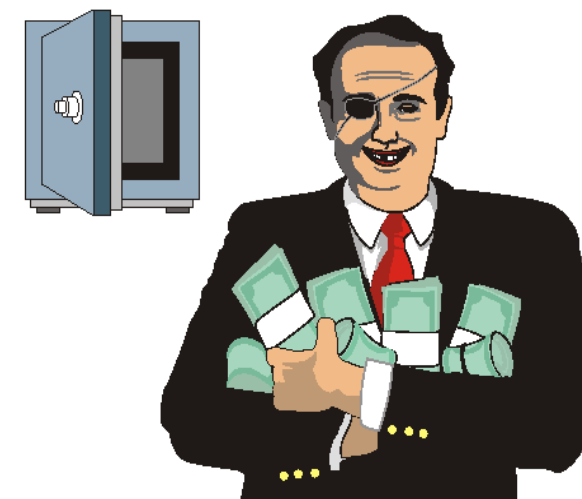


Kansainvälisen kaupan ja kuljetusten riskienhallinta

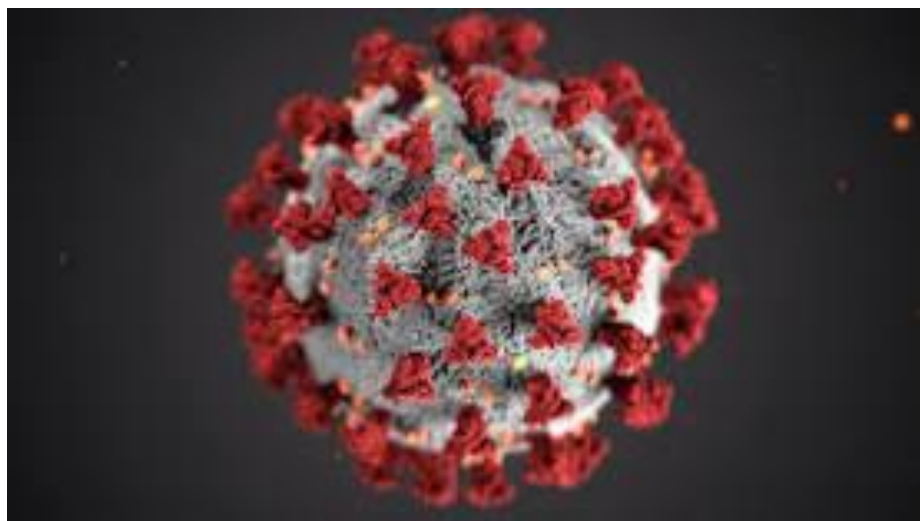
Webinaari 20.8.2020

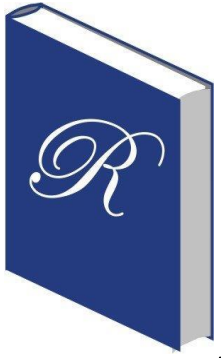
ICC Suomen osasto

Lauri Railas



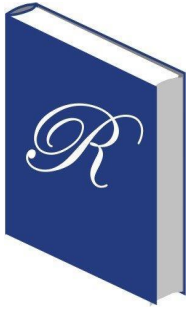
Copyright©Hannes Partanen





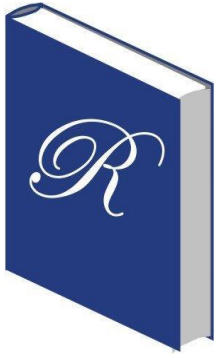
Myyjän/ostajan riskit kansainvälisessä kaupassa

- Tavarán tuhoutuminen tai häviäminen, vahingoittuminen tai vaurioituminen
- Tavaraa kohtaava vaara → yhteinen haveri
- Kuljetuksen viivästyminen
- Sotariskit
- Lakkoriskit
- Tietoliikenneeriskit
- Vastuuriskit (tavarán aiheuttamat vahingot kuljetuksessa, tuotevastuu)
- Luottoriskit
- Poliittiset riskit
- Kulkutaudit



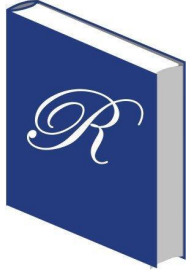
Sopimusriskit

- Tavanomaiset kansainvälisen kaupan ja kuljetusten riskit, joita edellä lueteltiin, ovat yleensä, viivästysriskejä ehkä lukuun ottamatta, vakuutettavissa ja katettavissa rahoitustuotteilla.
- Kaupan osapuolia kohtaa myös sopimusriskejä, joita hallitaan ensisijaisesti sopimuslausekkein tai nojautumalla sovellettavaan lainsäädäntöön.

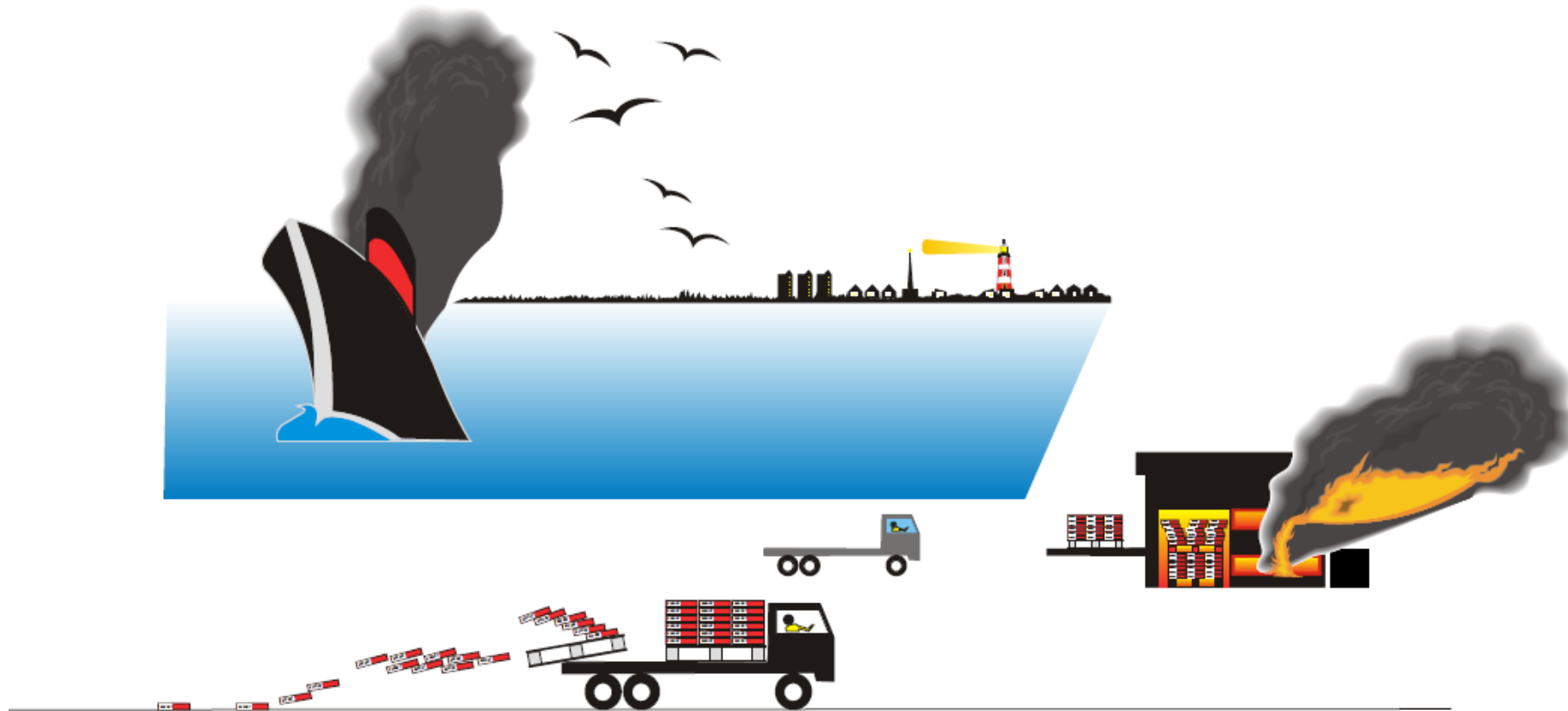


Ylivoimainen este ja liikavaikeus

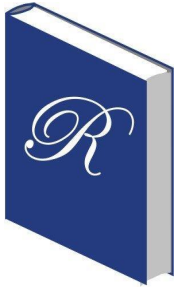
- Ylivoimainen este (*force majeure*) on muodostunut keskeiseksi käsitteeksi sopimusten kanssa työskenteleville Covid-19-pandemian aikana. Ylivoimainen este estää sopimussuorituksen. Jos sopimusten täyttäminen muuttuu olosuhteiden vuoksi osapuolelle selvästi raskaammaksi, puhutaan liikavaikeudesta (*hardship*).
- Ylivoimaisen esteen ja liikavaikeuden muodostuminen ovat nekin sopimusriskejä, joita voidaan hallita, ehtojen sanamuodosta riippuen, keskeytysvakuutuksin. Pääasiallinen hallintakeino ovat silti sopimukset.
- Ylivoimainen este on ollut käyttökelpoinen sopimustyökalu pandemian alkaessa, mutta ennalta-arvattavuuskriteeri ei enää juuri täyty.



Perinteiset kuljetusriskit

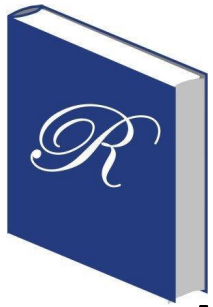


Copyright © Hannes Partanen



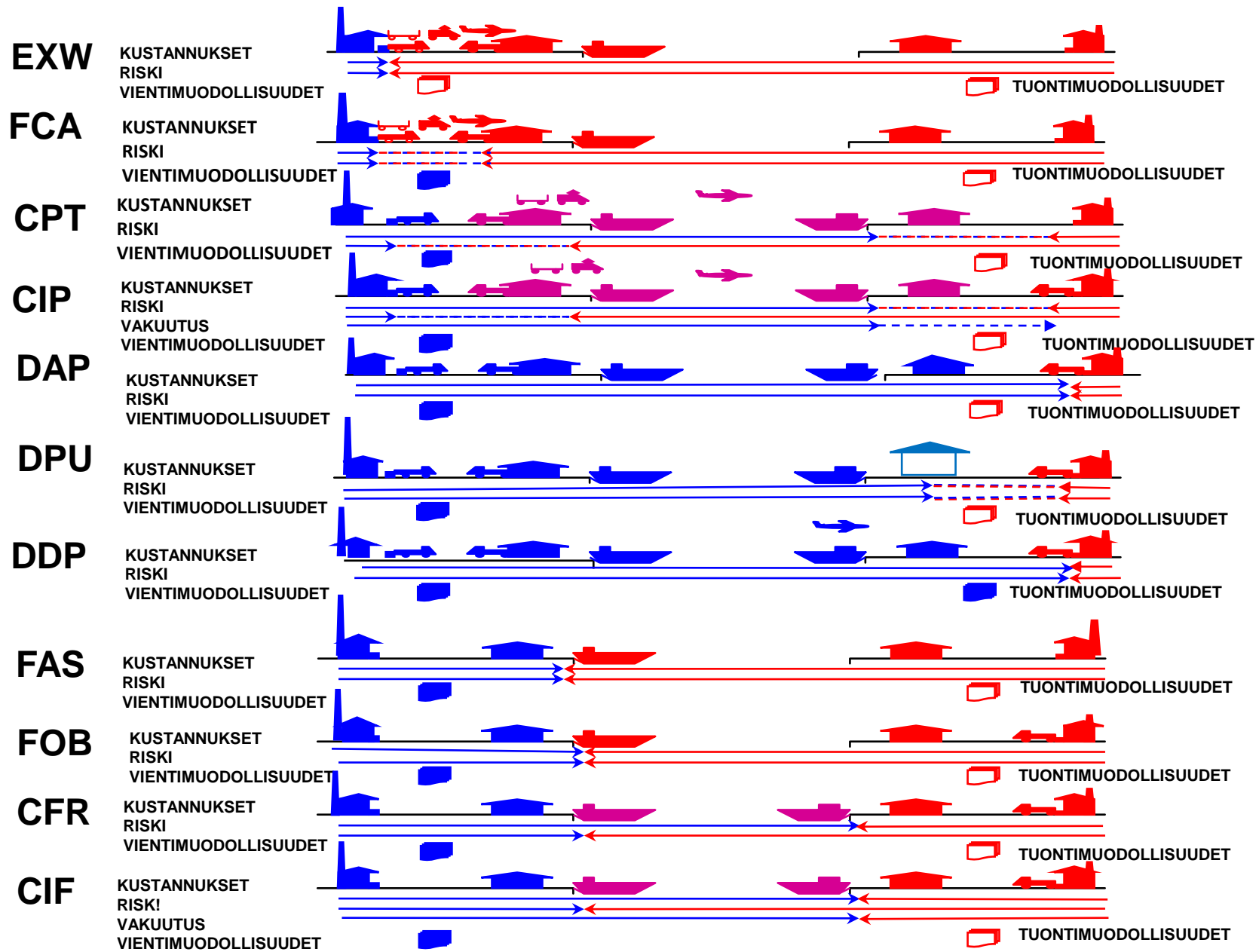
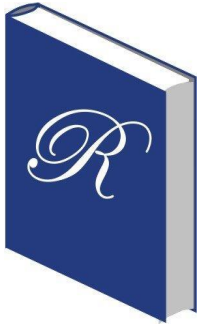
Riskin sisältö ja merkitys

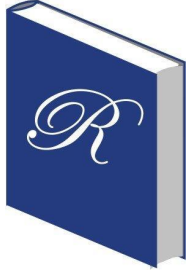
- Riskillä tarkoitetaan niiden taloudellisten seuraamusten kärsimistä, jotka johtuvat tavaran vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta, tai joskus vahinkojen torjunnasta, kun taas vastuu tulisi ymmärtää korvausvelvollisuutena toiselle aiheutuneesta vahingosta
- jos riski on **ostajalla**, tämän tulee maksaa kauppahinta joka tapauksessa (= **kauppahintariski**)
- jos riski on **myyjällä**, tämän tulee joka tapauksessa toimittaa sopimuksen mukaista tavaraa määräajassa eli myyjä joutuu kärsimään mahdolliset ylimääräiset valmistuskustannukset ja maksamaan mahdolliset sopimussakot, jos toimitus viivästyy jne. (= **toimitusriski**)
- Incoterms® 2020 ei määrittele riskiä, mutta käyttää sanaa kolmessa eri merkityksessä, mikä on osin harhaanjohtavaa



Riski ja Incoterms[®] 2020

- A2 – B2: Toimitus – Toimituksen vastaanottaminen: toimitus määritelty Incoterms[®] 2010:ssä riskin siirtymiseksi. Tämä pitänee edelleen paikkansa.
- A3 – B3: Myyjä/Ostaja kantaa riskin tavaran tuhoutumisesta tai vahingoittumisesta siihen/siitä asti kun se on toimitettu
- A9 – B9: Kustannusvastuu siirtyy toimitushetkellä paitsi, että myyjä tekee kustannuksellaan kuljetus- ja vakuutus sopimukset C-lausekkeissa
- Riski liittyy nimenomaisesti tavaran fyysiseen olemassaoloon/kuntoon
- Viivästysriskiä ei ole mainittu mutta se voidaan päätellä Incoterms[®] 2020-lausekkeista; kyse voi olla myös kustannusvastuun jakamisesta, joka käytännössä pitkälle seuraa riskin siirtymistä.
- Toimenpiteet sopimus kumppanin auttamiseksi ”tämän riskillä” → p.o. osapuolen tehtävä parhaansa sopimus kumppanin auttamiseksi





Perinteiset kuljetusriskit vakuutetaan

- Tavarahan tuhoutuminen, häviäminen, vahingoittuminen tai vaurioituminen kuljetuksen aikana ovat jommankumman kaupan osapuolen riskillä sen mukaan, mitä Incoterms-lauseketta sopimuksessa käytetään.
- Sen osapuolen, jolla on riski, kannattaa vakuuttaa kuljetusriskit
- CIP ja CIF sisältävät myyjän velvollisuuden ottaa kuljetusvakuutus ostajan hyväksi



Institute-tavaravakuutusehdot

- Institute Cargo Clauses A ("all risks" – excepted perils, rajoitusehtoja)
- Institute Cargo Clauses B (vain nimetyt riskit, ml. eräät kastumisvahingot, kokonaishäviöt pakkauksen pudotessa)
- Institute Cargo Clauses C (vain nimetyt riskit, lähinnä kuljetusvälinettä kohdanneet onnettomuudet
 - Tavarän ominaisuuksista johtuvat vahingot, puutteellinen pakkaus ja kuljetusvälineen kelvottomuus ovat keskeisiä rajoitusehtoja
 - Viivästysvahinkoja ei korvata
 - Yhteisen haverin osallistumismaksut katettu kaikilla ehdoilla
- Sota- ja lakkoriskit tulee vakuuttaa erikseen, kyse on rajoitusehtojen poistamisesta



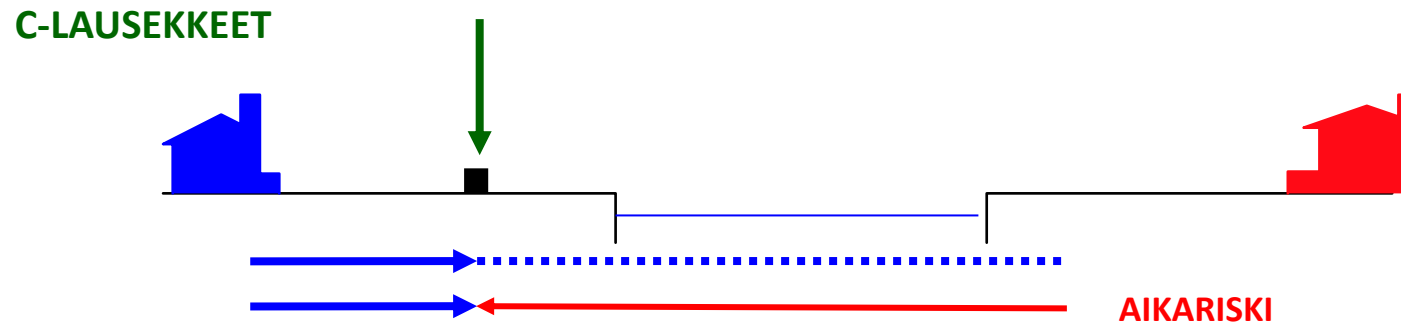
Yhteinen haveri



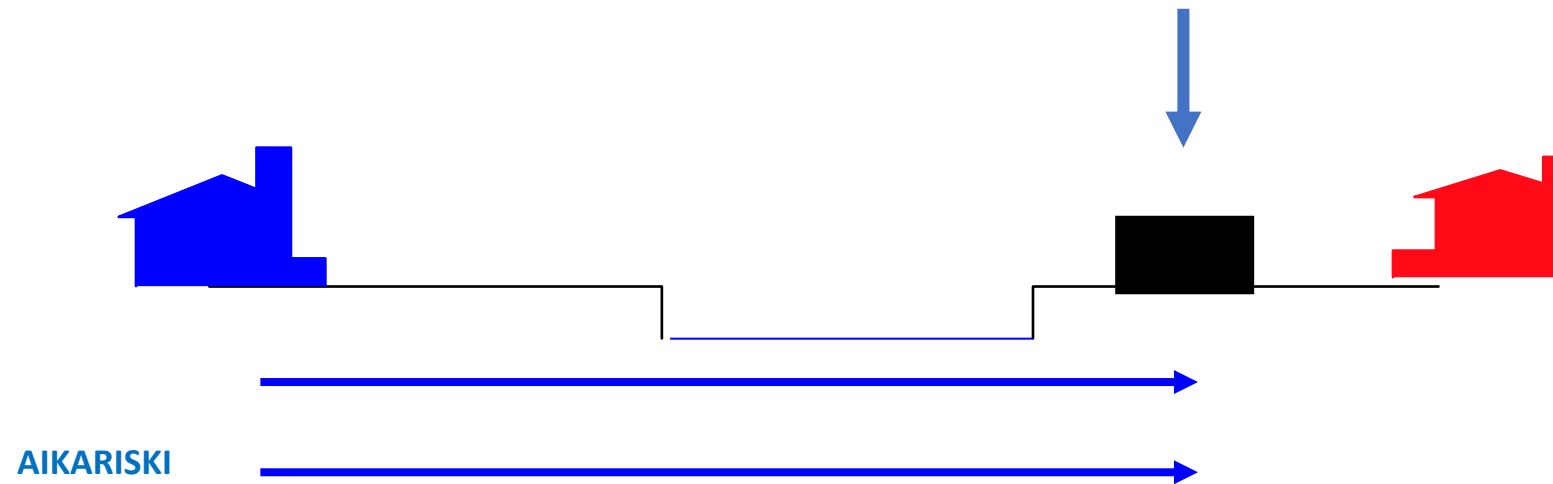
Yhteishaveriin (general average) joudutaan, kun lähinnä alusta ja lastia uhkaa yhteinen vaara (kuvassa M/S Lisco Glorian tulipalo) , joka torjuminen edellyttää kustannuksia tai uhrauksia, tässä tulipalon sammuttamiseksi. Alus ja lasti osallistuvat yhteiseen haveriin arvojensa suhteessa.

Lastierien haltijat antavat yhteishaverisitoumuksen (bond) ja näiden tavaravakuutusyhtiöt antavat takauksen (guarantee) lastierien puolesta, ja yhteiseen haveriin kuuluvat kustannukset katetaan maksuilla, jotka lasketaan aluksen, lastin ja joskus rahdin maksuosuuksien mukaan, jotka perustuvat ns. osallistuviin arvoihin.

Lähtöpään lausekkeet -"shipment contracts"



Tulopään lausekkeet (D-lausekkeet) "Arrival contracts"





Sopimusvelvoitetta ei voi täyttää



Force majeure = ylivoimainen este

- 1) Vaikutusmahdollisuuden ulkopuolella,
- 2) ei ennakoitavissa sopimusta tehtäessä
- 3) eikä voida välttää eikä voittaa



Reklamaatio → Sopimussuorituksen lykkääminen
→ Ei vahingonkorvausvelvollisuutta
↔ ei kauppahinnan maksuvelvollisuutta
Sopimuksen purkaminen, jos olennainen virhe tai suoritus pysyvästi mahdoton

Taloudellinen force majeure?
Kauppalaki 23 §



Sopimusvelvoitteen täyttäminen on muuttunut liian kalliiksi



Liikavaikeus = hardship

- 1) Sopimuksen täyttäminen kohtuuttoman vaikeaa uusissa olosuhteissa,
- 2) joiden muutos ei ollut ennakoitavissa sopimusta tehtäessä
- 3) eikä muutoksen vaikutuksia voida välttää tai voittaa



Kansallinen laki (+ ylikansallinen oikeus)



Suomi: sopimusehdon sovittelu
(oikeustoimilaki 36 §)



ICC FM CLAUSE 2020

Force majeure -yleiskriteerit

- 1) Vaikutusmahdollisuuden ulkopuolella,
- 2) ei ennakoitavissa sopimusta tehtäessä
- 3) eikä voida välttää eikä voittaa



Esteeseen vetoavan näytettävä (1) – (3)



Ilmoitus esteestä viivytyksettä → Sopimussuorituksen lykkääminen + vapautus vahingonkorvaus- vastuusta voimassa heti esteen alusta, muutoin vasta ilmoituksen saapumisesta → toinen osapuoli voi pidäytyä omista suorituksistaan (kauppahinnan maksu?), jos perustuvat estyneeseen suoritukseen mutta myös velvollisuus rajoittaa vahinkoan



Este päättyy, sopimus jatkuu

Oletetut force majeure -tilanteet

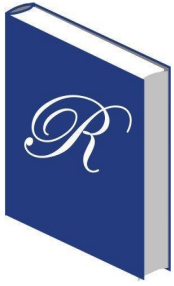
Sota, terrorismi, valuuttarajoitus, vienti- tai tuontikielto, kauppapakote, viranomais määräys (karanteeni?), kulkutauti, epidemia, tulipalo, räjähdys, pitkittynyt keskeytys liikenteessä, tietoliikenteessä, tietojärjestelmissä tai energiasaannissa, työlevottomuudet (kuten lakko, työsulku, työn hidastaminen)

Osapuolet voivat halutessaan muokata luetteloa.



Esteeseen vetoavan näytettävä vain (3), eli ettei estettä voi välttää eikä voittaa

Este jatkuu, sopimus purettavissa 120 päivän jälkeen, osapuolten aseman ennalleen palauttaminen



Kauppalaki 23 § - taloudellinen *force majeure*

Ostajalla on oikeus pysyä sopimuksessa ja vaatia sen täyttämistä. Myyjä ei kuitenkaan ole velvollinen täyttämään sopimusta, jos sille on olemassa este, jota myyjä ei voi voittaa, tai jos sopimuksen täyttäminen edellyttäisi uhrauksia, jotka ovat kohtuuttomia verrattuna ostajalle siitä koituvaan etuun, että myyjä täyttää sopimuksen.

Jos este tai epäsuhde lakkaa kohtuullisessa ajassa, ostaja saa kuitenkin vaatia, että myyjä täyttää sopimuksen.

Ostaja menettää oikeuden vaatia sopimuksen täyttämistä, jos hän viivyttää kohtuuttoman kauan vaatimuksen esittämisessä.



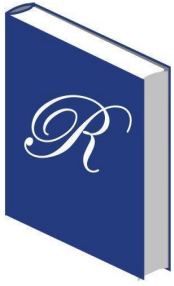
Uusi artiklajärjestys - peiliperiaate

Myyjän velvollisuudet

- A1 Yleiset velvollisuudet
- A2 Toimitus
- A3 Riskin siirtyminen
- A4 Kuljetus
- A5 Vakuutus
- A6 Toimitus- tai kuljetusasiakirja
- A7 Vienti-/tuontiselvitys
- A8 Tarkastus - pakkaus - merkintä
- A9 Kustannusten jakautuminen
- A10 Ilmoitus ostajalle

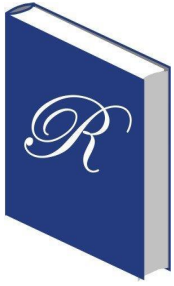
Ostajan velvollisuudet

- B1 Yleiset velvollisuudet
- B2 Toimituksen vastaanotto
- B3 Riskin siirtyminen
- B4 Kuljetus
- B5 Vakuutus
- B6 Toimitus- tai kuljetusasiakirja
- B7 Vienti-/tuontiselvitys
- B8 Tarkastus - pakkaus - merkintä
- B9 Kustannusten jakautuminen
- B10 Ilmoitus myyjälle



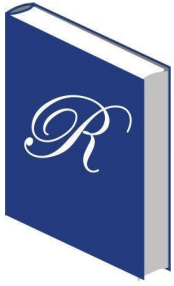
Osapuolten velvoitteet Incoterms® 2020 mukaan

- Erityisesti toimenpidevelvollisuus toimituslausekkeen perusteella voi jäädä täyttämättä ylivoimaisen esteen vuoksi
- Tuotannon keskeytys terveyttä koskevien viranomais määräysten vuoksi voi johtaa tavaran toimittamisen mahdottomuuteen
- Varastointitilan täyttyminen voi johtaa toimituksen vastaanottamisen mahdottomuuteen
- Tavarankuljetusta voi koskea esteitä kapasiteetin, esimerkiksi konttien, puuttumisen vuoksi tai viranomaistoimien vuoksi, jolloin toimitusvelvollisuutta tai toimituksen vastaanottovelvollisuutta ei voida täyttää.
- Teknologia voi aiheuttaa ongelmia kaupan asiakirjaliikenteessä sekä vienti- tai tuontiselvityksessä
- Kauppapakotteet voivat estää toimituksen tai maksun



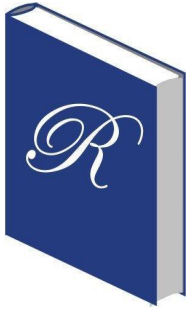
Force majeure ja hardship ”käytännössä”

- Lopputulos riippuu sovellettavasta lausekkeesta sekä sovellettavasta laista
- Oikeuskäytäntöä syntyy ajan kuluessa lisää erityisesti Covid-19-tilanteeseen liittyen
- Ennalta-arvattavuuskriteeri täyttyy **vanhoissa sopimuksissa**
- Esteen ylivoimaisuus: pakolliset viranomaisrajoitukset vs. omat toimet
- Hyväksytäänkö taloudellinen force majeure?



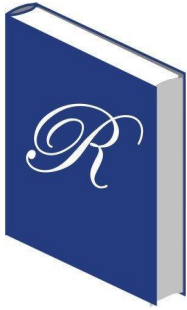
Case 1 vientiselvitys

- Myyjä myy tavaran FOB Hong Kong, minkä perusteella myyjän tulee tehdä vientiselvitys ja ostajan järjestää merikuljetus.
- Paikallinen sähköinen tullausjärjestelmä menee yllättäen epäkuntoon eikä tavaraa voida laivata ilman asianmukaista dokumentaatiota. Syntyy varustamon vaatimus demurrage-korvauksiin minkä lisäksi myyjän toimitus viivästyy kauppasopimuksen määräyksiin nähden. Voidaanko vedota ylivoimaiseen esteeseen?
- ICC Force Majeure Clause 2020 sisältää mm. ”pitkäaikaisen keskeytyksen tietoliikenteessä”. Mutta onko este ylivoimainen = voidaanko käyttää korvaavia paperimenettelyjä sähköisten asemesta? Käytännöt maailmalla vaihtelevat.



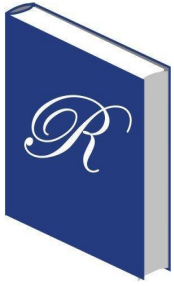
Kuinka turvata kauppahinnan saaminen?

- 1) Sisällytetään sopimukseen omistuksenpidätysehto
- 2) Pyydetään ennakkomaksu
- 3) Dokumenttimaksutavan käyttö
- 4) Takuu (takaus-) sitoumukset
- 5) Vientitakuut
- 6) Luottovakuutus
- 7) Factoring



Omistuksenpidätysehto

- Omistuksenpidätysehto suojaa myyjää ostajan muita velkojia vastaan.
- Omistuspikätysehdon käyttökelppoisuus riippuu myytävästä tavarasta
- Lainsäädännöllä siinä maassa, jossa tavara on, on merkitystä omistuksenpidätyksen käyttökelppoisuuteen, sopimistapaan ja ulottuvuuteen → kokoomateoksia
- Myyjän muut saamiset ostajalta, tavarän edelleen myyminen (kauppahinta) sekä tavarän liittäminen osaksi muuta omaisuutta
- Kokoomateoksia eri maiden lainsäädännön suhteesta omistuksenpidätysehtoon



Case 2 konossementti kadonnut

- Tavara ostetaan Suomesta Pakistaniin ehdoin FCA myyjän paikkakunta, mutta myyjä tekee kuljetussopimuksen ostajan riskillä ja kustannuksella. ”Riski” tarkoittaa tässä kuljetuskapasiteetin olemassaoloa ja rahtihintaa.
- Rahdinkuljettaja antaa konossementin myyjälle merkiten tämän asiakirjaan laivaajaksi (*shipper*). Ostaja vastaa kuitenkin rahdista (*freight collect*). Ostaja maksaa kauppahinnan ennakkomaksuna, eikä maksu sisällä rahtia.
- Myyjä lähettää konossementin ostajalle postissa. Lähetys katoaa. Asiaa ryhdytään selvittämään, ja syntyy viivästyskuluja (*demurrage*), joita rahdinkuljettaja velkoo rahdin ohella sekä ostajalta että myyjältä. Konossementti halutaan korvata myyjän antamalla *Letter of Indemnity*-asiakirjalla, jolla tavara voidaan luovuttaa ilman konossementtia myyjän vastuulla, mutta sen ehdoista tulee kiistaa, sillä rahdinkuljettaja, jolla on tavaraan pantti- ja pidätysoikeus (*lien*), vaatii korkeaa vastuulimiittiä.
- Incoterms[®] 2020 vaikenee vastuusuhteista tässä tilanteessa. Katsoisin, että jos myyjä järjestää kuljetuksen, tässä tapauksessa konossementein, riski kuljetusasiakirjan toimituksen epäonnistumisesta on myyjällä, ja riski voi ilmetä vastuuna ostajalle.
- Ostajan olisi kannattanut käyttää dokumenttimaksuja. Konossementin käyttö on myös ollut tarpeetonta. Myyjän ei tulisi hyväksyä itseään laivaajaksi (jos myyjä tekee kuljetussopimuksen FCA:ssa, laivaajana toimiminen on kuitenkin olosuhteisiin nähden perusteltua).



Kiitos!



LAURI RAILAS

ASIANAJAJA, OTT



 @railla1958

Asianajotoimisto Railas Oy

Salomonkatu 5C

00100 Helsinki

Puh: +358 (0)207 348 654

Gsm: +358 (0)50 560 6604

Fax: +358 (0)207 348 651

Email: lauri@railas.fi

Internet: www.railas.fi