiedossa sopimuksentekohetkellä. (Logistiikan maailma 2022c).

Pakotteet, sodat, pandemiat, kyberuhat, terrorismi ym. ovat yllättäviä tekijöitä, jotka väijäämättä voivat vaikuttaa myös siihen, noudatetaanko toimituslausekkeitä sisältäviä sopimuksia täsmällisesti. Edellä mainitut *Pacta sunt servanda*, *Force majeure*, ja *Hardship* -lausekkeet toimivat laillisena suojana sopimuksen osapuolia kohtaan.

4.2 Lainvalinta kansainvälisissä kauppasuhteissa

Tavaroiden kaupan oikeuden harmonisointi on vaikuttanut erityisesti kuluttajanoikeuteen EU:n alueella. On huomioitava, että tavaran vaaranvastuun ja luovutukseen liittyvissä asioissa sopijapuolet voivat olla noudattamatta yleissopimuksen sääntelyä CISG:n tahdonvaltaisuuden vuoksi. (Sandvik & Sisula-Tulokas 2013, 20, 28, 96.) Sopimusvapaus mahdollistaa myös sen, että yritys voi päättää kenen kanssa sopimus tehdään tai tehdäänkö sitä ollenkaan. Sopimuksen sisältö, lainvalinta ja riitojen ratkaisutapa on osapuolten keskenään päätettävissä. (Railas 2020, 31.)

Kotimaiseen irtaimen tavaran kauppaan sovelletaan tavallisesti Suomen kauppalakia (355/1987), jonka vakiintunut kauppatapa voi syrjäyttää (von Weissenberg 2014, 58). Pohjoismaalaisten keskinäisessä kaupassa sovelletaan sen Pohjoismaan kauppalakia, jonka lainvalintasäännöt kansainvälisessä yksityisoikeudessa määrittävät. On myös tilanteita, jolloin toisen osapuolen kotimaan pakottava lainsäädäntö tulee sovellettavaksi sopimukseen, vaikka sopimuksissa olisi sovittu toisin. (Merikalla-Teir 2014, 46.) Kansainvälisessä kaupassa sovitaan usein CISG:n soveltamisesta sopimukseen, joka eroaa Suomen kauppalaista erityisesti soveltamisominaisuuksiltaan ja vahingonkorvausmääräyksiltään (von Weissenberg 2014, 58). Jos CISG:tä ei sovelleta, nojataan sopimusoikeuden yleisiin periaatteisiin (Logistiikanmaailma 2022a). Käytännössä on kuitenkin yleistä, että esimerkiksi reklamointisääntöjen, virhearvioinnin, sopimusrikkomusten, vahingonkorvauksen, tavaran vaaranvastuun siirtymisen ja toimituksen osalta poiketaan käytämästä sopimuksissa CISG:tä ja käytetään soveltuvaa kansallista oikeutta

(Sandvik & Sisula-Tulokas 2013, 46–47). Merkillepantavaa on myös se, että jos esimerkiksi suomalainen myyjä myy tavaraa osapuolelle, joka ei ole CISG:n jäsenvaltio, voi sovellettavaksi tulla Suomen lainsäädäntö, koska CISG on Suomessa soveltuva oikeutta (Sandvik & Sisula-Tulokas 2013, 37).

Jos osapuolet eivät ole maininneet lakia sopimuksessa, lain soveltamisjärjestyksessä ylimpänä tulee pakottava lainsäädäntö, seuraavana osapuolten sopim laki, kolmantena jokin muu sovellettava laki ja neljäntenä myyjän maan laki (jos tilaus vastaanotetaan myyjän maassa). Vasta tämän jälkeen tulee ostajan maan laki (jos tilaus on vastaanotettu ostajan maassa) ja viimeisenä lain soveltamisjärjestyksessä on tuomioistuimen osoittama erikseen sovellettava laki. Jos osapuolet ovat jättäneet sopimatta sovellettavasta laista, sovelletaan ostajan maan lainsäädäntöä D-toimituslausekkeisiin, kun taas C-, F- ja E-toimituslausekkeisiin sovelletaan myyjän maan lainsäädäntöä. (Melin 2011, 42, 59.)

Vaikka CISG pyrkii yhtenäistämään kansainvälisiä sääntöjä, voi kansallinen taustaoikeus näkyä tuomioistuimen ratkaisuihin ainakin piilevässä roolissa. Esimerkiksi ennakoitava ja kohtuullinen ovat termejä, jotka saattavat herkästi saada puolueellisen sävyn. Mikäli CISG:n lainsäädännössä on aukkoja, oikeuskäytäntöihin saadaan täydennystä PECL:n (Principles on European Contract Law) ja UPICC:n (The UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts) suunnasta. Näin on käynyt useissa välimiesmenettelyissä, vaikka osapuolet eivät olisi sopimukseen kirjanneet soveltavansa PECL:ää tai UPICC:tä. Jos osapuolet haluavat käyttää UPICC:tä tai PECL:ää CISG:n apuna kansallisen sopimuksen sijasta, se on syytä kirjata sopimukseen. (Sandvik & Sisula-Tulokas 2013, 52–57.)

Maakohtaisia riskejä voidaan Merikalla-Teirin (2014, 41) mukaan hallita myös riitojenratkaisu- ja lainvalintalausekkeilla, sillä käytetyillä termeillä ja lausekkeilla voi olla eri merkitys eri maissa. Sovellettava laki kannattaa valita jo ennen sopimuksen laatimista, jotta sopimussisällöt ja tulkinnat osataan ennakoida halutun lopputuloksen saavuttamiseksi. Tämä ns. lainvalintalauseke kertoo, minkä maan lakia sopimuksessa sovelletaan. Jos lainvalintalauseketta ei ole, sovelletaan kansainvälistä yksityisoikeutta. On tärkeää sopia myös tuomioistuim, jossa mahdolli-

set riidat ratkaistaan. Myös sovittelut tai välimiesmenettely voidaan sopia riidanratkaisutavaksi. (Merikalla-Teir 2014, 41–48.) Kulttuurierojen osalta on tärkeää kiinnittää huomiota myös siihen, että Suomessa sopimus syntyy tarjous-vastausperiaatteen mukaisesti, mutta toisessa maassa sopimuksen syntyteoria voi perustua erilaisiin lähtökohtiin. Varsinkin kansainvälisessä kaupassa sopimukset olisi hyvä tehdä kirjallisesti. (von Weissenberg 2014, 57–59.)

Vaikka sopimukseen olisi kirjattu sovellettavan ristiriitatilanteissa CISG:tä tai toimituslauseketta, ei ole kuitenkaan itsestään selvää kumman pohjalta päätöksiä lopulta tehdään. Sopimukseen sisällytetyt toimituslausekkeet ovat Coetzeen (2013, 4) mukaan etusijaisia CISG:hen nähden riskin siirtymisen ja toimituksen osalta. Vuorovaikutusta CISG:n ja toimituslausekkeiden välillä tapahtuu juuri erityisesti riskin siirtymiseen ja toimitukseen liittyvissä asioissa. Jos toimituslausekkeen artikla osoittautuu riittämättömäksi, CISG voi täydentää sitä ja toisinpäin. Mieli-eroja on siitä, syrjäyttääkö sopimuksen sisällytetyt toimituslausekkeet CISG:n toimitusta ja riskiä koskevat artikkelit kokonaan, osittain vai muuttaen niitä. Coetzeen (2013, 9) mukaan toimituslausekkeiden ja CISG:n välillä on mahdollisuus vuorovaikutukseen siinä määrin, että ne voivat täydentää toisiaan, jolloin niiden tehokkuus harmonisoinnin ja yhtenäistämisen välineinä paranee. (Coetzee 2013, 4–11.)

Toimituslausekkeiden on usein tulkittu saavuttaneen kansainvälisen kauppata-
van aseman, joskin tästä ei ole täyttä varmuutta (Sandvik & Sisula-Tulokas 2013, 96–97). CISG 9 artikla käsittelee kauppatapaa. Sen mukaan ”1) Kauppatapa, josta sopijapuolet ovat sopineet, ja käytäntö, jonka he ovat omaksuneet, sitovat sopijapuolia” ja ”2) Jollei toisin ole sovittu, sopijapuolten katsotaan hiljaisesti saataneen sellaisen kauppata-
van koskemaan sopimustaan tai sen tekemistä, jonka sopijapuolet tunsivat tai joka heidän olisi pitänyt tuntea ja joka kansainvälisessä kaupassa on kyseisellä alalla toimivien ja kyseisen tyyppisten sopimusten osapuolten laajalti tuntema ja säännöllisesti noudattama.” Näin ollen toimituslausekkeen voidaan katsoa olevan kansainvälisesti sovellettava kauppatapa ja osapuolet voivat sopia käyttävänsä toimituslauseketta CISG:n sijasta, minkä CISG 6 artikla mahdollistaa: ”Sopijapuolet voivat sopia, ettei tätä yleissopimusta sovelleta, tai, mikäli 12 artiklassa ei toisin määrätä, poiketa sen määräyksistä tai muuttaa niiden vaikutuksia”.

Riskin siirtymisen säätelyssä toimituslausekkeet eivät ole aukottomia, minkä vuoksi tähän liittyviä asioita tulee käsitellä sovellettavan lain puitteissa. Toimituslausekkeiden rinnalle tarvitaan CISG:tä, ja jos sitä ei sovelleta, osapuolet joutuvat turvautumaan kansalliseen sovellettavaan lakiin, mikä ei ole taloudellisesti kannattavaa. CISG laadittiin alun perin, jotta keinottelua edullisimman oikeuspaikan etsimiseksi (ns. forum shopping), lainvalintaan liittyviä transaktiokustannuksia sekä kansallisten lakien käyttöä kansainvälisissä yhteyksissä saataisiin vähennettyä. Jos osapuolet ovat sopineet toimituslausekkeista, tarkoituksena ei ole sulkea pois sopimukseen sovellettavaa lakia, vaan täydentää sitä. (Coetzee 2013, 10.)

4.3 Kansainvälisessä kauppasopimuksessa sovittavat asiat

Kansainvälisen kauppasopimuksen sisällössä on syytä huomioida useita seikkoja, joita jo sivuutettiin edeltävässä kappaleessa. Tässä osiossa käydään kauppasopimuksen syntymistä ja siihen kirjattavia perusasioita läpi yksityiskohtaisemmin. Suomessa oikeustoimilaki sisältää kauppasopimuksen syntymiseen ja pätevyteen liittyvät normit. Sopimus sitoo molempia osapuolia ja se on kaupanteon kannalta merkittävä kaksipuolinen oikeustoimi. Sopimusneuvottelu lähtee liikkeelle usein tarjouspyynnöstä. Ennen varsinaista kauppasopimusta, saatetaan tehdä esi- tai aiesopimuksia, jotka eivät sido lopullisen sopimuksentekoon. Jos toinen osapuoli vetäytyy lopullisen sopimuksen hyväksymisestä ja on aiheuttanut tällä ylimääräisiä kustannuksia vastapuolelle, voi korvausvelvollisuus langeta vetäytyjälle. (Melin 2011, 42–43, 46.) Kuten oikeustoimilaissa, myös CISG:ssä kauppasopimus syntyy tarjous-vastaus-menettelyn mukaisesti (Sandvik & Sisula-Tulokas 2013, 72).

Aina sopimusta ei katsota edes syntyneeksi, mikä voi yllättää sopimuksen osapuolet. Esimerkiksi Sandvik ja Sisula-Tulokas (2013, 73–74) korostavat sopimusta ennakoivan ehdotuksen täsmällisyyttä, sillä kansainvälisistä oikeusratkaisuista löytyy esimerkkitapauksia, jossa kauppasopimusta ei katsota solmituksi ehdotuksen riittämättömyyden vuoksi. CISG 14 artiklan 1 kohdan toisen virkkeen mukaan ”Ehdotus on riittävän täsmällinen, jos siitä käy ilmi, mistä tavarasta on kyse, ja jos siinä määrätään suoraan tai välillisesti tavaran määrä ja hinta tai määritellään, miten ne määräytyvät.”

Ostajan ja myyjän väliseen kauppasopimukseen kirjataan yleensä kohteena oleva tavara, kauppahinta, maksuehto ja toimitus. Toimituksessa on tärkeää huomioida myös kuljetussopimus, kustannusten jakautuminen, pakkaus, tiedottaminen, tarkastaminen, toimituksen vastaanotto, toimitusasiakirja, riskin siirtymäkohta sekä tuonti- ja vientiselvitys. Toimituslausekkeet auttavat velvollisuuksien jakautumisen määrittelemisessä. (Logistiikanmaailma 2022a.)

Myyjän ja ostajan on hyvä määritellä sopimuslausekkeitä käyttämällä myös tavaran laatu, määrä, tyyppi ja käyttötarkoitus. Tavaran laadun ja tyyppin voi määrittää käyttämällä tiettyä myyjän tavaralle antamaa numero- ja kirjainyhdistelmän sisältävää tyyppimerkintää. Tavaran käyttötarkoituksen ilmaiseminen on tärkeää erityisesti silloin, kun tavaran laatua tai laatua ei ole mahdollista yksilöidä sopimuksessa riittävän tarkasti. Tavaran erityistarkoitus on tärkeää ilmaista todistettavasti ja selkeästi. On syytä myös tarkistaa, että tavara toimitetaan juuri tähän tarkoitukseen sopivana. (Helsingin HO 1988.) Näillä toimenpiteillä vähennetään esimerkiksi tavaran virheen riskiä.

Koska toimituslausekkeet eivät ota kantaa sopimusrikkomuksiin, kannattaa sopimukseen määritellä sopimusrikkomusten seuraukset sekä ne tilanteet, jotka katsotaan sopimusrikkomuksiksi. Myös viivästyskorot on syytä lisätä, jotta asiat hoiduvat lähtökohtaisesti sovittuna aikana. Melinin (2011, 47) mukaan kauppasopimukseen kannattaa kirjata myös osapuolten perustietoja kuten yrityksen perustiedot yhtiömuotoineen ja laskutusosoitteineen, maksutapa, sopimuksen voimaantuloajankohdan määrittäminen, takuuperusteet, sekä vapauttamisperusteet eli ne tilanteet, jolloin sopimuksesta on oikeus vetäytyä. Tärkeää on määritellä myös vapauttamiseen liittyvät korvauserusteet. (Melin 2011, 47–48.) Kauppa- ja kuljetussopimusten lisäksi myös vakuutus- ja rahoitussopimukset ovat keskeisiä. Omistusoikeuden ja vaaranvastuun siirtymisestä on syytä sopia sopimuksessa erikseen, joista erityisesti jälkimmäinen jää joskus sopimuksissa huomiotta. (von Weissenberg 2014, 55, 58.)

Kauppasopimukset voivat myös ketjuuntua, jolloin tavara myydään kuljetuksen aikana uudelle ostajalle. Tällöin kuljetusasiakirja nousee merkittävään rooliin uuden ostajan näkökulmasta. Toimituslausekkeet voivat vaikuttaa kolmansiin osa-

puoliin kuten velkoihin tai satama- ja terminaalioperaattoreihin. Omistuksenpidätysehdolla saadaan rajoitettua tavarantoimituksen ulottumista osapuoliin, joilla ei ole sopimussuhdetta kaupan osapuolten kanssa. (Railas 2020, 27–30.)

Kansainvälisessä kaupassa käytetään tavallisesti eri aloille muotoiltuja vakioehtotyyppejä sopimusehtoja. Näiden vakioehtokokonaisuuksien avulla saadaan mm. vähennettyä perussopimusten transaktiokustannuksia. Vakioehtojen käyttö vaatii juridista osaamista mahdollisten vakioehtojen päällekkäisyyksien ymmärtämiseksi sekä niiden soveltamiseksi juuri tiettyyn sopimukseen sopivaksi. (von Weissenberg 2014, 56.) On olemassa myös kansainväliseen kaupankäyntiin luotuja valmiita ns. *agreed document* -asiakirjoja, jotka sisältävät esimerkiksi tietyille alalle soveltuvat sopimusehdot. ICC:n laatima mallisopimus on myös yksi vaihtoehto osapuolten väliseksi sopimukseksi. Sopimusehdot ohittavat CISG:n yleissopimuksen, kuten myös vakiintunut kauppatapa sekä osapuoltenvälinen käytäntö. (Sandvik & Sisula-Tulokas 2013, 47–49.)

Sopimusriskejä pyritään usein minimoimaan käyttämällä vastuunrajoitusehtoja muun muassa sulkemalla välillisten vahinkojen korvausvastuu pois sopimuksesta tai sopimalla vastuukatosta eli euromääräisestä maksimikorvauksesta. Vastuunrajoituksessa voidaan käyttää muun muassa sopimussakkoja, *force majeure* -ehtojen laajennusta ja rajoitettuja reklamaatioaikoja. Yleiset sopimusoikeudelliset periaatteet, oikeuskäytäntö ja pakottava lainsäädäntö voivat kuitenkin tuoda omat esteensä sopimussuhteen vastuunrajoitukseen. (Carlsson & Ruotsalainen 2014, 30–32.) Täytyy huomioida, että suunniteltu vastuunrajoituslauseke saattaa olla lainvastainen kauppakumppanin kotimaassa, josta seurauksena vastapuolelle voi langeta täysimittainen vahingonkorvausvastuu (Jaspers 2011, 64).

5 INCOTERMS-TOIMITUSLAUSEKKEIDEN KÄSITTELY OIKEUDESSA

5.1 CISG:n ja CIF:n soveltaminen oikeudessa

Tässä osiossa käydään läpi CIF-toimituslausekkeeseen liittyvä oikeustapaus, jossa CISG:tä sovellettiin toimituslausekkeen sijasta. Kyseinen oikeustapaus on käsitelty välimiesmenettelyllä, jotka yleensä ovat salaisia. Tämä on luultavasti syy siihen, miksi oikeustapauksesta löytyy ainoastaan abstrakti.

Toimituslausekkeella CIF New York myytiin jasmiinaldehydiä Kiinasta USA:han. Perillä huomattiin, että aine oli vuotanut ja sulanut matkan aikana. Sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen myyjä varoitti ostajaa siitä, että tavara on altis pilaantumaan korkeissa lämpötiloissa. Tällöin ostaja pyysi myyjää ilmoittamaan asiasta kuljettajalle ja huolehtimaan siitä, että aine kuljetetaan mahdollisimman suoraa reittiä ja säilytetään viileässä paikassa kuljetuksen aikana. Koska aine oli pilaantunut matkan aikana, osapuolet tekivät vahingonkorvaussopimuksen. Myyjä ei kuitenkaan tätä sopimusta noudattanut, ja asia eteni välimiesmenettelyyn. (CIETAC 1995.)

CIF-toimituslausekkeessa riski tavaroiden tuhoutumisesta tai vahingoittumisesta siirtyy ostajalle, kun tavarat on asetettu alukseen. Myyjän vastuulla on maksaa rahti sekä tehdä kuljetussopimus valitsemansa rahdinkuljettajan kanssa. (Incoterms® 2020 2019, 119.) Vaikka osapuolet olivat sopineet CIF-toimituslausekkeen käytöstä, he olivat tehneet myös erillisen erityissopimuksen lämpötilaongelmasta kuljetuksen ajalle. Myyjä ei kuitenkaan ollut antanut asianmukaisia lämpötilaohjeita rahdinkuljettajalle. Lisäksi tavara oli kuljetettu Hongkongin kautta suoran reitin sijasta. Välimiesten mukaan kustannusriskin kantaa myyjä CISG 66 artiklan mukaisesti, koska hän oli laiminlyönyt ohjeistuksen antamista rahdinkuljettajalle. (CIETAC 1995.) Vaaranvastuuta käsittelevän CISG 66 artiklan mukaan: ”Tavarahan häviäminen tai vahingoittuminen vaaranvastuun siirryttyä ostajalle ei vapauta ostajaa velvollisuudesta maksaa kauppahinta, ellei häviäminen tai vahingoittuminen johdu myyjän teosta tai laiminlyönnistä.”

5.2 FOB osana kansainvälistä kauppasopimusta

FOB on yksi merkittävä haasteita aiheuttava toimituslauseke (Stapleton, Pande & O'Brien 2014, 229). FOB:tä käytetään ainoastaan satamasta satamaan toteutuvissa kuljetuksissa. FOB:n mukaan myyjän vastuulla on maksaa kustannukset, toimittaa tavara sovittuna aikana lastaussatamaan ja suorittaa lastaus ostajan osoittamaan alukseen. Ostajan tulee vastaanottaa tavara lastaussatamassa myyjän lastauksen jälkeen sovittuna ajankohtana. Tavaroille aiheutuneet vahingot ovat myyjän vastuulla toimitukseen saakka ja siirtyvät ostajalle toimituksen jälkeen. Toimittamiseksi ei katsota sitä, jos tavara jätetään satamaan tai laiturille odottamaan lastausta. Myyjän tehtäviin kuuluu vientimuodollisuuksien hoitaminen, kun taas ostaja huolehtii tuonnin ja mahdollisten läpikulkumaiden muodollisuuksista. Ostaja solmii myös merikuljetussopimuksen. Myyjä saa rahdinkuljettajalta asiakirjan, joka todistaa tavaroiden olevan lastattu alukseen. (Logistiikanmaailma 2022b.)

FOB:hen liittyvässä oikeustapauksessa (Helsingin HO 1998) suomalainen myyjä möi teräslevyjä ostajalle Yhdistyneistä arabiemiirikunnista. Sopimukseen kirjattiin toimituslausekkeeksi FOB Tallinna. Teräslevyt olivat peräisin Venäjältä ja Ukrainasta ja sopimuksen allekirjoitushetkellä sijaitsivat Virossa. Ennen teräslevyjen toimitusta, myyjä oli toimittanut teräslevyjen laatutodistuksen ostajalle. Kun tavara saapui Yhdistyneisiin arabiemiirikuntiin, ostaja huomasi, ettei hän voinut käyttää teräslevyjä aikomallaan tavalla niiden viallisuuden vuoksi. Ostaja ilmoitti myyjälle, etteivät tavarat olleet sopimuksenmukaisia ja vaati teräslevyistä hinnanalennusta sekä vahingonkorvausta. Myyjän mukaan laatutodistuksella ei ollut tilanteeseen merkitystä, tavarat oli myyty FOB:nä ja hän kiisti asian. (Helsingin HO 1998.) Kuten aiemmin todettiin, FOB:ssä myyjä on vastuussa tavaroille aiheutuneista vahingoista toimitukseen saakka. Koska FOB:n perässä lukee Tallinna, riskin siirtymäkohdan voisi olettaa olevan Tallinna. Kyseisen oikeustapauksen perusteella asia ei ole kuitenkaan näin selkeä, ja tässä tapauksessa myös useat toimijat vaikeuttavat sopimussuhteiden tulkintaa.

Yhdistyneet Arabiemiirikunnat ei ole CISG:n jäsen, jolloin kansainvälisen yksityisoikeuden sääntöjen mukaan tulee sopimusvaltion laki sovellettavaksi. Koska CISG

on sovellettavissa Suomessa, sovelletaan tähän kauppaan CISG:n yleissopimusta. CISG:ssä on useita kohtia, joita tässä tapauksessa tulee tarkastella. (Helsingin HO 1998.) Esimerkiksi CISG 36 artiklan 1 kohdan mukaan ”Myyjä on sopimuksen ja tämän yleissopimuksen mukaisesti vastuussa sellaisesta tavaravirheestä, joka on olemassa kun vaaranvastuu siirtyy ostajalle, vaikka virhe ilmenee vasta sen jälkeen.” Tämän perusteella myyjä on vastuussa viallisista teräslevyistä, jos teräslevyt ovat olleet viallisia jo ennen ensimmäistä kuljetusta.

Vaaranvastuun kohdan siirtyminen ei ole yksiselitteistä. CISG 67 artiklan 1 kohdan ensimmäisen ja toisen virkkeen mukaan ”Jos kauppaa koskevaan sopimukseen liittyy tavaravirhe eikä myyjä ole velvollinen luovuttamaan tavaraa määrättyssä paikassa, vaaranvastuu siirtyy ostajalle, kun tavara luovutetaan ensimmäisen rahdinkuljettajan hallintaan sopimuksen mukaisesti ostajalle kuljetettavaksi. Jos myyjän on määrä luovuttaa tavara rahdinkuljettajan hallintaan määrättyssä paikassa, vaaranvastuu siirtyy ostajalle, kun tavara luovutetaan kyseisessä paikassa rahdinkuljettajan hallintaan.” Jos luovutuspaikkaa ei ole sovittu, sovelletaan CISG 67 artiklan 1 kohdan ensimmäistä virkettä. Toista virkettä sovelletaan silloin, jos sopimuksessa mainitaan lähtöpaikka. Coetzeen (2013, 12) mukaan tämä on ristiriidassa kaupallisen käytänteen kanssa, jossa riski siirtyy, kun tavara on asetettu alukseen laivaussatamassa. Nimenomaan FOB:ssä riski siirtyy ja toimitus katsotaan tapahtuneeksi silloin, kun tavarat on asetettu laivaan satamassa, eikä silloin, kun ne luovutetaan rahdinkuljettajalle. Tältä osin FOB poikkeaa CISG:n 67 artiklan 1 kohdasta. Rahdinkuljettajalle luovuttaminen ei välttämättä edellytä sitä, että tavara pitäisi toimittaa alukseen, vaan sen toimittaminen konttipihalle riittää. Tavaroiden varastointi tai käsittely rahdinkuljettajan kalusteilla on myös riski ostajalle, ellei näitä toimintoja ole hankittu satamaviranomaisen kautta. Tämä olisi vastoin kauppatapaa, johon FOB perustuu. (Coetzee 2013, 12–13.) Vaaranvastuulla ei ole tässä tapauksessa merkitystä, jos tavarat katsotaan olleen viallisia jo valmistuttuaan.

Merkittävää on myös se, että ostajalla ei ole ollut selkeää mahdollisuutta tarkastaa tavaraa kuin vasta määräsätamaan saapuessa. Ostaja oli sopinut tavaravirheiden tarkastuksen tehtävän Tallinnassa sellaisen henkilön toimesta, jolla ei ollut valtuuksia tarkastaa tavaraa eikä asiantuntemusta tavaravirheiden arvioimiseksi. Teräslevyjen suuren määrän vuoksi kaikkia levyjä ei olisi voitu tässä kohtaa edes

tarkistaa. Lisäksi määräsatamassa teräslevyt oli kuljetettu varastoon siten, ettei purkutyötä ja kuljetusta päässyt seuraamaan. On siis mahdollista, että tavaran vaurioituminen on tapahtunut myös tässä kohtaa prosessia. (Helsingin HO 1998.) Tavarankäytöstä säädellessä CISG 38 artiklassa seuraavaa: 1) ”Ostajan on tarkastettava tai tarkastutettava tavara niin pian kuin se on olosuhteisiin nähden mahdollista”, 2) ”Jos sopimukseen liittyy tavaran kuljetus, tarkastusta voidaan lykätä siihen saakka, kunnes tavara on saapunut määräpaikkaansa” ja 3) ”Jos ostaja määrää tavaralle sen kuljetuksen aikana uuden määräpaikan tai lähettää tavaran edelleen saamatta kohtuullista tilaisuutta sen tarkastamiseen ja jos myyjä sopimusta tehtäessä tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää tavaran määräpaikan muuttamisen tai jatkokuljetuksen mahdollisuudesta, tarkastusta voidaan lykätä siihen saakka, kunnes tavara on saapunut uuteen määräpaikkaansa.” Tämän perusteella tarkastuksen siirtäminen määräsatamaan on myös mahdollista.

Tapauksessa on kuitenkin otettava huomioon tavaroiden tarkastusta koskeva kauppatala, vaikka ostajan tarkastus olisi tehty asianmukaisesti. Vakiintunut kauppatala on se, että myyjälle annetaan mahdollisuus olla paikalla tavaroita tarkastettaessa, mikä ei tässä tapauksessa ollut toteutunut. (Helsingin HO 1998.) Kuten aiemmin todettiin, kauppatala syrjäyttää CISG:n, joten ainakin se seikka, että myyjälle on annettava mahdollisuus olla paikalla tavaroita tarkastettaessa, on kauppatalana merkittävässä asemassa.

Epäselvyyksiä oli myös siinä, oliko kyseessä tehdasvirhe vai vaurioituiko tavara kuljetuksessa vai jossain kohtaa kuormauskäsittelyä. Jos kyseessä on tehdasvirhe, asiaa monimutkaistaa se, että ostajalla ei ollut minkäänkään sopimussuhdetta valmistajan kanssa. Tapauksessa pohditaan myös sitä, toimiko vastaaja myyjän vai välittäjän roolissa. Tämä on olennaista, koska kyseiset roolit eroavat oikeuskäytännöllisiltä vastuultaan. Esimerkiksi välittäjän roolissa myyjä ei ole samalla tavalla vastuussa tavaran laadusta kuin kauppakumppani kauppasuhteissa. (Helsingin HO 1998.)

Hovioikeuden mukaan ostaja ei ollut todennut tavaran virheellisyyttä selkeästi ja tarkastuksen uskottavuus oli heikentynyt. Lisäksi vastaajan katsottiin toimineen myyjän, eikä välittäjän roolissa. Ostaja veloitettiin maksamaan myyjälle korvauk-

sia hovioikeuden istunnoista kertyneistä oikeudenkäyntikuluista. Kyseinen tapaus osoittaa, että tavarankäytössä tulee huomioida useita seikkoja. On kysyttävä esimerkiksi: Kenellä on velvollisuus tarkastaa tavarat? Milloin tavaroiden tarkastus tehdään ja missä? Onko tavaroiden tarkastajalla riittävää asiantuntemusta arvioida tavarankäytön laatua? Onko tarkastaja puolueeton? Onko kaupassa mukana muita osapuolia? Onko tarvittavilla osapuolilla mahdollisuus olla paikalla tarkastuksen aikana? (Helsingin HO 1998.) Nämä ovat kysymyksiä, joita jokaisen kansainväliseen kauppaan ryhtyvän on syytä pohtia etukäteen. Myös ketjutettu vastuu lisää taloudellisia riskejä eli sopimusvastuu voi kaatua kaupan osapuolelle, joka ei ole laatuvirhettä itse tuottanut (Carlsson & Ruotsalainen 2014, 15). Tämä riski tulee hyvin ilmi FOB Tallinnan oikeustapauksesta.

FOB:hen liittyy myös toinen oikeustapaus, jonka Coetzee (2013, 18) tuo esiin. Kyseisessä tapauksessa ranskalainen ostaja osti FOB Tianjin-toimituslausekkeella hevospapuja kiinalaiselta myyjältä tarkoituksena jälleenmyydä ne Egyptiin. Egyptiläiset tarkastajat eivät voineet tarkastaa rahtia sen ollessa kiinalaisessa varastossa, jolloin ostaja vetosi sopimusrikkomukseen ja kieltäytyi ottamasta toimitusta vastaan. Välimiesoikeus hylkäsi ostajan vahingonkorvausvaatimuksen, koska ostaja ei ollut ilmoittanut myyjälle aluksen nimeä, lastausaikaa ja -paikkaa. Tässä oli kyseessä vuoden 1990 toimituslausekkeet ja CISG 25 artiklan mukaisesti sopimusrikkomus toteutui. (Coetzee 2013, 18.) CISG 25 artiklan perusteella: ”Sopijapuolen sopimusrikkomus on olennainen, jos se aiheuttaa vastapuolelle sellaista haittaa, että hän menettää olennaiselta osin sen, mitä hänellä oli aihetta odottaa sopimuksella saavuttavansa, paitsi jos sopimuksen rikkonut osapuoli ei ennakoinut eikä samassa asemassa oleva järkevä ja huolellinen henkilö olisi samanlaisessa tilanteessa ennakoinut sellaista lopputulosta”. Myös tässä oikeustapauksessa ongelmia tuotti tavaroiden tarkastukseen liittyvät epäkohdat, jotka on syytä huomioida sopimuksentekohetkellä ja toimituslausekettä valittaessa.

5.3 DDP:n käyttöön liittyvä oikeustapaus

DDP-toimituslausekettä käsittelevä oikeustapaus (KHO: 2016:152) liittyy siihen, kun suomalainen yritys A osti hollantilaiselta yritykseltä B tavaraa, joka oli toimi-

tettu A:lle suoraan Malesiasta B:n toimeksiannosta. Tullille esitetyissä kauppalaskuissa oli DDP-toimituslauseke, joka ilmensi B:n A:lle osoittamaa toimitusehtoa. DDP:n mukaan tavara toimitetaan määräpaikkaan tullattuna. Huolitsija C oli tehnyt tulli-ilmoituksen B:n toimeksiannosta, jossa hän oli ilmoittanut tavaranhaltijaksi A:n. A oli tullauspäätöksessä merkitty tullivelalliseksi. Tullia ei ollut kannettu ja tullin mukaan maahantuotujen tavaroiden nimikkeet oli ilmoitettu väärin. Tämä tapahtui sen jälkeen, kun tavarat oli laskettu vapaasti liikkeelle. Tulli määräsi jälkikantopäätöksessään A:n maksettavaksi polkumyyntitullia, tullinkorotusta ja arvonlisäveroa.

Ennen asian korkeimpaan hallinto-oikeuteen etenemistä, hallinto-oikeus oli hylännyt A:n jälkikantopäätökseen kohdistaman valituksen. A:n mukaan toimitusehtona oli DDP, jonka mukaan tavara toimitetaan määräpaikkaan jo tullattuna. A vetosi myös siihen, että hän ei ollut antanut tulli-ilmoitusta eikä sitä oikeuttavaa valtakirjaa. A:n ihmettelyn aiheena oli myös se, miksi tulli ei ollut puuttunut virheelliseen tavaranhaltijuuteen, vaikka kauppalaskuista on nähtävissä toimitusehto DDP. Tulli ei pyytänyt C:tä näyttämään valtakirjaa asiasta. Hallinto-oikeus nojasi päätöksissään tullikoodeksin useampaan artiklaan sekä arvonlisävero- ja tullilakiin. Hallinto-oikeus toi muun muassa esiin sen seikan, että jälkikanto voidaan jättää toimittamatta ainoastaan silloin, jos kaikki tullikoodeksin 220 artiklan 2 kohdan b alakohdassa mainitut edellytykset täyttyvät. Vilpittömällä mielellä ei olisi tässä merkitystä hallinto-oikeuden mukaan. Hallinto-oikeus toteaa, ettei tavaranhaltijuus määriy pelkästään toimitusehdon perusteella, ja toimituslausekkeilla määrätään siitä, vastaako kuluista ostaja vai myyjä ja missä kohti vastuu vaihtuu. Lisäksi tulli-ilmoituksen antoi C, mikä on tullin lausunnon mukaan tyypillinen käytäntö DDP-toimituslausekkeissa. Hallinto-oikeuden mukaan jälkikannon osoitus A:lle on hyväksyttävää, koska A on tullauspäätöksen mukaan tavaranhaltija ja tullivelallinen. Tavaranhaltijuuteen ei hallinto-oikeuden mukaan vaikuta A:n ja B:n sopimat tullivelan ja arvonlisäveron maksut eikä sovitut toimitusehdot. A oli maksanut arvonlisäveron maahantuontiin kuuluvan arvonlisäveron, joten sen katsottiin olevan tietoinen tullauspäätöksestä. A ei myöskään ollut vaatinut päätöksen mitätöimistä tai tavaranhaltijan korjaamista tullauspäätökseen.

A:n puolesta puhuvat kuitenkin seuraavat tekijät: C:n olisi pitänyt oikaista virheellinen tieto tullilmoituksesta ja tullin olisi pitänyt puuttua virheelliseen ilmoitukseen tavaranhaltijasta. Tullauksessa käytettävä oikea kauppalasku olisi kuulunut olla B:n ja malesialaisen tavarantoimittajan välinen. A:n ja B:n välinen kauppalasku on merkittävä vain arvonlisäverotuksen osalta, joka koskee Suomen arvonlisäverolakia. A on toiminut sopimuksessa ilmoitettujen DDP, VAT excluded -merkintöjen mukaisesti maksamalla arvonlisäveron, mitä ei voi soveltaa tavaranhaltijuuteen, joka määräytyy tullikoodeksin mukaan. Tullikoodeksin 220 artiklaa tarkasteltaessa, voidaan todeta myös, että tullin tekemät jälkikantopäätökset oli tehty myös ajallisesti liian myöhään eikä ole sallittua, että tulli lähes neljän vuoden jälkeen kirjaa jälkikantoja yhtiön tileihin. Kyseisessä artiklassa todetaan myös, ettei jälkikantoa ole mahdollista tehdä, jos tileille kirjaaminen on unohtunut tulliviranomaisten erehdyksen takia. Tulliverotuksen säännökset koskevat vain tavaraverottamista, eikä se siten ota kantaa tavaranhaltijuuteen. Tavaranhaltijana pidetään tahoja, jonka nimiin tullilmoitus tehdään tai joka tekee tullilmoituksen omissa nimissään. Tulliverotuksessa useampi tavaraan osallinen voi täyttää tavaranhaltijuuden ehdot, jonka vuoksi tavaranhaltijaksi merkityn määräysvallan ulottuvuus tullauskohteina oleviin tavaroihin voi vaihdella. Lainsäädäntö ei ota kantaa tähän tavaraan oikeuttavaan asemaan, vaan laissa vaihtoehdot ovat toisilleen rinnasteisia.

Tulliasiamiehen mukaan B on kyseisessä kaupassa ainoastaan agentin roolissa ja A katsotaan tavaranhaltijaksi, koska se on merkitty kauppalaskuissa tavaroiden ostajaksi ja se on hankkinut tavarat Euroopan unionin tullialueen ulkopuolelta. C on tehnyt tullilmoituksen B:n toimeksiannosta, mikä on ns. suora edustus, jonka mukaan tavaranhaltijan eli A:n vastuulle jäävät tullivelat ja mahdolliset jälkikannot. A ei ollut ilmoittanut ensitullauksessa tavaranhaltijuuden virheellisyydestä ja oli maksanut arvonlisäveron. A korostaa toimineensa vilpittömässä mielessä.

B on omalla riskillään ostanut tavarat ulkomaisesta tehtaasta jälleenmyyjän roolissa. A on ostanut tavarat Hollannista ja on halunnut käyttää DDP-toimituslauketta, koska hän ei ole voinut tietää, mistä B tavarat hankkii. A ei ole epähuomiossa huomannut tavaranhaltija-sarakkeen virheellisyyttä ja on luottanut toi-

mitusehtoon DDP, VAT excluded. Incoterms-ehtoihin perustuen tuonnin yhteydessä maksettava vero tai arvonlisävero kuuluu myyjälle, jos kauppasopimuksessa ole toisin sovittu. Toimituslausekkeet ovat tärkeä osa tullilmoitusta, eikä tullilmoitus voi väittää, etteikö DDP-toimituslausekkeen käyttö kuuluisi heille. Tulli jopa pyytää toimitusehdon selvittämistä myös EU:n alueen tullauslomakkeissa (SAD-lomake). Tavarantoimittajan maahantuonnin aikana A ei ole ollut tietoinen, kuka tullilmoituksen antaa, sillä luovutus- ja tullauspäätökset ilmoitetaan tullilta ainoastaan ilmoituksen antajalle. Ilmoituksen antaja on vastuussa tietojen oikeellisuudesta, mikä on viranomaiselle annettavien ilmoitusten keskeinen periaate.

Lopulta tullin jälkikantopäätös ja hallinto-oikeuden päätös kumottiin korkeimmassa hallinto-oikeudessa äänestyksen tuloksena. Korkein hallinto-oikeus perustelee päätöstään sillä, että tavaranhaltijaksi katsotaan henkilö, jonka nimissä tullilmoitus tehdään tai joka tekee tullilmoituksen omissa nimissään. Edustajan voi nimetä itselleen tietyin edellytyksin, jolloin edustus on suora tai välillinen. Edustajan on ilmoitettava, kumpi edustus on kyseessä sekä tehdä ilmoitus, että toimii edustamansa henkilön puolesta. Hänen on myös oltava tähän valtuutettu. Jos edustaja laiminlyö näitä sääntöjä, hänen katsotaan toimivan omaan lukuunsa tai omissa nimissään. C on ilmoittanut toimivansa suorana edustajana, mutta tulliviranomaiset eivät ole vaatineet selvitystä valtuutuksesta edustajana toimimiseen. A:ta ei voi merkitä tavaranhaltijaksi ilman omaa suostumustaan. Lisäksi tiedoksianto ei voi toimittaa enää kolmen vuoden jälkeen tullivelan syntymisestä. Määräajat ovat kuitenkin merkityksettömiä, kun määritellään syntyneen tullivelan vastuuta tullivelalliselle. Korkeimman hallinto-oikeuden mukaan A:lle ei voi kohdistaa jälkikantopäätöksiä, koska A:n merkitseminen tavaranhaltijaksi tullilmoituksessa, ei ollut perustunut A:n C:lle määräämään valtuutukseen eikä A:ta voi pitää tavaranhaltijana tullikoodeksissa muunlaisinkaan perustein.

Myös tämä oikeustapaus osoittaa, että kansainvälisen kaupan riskejä selkeästi lisää se, jos kauppasuhteeseen sekoitetaan useampia toimijoita. Tässä kauppasuhteessä oli suomalaisen A:n ja hollantilaisen B:n välinen, jota pääsi A:n tietämättä sekoittamaan malesialainen yritys, josta osat tilattiin sekä ulkopuolinen huolitsija C. Virheitä tapahtui jo siinä, että tullilmoituksessa käytettävä kauppalasku ei ollut B:n ja malesialaisen yrityksen välinen. Lisäksi C:n olisi pitänyt oikaista virheellinen tullilmoitus ja toisaalta tullin olisi pitänyt vastuullisena viranomaisena pyytää C:n

valtuutuksesta dokumentti. Tullin mukaan DDP-toimituslausekkeissa tullauksen suorittavat käytännössä muut henkilöt kuin itse tavaranhaltijat. Tämä herättää kysymyksen siitä tehdäänkö tullaus huolellisesti, kuten myös tullin väite, ettei DDP-toimituslausekkeen käyttö kuulu heille, vaikka he pyytävät EU-alueen tullauslomakkeissa toimitusehdon selvittämistä.

5.4 Oikeustapaus EXW

Toimituslausekkeitä käsittelevät oikeustapaukset voivat päättyä myös Euroopan unionin tuomioistuimeen. SEUT (Sopimus Euroopan unionin toiminnasta) 267 artiklan mukaan Euroopan unionin tuomioistuin voi antaa ennakkoratkaisun jäsenvaltion tuomioistuimen tätä pyytäessä. Menettelyä tarvitaan esimerkiksi tilanteissa, joissa kansallinen tuomioistuin tarvitsee apua päätöksentekoon tai jos kansallinen lainsäädäntö ei salli muutoksenhakua päätöksiin. (SEUT 267 artikla.)

Tästä esimerkkinä EXW:hen liittyvä oikeustapaus (Asia C-87/10), joka päättyi Euroopan unionin tuomioistuimeen italialaisen tuomioistuimen pyytäessä ennakkoratkaisua tavaroiden myynnistä tehdyn sopimuksen täytäntöönpanosta. Osapuolena asiassa ovat ostajana ranskalainen Electrosteel Europe SA sekä myyjänä italialainen Edil Centro SpA. Myyjä vaati ostajalta maksua hankituista tavaroista italialaisessa tuomioistuimessa. Ostajan mukaan kyseisellä tuomioistuimella ei ollut toimivaltaa asetuksen säännösten perusteella. Ostajan mukaan haaste kuuluisi ratkaista ranskalaisessa tuomioistuimessa, koska ostaja kotipaikka on Ranskassa. Myyjän mukaan haaste tulisi hoitaa italialaisessa tuomioistuimessa, koska Italiassa tehtyyn sopimukseen oli sisällytetty lauseke ”Resa: Franco ns. [nostra] sede” eli ”Luovutus: vapaasti kotipaikassamme”. Tämä lauseke vastaa myyjän mukaan EXW-toimituslausekkeen vuoden 2000 version tavaroiden toimituspaikkaa määrittäviä artikloita: A4 artiklan mukaan myyjän on asetettava tavarat ostajan käyttöön nimetyllä toimituspaikalla, sovittuna päivänä tai sovittun ajanjakson kuluessa. Jos tällaista aikaa ei ole sovittu, noudatetaan kyseiselle tavaralle tavanomaisesta toimitusaikaa. Jos nimetyllä toimituspaikalla ei ole sovittu tiettyä toimituskohtaa, ja jos saatavilla on useita paikkoja, myyjä voi valita toimituspaikasta hänen tarkoitukseensa parhaiten sopivan pisteen. B4 artiklan mukaisesti ostajan tulee ottaa tavara vastaan, kun se on toimitettu A4 artiklan mukaisesti. (Asia C-

87/10.) Kyseiset artiklat vastaavat vuoden 2020 toimituslausekkeissa kohtia A2 ja B2 pienin muutoksin (Incoterms® 2020 2019, 22–24).

Ostaja oli vastaanottanut rahdinkuljettajan toimittamat tavarat Italiassa ja toimitanut ne sieltä Ranskaan varsinaiselle ostajalle. Tavaroiden toimituspaikka aiheutti monitulkintaisuutta, minkä vuoksi kansallinen tuomioistuin pyysi kiistan ratkaisemiseksi apua Euroopan unionin tuomioistuimelta. Tarkoitus oli selvittää, katsotaanko irtaimen kaupassa toimituspaikaksi tavaroiden lopullinen määränpää vai se paikkakunta, jossa tavaroiden toimitusvelvollisuus päättyy myyjän osalta. Ongelmana oli erityisesti selvittää se, mitä tarkoittaa ”sopimuksen mukaan” ja kuinka sellaiset sopimuslausekkeet ja -ehdot huomioidaan, joissa ei selkeästi ilmaista tavaroiden toimituspaikkaa, josta selviäisi myös toimivaltainen tuomioistuin asian käsittelyyn. Eräässä toisessa ennakkoratkaisupäätöksessä unionin tuomioistuin oli ratkaissut asian niin, että kuljetuskaupassa toimituspaikka määräytyy sopimusmääräysten perusteella, mutta jos toimituspaikkaa ei voi määrittää ilman viittaamatta sopimuksen sovellettavaan oikeuteen, paikkakunnaksi katsotaan se missä tavarat fyysisesti luovutetaan.

Kun toimituslausekkeitä on sisällytetty sopimukseen, tulee tarkastella, onko niissä ilmaistu myös tavaroiden toimituspaikka. EXW määrittelee riskin siirtymisen, kustannusten jaon, mutta myös tavaroiden toimituksen, johon aiemmin mainitut A4 ja B4 -kohta viittaavat, joten tavaroiden toimituspaikka pystytään määrittämään. Jos tavarat ainoastaan kulkevat kaupasta ulkopuolisen jäsenvaltion kautta, on selvitettävä, onko sopimuksessa mainittu tällaisen jäsenvaltion alueella sijaitseva paikkakunta ainoastaan riskin ja kustannusten jakautumisen osalta vai ilmaistaanko siinä myös tavaroiden toimituspaikka.

Kansallisen tuomioistuimen tehtävänä oli arvioida vastaako ”Resa: Franco [nostra] sede” EXW-toimituslausekkeen A4 ja B4 kohtia tai onko kaupassa käytetty jotain muuta kauppatapaa tai tavanomaisesti käytettävää lauseketta, jonka avulla saadaan selvitettyä tavaroiden sopimukseen perustuva toimituspaikka ilman viittausta sovellettavaan aineelliseen oikeuteen sopimuksessa. EU-tuomioistuin katsoi, että toimituslausekkeen olevan tunnettu kauppatalpa, joten toimituslausekkeessa ilmaistu toimituspaikka on tässä tapauksessa pätevä. (Asia C-

87/10.) Kyseinen oikeustapaus osoittaa, kuinka toimituslausekkeesta voi tulla olla ratkaiseva tekijä lopullisessa päätöksessä.

6 POHDINTA

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, millaisia haasteita toimituslausekkeiden käytössä ilmenee ja kuinka mahdollisia ristiriitatilanteita on oikeudessa ratkaistu. Aluksi opinnäytetyössä tutkittiin toimituslausekkeiden käytössä ilmeneviä haasteita sekä kansainvälisen kaupan sopimusoikeuden peruseriaatteita. Ilman näiden tarkastelua olisi oikeustapausten ymmärtäminen sekä ylipäätään koko aiheen tutkiminen ollut hyvin hankalaa. Pääasiallinen tutkimusongelma ei kuitenkaan ollut se, kuinka paljon haasteita ilmenee, vaan se, kuinka haasteita on oikeudessa ratkaistu. Tämän vuoksi tein yleisluontoisen katsauksen haasteiden ilmenemiseen, minkä jälkeen siirryin tutkimaan itse oikeustapauksia. Tiedon avulla voidaan hahmottaa mitä suomalaisen toimijan tulee huomioida kansainvälisessä kaupassa toimituslauseketta käyttäessään.

Toimituslausekkeiden käytössä ilmenevien haasteiden selvittelyn johtopäätöksenä voidaan todeta, että toimituslausekkeitä ei tunneta tarpeeksi hyvin, niiden käytössä ilmenee haasteita ja niitä myös väärinkäytetään. Suomalaisen kansainvälisen kaupan toimijan on syytä huomioida toimituslausekkeiden käyttöön liittyviä yleisluontoisia asioita. Ensinnäkin vanhentuneita Incoterms-versioita ei tulisi käyttää eikä samaa toimituslauseketta tulisi yhtenäistää kaikkiin tilanteisiin sopivaksi. Olisi hyvä, jos logistisista asioista päättäisivät ainoastaan toimituslausekkeisiin perehtyneet henkilöt. Tällä vältettäisiin toimituslausekkeiden käytön suurimmat sudenkuopat. Kansainvälisessä kaupassa ei myöskään pidä vähätellä kulttuurieroja ja maariskit tulisi arvioida tapauskohtaisesti.

Tulosten perusteella toimituslausekkeet auttavat selkeästi osapuolten velvollisuuksien jakautumisen määrittelemisessä, ne yleisesti ottaen rinnastetaan kansainväliseksi kauppatavaksi, jolloin ne menevät sopimukseen kirjattuna myös CISG:n edelle. Aina lainvalintajärjestys ei ole kuitenkaan näin selkeä. Jos toimituslausekkeiden käytössä ilmenevä ristiriita etenee oikeuteen saakka, on tarkasteltujen oikeustapausten perusteella vaikea arvioida etukäteen, mikä sääntö tulee sovellettavaksi. Oikeustapausesimerkkien avulla voi kuitenkin hahmottaa miten tietty asia on oikeudessa ratkaistu, mutta sen perusteella ei voi tehdä johtopäätöstä, että vastaavantyyppinen tapaus ratkaistaisiin samalla tavalla, sillä tulkitaan vaikuttavat niin monet tekijät. Oikeudessa esimerkiksi sovellettiin CISG:tä

CIF-toimituslausekkeen sijasta, koska myyjä oli laiminlyönyt ohjeistuksen antamista rahdinkuljettajalle. Myös PECL tai UPICC voivat tulla sovellettavaksi tai pakottava lainsäädäntö voi mennä toimituslausekkeen edelle. Lisäksi se, kuuluuko osapuolen valtio CISG:n piiriin, voi vaikuttaa sovellettavaan lakiin. Jos kauppakumppani ei ole CISG:n jäsen, voidaan oikeudessa soveltaa kuitenkin CISG:tä, koska se on hyväksytty osaksi Suomen lainsäädäntöä. Lisäksi irtaimen kaupan tavaroilla on omia erityispiirteitään, jolloin tiettyä tavaraa koskeva kauppalaki voi osoittautua merkitykselliseksi. Myös arvonlisäverolaki, tullilaki, tuontilaki ja hallintolaki voivat vaikuttaa oikeuden päätöksiin.

Tulkintaan voi vaikuttaa myös se, toimiiko osapuoli myyjän vai välittäjän roolissa, liittykö kauppaan useita toimijoita ja millaisia valtuuksia kenelläkin on esimerkiksi tavarankäsitteeseen liittyen. Tavaroiden tarkastukseen liittyvät seikat tulee sopia jo sopimuksentekohetkellä ja toimituslausekettä valittaessa. Se, että myyjälle annetaan mahdollisuus olla paikalla tavaroita tarkastettaessa, on vakiintunut kauppatapana. Tämä kauppatapana menettää kuitenkin oikeudessa merkityksensä, jos myyjä esimerkiksi jättää ilmoittamatta ostajalle tarkkoja toimitukseen liittyviä tietoja kuten aluksen nimen, lastausajan ja -paikan, mikä tulkitaan sopimusrikkomukseksi.

Koska esimerkiksi FOB:ssä tavarankäsitteeseen on myyjällä toimitukseen saakka, on myyjän hyvä tiedostaa, kuinka tärkeää toimituspaikan määrittely on. On tärkeää huomioida myös se, että FOB:n ja CISG:n näkemykset tavarankäsitteestä eroavat toisistaan. Toimituspaikka aiheutti epäselvyyksiä esimerkiksi EXW:hen liittyvässä oikeustapauksessa, jossa ”Resa: Franco ns. [nostra] sede” katsottiin lopulta vastaavan EXW-toimituslausekkeen toimituspaikkaa sisältäviä kohtia. Kyseinen oikeustapaus osoittaa, kuinka toimituslausekkeesta voi tulla olla ratkaiseva tekijä lopullisessa päätöksessä siitä huolimatta, että se on kirjattu epäselvästi. Tällaiset tilanteet mielestäni selkeytyisivät, jos toimituslausekkeissa käytettäisiin ainoastaan kansainvälisiä englanninkielisiä lyhenteitä sekä perään kirjoitettaisiin paikkakunnan nimi, kuten toimituslausekkeissa virallisesti ohjeistetaan.

Kansainvälistä kauppaa harjoittavan suomalaisen toimijan on hyvä tuntea sopimuskäytänteet. Pacta sunt servanda, Force majeure ja Hardship- lausekkeet tulisi ymmärtää. Kansainvälisissä kauppasopimuksissa tiedot tulisi kirjata sopimukseen mahdollisimman huolellisesti sekä huolehtia lainvalintalausekkeiden kirjauksesta. Puutteelliset sopimukset voivat johtaa jopa sopimuksen pätemättömyyteen. Edeltävissä kappaleissa mainittujen asioiden lisäksi sopimuksessa kannattaa huomioida kustannusten jakautuminen, omistusoikeuden ja vaaranvastuun siirtyminen, sopimusrikkomusten seuraamukset, sovellettava tuomioistuin mahdollisessa riitatilanteessa sekä sopimuksen vapauttamisperusteet ja niihin liittyvät korvausperusteet. Tavarahan virheen riskiä voidaan vähentää ilmaisemalla sopimuksessa tavarahan käyttötarkoitus. Vastuun ketjuttaminen liian monelle toimijalle aiheuttaa usein ongelmia ja koska toimituslausekkeet voivat vaikuttaa sopimussuhteen ulkopuolisiin osapuoliin, kannattaa tavarantoimitus rajoittaa omistuksenpidätysehdolla. Myös vakuutus-, rahoitus- ja kuljetussopimuksesta, toimitusasiakirjasta sekä tuonti- ja vientiselvityksestä vastuullinen osapuoli kannattaa sopia etukäteen. On tärkeä huolehtia myös siitä, että sopimus on yhteensopiva tuontilakien kanssa. Monia ongelmatilanteita voidaan ehkäistä sillä, että riskin siirtymäkohta määritellään tarkasti. Kaupan osapuolten on tärkeä tiedostaa nämä eroavaisuudet lainvalintaa ja riskienhallintaa silmällä pitäen.

Vaikka toimituslausekkeiden avulla saadaan jaettua vastuuta ostajan ja myyjän kesken, eivät toimituslausekkeet kata kaikkia riskejä. Kansainväliseen kauppasopimukseen liittyviä tärkeitä asioita nousi esiin niin paljon, että sopimuksen laatijan on syytä tuntea kansainvälisen sopimusoikeuden perusteet. Juridinen osaaminen on erityisen tärkeää esimerkiksi vakioehtotyyppisiä sopimusehtoja käytettäessä. Jos sopimukseen kirjataan esimerkiksi vastuunrajoitusehtoja, se on turvallisempaa tehdä lainvalintasääntöjä tuntevan henkilön toimesta. Tällä ehkäistään tilanteita, joissa vastuunrajoituslauseke ei ole pätevä esimerkiksi pakottavan lain-säädännön vuoksi tai sen ollessa lainvastainen kauppakumppanin kotimaassa.

Onnistuin saavuttamaan tutkimukselle vaadittavat luotettavuuden ja eettisyyden kriteerit mielestäni suhteellisen hyvin. Tutkimuksen luotettavuutta heikentää kuitenkin se seikka, että osa oikeustapauksista on käsitelty välimiesmenettelyllä, jotka ovat pääosin salaisia. Olisi mielenkiintoista tehdä tutkimusta aiheesta siten, että myös välimiesmenettelyiden ratkaisut olisivat saatavilla. Näin voisi verrata,

nouseeko niistä esiin samankaltaisia ongelmia vai aivan uusia ratkaisuja. Tuloksissa tulee huomioida myös se, että osa oikeustapauksista on ratkaistu 90-luvulla, joten toimituslausekkeisiin tehdyt päivitykset eivät välttämättä aiheuta enää nykypäivänä samankaltaisia ongelmia.

Mielestäni saavutin opinnäytetyölle asettamani tavoitteet hyvin ja olen tyytyväinen lopputulokseen. Lopputulos on antoisa erityisesti siihen nähden, että aihe oli minulle ennestään täysin tuntematon ja sain kattavasti tietoa toimituslausekkeiden käytöstä sopimusoikeuden näkökulmasta. Aihe yllätti haasteellisuudellaan, sillä alun perin luulin, että oikeustapauksia löytyisi enemmän. Lisäksi toimituslausekkeisiin liittyvä sopimusoikeus näyttäisi olevan kirjallisuuden aiheena harvinaisen. Uskon, että toimituslausekkeissa ilmenevät ristiriidat saadaan ratkaistua usein neuvottelemalla, koska asiakkuussuhde voi katketa riitatilanteessa ja yrityksen maine saattaa kärsiä. Erityisesti pitkäkestoisissa asiakkuussuhteissa on usein vakiintunut tapa käyttää tiettyä toimituslausekettä. Ongelmia ilmenee usein vasta vahingon sattuessa. Näissä tilanteissa kauppakumppanien sovitteleva vastaan tuleminen on kaikkien etu.

Tämän opinnäytetyön avulla suomalainen kansainvälisen kaupan toimija voi varautua mahdollisiin ristiriitatilanteisiin toimituslausekkeiden käytössä ja osaa huomioida oleellisimpia seikkoja yrityksen riskienhallinnassa. Suosittelen lukijaa perehtymään yksityiskohtaisemmin valitsemaansa toimituslausekkeeseen, koska tämä opinnäytetyö ei anna kattavasti vastauksia toimituslausekkeiden sisältöön.

LÄHTEET

- Alvesalo-Kuusi, A. & Kumpula, A. 2021. Oikeussosiologia, oikeustiede ja lainoppi. Teoksessa K. Nieminen & N. Lähteenmäki (toim.) *Empiirinen oikeustutkimus*. Gaudeamus.
- Asia C-87/10, *Electrosteel Europe SA v. Edil Centro SpA*, EU:C:2011:375
- Bergami, R. 2013. Managing Incoterms 2010 risks: tension with trade and banking practices. *International Journal of Economics and Business Research*. 6(3), 324–338. Viitattu 18.10.2022 <https://doi.org/10.1504/IJEBR.2013.056126>
- Carlsson, M. & Ruotsalainen, H. 2014. Yleistä sopimusvastuusta. Teoksessa S. Palmberg (toim.) *Sopimusriskit*. Helsinki: Sanoma Pro Oy.
- CIETAC 1995. China International Economic and Trade Arbitration Commission. *Arbitral Award*. Viitattu 18.10.2022 <http://www.unilex.info/cisg/case/210>
- Coetzee, J. 2013. The Interplay Between Incoterms® and the CISG. *Journal of Law and Commerce*. 32(1), 1–22. Viitattu 1.10.2022 <https://doi.org/10.5195/jlc.2013.39>
- Davis, J. & Vogt, J. 2021. Hidden Supply Chain Risk and Incoterms: Analysis and Mitigation Strategies. *Journal of Risk and Financial Management*. 14(12), 619. Viitattu 28.9.2022 <https://doi.org/10.3390/jrfm14120619>
- Fink, A. 2020. *Conducting research literature reviews: from the internet to paper*. 5., uudistettu painos. Los Angeles: SAGE.
- Helsingin HO 29.01.1998 t.257
- Hirvonen, A. 2011. Mitkä metodit? Opas oikeustieteen metodologiaan. Helsingin yliopisto: Oikeustieteellinen tiedekunta. Yleisen oikeustieteen julkaisuja 17.
- ICC 2020. *Incoterms® 2020*. Viitattu 31.10.2022 <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>
- Incoterms® 2020 2019. Suom. Asko Rätty. Helsinki: Kansainvälisen kauppamarin (ICC) Suomen osasto ry. (Englanninkielinen alkuteos 2019.)
- Jaspers, P. 2011. Sopimusehtojen laatiminen vientiä varten. Teoksessa H. Bergmann, C. Greiner & P. Jaspers (toim.) *Kansainvälistyvä yritys: Laki- ja vero-opas*. Helsinki: Lakimiesliiton kustannus.
- Kananen, J. 2017. Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä. Jyväskylän ammattikorkeakoulun Julkaisuja-sarja
- KHO: 2016:152

Kivivuori, J. 2021. Objektiiivisuus empiirisen tutkimuksen tavoitteena: Esimerkinä kriminologia. Teoksessa K. Nieminen & N. Lähteenmäki (toim.) Empiirinen oikeustutkimus. Gaudeamus.

Kurkela, M. 2014. Yritystoiminnan riskeistä ja riskien hallintainstrumenteista. Edilex 2014/28. Viitattu 1.11.2022. <https://www.edilex.fi/artikkelit/14498.pdf>

Kuula, A. 2006. Tutkimusetiikka: aineistojen hankinta, käyttö ja säilytys. Tampere: Vastapaino.

Logistiikanmaailma 2022a. Sopimukset. Viitattu 1.9.2022 <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/>

Logistiikan maailma 2022b. FOB. Viitattu 9.9.2022 <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/fob/>

Logistiikan maailma 2022c. Hardship clause. Viitattu 11.9.2022 <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/riskienhallinta/hardship-clause/>

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

Merikalla-Teir, H. 2014. Tulkinta- ja täytäntöönpanoriskit sopimussuhteissa. Teoksessa S. Palmberg (toim.) Sopimusriskit. Helsinki: Sanoma Pro Oy.

Nieminen, K. & Lähteenmäki, N. 2021. Teoksessa K. Nieminen & N. Lähteenmäki (toim.) Empiirinen oikeustutkimus. Gaudeamus.

Railas, L. 2020. Incoterms® 2020: käyttäjän käsikirja. Helsinki: Kauppakamari.

Sandvik, B. & Sisula-Tulokas, L. 2013. Kansainvälinen kauppalaki. Helsinki: Lakimiesliiton kustannus.

Salminen, A. 2011. Mikä kirjallisuuskatsaus? Johdatus kirjallisuuskatsauksen tyypeihin ja hallintotieteellisiin sovelluksiin. Vaasa: Vaasan yliopisto. Viitattu 15.10.2022 <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-476-349-3>

Schaefer, T J. 2017. Incoterms® Use in Buyer-Seller Relationships: a Mixed Methods Study. Dissertations. 692. University of Missouri-St.Louis. Viitattu 1.11.2022 <https://irl.umsl.edu/dissertation/692>

SEUT 267 artikla 2016. Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen konsolidoidut toisinnot (2016/C 202/01)

Stapleton, D.M., Pande, V., & O'Brien, D. 2014. EXW, FOB or FCA? Choosing the Right Incoterm and Why It Matters to Maritime Shippers. Journal of Transportation Law, Logistics and Policy. 81(3), 227–248.

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2009. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. 6., uudistettu painos. Helsinki: Tammi.

Valtiosopimukset 2022. Eduskunta. Viitattu 19.9.2022 <https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/kirjasto/aineistot/kv-jarjestot/kansainvalisen-oi-keuden-tietopaketti/Sivut/Valtiosopimukset.aspx>

Vogt, J. & Davis, J. 2020. The State of Incoterm® Research. *Transportation Journal*. 59(3), 304–324. Viitattu 15.10.2022 <https://doi.org/10.5325/transportationj.59.3.0304>

von Weissenberg, U. 2014. Tulkinta- ja täytäntöönpanoriskit sopimussuhteissa. Teoksessa S. Palmberg (toim.) *Sopimusriskit*. Helsinki: Sanoma Pro Oy.

YLEISSOPIMUS kansainvälistä tavarankaudon koskevista sopimuksista
50/1988