



Vaasan yliopisto
UNIVERSITY OF VAASA

Tiina Saukko

Tavaran kunto ja riskin siirtyminen kansainvälisessä tavarakaupassa

DAP-toimituslausekkeen vaikutus CISG:n sääntelyyn

Laskentatoimen ja rahoituksen
akateeminen yksikkö
Pro gradu -tutkielma
Talousoikeus

Vaasa 2026

VAASAN YLIOPISTO**Laskentatoimen ja rahoituksen akateeminen yksikkö**

Tekijä:	Tiina Saukko		
Tutkielman nimi:	Tavaran kunto ja riskin siirtyminen kansainvälisessä tavarakaupassa: DAP-toimituslausekkeen vaikutus CISG:n sääntelyyn		
Tutkinto:	Kauppätieteiden maisteri		
Opintosuunta:	Talousoikeus		
Työn ohjaaja:	Vesa Annola		
Valmistumisvuosi:	2026	Sivumäärä:	70

TIIVISTELMÄ:

Tämän tutkielman tavoitteena on tutkia, miten vastuu tavaran kunnosta sen luovutushetkellä määräytyy YK:n kansainvälistä kauppaa koskevan yleissopimuksen (CISG) perusteella sekä miten tähän sääntelyyn voidaan vaikuttaa toimituslausekkeen valinnalla. Tutkielmassa tarkastellaan miten CISG:n sääntely määrittää myyjän vastuun tavaran kunnosta sen luovutushetkellä ja mitä CISG sääntelee riskin siirtymisestä myyjältä ostajalle. Tutkielmaan on valittu tarkasteltavaksi Kansainvälisen kauppakamarin ylläpitämästä toimituslausekekokoelmasta Incoterms® 2020:sta toimituslauseke DAP (Delivered At Place), jonka vaikutusta CISG:n sääntelyyn arvioidaan.

Tutkielman tutkimusmenetelmä on oikeusdogmaattinen ja tarkastelu keskittyy CISG:n sääntelyyn tavaran sopimuksenmukaisuudesta ja riskin siirtymisestä. Tutkielmassa osoitetaan, että myyjän vastuu tavaran kunnosta määräytyy sen perusteella, onko tavara ollut sopimuksenmukainen sen luovutushetkellä. CISG ei kuitenkaan määrittele luovutushetkeä eli riskin siirtymishetkeä yksiselitteisesti, vaan arviointi tapahtuu aina tapauskohtaisesti. Riskin siirtyminen muodostaa ajallisen rajapisteen, kun arvioidaan myyjän vastuuta ja riskin siirtymistä ostajalle.

DAP-toimituslausekkeen analysoiminen osoittaa, että toimituslausekkeilla voidaan merkittävästi vaikuttaa riskin siirtymisajankohtaan. DAP-toimituslausekkeen avulla voidaan määrittää tarkasti ajankohta, jolloin tavaran sopimuksenmukaisuuden arviointi tehdään. DAP-toimituslauseketta käytettäessä riski siirtyy myyjältä ostajalle vasta sovituksessa määräpaikassa, joka laajentaa myyjän vastuun ulottumaan koko tavaran kuljetuksen ajalle. Tämä tekee poikkeuksen CISG:n artiklan 67 kuljetuskauppaa koskevaan pääsääntöön, jonka mukaan vastuu siirtyy jo silloin kun tavara ensimmäisen kerran luovutetaan rahdinkuljettajan haltuun.

Tutkielman keskeisenä johtopäätöksenä osoitetaan, että DAP-toimituslausekkeen avulla voidaan täydentää CISG:n sääntelyä määrittämällä tarkka hetki riskin siirtymiselle. Toimituslausekkeen valinnalla voidaan määrittää riskin siirtymisen tarkka hetki, jonka pohjalta arvio tavaran sopimuksenmukaisuudesta tehdään. Sillä kansainvälinen tavarakauppa perustuu pitkälti sopimusvapauteen, tutkielman johtopäätöksissä nostetaan esiin myös sopimusten huolellisen suunnittelun merkitys kansainvälisessä tavarakaupassa sekä esitetään suosituksia mihin seikkoihin sopimuksen laadinnassa kannattaa kiinnittää huomiota.

AVAINSANAT: Kansainvälinen kauppa, irtaimen kauppa, CISG, toimitusehto, toimituslauseke, Incoterms® 2020, DAP-Delivered At Place

Sisällys

1	Johdanto	6
1.1	Tutkimuksen taustaa	6
1.2	Tutkimuksen tavoite	10
1.3	Tutkimusmenetelmä	10
1.4	Tutkimuksen lähteet	11
1.5	Tutkimuksen rakenne	13
2	Kansainvälinen kauppasopimus	16
2.1	Kansainvälisen kaupan sääntelykehys	16
2.2	Toimitusehdot kauppasopimuksessa	19
2.3	Incoterms 2020	21
2.3.1	Incotermsien historia ja käyttötarkoitus	21
2.3.2	Incoterms 2020 -toimituslausekkeiden ryhmittely	22
2.3.3	Incoterms 2020 rakenne	26
3	Kansainvälinen kauppalaki CISG	32
3.1	Yleissopimuksen taustaa	32
3.2	Soveltamisala ja peruseriaatteet	34
3.3	Tavaran kunto ja myyjän virhevastuu	35
3.4	Riskin siirtyminen ostajalle	36
3.5	Yhteenveto CISG:n sääntelystä	41
4	DAP – Delivered At Place	43
4.1	Toimituslausekkeen historia	43
4.2	Toimituslausekkeen peruseriaatteet	45
4.3	Toimituslausekkeen asettamat veloitteet sopimusosapuolille	46
4.3.1	Myyjän veloitteet	46
4.3.2	Ostajan veloitteet	52
4.3.3	Yhteenveto	55
5	DAP-toimituslausekkeen vaikutus CISG:n sääntelyyn	57
5.1	Tavaran sopimuksenmukaisuus	57

5.2	Riskin siirtyminen	58
5.3	Sopimusrikkomus ja vahingonkorvaus	60
5.4	CISG:n ja DAP-toimituslausekkeen välinen suhde	61
6	Johtopäätökset	63
	Lähteet	67

Lyhenteet

AWB	Air Waybill
B/L	Bill of Lading
CISG	Convention on Contracts for the International Sale of Goods
CMR	Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road
DAP	Delivered At Place
EORI	Economic Operators Registration and Identification System
EU	Euroopan Unioni
HS	Harmonoidun järjestelmän nimikkeistö
ICC	International Chamber of Commerce
Incoterms	International Commercial Terms
SDR	Special Drawing Rights
ULF	Convention Relating to a Uniform Law on the Formation of Contracts for the International Sale of Goods
ULIS	Convention on Relating to a Uniform Law on the Formation of Contracts for the International Sale of Goods
UNICITRAL	United Nations Commission on International Trade Law
YK	Yhdistyneet kansakunnat
WTO	World Trade Organization

Säädösluettelo

CISG	Convention on Contracts for the International Sale of Goods
CMR-yleissopimus	Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road
Kauppalaki	Kauppalaki (355/1978)
Tullilaki	Tullilaki (304/2016)

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen taustaa

Sopimusvapaus on kansainvälisen tavarakaupan kulmakivi. Sopimusvapaus mahdollistaa yrityksille vapauden päättää sopimuksen muodosta, sisällöstä ja siitä oikeusjärjestyksestä, jonka alle sopimus kuuluu.¹ Kansainvälisessä toimintaympäristössä eri valtioiden oikeusjärjestelmien erot aiheuttavat kuitenkin epävarmuutta siitä, mitkä säännöt pätevät ja eroavaisuudet vaikuttavat haitallisesti oikeustilan ennakoitavuuteen ja yritysten mahdollisuuksiin hallita kaupallisia riskejä. Sen vuoksi kansainvälinen kauppa luo tarpeen yhtenäistää sääntöjä.² Sääntöjen yhtenäistämistoimet ovat kohdistuneet esimerkiksi kansainvälisten irtaimen kaupan sopimusten sääntelyyn sekä tavaran toimittamiseen liittyvään sääntelyyn.

Yksi tunnetuimmista kansainvälisen irtaimen kaupan sopimuksia sääntelevistä sopimuksista on YK:n yleissopimus CISG. Yleissopimus on solmittu Wienissä vuonna 1980 ja sopimukseen on tällä hetkellä liittynyt 97 valtiota³. Näihin valtioihin kuuluvat esimerkiksi kaikki Pohjoismaat, enemmistö EU-maista ja suurin osa maailmantalouden kannalta merkittävistä toimijoista⁴. CISG:n tavoitteena on paitsi yhtenäistää kansainvälisen kaupan sääntelyä myös edistää kansainvälisen kaupan kehitystä⁵. Sillä irtaimen kauppasopimuksessa kauppaa käydään irtaimesta esineestä, on sen toimittaminen ostajalle keskeinen osa sopimussuhteen sisältöä. Sen vuoksi on syntynyt tarve yhtenäistää myös tavaran toimittamiseen liittyvää sääntelyä. Kansainvälinen kauppakamari (ICC) on vastannut tähän tarpeeseen laatimalla Incoterms toimituslausekekokoelman, joka on vakiinnuttanut asemansa kansainvälisessä irtaimen kaupassa.

¹ Railas 2020, s. 30.

² Sandvik & Sisula-Tulokas 2024, s. 17.

³ CISG-online 2025.

⁴ Sandvik & Sisula-Tulokas 2024, s. 22.

⁵ Janssen 2009, s. 5.

Sääntelyn yhtenäistämisestä huolimatta, CISG:n sääntelyala on kuitenkin rajallinen, eikä se tarjoa kaikenkattavaa sääntelyä, jonka avulla voitaisiin vastata kaikkiin kansainväliseen irtaimen kaupan liittyviin kysymyksiin⁶. Tällaisia kysymyksiä ovat esimerkiksi, miten vastuu tavaran kunnosta määräytyy sen luovutushetkellä ja milloin riski mahdollisista virheistä siirtyy myyjältä ostajalle. CISG ei määrittele yksiselitteisesti tavaran luovutushetkeä, vaan yleissopimuksen artiklojen 67–69 mukaan riski voi siirtyä myyjältä ostajalle sopimuksen tekohetkestä lähtien, tai kun tavarat ensimmäisen kerran luovutetaan rahdinkuljettajan haltuun tai kun tavarat ovat toimitettuna määräpaikalla ostajan saatavilla.

Luovutushetken tarkka määrittäminen on kuitenkin tärkeää, kun arvioidaan sekä riskin siirtymistä että tavaran kuntoa luovutushetkellä. CISG ei sisällä määräyksiä toimituslausekkeista⁷, joilla voidaan suoraan vaikuttaa siihen, milloin riski siirtyy myyjältä ostajalle ja milloin tavara katsotaan luovutetuksi⁸. Tämä avaa tutkimusaukon tutkia toimituslausekkeiden asemaa ja merkitystä kansainvälisessä irtaimen kauppasopimuksessa.

Tähän tutkielmaan on valittu tarkasteltavaksi toimituslausekkeeksi ICC:n Incoterms 2020 toimituslausekekokoelmasta toimituslauseke DAP. DAP eli Delivered At Place (suom. Toimitettuna määräpaikalle) tarkoittaa kauppatapaa, jossa myyjä toimittaa tavarat ostajalle sovitulle määräpaikalle purkamatta niitä kuljetusneuvosta⁹. Tarkasteltavaksi valittiin juuri DAP, sillä se on yksi yleisimmin käytetyistä toimituslausekkeista ja sitä voidaan pitää myös yhtenä uusimmista toimituslausekkeista. DAP on otettu käyttöön nyky muodossaan vasta Incoterms 2010 toimituslausekekokoelmassa.¹⁰ DAP-toimituslausekkeen avulla voidaan havainnollistaa logistisia ja juridisia kysymyksiä, jotka liittyvät tavaran kuljettamiseen. Logistisia kysymyksiä ovat muun muassa kumman

⁶ Sandvik & Sisula-Tulokas 2024, s. 70.

⁷ Railas 2020, s. 30.

⁸ Logistiikan Maailma 2024, Toimituslausekkeet.

⁹ Logistiikan Maailma 2025, DAP – Delivered At Place.

¹⁰ DSV Asiantuntijajulkaisu n/d, Incoterms® ja vakuutustarpeet; Railas 2020, s. 369.

sopimusosapuolen vastuulla on järjestää kuljetus tavaralle, millä tavoin kuljetus järjestetään ja kuka vastaa kuljetuksen kustannuksista. Juridisia kysymyksiä puolestaan ovat esimerkiksi, milloin tavara katsotaan toimitetuksi ostajalle ja milloin riski siirtyy myyjältä ostajalle.

Tutkimus rajataan tilanteisiin, joissa CISG on sovellettava oikeus, ja sopimusosapuolet ovat nimenomaisesti sisällyttäneet DAP-toimituslausekkeen kauppasopimukseensa. Tarkastelun ulkopuolelle jäävät siten muut toimituslausekkeet sekä kansalliset säädökset, ellei niitä ole tarpeellista käsitellä vertailevassa tai täydentävässä tarkoituksessa. Suomessa irtaimen omaisuuden kaupasta säädetään Kauppalaissa (355/1987). Kauppalaissa irtaimen omaisuuden käsite on laajempi, mutta tässä tutkielmassa keskitytään vain irtaimen esineiden kauppoihin. Irtaimesta esineestä käytetään tavallisesti nimitystä tavara¹¹. Tutkielmassa tarkastellaan vain yritysten välisiä irtaimen esineiden kauppasopimuksia kansainvälisessä kontekstissa, joista myöhemmin tutkielmassa käytetään selkeyden vuoksi nimitystä kansainvälinen tavarakauppa tai pelkkä tavarakauppa. Myöskään kauppasopimuksen sisältämää tavaraa ei ole tässä tutkielmassa tarkoitus yksilöidä miksikään tietyksi hyödykkeeksi, vaan tarkastelu tehdään yleisellä tasolla.

Kuitenkin, kun tarkastellaan myyjän vastuita ja velvollisuuksia sekä riskin siirtymistä ja tavarankuntoa sen luovutushetkellä, kuljetusoikeudellisesta näkökulmasta tarkasteltuna lähetettävällä tavaralla on merkitystä. Esimerkiksi tavarankoko ja sisältö voivat vaikuttaa myyjän velvoitteisiin tavarankuljetuksen osalta. Muun muassa vaaralliseksi katsottujen aineiden toimittaminen asettaa lähettäjän eli tässä tapauksessa myyjän aina ankaraan vastuuseen huolehtia siitä, että lähetettävä aine on luokiteltu, pakattu, merkitty ja dokumentoitu vaaditulla tavalla¹².

¹¹ Wilhelmsson ja muut 2006, s. 7.

¹² Logistiikan Maailma 2025 – Vastuut ja velvollisuudet vaarallisten aineiden kuljetuksessa.

Tässä tutkielmassa ei ole tarkoitus analysoida syvemmin, mitä jokaisen erilaisen tavarän lähettäminen voi pitää sisällään. Tutkielmassa havainnollistetaan kuitenkin myöhemmin muutamien esimerkkien avulla, mitä kaikkea lähettäjän tulee ottaa huomioon tavaröiden lähettämisessä kansainvälisessä ympäristössä. Edellä mainitun perusteella tämän tutkielman keskeisiksi käsitteiksi muodostuvat kansainvälinen kauppa, irtaimen kauppa, toimitusehto, toimituslauseke, CISG, Incoterms 2020, ja DAP (Delivered At Place).

Kansainvälisellä kaupalla tarkoitetaan tässä tutkielmassa valtiöiden rajat ylittävää tavarakauppaa, jossa sopimusosapuolten liikepaikat sijaitsevat eri valtioissa. Kansainvälisyyden määritelmä perustuu CISG:n artiklaan 1. Irtaimen kaupalla sen sijaan puolestaan viitataan irtaimen omaisuuden, kuten tavaröiden kauppaan. Käsitteet ovat olennaisia, sillä CISG:in soveltuminen edellyttää yleissopimuksen artiklan 1 mukaan nimenomaisesti kansainvälistä tavarän kauppa. Sillä tutkimuksessa tutkitaan yleissopimuksen sääntelyä tavarän kunnosta sen luovutushetkellä, muodostuu luonnollisesti itse yleissopimuksesta yksi tutkimuksen keskeinen käsite CISG.

Toimitusehdoilla ja toimituslausekkeilla tarkoitetaan kauppasopimukseen sisältyviä ehtoja, joissa toimitusehto on yleinen käsite sopimusehdoille, joilla sovitaan tavarän toimittamisesta ¹³. Incoterms 2020 toimituslausekekokoelma on kansainvälisessä tavarakaupassa vakiintunut tapa sopia tavarän toimittamisesta, jolloin siitä muodostuvat tutkielman kannalta keskeiset käsitteet toimituslauseke ja Incoterms 2020. Tutkielma keskittyy tarkastelemaan Incoterms 2020 toimituslausekekokoelman toimituslausekkeen DAP - Delivered At Place vaikutusta CISG:n sääntelyyn, jolloin myöskin siitä muodostuu tutkielman kannalta keskeinen käsite.

¹³ Bock n/d.

1.2 Tutkimuksen tavoite

Tutkimuksen tavoitteena on tutkia, miten kansainvälisessä tavarakaupassa vastuu tavaran kunnosta luovuttamisen yhteydessä määräytyy CISG:n sääntelyn mukaan ja miten siihen voidaan vaikuttaa, kun kauppasopimukseen sisällytetään toimituslauseke DAP. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että tutkimuksessa tarkastellaan muuttaako tai täydentääkö kyseisen toimituslausekkeen käyttäminen sopimuksessa CISG:n sääntelyä. Tutkimuksen tavoitteena on perustella DAP-toimituslausekkeen tärkeys sekä selvittää sen käyttämiseen liittyviä mahdollisia riskejä.

Tutkimuskysymyksiä ovat:

1. Miten vastuu tavaran kunnosta luovuttamisen yhteydessä määräytyy CISG:n sääntelyn mukaan?
2. Miten CISG:n sääntelyyn voidaan vaikuttaa, kun irtaimen kauppasopimuksessa käytetään toimituslauseketta DAP?

1.3 Tutkimusmenetelmä

Tämän tutkimuksen tutkimusmenetelmä on lainopillinen eli oikeusdogmaattinen. Oikeusdogmaattinen tutkimus tarkoittaa menetelmää, jossa voimassa olevaa oikeutta tulkitaan ja systematisoidaan.¹⁴ Systematisointi tarkoittaa voimassa olevien oikeusnormien järjestämistä siten, että niiden tulkitseminen eli merkityssisällön selvittäminen on mahdollista¹⁵. Sen lisäksi systematisointi auttaa hahmottamaan kokonaiskuvaa oikeudellisista järjestelyistä sekä niiden välisistä keskinäissuhteista¹⁶. Tässä tutkielmassa pyritään erityisesti tähän systematisoinnin tavoitteeseen.

¹⁴ Husa ja muut 2001, s. 13.

¹⁵ Siltala 2025, Tieteen termipankki - oikeustiede.

¹⁶ Husa ja muut 2001, s. 14.

Tutkielmassa systematisoidaan erityisesti YK:n yleissopimuksen CISG:n säännöksiä, jotka liittyvät tavarankäsittelyn sopimuksen mukaisuuteen ja riskin siirtymiseen myyjältä ostajalle. CISG:n sääntelyn merkityssisällön selvittäminen on tarpeellista, jotta tavarankäsittelyn kuntoa ja riskin siirtymistä koskevia kysymyksiä voidaan arvioida johdonmukaisesti. Ensimmäinen on tarkoituksenmukaista tarkastella sitä, mitä yleissopimus sääntelee tavarankäsittelyn sopimuksen mukaisuudesta ja riskin siirtymisestä, ennen kuin voidaan arvioida tietyn sopimusehdon, eli tässä tapauksessa DAP-toimituslausekkeen, vaikutusta sääntelyyn. Siksi tutkielmassa on tarkoituksenmukaista jäsentää ensin CISG:n sääntelyä tavarankäsittelyn sopimuksen mukaisuudesta ja riskin siirtymisestä.

Oikeusdogmaattisen tutkimusmenetelmän avulla tutkielmassa pyritään jäsentämään CISG:n sääntelyä ja kansainvälisessä kaupassa käytettäviä sopimusehtoja ja muodostamaan niiden keskinäisyydestä johdonmukainen kokonaiskuva. Molempia analysoidaan ensin yksittäisinä normeina ja sen jälkeen arvioidaan niiden välistä suhdetta.

1.4 Tutkimuksen lähteet

Tutkielman keskeisin lähde ja säännöstö on YK:n yleissopimus CISG. CISG on keskeinen kansainvälistä tavarakauppaa sääntelevä yleissopimus, jonka tavoitteena on yhtenäistää kansainvälisen kaupan sääntelyä¹⁷. Tutkielmassa tarkastelu kohdistuu erityisesti yleissopimuksen artikloihin 35, 36 ja 66–70. Artiklat 35 ja 36 koskevat tavarankäsittelyn sopimuksen mukaisuutta ja artikloissa 66–70 säännellään riskin siirtymisestä myyjältä ostajalle. Nämä ovat tutkielman kannalta keskeisimmät yleissopimuksen artiklat.

Tutkielmassa sivutaan myös yleissopimuksen artikloita 46, 50 ja 74–77, joita käsitellään esiteltäessä ostajan oikeussuojakeinoja tilanteessa, kun tavarassa on virhe. Artikla 46 käsittelee tavarankäsittelyn korjaamista ja korvaavaa toimitusta, kun taas artiklassa 50 säädetään

¹⁷ Janssen 2009, s. 5.

hinnanalennuksesta. Yleissopimuksen artikkelit 74–77 käsittelevät vahingonkorvausta. Arvio tavaran kunnosta sidotaan CISG:n sääntelyn mukaan sen sopimuksenmukaisuuteen. Näiden artiklojen tarkastelu tutkielmassa on tarpeellista, sillä esittelemällä ostajan oikeussuojakeinoja voidaan havainnollistaa tilannetta, jossa tavara ei vastaa siitä tehtyä sopimusta.

CISG:n lisäksi, tutkielmassa hyödynnetty toinen keskeinen lähde on ICC:n ylläpitämä Incoterms 2020 toimituslausekekokoelma. Incoterms 2020 on kokoelma toimituslausekkeitä, joilla sovitaan tavaran toimittamisesta kauppasopimuksessa¹⁸. Toisin sanoen niitä käytetään sopimusehtoina kauppasopimuksessa. Toimituslausekkeitä sovelletaan silloin, kun sopimusosapuolet ovat sisällyttäneet ne osaksi sopimustaan. Toimituslausekkeiden merkitys perustuu siihen, että niiden avulla voidaan täydentää CISG:n sääntelyä. Tällä tavoin voidaan myös havainnollistaa yleissopimuksen ja toimituslausekkeiden välistä suhdetta. Sillä tässä tutkielmassa keskitytään tutkimaan DAP-toimituslausekettä, hyödynnetään Incoterms 2020 toimituslausekekokoelmasta pääasiassa kyseistä toimituslausekettä koskevia artikloita.

Edellä esiteltyjen lähteiden lisäksi, tutkielmassa on käytetty lähteinä myös oikeudellista kirjallisuutta ja artikkeleita. Kirjallisuutta ja artikkeleita on hyödynnetty läpi tutkielman esimerkiksi yleissopimuksen säännösten tulkinnan tukena ja selventämisessä. Monipuolisesti lähteitä hyödyntämällä on pyritty muodostamaan selkeä kokonaiskuva yleissopimuksen sääntelystä, sääntelyn soveltamisesta kansainvälisessä tavarakaupassa sekä sopimusehtojen asemasta tässä kontekstissa.

Yhteenvetona voidaan todeta, että CISG toimii tutkielmassa ensisijaisena oikeuslähteenä, jonka sääntelyä jäsentämällä pyritään vastaamaan ensimmäiseen tutkimuskysymykseen. Incoterms 2020 toimituslausekekokoelma toimii sen sijaan CISG:n sääntelyä täydentävänä sopimusperusteisena normistona, jota jäsentämällä pyritään vastaamaan

¹⁸ Logistiikan Maailma 2024, Toimituslausekkeet.

toiseen tutkimuskysymykseen. Oikeudellinen kirjallisuus ja artikkelit puolestaan täydentävät tätä kokonaisuutta läpi tutkielman.

1.5 Tutkimuksen rakenne

Tutkielma on jaettu kuuteen päälukuun. Ensimmäisessä luvussa avataan tutkielman taustaa ja perustellaan tutkimuksen tarpeellisuus. Luvussa esitellään myös tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset. Sen lisäksi luvussa avataan tutkimuksen rajaus sekä esitellään tutkimuksen keskeiset käsitteet. Luvun lopuksi avataan tutkimuksen tutkimusmenetelmä sekä tutkimuksessa hyödynnetyt lähteet.

Toisessa luvussa avataan ensin kansainvälisen kaupankäynnin yleistä sääntelykehystä sekä sääntelynormien keskinäistä hierarkiaa. Luvussa nostetaan erityisesti esiin kauppasopimuksen asema sääntelynormina sekä arvioidaan tahdonvaltaisen oikeuden, kuten CISG:n merkitystä sääntelykehyksessä. Sääntelynormien esittelyn jälkeen esitellään toimitusehtojen käsite ja avataan niiden oikeudellista luonnetta osana kauppasopimusta. Luvussa esitellään ICC:n ylläpitämä toimituslausekekokoelma Incoterms 2020. Luvussa käsitellään Incoterms toimituslausekekokoelmien historiaa ja niiden kehityskaarta nykyiseen uusimpaan Incoterms 2020 versioonsa. Luvussa avataan Incoterms 2020 toimituslausekkeiden ryhmittelyperiaatteet sekä Incoterms 2020 artiklojen rakennetta. Luvussa syvennytään vielä Incoterms 2020 artiklojen sisältöön avaamalla niiden asettamat velvoitteet myyjälle ja ostajalle. Luvun lopussa esitellään myös huolitsijan ja rahdinkuljettajan käsitteet ja avataan lyhyesti niiden merkitystä kansainvälisen tavarakaupan sopimusverkostossa.

Kolmannessa luvussa käsitellään CISG:iä, josta käytetään myös nimeä Kansainvälinen kauppalaki. Luvussa esitellään ensin yleissopimuksen taustaa ja yleissopimuksen kehityskaarta. Sen jälkeen avataan CISG:n soveltamisala, peruseriaatteet sekä lyhyesti myös yleissopimuksen rakenne. Luvussa syvennytään tavaran kuntoon ja myyjän virhevastuuseen. Keskeisenä huomiona nostetaan esiin, mitä CISG sääntelee tavaran

kunnosta sen luovutushetkellä. Tämän jälkeen pohditaan riskin siirtymistä ostajalle. Luvussa nostetaan esiin myös tilanteet, jossa tavarassa on virhe ja esitellään CISG:n sääntelyyn perustuvat ostajan oikeussuojakeinot. Luvun lopussa tehdään yhteenveto CISG:n keskeisestä sääntelystä ensimmäisen tutkimuskysymyksen kannalta.

Neljännessä luvussa keskitytään Incoterms 2020 toimituslausekekokelman DAP-toimituslausekkeen sisältöön tarkemmin. Luvussa esitellään toimituslausekkeen historia ja kehityskaari nykyiseen muotoonsa, toimituslausekkeen peruseriaatteet sekä sen asettamat velvoitteet myyjälle ja ostajalle. Painopiste on erityisesti myyjän velvoitteiden tarkastelussa, sillä DAP-toimituslauseke asettaa niitä huomattavasti enemmän myyjälle kuin ostajalle. Luvussa avataan esimerkiksi myyjän velvollisuutta sopia kuljetussopimus tavarankuljettamiseksi sekä mitä dokumentteja myyjän täytyy tuottaa tai hankkia tavarankuljettamiseksi. Myyjän velvollisuuksien jälkeen esitellään toimituslausekkeen asettamat velvoitteet ostajalle. Luvun lopussa tehdään lyhyt yhteenveto DAP-toimituslausekkeen keskeisestä sisällöstä.

Viidennessä luvussa pohditaan DAP-toimituslausekkeen vaikutusta CISG:n sääntelyyn. Luvussa nostetaan esiin CISG:n keskeisimmät näkökulmat tavarankunnosta sen luovutushetkellä sekä riskin siirtymisestä myyjältä ostajalle. Sen jälkeen verrataan tuoko DAP-toimituslauseke sääntelyyn muutoksia tai täydentääkö sen käyttäminen kauppasopimuksessa yleissopimuksen sääntelyä. Luvussa luodaan johdonmukainen kokonaiskuva siitä, kuinka DAP-toimituslausekkeella voidaan vaikuttaa CISG:n sääntelyyn. Edellisten näkökulmien lisäksi luvussa nostetaan esiin myös mitä CISG sääntelee vahingonkorvauksesta tilanteissa, joissa tavara ei vastaa sopimusta ja arvioidaan, voidaanko DAP-toimituslausekkeella vaikuttaa tähän sääntelyyn. Luvun lopussa analysoidaan CISG:n ja DAP-toimituslausekkeen välistä normisuhdetta. Tässä luvussa pyritään vastaamaan toiseen tutkimuskysymykseen.

Kuudennessa eli viimeisessä luvussa esitellään tutkimuksen johtopäätökset ja jatkotutkimusmahdollisuudet. Keskeisenä johtopäätöksenä nostetaan esiin DAP-

toimituslausekkeen merkitys CISG:n sääntelyä tarkentavana sopimusehtona. Sen lisäksi johtopäätöksissä nostetaan esiin huolellisen sopimussuunnittelun merkitys kansainvälisessä tavarakaupassa. Luvussa esitetään lisäksi suosituksia, mihin seikkoihin sopimusosapuolten kannattaa kiinnittää huomiota sopimuksen laadinnassa. Jatkotutkimusmahdollisuuksissa ehdotetaan huolitsijan ja rahdinkuljettajan aseman tutkimista kansainvälisessä tavarakaupan sopimusverkostossa.

2 Kansainvälinen kauppasopimus

2.1 Kansainvälisen kaupan sääntelykehys

Jotta olisi mielekästä tarkastella toimituslausekkeiden merkitystä kauppasopimuksessa, täytyy ensin tarkastella kansainväliseen kauppaan soveltuvia oikeussääntöjä sekä niiden hierarkiaa. Ensiksi täytyy määritellä, milloin sopimus on kansainvälinen. Kauppasopimus voidaan määritellä kansainväliseksi CISG:n 1 artiklan mukaan silloin, kun sopimuksen osapuolten liikepaikat sijaitsevat eri valtioissa. Kansainvälisyyskriteeri täyttyy siis käytännössä aina kun sopimuksella on liitántä kahteen eri valtioon.

Kansainvälisessä kaupassa sopimussuhdetta ohjaavat samaan aikaan kansalliset sekä kansainväliset normit, joten on tärkeää jäsentää, mitä normeja sopimukseen sovelletaan ja mikä on niiden etusijaisuusjärjestys. Kansainvälisessä kaupassa oikeussääntöjen etusijaisuus voidaan havainnollistaa seuraavalla tavalla¹⁹:

1. Pakottava lainsäädäntö
2. Sopimus (Incoterms 2020)
3. Kauppatavat (Incoterms 2020)
4. Tahdonvaltainen lainsäädäntö

Etusijaisuuden periaatteen mukaisesti ylempänä olevaa sääntelylähdetä sovelletaan ensisijaisesti ja jäljempänä tulevia sovelletaan vain ylempää sääntelylähdetä täydentävässä tarkoituksessa. Pakottava lainsäädäntö on sääntöhierarkian ensimmäisenä ja se tarkoittaa lainsäädäntöä, josta ei voida sopimuksella poiketa. Tällaista kansainvälistä tavarakauppaa koskevaa lainsäädäntöä ei lähtökohtaisesti ole paljoa, sillä kauppalait ja useiden maiden siviilikoodit ovat tahdonvaltaista oikeutta. Pakottavaa lainsäädäntöä ovat esimerkiksi erilaiset pakotteisiin nojaavat vientikiellot. Pakottavaan oikeuteen voidaan joskus rinnastaa myös *yleisiä oikeusperiaatteita*, vaikka

¹⁹ Railas 2020, s. 36.

niiden soveltaminen kansainvälisiin sopimuksiin ei ole itsestään selvää. Niiden pohjana on joko oikeuskäytäntö tai lainsäädäntö. Tällaisia periaatteita ovat muun muassa *kohtuusperiaate* ja *lojaliteettiperiaate*.²⁰

Sillä pakottavaa lainsäädäntöä on vähän, kansainvälinen kaupankäynti perustuu pitkälti yritysten välisiin sopimuksiin²¹ ja itse sopimus saa keskeisen aseman kansainvälisen kaupan sääntelylähteenä. Nimenomaisten sopimusmääräysten sivuuttaminen ei ole käytännössä mahdollista, jonka vuoksi sopimuksen laadintaan ja sisältöön on kiinnitettävä erityistä huomiota.²² Kauppasopimuksella tarkoitetaan toisin sanoen irtaimen kauppasopimusta. Irtaimen kauppa voidaan määritellä sopimukseksi, jossa myyjä rahavastiketta vastaan luovuttaa tai sitoutuu luovuttamaan ostajalle omistusoikeuden sopimuksessa määriteltyyn omaisuuteen²³. Irtaimen kauppa on siis oikeustoimikokonaisuus, jossa myyjän tahdonilmaisuu on omistusoikeuden luovuttaminen tai sitoumus omistusoikeuden luovuttamisesta ja ostajan antama tahdonilmaisuu, joka toteuttaa rahavastikkeen kriteerit²⁴.

Kansainvälisessä kaupankäynnissä vallitsee yleisesti sopimusvapaus. Sopimusvapauden mahdollistamana sopimusosapuolet voivat vapaasti päättää kenen kanssa tekevät sopimuksen, määrittää sopimuksen sisällön, kuten kaupan kohteen, hinnat ja toimitusehdot sekä oikeusjärjestyksen, jonka alle sopimus kuuluu, sekä millä tavalla mahdolliset riidat ratkaistaan. Sopimusosapuolet voivat lähtökohtaisesti vapaasti valita, minkä maan lakia kauppasopimukseen sovelletaan.²⁵ Sopimusvapauden lisäksi kaupankäynnin pääsääntö on sopimuksien muotovapaus. Sopimus voidaan tehdä suullisesti tai kirjallisesti, yksilöllisiä ehtoja käyttäen tai siinä voidaan käyttää valmiita sopimus pohjia tai vakioehtoja. Kauppasopimus on yritysten välisen kaupankäynnin

²⁰ Railas 2020, s. 39.

²¹ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Perustieto ja asiakirjat.

²² Railas 2020, s. 30, s. 38.

²³ Wilhelmsson ja muut 2006, s. 3.

²⁴ Kaisto & Lohi 2013, s. 258.

²⁵ Railas 2020, s. 30, s. 35.

tärkein asiakirja, jolla edellä mainittujen seikkojen lisäksi rajoitetaan osapuolten vastuita sekä hallitaan liiketoiminnan riskejä.²⁶

Vaikka sopimuksella on keskeinen asema kansainvälisessä kaupankäynnissä, ei kauppatapojen ja tahdonvaltaisen oikeuden asema sääntöhierarkiassa ole vähäinen. Kauppatavoilla tarkoitetaan kaupankäynnissä vakiintuneita käytänteitä, joskin vakiintuneisuuden käsitteelle ei ole mitään tarkkaa määritelmää. Kauppatapa toimii synonyymina käsitteelle liiketapa. Liiketavan määritelmä voidaan ilmaista seuraavalla tavalla: ”liiketoiminnassa käytössä oleva yleisesti vakiintunut ja kohtuullinen menettelytapa”. Liiketavoilla on yleensä oikeudellista merkitystä vain silloin, kun ne ovat hyvän tavan mukaisia eli silloin puhutaan hyvästä liiketavasta. Noudatettavat liiketavat vaihtelevat eri toimialojen välillä toimialojen erityispiirteiden vuoksi.²⁷

Myös CISG:n artiklassa 9 tunnustetaan kauppatapojen merkitys. Artiklassa todetaan, että kauppatapa, josta sopijaosapuolet ovat sopineet sekä heidän välilleen muodostunut käytäntö sitovat sopijapuolia. Lisäksi, jos muuta ei ole sovittu, sopimusosapuolten voidaan katsoa saattaneen hiljaisesti sellaisen kauppatapan koskemaan sopimustaan, joka kansainvälisessä kaupassa kyseisellä alalla toimivien kyseisten tyyppisten sopimusten osapuolten laajalti tuntema ja säännöllisesti noudattama ja jonka sopimusosapuolet tunsivat tai heidän olisi pitänyt tuntea. Näin kauppatavat voivat rinnastua sopimusehdoksi ja tulla osaksi sopimusta.²⁸

Esimerkiksi ICC:n Incoterms 2020 toimituslausekekokoelmaa voidaan pitää vakiintuneena kauppatapana kansainvälisessä kaupassa. Toimituslausekkeet eivät kuitenkaan usein tule velvoittavaksi juuri kauppatapana, sillä sopimuksessa käytettävä lauseke tulee valita usean lausekkeen joukosta. Kuitenkin jos kauppasopimuksessa viitattaisiin tiettyyn toimituslausekkeeseen, mutta jätettäisiin mainitsematta

²⁶ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Perustieto ja asiakirjat.

²⁷ Hoppu 2026, Tieteen termipankki – liiketapa | kauppatapa.

²⁸ Railas 2020, s. 42.

toimituslausekekokoelman nimi, silloin voitaisiin ajatella, että käytettävään toimituslausekkeeseen sovellettaisiin viimeisintä Incoterms toimituslausekekokoelmaa, jossa toimituslauseke mainitaan.²⁹

Tahdonvaltainen oikeus koostuu säännöksistä, jotka voivat tulla sovellettavaksi, ellei sopimusosapuolet sovi toisin. Tahdonvaltainen oikeus sisältää kauppalait kuten CISG:n, jota tässä tutkielmassa tarkastellaan. CISG:iä pidetään merkittävimpänä aineellisoikeudellisena yleissopimuksena. Globaalia kauppaa säännellään myös muilla kansainvälisillä sopimuksilla ja sellaisia ovat esimerkiksi WTO:n kansainvälistä tavarakauppaa, palveluja ja immateriaalioikeuksia koskevat sopimukset. Kuitenkin kansalliset oikeusjärjestelmät sääntelevät edelleen käytännössä eniten yritysten toimintaa ja niiden välisiä kauppasopimuksia.³⁰

Kansalliset lait ovat kansainvälisiin sopimuksiin ja suosituksiin verrattuna huomattavasti yksityiskohtaisempia ja kattavampia. Ne täydentävät kansainvälistä sääntelyä erityisesti sääntelemättömien kysymysten osalta, sillä ne ratkaistaan aina jonkin maan kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Sovellettavan maan lain osoittavat kauppasopimuksen sopimusehtojen lisäksi tai niiden puuttuessa kansainvälisen yksityisoikeuden lainvalintasäännökset³¹. Edellä esitetty sääntelykehys luo perustan kauppasopimuksen tarkemmalle tarkastelulle. Seuraavassa luvussa avataan toimitusehtojen merkitystä kauppasopimuksen sopimusehtona.

2.2 Toimitusehdot kauppasopimuksessa

Kun kauppaa käydään tavarasta, täytyy se myös toimittaa myyjältä ostajalle. Tavarantoimittamisesta sovitaan toimitusehdoilla. Toimitusehdot ovat usein myyjän valmiiksi laatimia ehtoja, joiden perusteella yritys toimittaa tavaroita tai palveluita toisille

²⁹ Railas 2020, s. 42.

³⁰ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Kuljetus, huolinta ja tullaus.

³¹ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Kuljetus, huolinta ja tullaus.

yrityksille. Toimitusehtojen tarkoituksena on sujuvoittaa kaupankäyntiä ja säännellä etukäteen tilanteista, joista myyjälle ja ostajalle tyypillisesti tulee erimielisyyksiä. Oikeaa tai väärää toimitusehtoa ei ole, vaan niiden valitseminen lähtee aina kaupan osapuolten tarpeesta, kauppatavoista ja sovituista toimitusmenetelmistä. Myyjän ja ostajan täytyy sopia siitä, kuka hoitaa tavarankuljetuksen, missä vaiheessa riskin halutaan siirtyvän sekä siitä, vakuuttako myyjä tavarankuljetuksen.³²

Irtaimen tavarankuljetuksen kauppatahtuma koostuu monista sopimuksista, joissa toimituslausekkeella on merkitystä. Tavarankuljetuksessa myyjä toimii tavarankuljetuksen lähettäjänä ja ostaja vastaanottajana. Toimituslausekkeen pohjalta määrätään, tekeekö ostaja vai myyjä kuljetussopimuksen. Kuljetussopimus tarkoittaa sopimusta, jossa rahdinkuljettaja sitoutuu kuljettamaan tavaraa paikasta toiseen. Kuljetussopimuksen perusrunkona on kauppasopimus, jossa myyjä ja ostaja toimituslausekkeita hyödyntäen sopivat siitä, kumman vastuulla kuljetussopimuksen tekeminen on.³³ Tarkentavana huomiona todettakoon, että toimituslauseke ei siis ole osa kuljetussopimusta, vaan kauppasopimusta³⁴.

Toimitusehdot ovat sopimusteknisesti mahdollista sopia myyjän ja ostajan kesken jopa tilauskohtaisesti, mutta se ei kuitenkaan ole järkevää, sillä jo pelkästään päätettävien kohtien runsaan määrän takia se tulisi todella kalliiksi ja työlääksi.³⁵ Jotta kansainvälinen tavarakauppa olisi sujuvaa ja toimitusehdot ymmärrettäisiin kaikkialla samalla tavoin, niistä on sovittu globaalisti. Tunnetuimmat ja kansainvälisessä kaupassa vakiintuneet toimitusehdot ovat ICC:n ylläpitämä Incoterms 2020 toimituslausekekokoelma, johon syvennytään seuraavassa luvussa tarkemmin.

³² ICC Finland n/d, Incoterms®.

³³ Sisula-Tulokas 2026, Tieteen termipankki – kuljetussopimus; Railas 2020, s. 28.

³⁴ Logistiikan Maailma 2024, Toimituslausekkeet.

³⁵ Bock, n/d.

2.3 Incoterms 2020

2.3.1 Incotermsien historia ja käyttötarkoitus

Incoterms toimituslausekkeilla on pitkä historia, joka ulottuu yli sadan vuoden taakse. Silloin kauppaa käyvien keskuudessa muodostui tavaksi käyttää yksinkertaisia kauppasanoja ilmaisemaan sitä, miten myyjän tulisi toimittaa tavara ostajalle. Kauppasanat olivat jo 1600-luvulta lähtien meriliikenteessä vallinneita termejä ja lyhenteitä, joita kauppiat ja kuljetusyrittäjät käyttivät määrittämään osapuolten rahamääräiset velvoitteet ja vastuut, silloin kuin tavaraan liittyvä riski siirtyi myyjältä ostajalle. Kauppasanojen sisältöä ei kuitenkaan ymmärretty kaikkialla samalla tavalla ja ongelman ratkaisemiseksi ICC alkoi 1920-luvulla kehittämään Incoterms toimituslausekekokoelmaa kauppasanojen merkitysten täsmentämiseksi ja niiden standardisoimiseksi.³⁶ Ensimmäinen ICC:n ylläpitämä Incoterms toimituslausekekokoelma julkaistiin vuonna 1936³⁷. Myöhemmin ICC on rekisteröinyt Incoterms toimituslausekekokoelman tavaramerkiksi, jonka vuoksi nimeen on liitetty ® -merkki. Sopimusoikeudellisesta näkökulmasta katsottuna ei ole väliä onko kauppasopimuksessa toimituslausekekokoelmaan viitattaessa mukana ®-merkki vai ei. Viittaus on yhtä pätevä merkin kanssa tai ilman.³⁸

Incoterms toimituslausekkeitä päivitetään säännöllisin väliajoin, jotta niiden sisältö ja tulkinta vastaisivat ja palvelisivat käytäntöä. Päivittämisen taustalla on sekä talouselämän, kuljetustekniikan että tietoliikenteen kehitys.³⁹ Viimeisen neljänkymmenen vuoden aikana Incoterms toimituslausekekokoelma on päivitetty joka kymmenes vuosi⁴⁰. Siitä päätellen voidaan odottaa, että ICC päivittää kokoelman seuraavan kerran vuonna 2030. Huomionarvoista on kuitenkin se, että edelliset

³⁶ Railas 2020, s. 16; Yawar & Amani 2025, s. 115.

³⁷ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Kuljetus, huolinta ja tullaus.

³⁸ Railas 2020, s. 99.

³⁹ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Kuljetus, huolinta ja tullaus.

⁴⁰ Petrová ja muut 2021, s.92.

toimituslausekekokoelmat eivät poistu käytöstä päivitettyjen kokoelmien myötä, vaan edelliset Incoterms kokoelmat, kuten esimerkiksi Incoterms 1990 ja Incoterms 2000 ovat voimassa ja niitä voidaan edelleen käyttää. Sen vuoksi kansainvälisessä tavarakaupassa on erityisen tärkeää ilmaista toimituslausekekokoelma, jota sopimuksessa käytetään. Yleisesti Kauppakamarien suositus on käyttää uusinta toimituslausekekokoelmaa.⁴¹

Incoterms 2020 toimituslausekekokoelma, kuten sen edeltäjätkään eivät määrittele täsmällisesti, minkälaisiin toimituksiin lausekkeitä pitäisi tai voisi soveltaa. Ratkaisun tekevät käytännön tilanteessa toimituslausekkeiden käyttäjät. Yleisesti voidaan sanoa, että Incoterms toimituslausekkeet ovat tarkoitettu liikutettavan (movable) ja fyysisen (tangible) tavaran kauppaan, jossa tavara voi olla kiinteässä, nestemäisessä tai jopa kaasumaisessa muodossa.⁴² Joissakin erityistilanteissa toimituslausekkeiden merkitys kauppasopimuksessa on rajoitettua tai ne voivat tulla sovellettavaksi vain osittain muun sopimuksen täydentäjinä. Tällaisia sopimuksia ovat esimerkiksi tietokoneiden valmishjelmopakettit ja erilaiset asennustoimitukset.⁴³

2.3.2 Incoterms 2020 -toimituslausekkeiden ryhmittely

Viimeisin versio Incoterms toimituslausekekokoelmasta on julkaistu vuonna 2020. Incoterms 2020 toimituslausekekokoelma sisältää yksitoista toimituslausekettä ja jokaisella toimituslausekkeella on määritelmä sekä kolmikirjaiminen englanninkielinen lyhenne.⁴⁴ Seuraavaksi esitellään Incoterms 2020 toimituslausekekokoelman kaikki toimituslausekkeet, niiden lyhenteet sekä suomennokset⁴⁵. Toimituslausekkeet ovat jaoteltu niihin soveltuvan kuljetusmuodon mukaan.

Kaikkiin kuljetusmuotoihin sopivat lausekkeet:

⁴¹ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa ja Maatieto: Kuljetus, huolinta ja tullaus.

⁴² Railas 2020, s. 125.

⁴³ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Kuljetus, huolinta ja tullaus.

⁴⁴ Logistiikan Maailma 2024, INCOTERMS 2020.

⁴⁵ ICC Finland n/d, Incoterms®.

- **EXW** – Ex Works – Noudettuna
- **FCA** – Free Carrier – Vapaasti rahdinkuljettajalla
- **CPT** – Carriage Paid To – Kuljetus maksettuna
- **CIP** – Carriage and Insurance Paid to – Kuljetus ja vakuutus maksettuna
- **DAP** – Delivered At Place – Toimitettuna määräpaikalle
- **DPU** – Delivered At Place Unloaded – Toimitettuna purettuna
- **DDP** – Delivered Duty Paid – Toimitettuna tullattuna

Vain merikuljetuksiin sopivat lausekkeet:

- **FAS** – Free Alongside Ship – Vapaasti aluksen sivulla
- **FOB** – Free On Board – Vapaasti aluksessa
- **CFR** – Cost and Freight – Kulut ja rahti maksettuna
- **CIF** – Cost, Insurance and Freight – Kulut, vakuutus ja rahti maksettuna

Kuljetusmuodon lisäksi, toimituslausekkeet voidaan jaotella ryhmiin toimituspaikan perusteella. Yleisesti toimituspaikka eli määräpaikka on se, jossa lausekkeen mukaan riski siirtyy myyjältä ostajalle. Toimituspaikkaa ja määräpaikkaa käytetään usein synonyymeinä, mutta niillä voi olla myös eriävää merkitystä. Toimituspaikka voi olla paikka, johon tavarat asetetaan saataville ostajan noudettavaksi (place of delivery) tai se voi olla tavaroiden lopullinen toimituspaikka. Usein tavarain lopullisesta toimituspaikasta käytetään termiä määräpaikka (place of destination). Näiden käsitteiden eroavaisuuksia havainnollistetaan myöhemmin tässä luvussa, kun kaikkien toimituslausekkeiden sisältö avataan lyhyesti. Selkeyden vuoksi monessa lausekkeessa kehoitetaan käyttämään täsmällisempää toimituskohtaa tai lisäämään täsmennyksiä luovutustavasta.⁴⁶

Toimituspaikan perusteella lausekkeet jaotellaan E-, F-, C- ja D-ryhmiin⁴⁷. Kielellisesti ryhmittely tehdään siis toimituslausekkeen kolmikirjaimisen lyhenteen ensimmäisen kirjaimen mukaan. Toimituspaikan mukaan ryhmittelyssä myyjän velvollisuudet kasvavat

⁴⁶ Railas 2020, s. 97.

⁴⁷ DHL Global Forwarding n/d, Incoterms®-toimituslausekkeiden kuvaus.

progressiivisesti, kun siirrytään ryhmästä E kohti D ryhmää. Ostajan velvollisuudet pienenevät samalla tavoin.⁴⁸ E-ryhmä sisältää vain EXW-lausekkeen, F-ryhmään kuuluvat FCA-, FAS-, FOB-lausekkeet, C-ryhmään kuuluvat CPT-, CIP-, CFR- ja CIF-lausekkeet ja D-ryhmään DAP-, DPU-, DDP-lausekkeet.

E-ryhmän lausekkeissa myyjän vastuu on suppeimmillaan. E-ryhmän lausekkeita käytettäessä myyjä on velvollinen asettamaan tavaran noutovalmiina ostajan saataville omissa tiloissaan. Tavaran lastaaminen, nouto ja kaikki vienti- ja tuontivelvollisuudet ovat ostajan vastuulla.⁴⁹ EXW-lausekkeen käyttöä ei suositella muuhun kuin kotimaan kauppaan, sillä vientikaupassa siihen liittyy monia riskejä. Ensinnäkin vastuun siirtyminen myyjältä ostajalle jo myyjän tiloissa voi aiheuttaa epäselvyyksiä silloin, kun ostaja ei vastaanota tavaraa heti toimitushetkellä. Toimitushetken ja riskin siirtymisen ajankohdan määrittäminen vaikeutuu silloin merkittävästi. Toiseksi EXW-toimituslausekkeessa vastuu vientimuodollisuuksien hoitamisesta on ostajalla. Tästä huolimatta tilanteissa, jossa tavaraa viedään esimerkiksi Suomesta EU:n ulkopuolelle, myyjä tarvitsee todisteen viennistä, jotta tavara voidaan myydä arvonlisäverottomasti. Todisteena toimii usein vientiselvitys. Tilanteissa, joissa asianmukaista vientiselvitystä ei ole, ei ole myöskään todistetta tavaran viennistä, joka voi johtaa arvonlisäveron takaisinperintään.⁵⁰ Edellä mainitun perusteella EXW-lausekkeen käyttämiseen kansainvälisessä kaupassa tulee suhtautua kriittisesti.

F-ryhmän lausekkeissa vastuu pääkuljetuksesta on edelleen ostajalla, mutta myyjän täytyy toimittaa tavara noutovalmiiksi sovittuun toimituspaikkaan ja tilannekohtaisesti myös lastata tavara ostajan ajoneuvoon sekä hoitaa tavaran vientimuodollisuudet. Ostajan vastuulla on pääkuljetuksen järjestäminen sovitusta noutopaikasta lopulliseen määräpaikkaan tai -maahan sekä tuontimuodollisuuksien hoitaminen. Riski siirtyy

⁴⁸ Piltz 2020, s. 11.

⁴⁹ Piltz 2020, s. 11.

⁵⁰ ICC Finland n/d, Incoterms®; ICC Finland 2026, Keskuskauppakamari: Ex Works ei ole riskitön valinta vientikaupassa – myyjän kannattaa varoa sudenkuoppia.

myyjältä ostajalle, kun tavarat on luovutettu rahdinkuljettajalle tai asetettu muulla tavalla ostajan osoittamaan toimituspaikkaan sovittuna toimitusaikana.⁵¹

C-ryhmän lausekkeissa myyjän vastuulla on kuljetuksen järjestäminen sovittuun määräpaikkaan. Myyjän täytyy myös hoitaa lähetyksen vientimuodollisuudet. Kuten F-lausekkeissa, myös C-lausekkeissa riski siirtyy myyjältä ostajalle, kun tavarat luovutetaan rahdinkuljettajalle. C-lausekkeet eroavat F-lausekkeista siten, että ostajan ei tarvitse noutaa tavaroita sovituista toimituspaikasta, vaan myyjä hoitaa niiden kuljetuksen sovittuun määräpaikkaan asti. Riski kuitenkin siirtyy jo silloin, kun tavarat luovutetaan rahdinkuljettajalle sovitulla toimituspaikalla.⁵²

D-ryhmän lausekkeissa myyjä vastaa tavarankuljetuksesta, kaikista kuluista ja kantaa riskin toimituksesta, kunnes tavara on toimitettu sovittuun määräpaikkaan. Määräpaikka on tavarankuljetuspaikka, sekä paikka, jossa ostaja ottaa tavarankuljetuksen vastaan. D-ryhmän lausekkeissa ostajan vastuulla pysyy silti tuontimuodollisuuksien hoitaminen, pois lukien kuitenkin DDP-toimituslauseke, jossa tuontimuodollisuuksien hoitaminen kuuluu myyjälle.⁵³

Myyjän vastuut ovat korkeimmat D-ryhmän lausekkeissa, ja riski siirtyy ostajalle vasta kuljetuksen loppupäässä⁵⁴. Tämä ei kuitenkaan automaattisesti tarkoita sitä, etteikö myyjän näkökulmasta olisi järkevää käyttää D-ryhmän lausekkeitä. Kuljetuksen järjestäminen itse kansainvälisessä ympäristössä voi olla selkeämpää ja hallittavampi kokonaisuus kuin vastuun siirtäminen ostajalle. Esimerkiksi EXW-lausekkeen käyttöön kansainvälisessä ympäristössä liittyy riskejä, joita havainnollistettiin luvussa aiemmin. Tällaisiin tilanteisiin verrattuna D-ryhmän lausekkeet voivat antaa myyjälle paremman kontrollin toimituksen toteuttamiseen.

⁵¹ Piltz 2020, s. 11.

⁵² Piltz 2020, s. 12.

⁵³ Piltz 2020, s. 12.

⁵⁴ ICC Finland n/d, Incoterms®.

2.3.3 Incoterms 2020 rakenne

Tässä luvussa avataan Incoterms 2020 toimituslausekekokoelman rakennetta. Kokoelma on jaettu artikloihin A1-A10 ja B1-B10. Artiklat ovat laadittu peiliperiaatteen mukaisesti siten, että artikloissa A1-A10 on ilmaistu myyjän velvollisuudet ja artikloissa B1-B10 ostajan velvollisuudet. Samanlainen sisällöllinen peiliperiaate on käytössä myös esimerkiksi CISG:ssä ja Kauppalaissa (355/1987). Incoterms eroaa kuitenkin näistä kahdesta siten, että peiliperiaate on ilmaistu myös optisesti, jolloin myyjän ja ostajan velvoitteet esitetään vierekkäisillä sivuilla niin, että käyttäjä pystyy tutustumaan molempien velvoitteisiin samalla silmäyksellä.⁵⁵

Incoterms 2020 toimituslausekekokoelman artiklatekstit ovat oikeudellisesti velvoittavia osapuolten sopimuksen osana. Sen sijaan artiklojen johdanto-osat ja artiklojen alussa olevat ohjeet eivät ole velvoittavaa. Johdanto-osien ja ohjeiden tarkoitus on vain selventää käyttäjälle artiklojen sisältöä sekä helpottaa lausekkeiden soveltamista käytännössä. Myyjälle ja ostajalle asetetut velvoitteet vaihtelevat toimituslausekkeittain. Kaikki artikloissa mainitut velvoitteet eivät siten koske jokaista toimituslausekettä. Mikäli tietty velvoite ei kuulu kyseisen lausekkeen sisältöön, siitä on aina maininta artikkelissa.⁵⁶

Rakenteellisesti Incoterms 2020 jäsentyy seuraavalla tavalla⁵⁷:

Artiklat A1-B1 - Myyjän ja ostajan yleiset velvollisuudet

Artiklat A2-B2 - Tavarantoimitus ja toimituksen vastaanottaminen

Artiklat A3-B3 - Riskin siirtyminen

Artiklat A4-B4 - Kuljetus

Artiklat A5-B5 - Vakuutus

Artiklat A6-B6 - Toimitus- ja kuljetusasiakirjat

⁵⁵ Railas 2020, s. 125.

⁵⁶ Railas 2020, s. 125-126.

⁵⁷ Davis & Vogt 2022, s. 1267.

Artiklat A7-B7 - Vienti- ja tuontiselvitys

Artiklat A8-B8 - Tarkastaminen-pakkaus-merkintä

Artiklat A9-B9 - Kustannusten jakautuminen

Artiklat A10-B10 – Tiedonantovelvoitteet

Artiklat A1-B1 sisältävät myyjän ja ostajan yleiset velvollisuudet. Myyjän ja ostajan yleisiin velvollisuuksiin kuuluu myyjän osalta velvollisuus toimittaa ostajalle sopimuksenmukainen tavara, kauppalasku sekä muut sovitut asiakirjat. Ostajan yleisiin velvollisuuksiin kuuluu toimituksen vastaanottaminen. Toimituksen vastaanottamisesta säännellään tarkemmin artiklassa B2. Sen lisäksi ostajan yleisiin velvollisuuksiin kuuluu kauppahinnan maksaminen sovitulla tavalla. Incoterms 2020 artiklat eivät määrittele maksutapaa tai sen ajankohtaa, vaan siitä sovitaan osapuolten kesken kauppasopimuksessa.⁵⁸

Artikloissa A2-B2 säännellään tavaran toimituksesta ja toimituksen vastaanottamisesta. Tiivistettynä myyjän velvollisuuksiin kuuluu tavaran toimittaminen lausekkeen mukaan määräpaikkaan tai tavaran luovuttaminen rahdinkuljettajalle. Ostajan velvollisuuksiin kuuluu tavaran vastaanottaminen. Eri toimituslausekkeet määräävät eri tavalla, milloin tavara katsotaan toimitetuksi ja osapuolten velvollisuudet katsotaan täytetyiksi. Tutkielmassa syvennytään myöhemmin siihen mitä tämä tarkoittaa DAP-toimituslausekkeen kohdalla. Artikloissa säädetään myös tilanteista, joissa ostaja laiminlyö tavaran vastaanoton, eli esimerkiksi ei nouda tavaraa sovittuna aikana. Tällaisissa tilanteissa myyjällä on kuitenkin yleensä velvollisuus huolehtia tavarasta ja samalla hänellä on oikeus saada korvaus huolenpidosta aiheutuneista kuluista.⁵⁹

Artikloissa A3 ja B3 määrätään riskin siirtymisestä. Artikloissa todetaan, että riski siirtyy myyjältä ostajalle, kun tavara on toimitettu A2 artiklan mukaisesti. Hetki, jolloin riski katsotaan siirtyneeksi, vaihtelee toimituslausekkeen mukaan. Riskin siirtymisen jälkeen

⁵⁸ Railas 2020, s. 128–138.

⁵⁹ Railas 2020, s. 139-142.

ostaja vastaa siitä, jos tavara vahingoittuu tai tuhoutuu. Artiklojen tarkoittama riski voi tarkoittaa sopimusosapuolille eri asioita eri tilanteissa. Esimerkiksi F-ryhmän ja C-ryhmän toimituslausekkeitä käytettäessä riski siirtyy ostajalle kuljetuksen alussa. Ostajan täytyy maksaa sopimuksenmukainen kauppahinta, vaikka tavara tuhoutuisi matkalla. Tällöin ostajan kohdalla voidaan puhua *kauppahintariskistä*. Toisaalta, jos riski on myyjällä silloin kun tavara vahingoittuu tai tuhoutuu, kuten D-ryhmän toimituslausekkeitä käytettäessä on, myyjä ei vapaudu velvoitteestaan toimittaa sopimuksenmukainen tavara sovittuna aikana sovittuun paikkaan. Myyjän kohdalla voidaan silloin puhua *toimitusriskistä*.⁶⁰

Artiklat A4-B4 käsittelevät kuljetusta. Artiklassa käsitellään kuljetussopimuksen tekemistä, kuljetusta omalla kalustolla sekä kuljetukseen liittyviä turvallisuusvaatimuksia. Kuljetussopimuksella tarkoitetaan Incoterms 2020:ssa sopimusta, joka tehdään rahdinkuljettajan kanssa tavaran kuljettamisesta. Rahdinkuljettaja on sopimusosapuoli, jonka kanssa kuljetussopimus tehdään. Sopimuksen tekee joko myyjä tai ostaja, riippuen kauppasopimuksessa käytettävästä toimituslausekkeesta.⁶¹

Artiklat A5-B5 käsittelevät vakuutusta. Useimmissa toimituslausekkeissa ei ole vakuutusvelvollisuutta kummallakaan osapuolella. Ainoastaan toimituslausekkeet CIP ja CIF sisältävät vakuuttamisvelvoitteen ja molemmissa lausekkeissa vakuutusvelvoite on myyjällä. Vaikka muut lausekkeet eivät sisällä vakuuttamisvelvoitetta, on tavaran vakuuttaminen kuljetuksen ajaksi suositeltavaa. Yleisenä periaatteena voidaan todeta, että osapuolen, joka kantaa tavaraan kohdistuvan riskin kannattaa myös huolehtia sen vakuuttamisesta.⁶²

Artiklat A6-B6 käsittelevät toimitus- ja kuljetusasiakirjoja. Pääsääntönä on, että myyjän on asiakirjoin todistettava, että tavara on toimitettu sopimuksenmukaisesti asiakkaalle.

⁶⁰ Railas 2020, s. 145-148.

⁶¹ Railas 2020, s. 154-155.

⁶² Railas 2020, s. 194-195.

Tätä varten käytössä on käsite *toimitusasiakirja*, joka tarkoittaa asiakirjaa, jolla osoitetaan toimituksen tapahtuneen. Jos kuljetussopimuksen tekeminen on myyjän vastuulla, häneltä edellytetään tavanomaisen kuljetusasiakirjan toimittamista.⁶³ Kuljetusasiakirja vaihtelee kuljetusmuodoittain ja se on todiste kuljetussopimuksesta, rahdinkuljettajan kuljetuslupauksesta ja se toimii samalla kuittina tavarasta⁶⁴. Toimituslausekkeissa, kuten FCA, FAS ja FOB kuljetuksen järjestäminen on normaalisti ostajan vastuulla. Silloin toimitusasiakirjaksi usein vain *kuitti*. Tarvittaessa ostajan täytyy todistaa, että tavara on luovutettu rahdinkuljettajalle⁶⁵.

Vienti- ja tuontiselvitystä käsitellään artikloissa A7 ja B7. Incoterms 2020:ssa käytetään yleisnimitystä tullimuodollisuudet. Muodollisuudet voidaan jakaa kolmeen ryhmään: vientimuodollisuudet, tuontimuodollisuudet ja muodollisuudet tavarankuljettamiseksi kolmannen maan kautta. Velvollisuuteen hoitaa vienti- tai tuontimuodollisuudet sisältyvät myös velvollisuus maksaa viennin tai tuonnin edellyttämät tullit, verot ja muut maksut, jotka aiheutuvat tavarankuljetuksesta tai tuonnista. Tähän kuuluu myös luonnollisesti itse vienti- tai tuontiselvityksen maksaminen. Velvollisuudet perustuvat Tullilainsäädäntöön.⁶⁶

A8 ja B8 artikkelit koskevat tavarankuljetuksen tarkastamista, pakkaamista ja merkintää. Artiklassa käsitellään tavarankuljetuksen kaupallista laaduntarkastusta tavarankuljetuksen ominaisuuksien toteamiseksi. Tarkastuksen voi suorittaa esimerkiksi kolmas taho, joka voi olla tuotetta koskeva asiantuntija tai vahingontarkastusyriyys. Tarkastuksesta laaditaan todistus. Todistuksen avulla voidaan esimerkiksi myyjän toimesta todistaa, että tavara vastaa sopimusta. Tämä liittyy artikkelin A1 mukaiseen myyjän velvollisuuteen toimittaa sopimuksen mukainen tavara.⁶⁷

⁶³ KauppakamariTieto 2025 Ulkomaankauppa & Maatieto: Kuljetus, huolinta ja tullaus.

⁶⁴ Railas 2018, s. 126.

⁶⁵ Railas 2020, s. 210.

⁶⁶ Railas 2020, s. 221, s. 226.

⁶⁷ Railas 2020, s. 237.

Pakkaamisen osalta samassa artiklassa todetaan, että myyjän on pääsääntöisesti pakattava tavara omalla kustannuksellaan, ellei tavaran kuljetukselle ole tyypillistä kuljettaa sitä ilman pakkausta. Pakkauksen tulee olla sekä kauppasopimuksen mukainen että täyttää kuljetukseen soveltuvat vaatimukset. Pakkaus on myös merkittävä asianmukaisesti, jotta tavara on mahdollista yksilöidä sopimuksen mukaiseksi tavaraksi. Tavarankuljetuksen yksilöinnillä merkintöjen avulla on merkitystä esimerkiksi silloin, jos ostajan sopima ajoneuvo jättäisi saapumatta ajallaan. Asianmukainen merkitseminen on tärkeää myös silloin, kun lähetetään esimerkiksi vaarallisiksi luokiteltuja aineita.⁶⁸

Artikloissa A9 ja B9 määrätään kustannusten jakautumisesta. Toisin sanoen artiklassa nimetään mitkä kustannukset kuuluvat myyjälle ja mitkä ostajalle. Pääsääntönä voidaan riskin siirtymisen tavoin pitää sitä, että tavaroiden toimitushetki on myös kustannusten jakopiste. Artikla on merkittävä, sillä suurin osa toimituslausekkeiden tulkintaan liittyvistä kysymyksistä liittyy juuri kustannusten jakoon. Yleisesti voidaan sanoa, että syyt, jotka aikaistavat tai myöhentävät riskin siirtymistä tekevät sen myös kustannusvastuun siirtymiselle.⁶⁹

Incoterms 2020 toimituslausekekokoelman viimeiset artiklat A10 ja B10 koskevat tiedonantovelvoitetta. Velvoitteiden tarkka sisältö vaihtelee lausekkeittain, joka korostaa niiden merkitystä osapuolten velvollisuuksia täsmennettäessä. Incoterms 2020 toimituslausekekokoelmassa ei säännellä varsinaisesti sopimusrikkomusten seuraamuksia, vaan ne jäävät myyjän ja ostajan sovittavaksi kauppasopimuksessa. Ilmoitusvelvollisuuksien laiminlyönnillä saattaa kuitenkin olla seuraamuksia erityisesti riskin siirtymisen kannalta.⁷⁰ Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi tilannetta, jossa asianmukaisesti yksilöity tavara on toimitettu ostajalle, mutta myyjä ei ole ilmoittanut toimituksen ajankohtaa sovitulla tavalla.

⁶⁸ Railas 2020, s. 237–238; KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Kuljetus, huolinta ja tullaus.

⁶⁹ Railas 2020, s. 241.

⁷⁰ Railas 2020, s. 247.

Lopuksi voidaan todeta, että artikloissa puhutaan pääsääntöisesti vain myyjästä ja ostajasta. Kuitenkin osan artiklojen mainitsemista velvoitteista hoitaa pääkuljetuksen suorittava rahdinkuljettaja. Niinpä Incoterms 2020 sääntöjen keskeisiä toimijoita ovat myyjä, ostaja, rahdinkuljettaja ja mahdollinen vakuutusyhtiö.⁷¹ Kansainvälisessä tavarakaupassa myyjä ja ostaja eivät useinkaan toimi tavarantoimituksessa itse, vaan heidän velvoitteensa täyttää heidän lukuunsa toimiva henkilö, usein huolitsija. Huolitsija voi tarkoittaa luonnollista henkilöä tai juridista henkilöä eli toisin sanoen yritystä, joka työskentelee ulkomaanliikenteen parissa järjestäen kuljetuksia ja tehden tulliselvityksiä tuonnin, viennin tai EU-tilastoinnin osalta.⁷²

On tärkeää erottaa käsitteet huolitsija ja rahdinkuljettaja toisistaan. Huolitsijalla tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai yritystä, joka toimii välittäjänä ja järjestää kuljetuksia asiakkaansa puolesta, sekä hoitaa tulliin ja tullaukseen liittyvät velvollisuudet. Rahdinkuljettaja tai kuljetusliike sen sijaan kuljettaa tavaroita fyysisesti paikasta A paikkaan B.⁷³ Huolitsija ja rahdinkuljettaja ovat tärkeä osa kansainvälisen tavarakaupan toimitusketjua, vaikka tässä tutkielmassa keskitytäänkin pääasiassa vain myyjään ja ostajaan. Seuraavassa luvussa syvennyttään Kansainväliseen kauppalakiin eli CISG:iin.

⁷¹ Railas 2020, s. 125.

⁷² KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Kuljetus, huolinta ja tullaus.

⁷³ DSV Asiantuntijajulkaisu n/d, Tavarankuljetusvakuutus – Mitä se kattaa ja milloin tarvitset sitä?

3 Kansainvälinen kauppalaki CISG

3.1 Yleissopimuksen taustaa

CISG, josta käytetään myös nimitystä Kansainvälinen kauppalaki on YK:n yleissopimus, joka koskee kansainvälistä tavaran kauppaa koskevien sopimusten tekemistä. Yleissopimus on solmittu Wienissä vuonna 1980.⁷⁴ CISG on yksi tunnetuimmista sekä merkittävimmistä kansainvälistä tavarakauppaa sääntelevistä yleissopimuksista ja tällä hetkellä sopimukseen on liittynyt 97 valtiota⁷⁵. Valtioihin kuuluvat esimerkiksi kaikki Pohjoismaat, suurin osa EU-maista ja lähes kaikki maailmantalouden kannalta merkittävät toimijat. Nämä lähes sata yleissopimukseen liittynyttä valtiota kattavat neljä viidesosaa koko maailman tavarakaupasta⁷⁶.

Kansainvälisessä kaupassa tarvitaan yhteisiä pelisääntöjä, jotta se voi toimia tehokkaasti. Tarve harmonisoida oikeutta on ollut olemassa yhtä kauan, kun maan rajat ylittävää kauppaa on harjoitettu. Jo keskiajalla Euroopassa kehittyi kauppiaiden itsensä luoma *lex mercatoria*, ”kauppiaiden laki”, jota sovellettiin ja täytäntöönpantiin tärkeimpien kauppareittien varrella kauppiaiden omissa tuomioistuimissa. Kuitenkin tapaoikeuteen ja sopimusvapauteen perustuva yhtenäistyminen osoittautui hitaaksi ja epävarmaksi. Vakiosopimukset ja muut yksityiset sääntelykeinotkaan eivät poistaneet ennakoimattomuutta, joka johtui kansallisten oikeusjärjestelmien ja lainvalintasääntöjen eroista. Siten syntyi tarve aineellisoikeudelliselle, valtioiden väliselle sääntelyn yhtenäistämiseksi.⁷⁷

Pohjoismaita yhdistää pitkäaikaiset perinteet yhtenäistetystä sääntelystä ja pohjoismainen harmonisointi on jo aikaisin kohdistunut juuri irtaimen kaupan. Pohjoismaissa toteutettiin jo 1900-luvun alussa menestyksekkästä alueellista

⁷⁴ Fondia n/d, Kansainvälinen kauppalaki (CISG).

⁷⁵ CISG online 2025.

⁷⁶ Sandvik & Sisula-Tulokas 2024, s. 22.

⁷⁷ Sandvik & Sisula-Tulokas 2024, s. 19.

harmonisointia yhtenäisten kauppalakien ja oikeustoimilakien muodossa. Pohjoismaat antavatkin esimerkin menestyneestä oikeudellisesta harmonisoinnista. Kansainvälisen kaupankäynnin laajentuessa alueelliset ratkaisut eivät kuitenkaan enää riittäneet ja samanlainen työ kansainvälisen kauppaoikeuden harmonisoinnin edistämiseksi käynnistyi vuonna 1929.⁷⁸

Ensimmäinen versio yleissopimukseen perustuvasta sääntelystä esiteltiin jo vuonna 1934, mutta toinen maailmansota keskeytti hankkeen. Työ käynnistettiin uudelleen ja vuonna 1964 hyväksyttiin kaksi niin sanottua Haagin yleissopimusta: ULIS ja ULF. Sopimukset käsittelivät kansainvälisten kauppajen aineellisoikeuksia sekä kansainvälisten kauppasopimusten sääntelyä. Näiden yleissopimusten vähäisen hyväksynnän vuoksi harmonisointia jatkettiin UNICITRAL:in toimesta. Tavoitteena oli luoda yleissopimus, joka saisi laajemman hyväksynnän ja kannatuksen. Työskentely johti lopulta CISG:n hyväksymiseen Wienissä vuonna 1980. CISG yhdisti aiemmin luodut ULIS ja ULF-yleissopimukset yhdeksi kokonaisuudeksi.⁷⁹

Suomessa CISG astui voimaan vuonna 1989. Ratifioidessaan CISG:n vuonna 1987 Pohjoismaista Suomi, Tanska, Ruotsi ja Norja tekivät kaksi varaumaa. Valtiot ilmoittivat yhdessä artiklan 92 nojalla, etteivät ne sitoudu yleissopimuksen osan II sopimuksentekoa koskeviin määräyksiin. Sen lisäksi valtiot antoivat artiklan 94, eli niin sanotun naapurimaalausekkeen, perustuvan varaumailmoituksen, jonka mukaan CISG:iä ei sovelleta Pohjoismaiden välillä käytävään kauppaan. Myöhemmin ratifioidessaan yleissopimuksen myös Islanti on antanut artiklaan 94 perustuvan varauman. Näitä varaumia voidaan pitää osoituksena pohjoismaisen kauppaoikeudellisen sääntelyn samankaltaisuuden ilmentyminä. Pohjoismaiden lisäksi tiedettävästi mikään muu CISG:iin liittynyt valtio ei ole antanut artiklaan 92 tai 94 perustuvia varaumia.⁸⁰

⁷⁸ Sandvik & Sisula-Tulokas 2024, s. 18–24.

⁷⁹ Sandvik & Sisula-Tulokas 2024, s. 18–22.

⁸⁰ Sandvik & Sisula-Tulokas 2024, s. 23–24.

Seuraavassa luvussa avataan CISG:n soveltamisala ja peruseriaatteet. Sen jälkeen luvussa esitellään myös lyhyesti CISG:n rakenne ja sisältö.

3.2 Soveltamisala ja peruseriaatteet

CISG:iä sovelletaan kansainväliseen yritysten väliseen tavarakauppaan sellaisten osapuolten kesken, joiden liikepaikat sijaitsevat konvention jäsenvaltiossa. Kansainvälisyyskriteeri täyttyy CISG:n 1 artiklan mukaan silloin, kun sopimuksen osapuolten liikepaikat sijaitsevat eri valtioissa. Yleissopimus tulee siis sovellettavaksi silloin, kun valtiot ovat sopimusvaltioita ja sopijapuolten liikepaikat sijaitsevat eri valtioissa. CISG:iä sovelletaan myös silloin kun kansainvälisen yksityisoikeuden säännöt johtavat sopimusvaltion oikeuden soveltamiseen.⁸¹ CISG:iä ei sovelleta yleissopimuksen artiklan 2 mukaan esimerkiksi kansalliseen tavarakauppaan, kuluttajakauppaan, huutokauppaan, arvopapereiden, maksuvälineiden tai palveluiden kauppaan.

Yleissopimuksessa säännellään ostajan ja myyjän velvoitteista ja oikeuksista sekä määritellään sopimusrikkomusten seuraamukset ja niihin vetoamisen säännökset⁸². CISG:n artiklaan 4 pohjautuen, yleissopimus ei sääntele esimerkiksi sopimuksen tai sopimusehtojen pätevydestä tai tavaroiden omistusoikeuden siirtymisestä. Sen lisäksi soveltamisen ulkopuolelle jää myös artiklan 5 nojalla tavarasta aiheutuneet henkilövahingot.

CISG on luonteeltaan dispositiivista eli tahdonvaltaista oikeutta. Tämä tarkoittaa sitä, että sopimusosapuolet voivat sopimuksellaan estää yleissopimuksen soveltumisen, poiketa mistä tahansa sen säännöksestä tai muuttaa säännöksen vaikutusta.⁸³ CISG:n soveltuminen ei edellytä mitään tiettyä viittausta siihen kauppasopimuksessa, vaan se

⁸¹ Haapio & Järvinen 2014, s. 243; KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Perustieto ja asiakirjat; Railas 2020, s. 44.

⁸² Haapio & Järvinen 2014, s. 243, s. 245.

⁸³ Sandvik & Sisula-Tulokas 2024, s. 58.

tulee sovellettavaksi, kun aiemmin mainitut edellytykset täyttyvät. Mikäli CISG:n soveltuminen halutaan kokonaan estää, sopimusosapuolten tulee mainita se kauppasopimuksessa tai valita kauppasopimukseen sovellettavaksi sellaisen valtion laki, joka ei kuulu yleissopimukseen. Sen lisäksi tavarakauppaa koskevia sopimuksia tehdessä tulee ottaa huomioon valtioiden, kuten esimerkiksi Pohjoismaiden tekemät varauumat CISG:n käyttöönnotossa.

CISG jakautuu neljään osaan. Osassa I, joka sisältää artikkelit 1–13 määrätään yleissopimuksen soveltamisalasta. Se sisältää sääntöjä yleissopimuksen ja solmittavien kauppasopimusten tulkinnasta. Osassa II, artikloissa 14–24, säännellään sopimusten solmimisesta ja osassa III, artikloissa 25–88, määrätään tavaroiden kauppaa koskevat aineellisoikeudelliset säännöt. Viimeinen osa IV, artikkelit 89–101, sisältävät säännöt yleissopimuksen ratifiointista, voimaantulosta ja tietyistä varauumamahdollisuuksista yleissopimuksen soveltamisessa.⁸⁴ Tässä tutkielmassa tarkastellaan erityisesti osaa III, sillä se sisältää artikkelit, jotka käsittelevät tavaran sopimuksenmukaisuutta sekä riskin siirtymistä myyjältä ostajalle. Sama osa sisältää myös CISG:n määräykset vahingonkorvauksesta.

3.3 Tavarankunto ja myyjän virhevastuu

Tavarankunnosta säännellään CISG:n artikloissa 35 ja 36. Artikloiden pohjalta myyjän virhevastuun keskeinen lähtökohta on tavaran sopimuksenmukaisuus. Artiklan 35 mukaan myyjän on toimitettava tavara, jonka määrä, laatu ja laji vastaavat kauppasopimusta. Tavara täytyy myös pakata sopimuksen edellyttämällä tavalla. Tavarankunnon arviointi pohjautuu siis ensisijaisesti siitä tehtyyn kauppasopimukseen.

Sopimusehdot liittyen tavarankuntoon tai esimerkiksi teknisiin ominaisuuksiin ovat keskeisessä asemassa, kun arvioidaan tavaran virheellisyyttä. Mikäli

⁸⁴ Sandvik & Sisula-Tulokas 2024, s. 24.

kauppasopimuksessa ei ole yksityiskohtaisesti määritelty tavaran ominaisuuksista, voidaan virheellisuuden arviointiin soveltaa artiklan 35 kohdan 2 mukaisia objektiivisia kriteerejä. Silloin tavaran tulee soveltua tavanomaiseen käyttötarkoitukseensa tai erityiseen käyttötarkoitukseensa, mikäli myyjä kauppasopimusta tehtäessä tiesi, tai hänen olisi pitänyt tietää kyseisestä erityisestä käyttötarkoituksesta ja ostaja on voinut kohtuudella luottaa myyjän asiantuntemukseen. Tavarana tulee myös vastata mahdollisesti siitä esitettyä mallia tai näytettä. Tavarana pakkauksen tulee olla tavaran säilymisen kannalta asianmukainen.

CISG asettaa myyjän vastuulle myös ajallisen rajan, joka määräytyy artiklan 36 perusteella. Pääsääntöisesti myyjä vastaa kaikista virheistä, jotka ovat olemassa riskin siirtymishetkellä, eli niin sanotuista alkuperäisistä virheistä. Pääsääntöisesti myyjä ei vastaa riskin siirtymisen jälkeen syntyneistä virheistä. Myyjä vastaa myös riskin siirtymisen jälkeen ilmenneestä virheestä, jos virhe johtuu myyjän sopimusrikkomuksesta, johon myyjä on syyllistynyt ennen riskin siirtymistä. Tällainen tilanne voi olla esimerkiksi silloin, kun tavara on vahingoittunut puutteellisen kuljetuspakkauksen takia.⁸⁵

3.4 Riskin siirtyminen ostajalle

Tämän tutkielman kannalta oleellisin kysymys on, mitä CISG sääntelee tavaran kunnosta sen luovutushetkellä sekä milloin riski siirtyy myyjältä ostajalle. Riskin siirtymistä käsitellään CISG:n osassa III, artikloissa 66–70. Kuten aiemmin on mainittu, CISG ei sääntele mitään toimituslausekkeista, vaan jättää niistä sopimisen sopimusosapuolten välille. CISG sisältää kuitenkin sääntelyä tavaran luovutuksesta ja siitä, milloin riski siirtyy myyjältä ostajalle.

⁸⁵ Sandvik & Sisula-Tulokas 2024, s. 128.

CISG:n ja Kauppalain (355/1978) säännökset tavarantoimituksesta ovat samankaltaisia. Luovutus käsitteenä on kokoava juridinen termi, joka on ratkaiseva monessa keskeisessä yhteydessä. Ensinnäkin luovutus määrittää milloin tavaraan liittyvä riski siirtyy myyjältä ostajalle. Riskin siirtymisen ajankohta on puolestaan perusta sen arvioimiselle, onko tavarassa virhe. Sen lisäksi luovutuksen ajankohta ratkaisee, onko myyjän puolella viivästyksiä. Luovutus vaikuttaa myös esimerkiksi kustannusten jakautumiseen. Pääsääntöisesti, ellei muuta ole sovittu, myyjä vastaa kustannuksista ennen luovutusta ja ostaja luovutuksen jälkeen. Luovutus liittyy useaan näkökulmaan tavarantoimituksessa ja sillä on erityinen merkitys kauppaoikeudellisen sääntelyn ymmärtämisessä.⁸⁶

Juridinen termi luovutus ei ole synonyymi tavarantoimitukselle tai antamiselle ostajalle, eli tosiasialliselle luovutukselle. Erityisesti kansainvälisessä tavarantoimituksessa tavarantoimitus voi tapahtua jo kauan ennen kuin se tosiasiallisesti luovutetaan ostajalle.⁸⁷ Esimerkiksi jos kauppasopimukseen sisällytetään Incoterms 2020 toimituslauseke EXW, tavara katsottaisiin luovutetuksi, kun myyjä on asettanut sen ostajan saataville sovittuun paikkaan. EXW toimituslauseketta käytettäessä sovittu paikka on usein myyjän omat liiketilat, jolloin tavara katsottaisiin luovutetuksi ostajalle, vaikka tavara ei olisi fyysisesti vielä ostajan hallussa⁸⁸.

CISG:n tavarantoimituksesta koskevan sääntelyn lähtökohtana on niin sanottu kuljetuskauppa⁸⁹. CISG:n 67:n artiklan mukaan, jos kauppasopimus sisältää tavaroiden kuljetuksen ja myyjä ei ole velvollinen luovuttamaan tavaroita missään tietyssä paikassa, riski siirtyy ostajalle, kun tavarat ensimmäisen kerran luovutetaan rahdinkuljettajan haltuun. Sen sijaan, jos tästä luovutuspaikasta on sovittu kauppasopimuksessa, riski siirtyy vasta sitten kun myyjä on luovuttanut tavarat tässä sovitussa paikassa rahdinkuljettajalle. Sen lisäksi, samassa artiklassa todetaan, että riski siirtyy myyjältä

⁸⁶ Sandvik & Sisula-Tulokas 2024, s. 100.

⁸⁷ Sandvik & Sisula-Tulokas 2024, s. 100.

⁸⁸ Logistiikan Maailma 2024, EXW - Ex Works.

⁸⁹ Sandvik & Sisula-Tulokas 2024, s. 100.

ostajalle vasta kun tavarat ovat tunnistettu (identified) sopimuksenmukaisiksi joko tavarat merkkausten (marking), lähetysdokumenttien, ostajan saaman ilmoituksen perusteella tai muulla tavalla.

CISG:n 68:n artiklan mukaan tavaroiden kuljetuksen aikana tapahtuvaan myyntiin liittyvä riski siirtyy ostajalle sopimuksen tekohetkestä lähtien. Jos olosuhteet kuitenkin viittaavat siihen, että riski siirtyy ostajalle siitä hetkestä, kun tavarat on luovutettu kuljetusliikkeelle, joka on antanut kuljetussopimuksen sisältävät asiakirjat, riski siirtyy tuolloin. Jos taas kauppasopimuksen tekohetkellä myyjä tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää, että tavarat olivat kadonneet tai vaurioituneet, eikä hän ilmoittanut tästä ostajalle, vastuu menetyksestä tai vahingosta on myyjällä. Tämän artiklan soveltuminen edellyttää, että tavarat myydään niiden ollessa jo kuljetusneuvossa. Tällaisia tapauksia ovat esimerkiksi öljyn, viljan ja metallin kaupat, joissa ostaja jälleenmyy rahdin eteenpäin niiden ollessa jo kuljetettavana⁹⁰.

CISG:n artiklan 69 ensimmäisen kohdan mukaan tapauksissa, joihin ei voida soveltaa artikloita 67 ja 68, riski siirtyy myyjältä ostajalle, kun ostaja saa tavarat haltuunsa. Mikäli ostaja ei ota niitä haltuunsa tietyn ajan kuluessa, riski siirtyy, kun tavarat ovat asetettu ostajan saataville. Jos ostajan tulee ottaa tavarat vastaan jossain muualla kuin myyjän liiketiloissa, riski siirtyy, kun toimitus on tehty ja ostaja on tietoinen siitä, että tavarat ovat toimitettuna sovituissa määräpaikassa. Artiklan kolmannessa kohdassa todetaan myös, että tavarat katsotaan toimitetuksi määräpaikkaan vasta sitten, kun ne ovat tunnistettu sopimuksenmukaisiksi.

Ostajan velvollisuuksia käsitellään CISG:ssä huomattavasti vähemmän mitä myyjän velvollisuuksia. Ostajan velvollisuuksia koskevat CISG:n artikkelit 53–60, ja niistä voidaan erottaa kaksi päävelvollisuutta: maksuvelvollisuus ja velvollisuus ottaa toimitus vastaan. Maksuvelvollisuus tarkoittaa kauppahinnan maksamista sopimuksen edellyttämällä tavalla. Samanlainen velvollisuus esiintyy myös Incoterms 2020

⁹⁰ Adisornmongkon 2017, s. 111.

toimituslausekekokoelman artiklassa B2. Vastaanottovelvollisuus sen sijaan tarkoittaa sitä, että ostajan tulee ryhtyä kohtuullisiin toimiin, jotta myyjä voi luovuttaa tavaran sekä ostajan tulee vastaanottaa tavara. Vastaanottovelvollisuus tarkoittaa nimenomaan tavaran fyysistä vastaanottoa.⁹¹

Sen lisäksi CISG:n artikla 38 asettaa ostajalle tavaran tarkastamisvelvollisuuden. Ostajan on tarkastettava tavara niin pian kuin olosuhteet sen sallivat. Mikäli tavara kuljetetaan sovittuun määräpaikkaan, tarkastusta voidaan lykätä siihen saakka, kunnes tavarat ovat saapuneet määräpaikkaan. Ostajan tulee ilmoittaa myyjälle virheestä kohtuullisessa ajassa siitä, kun hän on havainnut virheen tai kun hänen olisi pitänyt havaita virhe. Ilmoituksessa tulee artiklan 39 perusteella myös yksilöidä havaittu virhe. Ostaja menettää oikeutensa vedota virheeseen, ellei hän ilmoita siitä viimeistään kahden vuoden kuluessa siitä, kun tavara on luovutettu ostajalle, ellei tämä määräaika ole ristiriidassa kauppasopimuksessa sovitun takuun kanssa.

Mikäli tavara on sopimuksenvastainen, ostajalla on käytettävissään useita CISG:n sääntelyyn perustuvia oikeussuojakeinoja. Yksittäisten artiklojen soveltamisedellytyksiä tai rajoituksia ei käsitellä tyhjentävästi, vaan sääntelyyn perustuvia oikeussuojakeinoja tarkastellaan seuraavaksi yleisellä tasolla. Artiklojen soveltuminen määräytyy kuitenkin aina tapauskohtaisesti. Esimerkiksi ostaja voi vaatia CISG:n artiklaan 46 perustuvaa tavaran korjaamista tai korvaavaa toimitusta. Tavaran korjaamista voidaan vaatia, ellei se ole kohtuutonta olosuhteet huomioon ottaen. Korvaavan toimituksen vaatiminen edellyttää kuitenkin sitä, että tavaran virhe on olennainen ja tavara poikkeaa olennaisesti sovitusta. Vaatimukset korjaamisesta tai korvaavasta toimituksesta täytyy esittää artiklan 39 mukaisen ilmoituksen kanssa tai kohtuullisen ajan kuluessa.

Ostaja voi vaatia tietyissä tilanteissa myös artiklaan 50 pohjautuvaa hinnanalennusta. Hinnanalennusta voidaan vaatia samassa suhteessa kuin toimitettujen tavaroiden arvo toimitushetkellä oli suhteessa siihen mitä niiden olisi pitänyt olla sillä hetkellä. Lisäksi

⁹¹ Sandvik & Sisula-Tulokas 2024, s. 149, s. 153.

artikla 44 mahdollistaa ostajalle tietyin edellytyksin hinnanalennuksen tai vahingonkorvauksen vaatimisen, poissulkien voitonmenetyksen, vaikka ostaja ei olisi noudattanut artiklan 39 mukaista ilmoitusvelvollisuutta, jos ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönnille on artiklaan 44 perustuva kohtuullinen syy.

Ostajan on myös mahdollista vaatia artikloihin 74–77 pohjautuvaa vahingonkorvausta. Artiklassa 74 säännellään yleisesti vahingonkorvauksesta, artiklat 75 ja 76 sisältävät erityissäännöksiä vahingon määrän laskemisesta sopimuksen purkamisen jälkeen ja artikla 77 täydentää edellisten artiklojen sääntelyä asettamalla sopimusrikkomukseen vetoavalle osapuolelle velvollisuuden ryhtyä kohtuullisiin toimenpiteisiin vahingon rajoittamiseksi. Keskeinen vahingonkorvaukseen liittyvä sääntely sisältyy artiklaan 74. Sopimusrikkomuksesta kärsinyt osapuoli on oikeutettu vahingonkorvaukseen, joka vastaa rahamäärältään sopimusrikkomuksen vuoksi aiheutunutta vahinkoa, mukaan luettuna menetetty kauppavoitto.

Edellä mainittujen keinojen lisäksi ostaja voi vaatia myös artiklaan 49 perustuvaa sopimuksen purkamista, mutta se edellyttää olennaista sopimusrikkomusta (fundamental breach), jonka määritelmä sisältyy artiklaan 25. Olennaisella sopimusrikkomuksella tarkoitetaan artiklan 25 mukaan rikkomusta, joka aiheuttaa toiselle osapuolelle sellaista haittaa, että hän menettää olennaisesti sen, mitä hänen oli oikeutettua odottaa sopimuksen perusteella.

Yhteenvetona voidaan todeta, että riskin siirtymisen jälkeen tavaran vahingoittuminen tai katoaminen kuuluu artiklan 66 mukaan lähtökohtaisesti ostajan vastuulle. Samalla tämä ajankohta toimii rajapisteenä tavaran sopimuksenmukaisuuden arvioinnissa. Ostajan näkökulmasta kuljetusjärjestelyistä sopimisen merkitys korostuu, sillä esimerkiksi artiklan 67 mukaisessa kuljetuskaupassa riski siirtyy ostajalle jo silloin, kun tavara luovutetaan ensimmäiselle rahdinkuljettajalle, eli aiemmin kun ostaja saa tavaran fyysisesti hallintaansa. Ostaja kantaa tällöin kuljetukseen liittyvän riskin, vaikka hänen mahdollisuutensa vaikuttaa tavaran käsittelyyn kuljetuksen aikana ovat rajalliset, jopa

olemattomat. Ostajalla on kuitenkin käytettävissään edellä mainittuja useita oikeussuojakeinoja, joilla varautua tilanteeseen, jossa tavara ei vastaa sopimusta.

3.5 Yhteenveto CISG:n sääntelystä

Seuraavaksi tehdään yhteenveto tutkimuskysymyksen kannalta keskeisestä CISG:n sääntelystä. Kuten aiemmin on mainittu, CISG on tahdonvaltaista oikeutta, ja sopimusosapuolet voivat sopimuksellaan poiketa sen säännöksistä tai estää sen soveltumisen kokonaan. CISG:n soveltuminen voidaan estää esimerkiksi valitsemalla kauppasopimukseen sellaisen valtion laki, joka ei ole liittynyt yleissopimukseen tai nimenomaisesti rajaamalla CISG:n soveltuminen pois sopimusehdoin. Muutoin CISG saattaa tulla sovellettavaksi, sillä se on osa yleissopimukseen kuuluvien valtioiden lainsäädäntöä. Tämän lisäksi sopimussuunnittelussa tulee ottaa huomioon erilaiset varaumat, joita eri maat ovat tehneet ratifioidessaan CISG:n. Voidaan siis sanoa, että mikäli muuta ei ole sovittu, ehdot täyttäessään CISG tulee sovellettavaksi.

CISG:n lähtökohta tavarankuntoa koskevassa sääntelyssä on se, että myyjän vastuu määräytyy tavarankunnon sopimuksenmukaisuuden perusteella riskin siirtymishetkellä. Tavarankunnon tulee tuolloin vastata siitä tehtyä kauppasopimusta, eli toisin sanoen sen täytyy olla sopimuksenmukainen määrän, laadun ja ominaisuuksiensa kannalta. Sen lisäksi tavarankunnon tulee olla asianmukaisesti pakattu. CISG:n sääntelyn pohjalta ei siten voida muodostaa täysin yksiselitteistä määritelmää tavarankunnon kunnosta, sillä se määräytyy pitkälti kauppasopimuksen sisällön kautta. Tarvittaessa tavarankuntoa voidaan myös arvioida objektiivisesti CISG:n sääntelyn perusteella.

CISG:n sääntelyn perusteella tavara voidaan katsoa luovutetuksi kolmella eri tavalla. Tavara voidaan katsoa luovutetuksi sopimuksen tekohetkellä, kun tavara luovutetaan ensimmäisen kerran rahdinkuljettajan haltuun tai kun tavara on toimitettuna ostajalla sovitussa määräpaikassa. Riskin siirtyminen ei siten määräydy yksinomaan tavarankunnon

fyysisen hallinnan perusteella, vaan sopimuksen, kuljetusjärjestelyiden ja olosuhteiden kokonaisarvioinnin pohjalta.

Näin CISG:n sääntely muodostaa tapauskohtaisesti sovellettavan kehyksen myyjän virhevastuun ja ostajan riskinkannon arvioinnille. CISG:n sääntelyyn pohjautuen voidaan sanoa, että tavaran kunto sen luovutushetkellä täytyy vastata kauppasopimusta, mutta CISG ei anna yksiselitteistä vastausta, milloin luovutushetki tarkalleen on. Sen sijaan toimituslausekkeita käyttämällä luovutushetken tarkka määrittäminen on mahdollista. Siihen perehdytään seuraavassa luvussa, jossa käsitellään Incoterms 2020 toimituslausekekokoelman DAP-toimituslauseketta.

4 DAP – Delivered At Place

4.1 Toimituslausekkeen historia

Tässä luvussa esitellään DAP-toimituslausekkeen historia ja kehityskaari nykyiseen muotoonsa. Jotta lausekkeen nykyisen toimintaperiaatteen voi ymmärtää täysin, on tärkeää ymmärtää sen historia sekä syyt, miksi toimituslausekettä on kehitetty ja päivitetty ajan kuluessa. Yleisesti voidaan sanoa, että toimituslausekkeiden historia on kehittynyt suuntaan, jossa tavaran toimituspiste on siirtynyt yhä lähemmäksi ostajaa. F-lausekkeet saivat ensin seurakseen C-lausekkeet, jonka jälkeen luotiin D-lausekkeet. D-lausekkeet ovat uusien toimituslausekkeiden ryhmä, ja ne on otettu käyttöön suurimmaksi osin vasta viime vuosikymmenten aikana.⁹²

DAP-toimituslausekkeen edeltäjänä voidaan pitää toimituslausekettä DDU eli Delivered Duty Unpaid (suom. Toimitettuna tullimaksut maksamatta). DDU-toimituslauseke sisällytettiin Incoterms lausekekokoelmaan vuonna 1990, jolloin Euroopan talousyhteisössä suunniteltiin arvonlisäverotuksen yhdenmukaistamista. Tarkoituksena oli saattaa veroprosentti yhtenäiseksi siten, että se olisi määräytynyt lähtömaan verokannan mukaan. Siihen saakka, kunnes hanke toteutuisi, ostajan olisi kannattavampaa maksaa oman maansa verot, sillä se olisi käytännössä helpompaa ostajalle. Kyseinen EU:n hanke arvonlisäveron yhtenäistämistä kuitenkin epäonnistui, mutta DDU-toimituslauseke vakiintui käyttöön niin yhteisön sisäkaupassa kuin sen ulkopuolellakin. Seuraava kehitysaskel otettiin vuoden 2000 Incoterms versiossa. Siinä DDU-toimituslausekettä muutettiin niin, että ostajan tuli purkaa tavara myyjän ajoneuvosta. DDU oli tietävästi pitkään Suomen viennissä yleisimmin käytetty toimituslauseke.⁹³

⁹² Railas 2020, s. 366.

⁹³ Railas 2020, s. 377.

D-lausekkeet kokivat merkittävän muodonmuutoksen vuonna 2010, kun ne uudistettiin olennaisesti Incoterms 2010 -toimituslausekekokoelmassa. Uudistus toteutettiin siten, että mahdollisten muutostarpeiden varalta olemassa olevat lausekkeet jaettiin valmisteluryhmän jäsenten keskuudessa muodostettujen työparien tarkasteltaviksi. D-lausekkeiden tarkasteluun määrätty työpari suhtautui tehtäväänsä kunnianhimoisesti ja he halusivat poistaa kaikki rönsyt D-lausekkeista. Jäljelle tuli jäädä vain kaksi vaihtoehtoa, joista toinen olisi vanha, jo vuonna 1967 käyttöönotettu toimituslauseke DDP eli Delivered Duty Paid⁹⁴ (suom. Toimitettuna tullattuna) ja toinen olisi lauseke, joka sulauttaisi sisäänsä DAF-, DDU-, DES- ja DEQ-toimituslausekkeet⁹⁵.

Tavoitteena oli luoda uusi lauseke, joka mahduttaisi kaikki neljä edellä mainittua toimituslauseketta sisäänsä, ja samalla sisällyttäisi vaatimuksen siitä, että ostaja purkaa tavaran myyjän ajoneuvosta. Valmistelutyön yhteydessä huomattiin, että DEQ-toimituslauseke soveltuu vain merikuljetuksiin. Tämän vuoksi kaikkia tavoitteita ei voitu toteuttaa yhden uuden toimituslausekkeen puitteissa, vaan lopulta jouduttiin luomaan myös toinen ylimääräinen toimituslauseke DAT eli Delivered At Terminal (suom. Toimitettuna terminaalissa). Lausekkeen käyttöönotosta ei kuitenkaan saavutettu täyttä yksimielisyyttä.

Samassa yhteydessä DAP-toimituslauseketta työstettiin nykyiseen muotoonsa. Toimituslausekkeen ensimmäinen työnimi oli "Delivered At Point", joka hioutui lopulliseen muotoonsa, kun ymmärrettiin, että "point" on toimituslausekkeiden mahdollistama täsmällisempi toimituskohta toimituspaikassa (place). Näin luotiin toimituslauseke DAP - Delivered At Place. Lopulta vuoden 2010 Incoterms toimituslausekekokoelmassa uudet toimituslausekkeet olivat DAT ja DAP.⁹⁶ DAP-toimituslauseke on siis ollut nykyisessä muodossaan voimassa reilut 15 vuotta.

⁹⁴ ICC n/d, Incoterms® Rules history.

⁹⁵ Ks. Hinkelman 2008, s. 24–28. Lausekkeet ovat aiemmasta Incoterms 2000 kokoelmasta ja niiden merkitykset ovat seuraavat: DAF eli Delivered At Frontier (suom. Toimitettuna raja-asemalle), DDU eli Delivered Duty Unpaid (suom. Toimitettuna tullimaksut maksamatta), DES eli Delivered Ex Ship (suom. Toimitettuna satamassa) ja DEQ eli Delivered Ex Quay (suom. Toimitettuna laiturilta).

⁹⁶ Railas 2020, s. 369-374.

4.2 Toimituslausekkeen peruseriaatteen

DAP on D-ryhmän lauseke, joka kuvaa kauppataapaa, jossa myyjä toimittaa tavarat ostajalle kuljetusneuvossa nimettyyn määräpaikkaan, kuljetusneuvosta purkamatta. Toimituslauseke merkitään kauppasopimukseen DAP (nimetty määräpaikka) Incoterms 2020⁹⁷, eli esimerkiksi DAP Vaasa, Incoterms 2020. Tällöin myyjän velvoitteet katsotaan täytetyiksi, kun tavara saapunut Vaasaan ja se on asetettu ostajan saataville, kuljetusneuvosta purkamatta. DAP-toimituslausekettä voidaan käyttää kaikissa kuljetusmuodoissa, joten sitä voidaan hyödyntää niin maa-, meri-, ilma- ja raidekuljetuksissa kuin konttikuljetuksissa ja yhdistetyissä kuljetuksissa⁹⁸. Lausekkeen riippumattomuus kuljetusmuodosta lisää sen joustavuutta erityisesti tilanteissa, jossa toimitus koostuu useista eri kuljetuksista.

Kansainvälisessä tavarakaupassa DAP-toimituslauseke on käyttökelpoisin silloin, kun tavarat toimitetaan määrämaahan ilman tulliselvitystä ja tullia. Sen vuoksi se sopii erityisesti esimerkiksi EU:n sisäiseen kauppaan. Toimituslausekettä voidaan käyttää myös EU:n ulkopuolisessakin kaupassa, mutta tällöin siihen voi liittyä riskejä, kuten esimerkiksi toimituksen viivästyminen tuontimuodollisuuksien hoitamatta jättämisen tai viivästymisen vuoksi. Myyjää varoitetaan käyttämästä DAP-toimituslausekettä silloin kun tavara toimitetaan maahan, jossa tuontiselvityksen tekemisessä voi olla vaikeuksia.⁹⁹ Näihin seikkoihin ja muihin mahdollisiin ongelmatilanteisiin perehdytään tarkemmin luvussa 4.3.2. DAP-toimituslausekkeen konkreettinen sisältö muodostuu myyjän ja ostajan velvollisuuksista, joihin syvennyttään seuraavissa alaluvuissa.

⁹⁷ Railas 2020, s. 89.

⁹⁸ Logistiikan Maailma 2025, DAP – Delivered At Place.

⁹⁹ Logistiikan Maailma 2025, DAP – Delivered At Place; Railas 2020, s. 117, s. 377-378.

4.3 Toimituslausekkeen asettamat velvoitteet sopimusosapuolille

4.3.1 Myyjän velvoitteet

Lähtökohtana on se, että myyjä järjestää tavaroille kuljetuksen sovittuun määräpaikkaan purkamatta tavaraa kuljetusneuvosta. Myyjä vastaa kuljetuskustannuksista sekä tavaroille aiheutuvista vahingoista siihen asti, kunnes tavarat ovat toimitettu sovittuun määräpaikkaan. Myyjän vastuulla on myös vientimuodollisuuksien hoitaminen¹⁰⁰. Kuten aiemmin on todettu, myyjä toimii siis tavarantoimittajana ja ostaja tavarantoimittajana.

Tavarantoimittajaksi DAP-toimituslauseke edellyttää lähettäjältä useita toimenpiteitä. Niitä ovat esimerkiksi kuljetussopimuksen tekeminen, tavarantoimittajan pakkaaminen, kuljetukseen liittyvän dokumentoinnin hoitaminen, ilmoitusvelvollisuudet sekä mahdollisen vakuutuksen ottaminen kuljetukselle. DAP-toimituslauseketta käytettäessä riski kuljetuksesta on myyjällä, joten on suositeltavaa, että myyjä vakuuttaa tavarantoimittajan kuljetuksen ajaksi. Vakuutuksen ottaminen ei ole pakollista, eikä DAP-toimituslauseke sitä edellytä, mutta se on erittäin suositeltavaa, sillä harva yritys haluaa kantaa omalla vastuullaan kuljetuksen aikaiset riskit.¹⁰¹

Sillä vastuu tavarantoimittamisesta ja kuljetuskustannusten maksamisesta on myyjällä, myyjän vastuulla on myös kuljetussopimuksen tekeminen rahdinkuljettajan kanssa¹⁰². Kuten luvussa 2.3.3 todettiin, myyjä voi hoitaa tämän itse, tai käyttää apunaan huolitsijaa. Ennen tavarantoimittajan kuljetusta tavara on Incoterms 2020 kokoelman artiklan A8 mukaan pakattava myyjän omalla kustannuksella sopimuksen sekä kuljetukseen käytettävän kuljetusmuodon edellyttämällä tavalla. Kuljetusmuodon edellyttämällä tavalla pakkaaminen voi tarkoittaa esimerkiksi tilannetta, jossa tavara kuljetetaan avotrailerilla.

¹⁰⁰ Logistiikan Maailma 2025, DAP – Delivered At Place.

¹⁰¹ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Kuljetus, huolto ja tullaus.

¹⁰² Logistiikan Maailma 2025, DAP – Delivered At Place.

Silloin tavara on pakattava niin, että pakkauksen on kestettävä kuljetuksenaikaiset vallitsevat sääolot. Tavara ei saa vaurioitua kuljetuksen aikana heikon pakkauksen takia. Saman artiklan mukaan lähettäjän täytyy myös merkitä pakkaus sopimuksen edellyttämällä tavalla, jotta tavara voidaan tunnistaa sopimuksenmukaiseksi. Samankaltainen sääntely esiintyy myös CISG:n artikloissa 67–69, joiden mukaan tavaroita ei katsota toimitetuiksi määräpaikkaan ennen kuin ne voidaan tunnistaa sopimuksenmukaisiksi. Vaikka vastuu tavarankuljetuksesta määräpaikalla on ostajan vastuulla, myyjälle kuuluu tavarankuljetuksen noutavaan ajoneuvoon¹⁰³.

Lähettäjän vastuulla on asianmukaisen kuljetukseen liittyvän dokumentoinnin hoitaminen kuljetuksen järjestämistä varten. Dokumentoinnin laajuuteen vaikuttaa esimerkiksi toimituksen määränpää, valittu kuljetusmuoto ja toimituksen sisältö eli mikä lähetettävä tavara on. Kansainvälisessä tavarakaupassa dokumentointi on tärkeässä asemassa toimituksen sujuvuuden ja lainmukaisuuden kannalta. Tavarankuljetus ja lähetystä varten tehtävä dokumentointi vaatii myyjältä erityistä huolellisuutta. Dokumentoinnin osalta voidaan sanoa, että lähetettävälle tavaralle olisi tarkoituksenmukaista tehdä pakkauslista (packing list), kauppalasku ja kuljetuksen vaatima kuljetusasiakirja eli esimerkiksi rahtikirja. Näiden dokumenttien tarpeellisuutta havainnollistetaan jäljempänä.

Kuitenkin ennen tavarankuljetusta vientiä lähettäjän täytyy selvittää kuuluvatko lähetettävät tavarat erityisen lainsäädännön piiriin. Erityisen lainsäädännön piiriin kuuluvia tavaroita ovat esimerkiksi kaksikäyttötuotteet, maatalouden tuotteet ja valmisteveron alaiset tuotteet. Kaksikäyttötuotteilla tarkoitetaan tuotteita, joita voidaan käyttää sekä siviili- että sotilastarkoituksiin, eli esimerkiksi teollisuustuotteet, koneiston osat, ohjelmistot ja teknologia. Tällaisten tuotteiden vientiä valvotaan kansallisten viranomaisten toimesta erityisen tarkasti ja niiden vienti voi olla luvanvaraista tai jopa kokonaan kiellettyä. Maatalouden tuotteiden vientiin sen sijaan liittyy tuontirajoituksia

¹⁰³ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatiieto – Kuljetus, huolinta ja tullaus.

ja kiintiöitä kotimaisen tuotannon suojaamiseksi. Valmisteveronalaisiin tuotteisiin, kuten alkoholijuomien ja tupakan vientiin sovelletaan esimerkiksi korotettuja tullimaksuja.¹⁰⁴

Pakkauslista, josta käytetään myös nimitystä pakkalista tai pakkausluettelo on dokumentti, johon tehdään kollokohtainen erittely lähetettävistä tuotteista. Pakkauslistan tiedot voidaan sisällyttää myös kauppalaskuun, mutta joihinkin maihin vaaditaan erikseen laadittu pakkauslista. Erillinen dokumentti voi myös nopeuttaa tullausta. Pakkauslistaan merkitään lähetettävien pakkausten määrä sekä kokonaispaino. Näiden tietojen tulee täsmätä muiden lähetysdokumenttien kanssa.¹⁰⁵ Pakkauslista voidaan esimerkiksi kiinnittää fyysisesti lähetettävän tavaran pakkaukseen, jolloin siitä on helppo tarkistaa pakkauksen sisältö.

Kun kyse on kansainvälisestä kaupasta, myös vientimuodollisuudet tulevat usein hoidettavaksi. DAP-toimituslauseketta käytettäessä vientimuodollisuuksien hoitaminen on myyjän vastuulla. Vientimuodollisuuksilla tarkoitetaan käytännössä toimia tavaran maasta viemiseksi. Niihin kuuluu myös velvollisuus maksaa viennin edellyttämät tullit, verot ja muut maksut, joita tavaran viennistä voi aiheutua. Tähän kuuluu luonnollisesti myös itse vientiselvityksen maksaminen. Incoterms 2020 kokoelman artiklojen A7-B7 mukaan sopimusosapuolilla on velvollisuus avustaa sitä osapuolta, jonka vastuulla vienti- tai tuontivelvoitteiden hoitaminen on. Myyjä on siten tarvittaessa oikeutettu saamaan apua ostajalta vientivelvoitteiden hoitamista varten.¹⁰⁶

Toimiin tavaran viemiseksi maasta kuuluu vientitullauksen tekeminen. Vientitullausta varten tavaralle täytyy tehdä kauppalasku, joka on käytännössä ilmoitus tullille mitä tuotteita ollaan viemässä maasta. Kauppalaskuja on kolmenlaisia: kauppalasku (commercial invoice), proformalasku (proforma invoice) ja tullilasku (customs invoice). Näistä kolmesta laskutyypistä lähettäjä valitsee oikean laskun kaupan luonteen ja

¹⁰⁴ DHL Global Forwarding n/d, Tulliselvitys: Tärkeää tietää.

¹⁰⁵ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Perustieto ja asiakirjat; DHL Global Forwarding n/d, Tulliselvitys: Tärkeää tietää.

¹⁰⁶ Railas 2020, s. 221.

kohdemaan mukaan. Pääsääntöisesti silloin, kun ostaja on maksanut toimitettavasta tuotteesta, käytetään kauppalaskua. Kauppalaskun sisältövaatimukset vaihtelevat sen mukaan tapahtuuko vienti EU:n ulkopuolelle (ulkokauppa) vai EU:n sisäpuolelle (sisäkauppa). Kauppalaskun sisältövaatimukset perustuvat joko kansalliseen tai unionilainsäädäntöön. Sisältövaatimuksiin vaikuttavat myös tietyt maakohtaiset erityismääräykset.¹⁰⁷

Mikäli ostaja ei maksa tuotteesta käytetään proforma laskua. Proforma laskun käyttö rajataan siis pelkästään ei-kaupallisten vientien arvon ja tavarakatteen kuvaamiseen. Proforma laskulla ilmoitetaan käytännössä kaikki samat tiedot kuin kauppalaskullakin, mutta se ei aiheuta ostajalle maksuvelvoitetta. Proformalaskulla lähetettäviä lähetyksiä ovat esimerkiksi takuutuotteet, näytteet ja lahjat. Kolmatta laskutyyppiä, eli tullilaskua käytetään yleensä vain, jos kohdemaata sitä vaatii. Tällaisia maita ovat esimerkiksi Brittiläisen Länsi-Intian saarivaltiot, Ghana ja Malawi.¹⁰⁸

Kauppalaskun tulee sisältää jokaisen lähetettävän tuotteen HS-koodi¹⁰⁹ sekä tuonti- että vientimaiden osalta, lähetyksen kokonaissumma (arvo) ilman arvonlisäveroa siinä valuutassa, jossa maksutapahtuma on suoritettu, laskun numero, lähettäjän eli myyjän ja vastaanottajan eli ostajan nimi ja osoite. Sen lisäksi kauppalaskun tulee sisältää viennille ja tuonnille Euroopan osalta EORI-numero¹¹⁰, jotta tulliasioitsija pystyy tekemään tarvittavat toimet. Laskulla tulee olla merkintä kokonaispainosta ja pakkausten määrästä, joka vastaa kaikkia muita lähetyksiä, kuten pakkauslistaa ja rahtikirjaa. Sen lisäksi kauppalaskulla voi mainita sekä lähettäjän että vastaanottajan ALV-tunnuksen. Tunnuksen maininta ei ole pakollista, mutta se voi nopeuttaa tullausprosessia huomattavasti.¹¹¹ Lähettäjän eli myyjän täytyy huolehtia siitä, että dokumentit ovat huolellisesti tehtyjä ja niissä on kaikki tiedot oikein.

¹⁰⁷ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Kuljetus, huolinta ja tullaus.

¹⁰⁸ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Kuljetus, huolinta ja tullaus.

¹⁰⁹ Tulli 2024, Tavarankuokittelu ja tullinimikkeet.

¹¹⁰ Tulli 2026, EORI-numeron rekisteröintipalvelu.

¹¹¹ DHL Global Forwarding n/d, Tulliselvitys: Tärkeää tietää.

Kun myyjä tekee kuljetussopimuksen, häneltä edellytetään Incoterms 2020 A6 artiklan mukaista tavanomaisen kuljetusasiakirjan toimittamista. Toimitettava kuljetusasiakirja vaihtelee kuljetusmuodon mukaan. Tavanomaisia kuljetusasiakirjoja ovat useimmissa kuljetusmuodoissa niitä koskevat rahtikirjat¹¹². Esimerkiksi kansainvälisessä autoliikenteessä käytetään CMR-rahtikirjaa, kansainvälisessä lentorahtiliikenteessä käytetään AWB-rahtikirjaa ja meriliikenteessä B/L merikonossementtia, joskin sen käyttö on merkittävästi vähentynyt esimerkiksi Suomen ja Euroopan sisäisessä ulkomaankaupassa, sillä laivoissa olevat autot ja trailerit kulkevat CMR-rahtikirjoin konossementtien sijaan.¹¹³

Kuljetusasiakirjojen merkitystä voidaan havainnollistaa kansainvälisen autoliikenteen CMR-rahtikirjan avulla. CMR-rahtikirjaa koskeva sääntely perustuu sitä koskevaan kansainväliseen CMR-yleissopimukseen. CMR-rahtikirja kuljetukselle tulee laatia vähintään kolmena kappaleena, jolloin kappaleet jakautuvat lähettäjälle, vastaanottajalle ja rahdinkuljettajalle. Lisäksi voidaan käyttää lisäkappaleita esimerkiksi liikenne- ja tullitarkoituksiin¹¹⁴.

Käytännössä toimituslauseketta DAP käytettäessä tavaraa noutava rahdinkuljettaja allekirjoittaa yhden kopion rahtikirjasta lähettäjän eli myyjän tiloissa, kun tavara lastataan noutavaan kuljetusneuvoon. Tämä kopio rahtikirjasta jää myyjälle. CMR-yleissopimuksen artiklaan 9 perustuen myyjän tiloissa allekirjoitetulla kopiolla rahtikirjasta myyjä voi todistaa tavarán noudetuksi tiloistaan, sillä rahtikirja toimii näyttönä siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavarán.

Sen lisäksi samaan artiklaan 9 perustuen mikäli CMR-rahtikirja ei sisällä mitään rahdinkuljettajan tekemiä varaumia, lähtökohtaisesti voidaan olettaa, että tavara ja sen

¹¹² Railas 2020, s. 211.

¹¹³ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Kuljetus, huolinta ja tullaus.

¹¹⁴ Logistiikan Maailma 2024 – Kuljetusasiakirjat.

pakkaus ovat silloin olleet ulkoisesti hyvässä kunnossa. Lisäksi voidaan olettaa, että kollojen lukumäärä sekä niiden merkinnät vastaavat rahtikirjaan merkittyjä tietoja, ellei toisin näytetä. Kuitenkin nykyään, varsinkin EU-maiden sisäisessä liikenteessä on tavanomaista, että tavaran mukana ei liiku mitään paperisia kuljetusasiakirjoja. Vastaavat tiedot liikkuvat pääsääntöisesti sähköisesti kuljetusedustajien järjestelmissä¹¹⁵.

Oli kyseessä paperinen tai sähköinen toimintapa, vientiin liittyvän dokumentoinnin osalta myyjää koskee Tullin määräämä arkistointivelvollisuus. Tullin määräys (9/2016) asiakirjojen arkistoinnista annettaessa ilmoitukset sähköisesti määrää, että kaikki vientiin ja tuontiin liittyvät dokumentit on arkistoitava ja niitä on säilytettävä vähintään kuusi vuotta sen kalenterivuoden päättymisestä, jona päätös tavaroiden luovutuksesta on tehty. Tullin määräyksen säädösperusta on Tullilaki (304/2016). Määräyksen mukaan asiakirjat voidaan arkistoida paperitallenteina tai sähköisinä. Kuitenkin asiakirjat, jotka sisältävät viranomaisen leimoja, allekirjoituksia tai vastaavilla tavoilla viranomaisen puolesta vahvistettuja asiakirjoja tulee säilyttää niiden alkuperäisessä muodossa. Tullin on voitava tarkistaa kaikki vientiin tai tuontiin liittyvät asiakirjat vaivattomasti ja ilman aiheetonta viivytystä.

Edellä mainittujen velvoitteiden lisäksi, myyjällä on Incoterms 2020 kokoelman artiklan A10 mukainen velvollisuus ilmoittaa ostajalle valitusta kuljetusyhtiöstä, kuljetusmuodosta sekä tavaran toimitusajankohdasta¹¹⁶. Ilmoitusvelvollisuuden asianmukainen hoitaminen mahdollistaa esimerkiksi sen, että ostaja on oikea-aikaisesti määräpaikalla vastaanottamassa tavaraa sekä hän pystyy varautumaan purkamiseen oikeanlaisella kalustolla.

Kuten voidaan huomata, tavaran toimittaminen kansainvälisessä ympäristössä ei ole aina yksinkertaista. Edellisten huomioiden on tarkoitus havainnollistaa, mitä kaikkea tavaran lähettäminen voi vaatia lähettäjältä. Lähettäjän eli myyjän velvoitteet vaihtelevat

¹¹⁵ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Perustieto ja asiakirjat.

¹¹⁶ Araujo Prizo da Silva 2023, s. 21.

olosuhteiden mukaan ja niihin vaikuttavat esimerkiksi lähetettävä tavara, kohdemaata sekä käytettävä kuljetusmuoto. Tavarantoimitus vaatii myyjältä useita toimenpiteitä esimerkiksi dokumentoinnin suhteen. Sen lisäksi myyjältä edellytetään lainsäädännön tuntemista niin tullaukseen kuin kuljetukseenkin liittyen. Tavarantoimitus vaatii myyjältä erityistä huolellisuutta koko tavarantoimitusketjun ajan. Onnistuneen ja asianmukaisen toimituksen varmistamiseksi myyjän on syytä käyttää tavarantoimituksessa alan asiantuntijoita eli kuljetusliikkeitä ja huolitsijoita. Seuraavaksi syvennytään DAP-toimituslausekkeen asettamiin velvoitteisiin ostajalle.

4.3.2 Ostajan velvoitteet

Ostajan ensisijainen velvollisuus on vastaanottaa toimitus sovitulla määräpaikalla. Vastaanottamisen lisäksi tavaroiden purkaminen ajoneuvosta kuuluu ostajalle. Ostaja vastaa kustannuksista ja tavaralle aiheutuneista vahingoista sen jälkeen, kun tavara on saapunut sovitulle määräpaikalle. Ostajan velvollisuuksiin kuuluu myös tuontimuodollisuuksien hoitaminen.¹¹⁷

Kun tavara saapuu sovittuun määräpaikkaan, ostaja purkaa sen saapuvasta ajoneuvosta. Tämä edellyttää sitä, että ostajan on oltava määräpaikalla myyjän ilmoittamana toimitusajankohtana. Tällöin riski siirtyy myyjältä ostajalle, eli toisin sanoen vastuu tavarantoimituksesta siirtyy myös ostajalle. Tavara katsotaan toimitetuksi, kun ostaja vastaanottaa toimituksen, eli kun hän purkaa tavarantoimituksen ajoneuvosta.¹¹⁸ Kuten aiemmin on mainittu, myyjällä on velvollisuus täyttää ilmoitusvelvollisuutensa ja ilmoittaa toimitusajankohdasta, valitusta kuljetusyhtiöstä sekä käytettävästä kuljetusmuodosta.

Voidaan sanoa, että ostajan on oltava sovittuna ajankohtana määräpaikalla, sillä ostajaa koskee Incoterms 2020 toimituslausekkekokoelman artiklan B2 mukainen velvollisuus

¹¹⁷ Logistiikan Maailma 2025, DAP – Delivered At Place.

¹¹⁸ Logistiikan Maailma 2025, DAP – Delivered At Place.

ottaa tavara vastaan. Samanlainen vastaanottovelvollisuus esiintyy myös CISG:n artiklassa 60. Artiklan mukaan kuljetuskaupassa ostaja täyttää vastaanottovelvollisuutensa, kun hän ottaa tavaran vastaan määräpaikalla rahdinkuljettajalta.

Kuten edellisessä luvussa mainittiin, tavaran vastaanottamisen aikana ostaja tavallisesti kuittaa tavaran kuljetusmuodon mukaan kuljetusasiakirjan, joka toimii samalla tositteena tavaran toimittamisesta ostajalle. CMR-rahtikirjaa käytettäessä vastaanottajan tulee tavaraa vastaanottaessa tarkastaa tavaran ulkoinen kunto ja mahdolliset puutteet ja tehdä niistä tarvittaessa varaumat rahtikirjaan. Mikäli vastaanottaja ottaa tavaran vastaan ilman varaumia, tavaran voidaan olettaa CMR-yleissopimuksen artiklan 30 perusteella olleen luovutushetkellä rahtikirjan merkintöjen mukaisessa kunnossa. Tällä tavoin rahtikirja ja siihen tehty kuittaus voivat toimia keskeisenä näyttönä siitä, että tavara on toimitettu vastaanottajalle sopimuksen mukaisesti.

Incoterms 2020 toimituslausekekoelma ja siten DAP-toimituslauseke eivät nimenomaisesti velvoita ostajaa tarkastamaan toimitettua tavaraa, mutta tarkastamisvelvollisuudesta säännellään esimerkiksi CISG:n artiklassa 38. Tarkastamisvelvollisuuden täyttäminen liittyy CISG:n sääntelyssä olennaisesti siihen, että ostaja on oikeutettu reklamoimaan mahdollisista virheistä tavarassa.

Ennen kuin tavara saapuu sovittuun määräpaikkaan, ostajan täytyy täyttää vaadittavat tuontimuodollisuudet, jotta tavara voidaan tuoda maahan. Tuontimuodollisuuksilla tarkoitetaan esimerkiksi tuontitullauksen tekemistä. Tuontimuodollisuuksien hoitamiseen kuuluu tuontiin liittyvien kulujen kuten tuonnin edellyttämät tullit, verot ja muut maksut, jotka aiheutuvat tavaran tuonnista sekä itse tuontiselvityksen maksaminen. Incoterms 2020 kokoelman artikkelit A7-B7 velvoittavat myyjän avustamaan ostajaa tarvittaessa tuontimuodollisuuksien hoitamisessa. ¹¹⁹

¹¹⁹ Railas 2020, s. 221.

Edellä mainitut velvoitteet hoidettuaan, ostaja on täyttänyt omat velvoitteensa. Lähtökohtaisesti DAP-toimituslauseketta käytettäessä ostajan velvoitteet ovat huomattavasti kevyemmät kuin myyjän. Ostajan kannalta kriittisiä tekijöitä vastuun siirtymisen arvioinnille voivat olla tavarán määräpaikalle saapumisen jälkeen liittyvät häiriötekijät ja tuontimuodollisuuksien hoitamisen viivästyminen. Käytännössä tämä voi tarkoittaa tilanteita, joissa ostaja ei ole määräpaikalla sovittuun aikaan tai ostajalla ei ole sopivaa purkukalustoa tavarán purkamiseksi kuljetusneuvosta.

Pääsääntö on se, että vastaanottajan on huolehdittava tavarán purkamisesta, jonka rahdinkuljettaja kuljettaa vastaanottajan luokse. Jos rahdinkuljettaja osallistuu purkamiseen, hän toimii aina lähettäjän tai vastaanottajan lukuun ja vastuulla¹²⁰. Tässä tapauksessa arviointi ei ole yksinkertaista, sillä rahdinkuljettaja toimii myyjän lukuun, sillä myyjä on tehnyt kuljetussopimuksen, mutta DAP-toimituslauseke nimenomaan velvoittaa ostajan purkamaan tavarán. Tällaisiin tilanteisiin kannattaa varautua esimerkiksi sopimusehdoin.

Tuontimuodollisuuksiin liittyviä ongelmia voidaan havainnollistaa seuraavalla tavalla. On tärkeää, että ostajan hoitaa tuontiselvityksen tekemisen ajallaan. Jos tavarán toimitus viivästyy sen vuoksi, että tavaraa ei ole voitu toimittaa rajalta määräpaikkaan hoitamattomien tuontimuodollisuuksien takia, ostajan voidaan katsoa syyllistyneen sopimusrikkomukseen. Pääsääntöisesti tavaraa ei katsota toimitetuksi eikä riski siirry ennen kuin tavara on toimitettu lausekkeen määräämään määräpaikkaan. Kuitenkin jos kyse on ostajan laiminlyönnistä, tavara voidaan katsoa toimitetuksi jo ennen sen saapumista sovittuun määräpaikkaan.¹²¹ Tämä vaikuttaa luonnollisesti riskin siirtymisen arviointiin. Sujuvan toimituksen varmistamiseksi niin myyjän, kuin ostajan tulee hoitaa velvollisuutensa asianmukaisesti ja oikea-aikaisesti. Silloin myös vastuu tavarán

¹²⁰ KauppakamariTieto 2025, Ulkomaankauppa & Maatieto: Kuljetus, huolinta ja tullaus.

¹²¹ Railas 2020, s. 117.

kunnosta on määriteltävissä toimituksen jokaisessa vaiheessa. Myös ostajan on suositeltavaa hyödyntää huolitsijoita esimerkiksi tavarán tullaukseen liittyen.

4.3.3 Yhteenveto

Edellisten lukujen perusteella voidaan todeta, että DAP-toimituslauseke pyrkii määrittelemään myyjän ja ostajan velvollisuudet ja vastuut yksiselitteisesti. DAP-toimituslauseke asettaa huomattavasti enemmän velvoitteita myyjälle kuin ostajalle. Lähtökohtana voidaan pitää sitä, ettei kummankaan sopimusosapuolen ole tarkoituksenmukaista poiketa DAP-toimituslausekkeen mukaisista velvoitteista sopimuksessa, ellei poikkeamisella pyritä täsmentämään esimerkiksi toimituksen määräpaikkaa tai toimitusajankohtaa. Määräpaikan mahdollisimman tarkka määrittäminen DAP-toimituslausekkeen osalta on suotavaa, sillä tavarán saapuessa määräpaikalle myös riski siirtyy myyjältä ostajalle. Toisin sanoen, DAP-toimituslauseke korostaa riskin siirtymisen arvioinnin kriittiseksi kohdaksi tavarán purkamishetkeä. Eli hetki, milloin tavara on määräpaikalla purkuvalmiina, on tarkka hetki, jolloin riski siirtyy myyjältä ostajalle.

Sen sijaan DAP-toimituslausekkeen sisällön muuttaminen jollain muulla tavalla ei pääsääntöisesti ole suositeltavaa. Tämä johtuu siitä, että lauseketta ei silloin välttämättä voida tulkita enää Incoterms lausekkeena. Sopimusvapauden puolesta tällainenkin poikkeaminen on mahdollista, mutta silloin sopimusosapuolten tulisi olla tietoisia siitä, mihin kaikkeen poikkeaminen voi vaikuttaa. Sopimusosapuolten tulee selvittää erityisen huolellisesti, mitkä vaikutukset muutoksella on esimerkiksi tavarán toimitukseen, tavarán vastaanottoon ja riskin siirtymiseen myyjältä ostajalle.¹²² Voidaan todeta, että sopimusehtoihin, joilla DAP-toimituslausekkeen sisältöä muokataan merkittävästi, tulee suhtautua varauksella. Toimituslausekkeen muokkaaminen voi vaikeuttaa riskin siirtymisen arviointia.

¹²² Logistiikan Maailma 2025, Toimituslausekkeen muutokset ja täydennykset.

Sen sijaan, jos DAP-toimituslausekkeen asettamista velvoitteista poiketaan ilman, että siitä on nimenomaisesti sovittu osapuolten välillä, kyse on sopimuksenvastaisesta toiminnasta, joka voidaan tulkita sopimusrikkomukseksi. Tätä havainnollistettiin aiemmin tilanteella, jossa ostaja laiminlyö tuontimuodollisuuksien hoitamisen.

Yhteenvetona voidaan todeta, että kun myyjä ja ostaja noudattavat DAP-toimituslausekkeen asettamia sääntöjä sekä täyttävät omat velvoitteensa asianmukaisesti, voidaan vastuu tavarankunnosta katsoa olevan selkeästi määriteltävissä jokaisessa tavarankuituksen vaiheessa. Seuraavassa luvussa analysoidaan DAP-toimituslausekkeen vaikutusta CISG:n sääntelyyn.

5 DAP-toimituslausekkeen vaikutus CISG:n sääntelyyn

5.1 Tavarán sopimuksen mukaisuus

Aiemmissa luvuissa on ensin esitelty kansainvälisen kaupan sääntelykehys ja havainnollistettu minne CISG ja DAP-toimituslauseke sijoittuvat sääntelyhierarkiassa. Sen jälkeen on syvennytty CISG:n sääntelyyn tavarán kunnosta sen luovutushetkellä ja tämän jälkeen Incoterms 2020 toimituslausekekokoelman DAP-toimituslausekkeeseen. Tässä luvussa analysoidaan, miten CISG:n sääntelyyn voidaan vaikuttaa sisällyttämällä kauppasopimukseen toimituslauseke DAP. Eli toisin sanoen tässä luvussa pyritään vastaamaan tutkimuskysymykseen kaksi.

CISG:n sääntelyn perusteella tavarán kunto luovutushetkellä määräytyy sen mukaan, onko tavara sopimuksen mukaisessa kunnossa. Tavarán tulisi tällöin vastata siitä tehtyä kauppasopimusta. Tavarán tulee silloin CISG:n artiklan 35 mukaan vastata esimerkiksi määrältään, laadultaan ja lajiltaan siitä tehtyä kauppasopimusta. Tavara täytyy myös pakata sopimuksen edellyttämällä tavalla. Tavarán kunto riippuu pitkälti kauppasopimuksen sisällöstä. Tarvittaessa tavarán kuntoa voidaan arvioida myös objektiivisesti, jolloin tavarán tulee esimerkiksi soveltua tavanomaiseen käyttötarkoitukseensa.

Incoterms 2020 toimituslausekekokoelma ei varsinaisesti ota kantaa tavarán sopimuksen mukaisuuteen, sillä toimituslausekkeiden ensisijainen tarkoitus on määrittää tavarán toimittamiseen liittyvien velvollisuuksien jakautumisen myyjän ja ostajan välillä¹²³. Incoterms 2020 toimituslausekekokoelman artiklassa A1 todetaan vain, että myyjän tulee toimittaa ostajalle sopimuksen mukainen tavara. Toimituslausekkeilla pyritään määrittämään tavarán luovutushetki, johon tavarán sopimuksen mukaisuus sidotaan.

¹²³ Logistiikan Maailma 2026, INCOTERMS 2020.

Toisaalta kuljetusasiakirjojen merkitystä tavarankuljetuksen sopimuksen mukaisuuden arvioinnissa ei voida täysin sivuuttaa. Vaikka tavarankuljetuksen sopimuksen mukaisuutta arvioidaan ensisijaisesti CISG:n sääntelyn ja kauppasopimuksen sisällön perusteella, kuljetusasiakirjat voivat toimia myös näyttönä tavarankuljetuksen kunnosta. Esimerkiksi jos CMR-rahtikirja ei sisällä varauksia tavarankuljetuksen kunnosta, voidaan olettaa, että tavara ja sen pakkaus ovat olleet ulkoisesti hyvässä kunnossa silloin kun rahdinkuljettaja on ottanut tavarankuljetuksen haltuunsa ja tavarankuljetuksen vastaanottohetkellä. Tämä perustuu CMR-yleissopimuksen sääntelyyn. Tällä tavoin myös kuljetusasiakirjat voi toimia näyttönä tavarankuljetuksen kunnosta, vaikka ne eivät itsessään määritä sen sopimuksen mukaisuutta.

5.2 Riskin siirtyminen

Edellisten lukujen perusteella voidaan huomata, että CISG ei täsmennä tavarankuljetuksen luovutushetkeä, vaan jättää siitä sopimisen sopimusosapuolten välille. Sen sijaan DAP-toimituslausekkeen avulla voidaan määrittää ensin tavarankuljetuksen luovutuspaikka ja sen jälkeen tavarankuljetuksen täsmällinen luovutushetki eli riskin siirtymishetki. DAP-toimituslauseke ei tältä osin syrjäytä CISG:n sääntelyä, vaan toimii tarkentavana sopimusehtona riskin siirtymisen ajankohdan määrittelyyn.

DAP-toimituslausekkeen mukaan myyjä vastaa tavarankuljetuksen toimittamisesta sovittuun määräpaikkaan saakka. Riski siirtyy myyjältä ostajalle vasta, kun tavara on toimitettu määräpaikkaan purkamatta sitä kuljetusneuvosta. DAP-toimituslausekkeen avulla voidaan siten määrittää tarkka rajapiste riskin siirtymiselle, jolloin arvio tavarankuljetuksen kunnosta tehdään. Tavarankuljetuksen täytyy tällöin vastata siitä tehtyä kauppasopimusta. Riskin siirtyminen vasta määräpaikassa merkitsee poikkeamaa CISG:n artiklan 67 pääsäännöstä. Artiklan mukaan kuljetuskaupassa, jossa kauppaan sisältyy kuljetus, mutta määräpaikasta ei ole sovittu, riski siirtyy ostajalle jo silloin, kun tavara luovutetaan ensimmäisen kerran rahdinkuljettajan haltuun. Samassa artiklassa todetaan myös, että mikäli tästä määräpaikasta on sovittu, riski siirtyy vasta sitten kun tavarat ovat luovutettu tässä

määräpaikassa rahdinkuljettajalle. Artikla edellyttää myös, että tavarat täytyy tunnistaa sopimuksenmukaisiksi esimerkiksi merkintöjen tai kuljetusasiakirjojen perusteella.

DAP-toimituslauseketta käytettäessä määräpaikalla ei tarkoiteta paikkaa, jossa tavarat luovutetaan rahdinkuljettajalle, vaan paikkaa, jossa tavara luovutetaan ostajalle. DAP-toimituslauseketta käytettäessä riski ei siirry kuljetuksen alkaessa, vaan vasta sen päättyessä sovituissa määräpaikassa. Vastuu tavarasta on kuljetuksen ajan myyjällä, vaikka tavara olisi fyysisesti rahdinkuljettajan hallussa. Kun riskin siirtyminen tapahtuu vasta määräpaikassa, myyjän vastuu tavarantoimituksen sopimuksenmukaisuudesta ulottuu koko kuljetuksen ajalle. Jos tavara vahingoittuu kuljetuksen aikana, pääsääntöisesti vastuu jää silloin myyjälle.

Rahdinkuljettajalla on oma, joskin todella rajattu vastuu kuljetuksen aikana. Esimerkiksi tavarantoimituksen katoamisen, vähentymisen tai vahingoittumisen suhteen kansainvälisessä tieliikennekuljetuksessa rahdinkuljettajan vastuu määräytyy CMR-yleissopimuksen perusteella. Rahdinkuljettajan vastuu rajoittuu tiettyyn SDR-määrään hävinneestä tai vahingoittuneesta tavarakilosta. SDR on fiktiivinen valuuttakoriperiaatteelle rakentuva yksikkö, jonka kurssi päivittäin noteeraa. Kansainvälisessä maantiekuljetuksessa korvausmäärän SDR luku on 8,33.¹²⁴ Rahdinkuljettajan vastuu on tarkoin rajoitettu, joka tarkoittaa käytännössä sitä, että merkittävä osa kuljetuksenaikaisesta riskistä jää myyjän kannettavaksi.

Artiklan 67 sääntelyä voidaan pitää osittain haastavana tulkita, sillä se sitoo riskin siirtymisen tavarantoimitukseen rahdinkuljettajalle, mutta samalla edellyttää tavarantoimituksen tunnistamista sopimukseen kuuluvaksi. Käytännössä ostaja ei voi fyysisesti tarkastaa tavaraa tässä vaiheessa, sillä se on vasta kuljetuksessa. Tunnistaminen ei siten tarkoita ostajan suorittamaa tarkastusta, vaan tavarantoimituksen yksilöimistä siitä tehtyyn sopimukseen. Tunnistaminen tehdään esimerkiksi kuljetusasiakirjojen avulla. Tämä korostaa CISG:n sääntelyn monitulkintaisuutta.

¹²⁴ Sisula-Tulokas 2026, Tieteen termipankki – kuljetussopimukset.

CISG:n artiklaa 69 sovelletaan silloin, kun artikloita 67 ja 68 ei voida soveltaa. Artiklan mukaan riski siirtyy myyjältä ostajalle, kun ostaja saa tavarat haltuunsa. Ostajan tulee ottaa tavarat haltuunsa tietyn ajan kuluessa, tai riski katsotaan siirtyneeksi silloin kun tavarat on asetettu ostajan saataville. Artiklassa todetaan, että jos ostajan tulee ottaa tavarat vastaan jossain muualla kuin myyjän liiketiloissa, riski siirtyy, kun toimitus on tehty ja ostaja on tietoinen siitä, että tavarat ovat toimitettuna sovitussa määräpaikassa. Tässäkin artiklassa todetaan, tavarat katsotaan toimitetuksi määräpaikkaan vasta sitten, kun ne ovat tunnistettu sopimuksenmukaisiksi. Tämän artiklan sääntely on lähimpänä DAP-toimituslausekkeen toimintaperiaatetta, sillä molemmissa riskin siirtyminen liittyy tavaran luovuttamiseen ostajalle.

5.3 Sopimusrikkomus ja vahingonkorvaus

CISG:n sääntelyn perusteella voidaan sanoa, että mikäli tavara ei vastaa sopimusta, kyseessä on sopimusrikkomus. Sääntelyn mukaan, jos tavara on vahingoittunut ennen riskin siirtymistä tai tavara on ollut esimerkiksi viallinen, vastuu on myyjällä. Jos tavara vahingoittuu riskin siirtymisen jälkeen, vastuu on pääsääntöisesti ostajalla. DAP-toimituslausekkeen avulla ei voida määritellä sopimusrikkomuksen seurauksia, sillä Incoterms 2020 toimituslausekekokoelma ei ota niihin kantaa, vaan jättää niistä sopimisen sopimusosapuolten välille ¹²⁵. Siten sopimusrikkomusten osalta sovellettavaksi voi tulla CISG:n sääntely.

Jos kyseessä on myyjän virhe CISG mahdollistaa ostajalle useita oikeussuojakeinoja, joiden sisältöä avattiin tarkemmin luvussa 3.4. Lyhyesti todettuna, ostaja voi vaatia tavaran korjaamista, korvaavaa toimitusta, hinnanalennusta tai vahingonkorvausta. Sopimuksen purkaminen on myös tietyissä tilanteissa mahdollista. Voidaan siis todeta, että DAP-toimituslauseke ei tältä osin rajoita CISG:n vahingonkorvaukseen liittyvää

¹²⁵ Railas 2020, s. 241.

sääntelyä, vaan toimituslausekkeen avulla voidaan määrittää riskin siirtymisen ajankohta eli toisin sanoen kumman osapuolen vastuulle vahinko kuuluu.

5.4 CISG:n ja DAP-toimituslausekkeen välinen suhde

Tässä luvussa havainnollistetaan CISG:n sääntelyn ja DAP-toimituslausekkeen välistä normisuhdetta kansainvälisen tavarakaupan sääntelykehyksessä. Tilanteissa, jossa DAP-toimituslauseke on ristiriidassa CISG:n säännöksen kanssa, jota muutoin olisi sovellettu, CISG:n säännös yleensä väistyy sopimusehdon tieltä, ellei toimituslauseketta ja CISG:n sääntelyä voida tulkita yhdenmukaisesti.¹²⁶ Tämä perustuu siihen, että pakottavan lainsäädännön jälkeen itse sopimus on kuitenkin kansainvälisen kaupan sääntelyn hierarkiassa toisena. Tahdonvaltaista lainsäädäntöä kuten CISG:iä hyödynnetään vasta viimeisenä täydentävänä sääntelylähteenä. Silloin voidaan todeta, että CISG:n säännöksen ja DAP-toimituslausekkeen ollessa ristiriidassa, yleissopimuksen asema on toissijainen ja se väistyy kauppasopimuksen tieltä¹²⁷.

Tällä tavoin DAP-toimituslausekkeen avulla voidaan konkreettisesti havainnollistaa yleissopimuksen asemaa kansainvälisen kaupan sääntelykehyksessä. Mikäli kauppasopimuksessa ei käytettäisi toimituslausekkeitä ollenkaan, CISG:n sääntelyn perusteella riskin siirtyminen voisi tapahtua useammalla eri tavalla tilanteen mukaan. Tällöin arviointi riskin siirtymisestä jouduttaisiin tekemään muiden seikkojen perusteella. Arvioinnille ei siten ole yksiselitteistä vastausta. Vastaus tutkimuskysymykseen kaksi voidaan tiivistää seuraavalla tavalla: DAP-toimituslausekkeen avulla voidaan määrittää täsmällinen hetki, jolloin riski siirtyy myyjältä ostajalle. Tähän hetkeen sidotaan tavaran kunto, jolloin sen tulee kaikilta osin vastata siitä tehtyä kauppasopimusta.

¹²⁶ Goode ja muut 2015, s.228.

¹²⁷ Railas 2020, s. 43.

Kuitenkin DAP-toimituslausekkeella osana Incoterms 2020 toimituslausekekokoelmaa ja CISG:llä on samankaltainen tavoite: yhtenäistää kansainvälisen kaupan sääntelyä, edistää kaupankäyntiä ja pyrkiä ennaltaehkäisemään riitatilanteita. Voidaan todeta, että ideaalitulanteessa CISG ja DAP-toimituslauseke toimivat toisiaan täydentävinä kokonaisuuksina. CISG tarjoaa yhtenäisen sääntelykehysten kansainväliselle tavarakaupalle, mutta vastuun lopullinen arviointi sekä jakautuminen sopimusosapuolten välillä määräytyy pitkälti sen perusteella, mitä he ovat määritelleet sopimuksessaan. Seuraavassa luvussa esitetään tämän tutkielman johtopäätökset.

6 Johtopäätökset

Tämän tutkielman tavoitteena oli tarkastella mitä CISG sääntelee tavarankunnosta sen luovutushetkellä ja miten sääntelyyn voidaan vaikuttaa käyttämällä kauppasopimuksessa toimituslauseketta DAP. Tutkielman perusteella voidaan todeta, että CISG:n sääntelyn mukaan tavarankunnon tulee olla sopimuksenmukainen luovutushetkellä. Toisin sanoen tavarankunnon täytyy tällöin vastata siitä tehtyä kauppasopimusta. Myyjän virhevastuu määräytyy sen mukaan, onko tavara sopimuksenmukainen riskin siirtymishetkellä eli tavarankunnon luovutushetkellä. CISG:n sääntelyä kuitenkin on johdettavissa yksiselitteistä vastausta, milloin luovutushetki on. Sen sijaan DAP-toimituslausekkeella voidaan osoittaa tavarankunnon tarkka luovutushetki ja siten myös täsmällinen riskin siirtymisen ajankohta. Sen pohjalta voidaan sanoa, että toimituslausekkeilla on kauppasopimuksessa keskeinen merkitys.

Tutkielma osoittaa myös, että DAP-toimituslausekkeella on vaikutusta sopimusosapuolten vastuunjakoon. Toimituslauseke siirtää riskin siirtymishetkeä myöhemmäksi verrattuna CISG:n artiklan 67 kuljetuskauppaa koskevaan pääsääntöön. Tämän seurauksena myyjän vastuu tavarankunnon ulottuu kuljetuksen loppuun asti. Tutkielman perusteella voidaan myös todeta, että DAP-toimituslauseke ei ota kantaa tavarankunnon sopimuksenmukaisuuteen, sopimusrikkomusten seurauksiin tai vahingonkorvaukseen, vaan jättää niistä sopimisen sopimusosapuolten välille. Niiden osalta CISG:n sääntely voi tulla sovellettavaksi.

Keskeisenä johtopäätöksenä voidaan nostaa esiin sopimussuunnittelun erityisen tärkeä asema kansainvälisessä kaupassa. Mahdollisissa ongelmatilanteissa itse sopimus ja siinä sovitut ehdot ajavat sovellettavan yleissopimuksen yli. Tutkielman perusteella voidaan todeta, että DAP-toimituslauseke täydentää CISG:n sääntelyä, mutta kumpikaan sääntelykokonaisuus ei ole aukoton. Mahdollisiin ongelmatilanteisiin voidaan siten varautua huolellisella sopimussuunnittelulla. Seuraavaksi esitetään tutkielman keskeisimmät huomiot, joihin sopimusosapuolten on syytä kiinnittää huomiota sopimusta laadittaessa.

Ensinnäkin sopimussuunnittelussa tulee ottaa huomioon CISG:n tahdonvaltainen luonne. CISG tulee tietyt ehdot täyttäessään sovellettavaksi, joskin sen soveltuminen ei aina ole suoraviivaista. Yleissopimus voi tulla useiden eri perusteiden sovellettavaksi, jolloin niin halutessaan sopimusosapuolten täytyy nimenomaisesti estää yleissopimuksen soveltuminen sopimuksessaan. Sopimuksen laadinnassa tulee ottaa huomioon myös joidenkin valtioiden, kuten Pohjoismaiden, tekemät varaukset yleissopimuksen ratifioinnin yhteydessä.

CISG:n sääntelyn lähtökohta on, että tavaran tulee olla luovutushetkellä sopimuksenmukaisessa kunnossa. Sen vuoksi kauppasopimuksessa on tärkeää määritellä selkeästi, minkälainen myytävän tavaran tulee olla esimerkiksi ominaisuuksiltaan, käyttötarkoitukseltaan, määrältään ja laadultaan. Määritelmän on tulisi olla selkeä, jotta tavaran sopimuksenmukaisuus voidaan todeta. Sopimuksessa on siten myös perusteltua määritellä ehdot tilanteisiin, jolloin tavarassa on virhe. Virhetilanteessa CISG:n sääntely mahdollistaa esimerkiksi ostajalle useita oikeussuojakeinoja kuten hinnanalennuksen tai vahingonkorvauksen. Jos sopimusosapuolet haluavat rajoittaa sääntelyn soveltumista, tulee siitä sopia nimenomaisesti sopimuksessa.

Vaikka DAP-toimituslausekkeen avulla voidaan määrittää tavaran tarkka luovutushetki ja siten määrittää milloin riski siirtyy myyjältä ostajalle, ei DAP-toimituslausekkaan tarjoa aukotonta sääntelyä vastuunjakoon. DAP-toimituslausekkeen käyttämisen osalta myyjän ja ostajan kannattaa pitäytyä toimituslausekkeen asettamissa velvoitteissa, eikä tehdä muutoksia toimituslausekkeen sisältöön ilman huolellista harkintaa. Muutokset saattavat johtaa ennakoimattomiin seurauksiin esimerkiksi riskin siirtymisen arvioinnin kannalta. Mikäli toimituslauseketta halutaan muokata, täytyy muutosten vaikutukset arvioida erityisen huolellisesti.

Toisaalta täsmennyksien tekeminen DAP-toimituslausekkeeseen on kuitenkin tarkoituksenmukaista. Myyjän ja ostajan kannattaa sopia mahdollisimman tarkasti määräpaikasta, johon tavara toimitetaan. Sopimuksessa voidaan määrittellä esimerkiksi tarkka osoite, portti, varasto tai satama, johon tavara toimitetaan. Sen lisäksi toimitusajasta voidaan sopia mahdollisimman tarkasti päivämäärän, aikavälin tai jopa kellonajan tarkkuudella. Myyjän velvollisuudet katsotaan täytetyiksi, kun tavara on sovittuna aikana sovituksessa määräpaikassa, joten ostajan on tarkoituksenmukaista sopia mahdollisimman tarkasti tästä määräpaikasta.

Samassa yhteydessä tavaran purkamiseen liittyviin häiriötilanteisiin voidaan varautua erilaisin sopimusehdoin. Tutkielmassa havainnollistettiin tilannetta, jossa ostaja ei ole oikea-aikaisesti määräpaikalla tai hän ei ole varautunut tavaran purkamiseen sopivalla purkukalustolla. Ensinnäkin tällaiset tilanteet edellyttävät ilmoitusvelvollisuuden asianmukaista täyttämistä. Ostajan näkökulmasta ilmoitusvelvollisuuden täyttamisestä on suositeltavaa sopia sopimuksessa tarkemmin. Esimerkiksi voidaan sopia missä muodossa ja minä ajankohtana myyjän tulee ilmoittaa toimitusajankohdasta. Ostaja voi esimerkiksi edellyttää, että rahdinkuljettaja soittaa tiettyä aikaa ennen määräpaikalle saapumista. Myyjän näkökulmasta mahdolliseen tavaran toimitukseen liittyvään häiriötilanteeseen voidaan varautua esimerkiksi erilaisten vastuunrajoituslausekkeiden avulla.

Yhteenvetona voidaan todeta, että DAP-toimituslauseke toimii tehokkaana välineenä CISG:n sääntelyn konkretisoimisessa. Toimituslausekkeen avulla voidaan täydentää yleissopimuksen sääntelyä määrittämällä riskin siirtymishetki täsmällisesti ja siten selkeyttää sopimusosapuolten välistä vastuunjakoa tavaran kuntoon liittyen. DAP-toimituslauseke ei kuitenkaan ota kantaa esimerkiksi sopimusrikkomuksiin tai vahingonkorvaukseen, vaan jättää niistä sopimisen sopimusosapuolten välille. Sen pohjalta tutkielma korostaa huolellisen sopimussuunnitelun merkitystä kansainvälisessä tavarakaupassa, sillä sopimusehdot vaikuttavat ratkaisevasti siihen, miten CISG:n tahdonvaltaista sääntelyä sovelletaan käytännössä.

Tarkasteltaessa myyjän velvollisuuksia tavarankuljetuksen suhteen voitiin huomata, että kuljetuksen järjestäminen ja siihen liittyvien velvoitteiden täyttäminen kansainvälisessä ympäristössä edellyttää kuljetukseen liittyvän lainsäädännön sekä tullilainsäädännön tuntemista. Tämän vuoksi on suositeltavaa, että myyjä hyödyntää kuljetusten järjestämiseen erikoistuneita asiantuntijoita eli huolitsijoita ja kuljetusliikkeitä. Tosiasiassa tämä onkin kansainvälisessä taarakaupassa vakiintunut käytäntö ja myyjä ja ostaja harvoin lähettävät itse tavaroita. Tavanomainen käytäntö on käyttää huolitsijoita ja kuljetusliikkeitä järjestämään tavarankuljetus sekä tarvittaessa hoitamaan lähetysten tullimuodollisuudet. Huolitsija ja rahdinkuljettaja ovat siten keskeisiä toimijoita kansainvälisen tavarakaupan sopimusverkostossa. Tässä tutkielmassa huolitsijan asemaa, rahdinkuljettajan vastuuta ja esimerkiksi kuljetussopimuksen merkitystä sopimusverkostossa ei tarkasteltu, jonka vuoksi se avaa perustellun lähtökohdan jatkotutkimukselle.

Lähteet

- Adisornmongkon, R. (2017). *Passing of Risk in International Sale Contracts under the CISG*. *Connexion: Journal of Humanities and Social Sciences*, 6 (1), sivut 97-120.
Noudettu 9.3.2026 osoitteesta <https://so05.tci-thaijo.org/index.php/MFUconnexion/article/view/241296/164220>
- Araujo Prizo da Silva, B. (2023) *INCOTERMS 2020*. Noudettu 26.2.2026 osoitteesta https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/68124/TFG-D_01731.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Bock, P. (n/d). *Toimitusehdot – Mitä ne ovat?* Noudettu 30.9.2025 osoitteesta <https://www.bowa.fi/blogi/toimitusehdot>
- Davis, J., & Vogt, J. (2022). *Incoterms® 2020 and the missed opportunities for the next version*. *International journal of logistics*, 25(9), 1263-1286.
<https://doi.org/10.1080/13675567.2021.1897974>
- DHL Global Forwarding. *Incoterms®-toimituslausekkeiden kuvaus*. Noudettu 14.11.2025 osoitteesta <https://www.dhl.com/fi-fi/home/global-forwarding/freight-forwarding-education-center/incoterms-toimituslausekkeiden-kuvaus.html>
- DHL Global Forwarding. *Tulliselvitys: Tärkeää tietää*. Noudettu 21.2.2026 osoitteesta <https://www.dhl.com/fi-fi/home/global-forwarding/freight-forwarding-education-center/tietoa-tulliselvityksesta-merirahdissa.html#dl-container-84b6647dbd>
- DSV Asiantuntijajulkaisu. (n/d). *Incoterms® ja vakuutustarpeet*. Noudettu 16.11.2025 osoitteesta <https://www.dsv.com/fi-fi/asiaa-logistiikasta/asiantuntijajulkaisut/incoterms-ja-vakuutustarpeet>
- DSV Asiantuntijajulkaisu. (n/d). *Tavarankuljetusvakuutus – Mitä se kattaa ja milloin tarvitset sitä?* Noudettu 15.1.2026 osoitteesta <https://www.dsv.com/fi-fi/asiaa-logistiikasta/asiantuntijajulkaisut/tavarankuljetusvakuutus>
- Fondia. (n/d). *Kansainvälinen kauppalaki (CISG)*. Noudettu 3.10.2025 osoitteesta <https://insights.fondia.com/fi-fi/articles/sopimukset/yleiset-sopimustyytit/kansainvalinen-kauppa/kansainvalinen-kauppalaki-cisg>

- Goode, R., Kronke, H. & McKendrick, E. (2015). *Transnational commercial law: Texts, cases and materials*. Oxford University Press, Incorporated. Noudettu 8.1.2026 osoitteesta <https://ebookcentral-proquest-com.proxy.uwasa.fi/lib/tritonia-ebooks/reader.action?docID=4083329&c=RVBVQg&ppg=118>
- Haapio, L. & Järvinen, M. (2014). *Yritysten sopimus- ja vastuuketjut: Sopimusten hallinta käytännössä*. Tietosanoma Oy.
- Hinkelman, E.G. (2008). *Short course in international payments: Letters of credit, documentary collections and cyber payments in international transactions*. World Trade Press. Noudettu 19.11.2025 osoitteesta <https://ebookcentral-proquest-com.proxy.uwasa.fi/lib/tritonia-ebooks/reader.action?docID=439422&c=UERG&ppg=1>
- Hoppu, K. (2026). *liiketapa | kauppatapa*. Tieteen termipankki. Noudettu 10.3.2026 osoitteesta <https://tieteentermipankki.fi/wiki/Oikeustiede:liiketapa>
- Husa, J., Mutanen, A. & Pohjolainen, T. (2001). *Kirjoitetaan juridiikkaa*. Talentum Media Oy.
- ICC. (n/d). *Incoterms® Rules history*. Noudettu 2.3.2026 osoitteesta <https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>
- ICC Finland. (n/d). *Incoterms®*. Noudettu 14.11.2025 osoitteesta <https://www.icc.fi/palvelut/incoterms/>
- ICC Finland. (2026). *Keskuskauppakamari: Ex Works ei ole riskitön valinta vientikaupassa – myyjän kannattaa varoa sudenkuoppia*. Noudettu 15.1.2026 osoitteesta <https://www.icc.fi/2026/01/09/keskuskauppakamari-ex-works-ei-ole-riskiton-valinta-vientikaupassa-myyjan-kannattaa-varoa-sudenkuoppia/#:~:text=Helppous%20voi%20houkutella%2C%20mutta%20EXW:n%20k%C3%A4ytt%C3%B6%20vientikaupassa,osalta%20merkitt%C3%A4v%C3%A4%20haaste%20on%2C%20ett%C3%A4%20toimitusta%20ja>
- Janssen, A. (2009). *The CISG and Its General Principles*. Meyer, edds. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1595989>
- Kaisto, J. & Lohi, T. (2013). *Johdatus varallisuusoikeuteen*. Alma Talent Oy.

- KauppakamariTieto. (n.d/1.12.2025). *Ulkomaan kauppa ja Maatieto: Kuljetus, huolinta ja tullaus.* Noudettu 16.10.2025 osoitteesta <https://www.kauppakamaritieto.fi/tietopalvelut/teos/ulkomaankaupan-kuljetus-huolinta-ja-tullaus> [rajattu pääsy]
- KauppakamariTieto. (n.d/1.12.2025). *Ulkomaankauppa ja Maatieto: Perustieto ja asiakirjat.* Noudettu 16.10.2025 osoitteesta <https://www.kauppakamaritieto.fi/tietopalvelut/teos/ulkomaankaupan-perustieto-ja-asiakirjat> [rajattu pääsy]
- Logistiikan Maailma. (2026). *INCOTERMS 2020.* Noudettu 24.9.2025 osoitteesta <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/>
- Logistiikan Maailma. (2024). *Kuljetusasiakirjat.* Noudettu 10.11.2025 osoitteesta <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/maantiekuljetusasiakirjat/>
- Logistiikan Maailma. (2025) *Muodollisuudet, pakkaaminen ja toisen avustaminen.* Noudettu 14.11.2025 osoitteesta <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/muodollisuudet-pakkaaminen-avustaminen/>
- Logistiikan Maailma. (2024). *Riskienhallinta.* Noudettu 10.11.2025 osoitteesta <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/riskienhallinta/>
- Logistiikan Maailma. (2025). *Toimituslausekkeen muutokset ja täydennykset.* Noudettu 5.3.2026 osoitteesta <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/muutokset-ja-taydennykset/>
- Logistiikan Maailma. (2024). *Toimituslausekkeet.* Noudettu 10.3.2026 osoitteesta <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/>
- Logistiikan Maailma. (2025). *Vastuut ja velvollisuudet vaarallisten aineiden kuljetuksissa.* Noudettu 10.11.2025 osoitteesta <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/vaarallisten-aineiden-kuljetus/vastuut/>

- Piltz, B. (2020). *Incoterms® 2020*. Revija Kopaoničke škole prirodnog prava, sivut 9–28. Noudettu 18.11.2025 osoitteesta <https://kopaonikschool.org/wp-content/uploads/2020/05/Burhard-Piltz.pdf>
- Petrová, M., Krügerová, M., & Koziel, M. (2021). *New challenges in Incoterms in the background of their historical development*. ACC Journal 27(2), sivut 90-101. Noudettu 7.1.2026 osoitteesta https://www.researchgate.net/profile/Jiri-Vanicek-5/publication/357530258_TOURISM_IN_THE_MORAVIAN_KARST/links/62406f358068956f3c51a7fa/TOURISM-IN-THE-MORAVIAN-KARST.pdf#page=90
- Railas, L. (2020). *INCOTERMS 2020*. Hansaprint Oy.
- Railas, L. (2018). *PSYM-ehdot ja logistiikkapalvelusopimukset*. Helsingin Kamari Oy.
- Routamo, E. & Hemmo, M. (2025). *irtaimen kauppa*. Noudettu 20.10.2025 osoitteesta https://tieteentermipankki.fi/wiki/Oikeustiede:irtaimen_kauppa
- Sandvik, B. & Sisula-Tulokas, L. (2024). *Kansainvälinen kauppalaki*. Helsingin Kamari Oy. Toinen uudistettu painos.
- Siltala, R. (2025). *oikeustiede*. Tieteen termipankki. Noudettu 3.10.2025 osoitteesta https://tieteentermipankki.fi/wiki/Oikeustiede:oikeustieteellinen_tutkimus/laajempi_kuvaus
- Sisula-Tulokas, L. (2026). *kuljetussopimukset*. Tieteen termipankki. Noudettu 3.3.2026 osoitteesta <https://tieteentermipankki.fi/wiki/Oikeustiede:kuljetussopimukset>
- Tulli (2026). *EORI-numeron rekisteröintipalvelu*. Noudettu 21.2.2026 osoitteesta <https://tulli.fi/yritykset/yrityksen-asiointi/asioi-verkossa/eori>
- Tulli (2024). *Tavaran luokittelu ja tullinimikkeet*. Noudettu 21.2.2026 osoitteesta <https://tulli.fi/yritykset/tullinimikkeet>
- Yawar, M. E., & Amani, A. (2025). *Incoterms in International Trade Law*. EuroGlobal Journal of Linguistics and Language Education, 2(1), sivut 109-122 Noudettu 7.1.2026 osoitteesta <https://egarp.lt/index.php/EGJLLE/article/view/160/160>
- Wilhelmsson, T., Sevón, L. & Koskelo, P. (2006). *Kauppalain pääkohdat*. Alma Talent Oy.