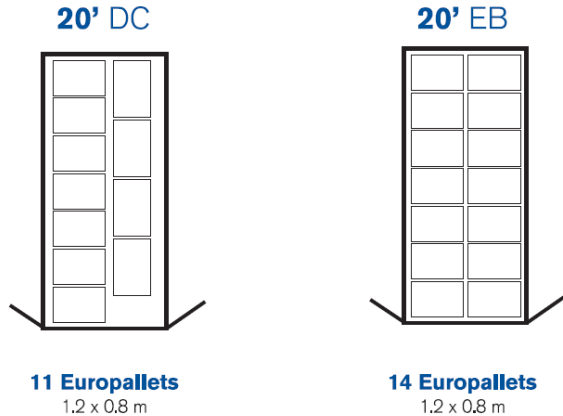


**Muuttokuorma** Suomesta Iso-Britanniaan  
ovelta ovelle -kuljetuksena Suomi Helsinki - UK Runcorn

**Kuljetusmuoto** merikontti

**Tavaraa** koti-irtaimisto noin 30 m<sup>3</sup> valitaan 20'kontti. Kontit ovat ISO-standardien mukaisia (merikonttina käsiteltävä yksikkö tulee olla tarkastettu = kontissa tulee olla voimassa oleva CSC-kilpi. Voimassa oleva CSC-kilpi vastaa auton katsastusmerkintää. 20'kontti voi olla joko standardilevyinen tai pallet wide, kokoero on nähtävissä pohjakuvasta.



**Lähtösatama:** Helsinki

**Tulosatama:** Hull

**Lähtettäjä:**

1. tarjouspyyntö varustamolta, laivapaikan varaaminen varustamolta ja kontin lastauspäivän sopiminen
2. tavaroiden pakkaaminen siten, että ne kestävät kuljetuksen kontissa
3. viherkasveja, räjähteitä, antiikkia ei saa lastata konttiin
4. katuosuuden varaaminen kontin lastausta varten, luvat ja merkintä
5. lastausporukan järjestäminen kontin lastausta varten
6. tuentamateriaalin varaus konttia varten
7. kontin lastaaminen (konttia kuljettavan auton kuljettaja ei osallistu lastaukseen)
7. tullausmuodollisuuksien selvittäminen [www.tulli.fi](http://www.tulli.fi)
8. kuljetusvakuutuksen hoitaminen

**Varustamo:**

1. tarjouksen tekeminen, laivapaikan varaaminen
2. kontin toimituksen tilaaminen omalta alihankkijalta lastausosoitteeseen ja lastatun kontin toimittaminen lähtösatamaan
3. kontin toimittaminen punnitukseen (VGM) lähtettäjän puolesta
4. kontin laivaaminen lähtösatamasta tulosatamaan
5. kontin toimituksen tilaaminen omalta alihankkijalta purkupaikalle ja tyhjän kontin palauttaminen konttivarastoon

**Vastaanottaja:**

1. varustamon kanssa kontin purkauspäivän sopiminen
2. katuosuuden varaaminen konttia varten
3. purkausporukan varaaminen, tavaroiden purkaminen ja tuentamateriaalin poistaminen kontista + kontin lakaiseminen = kontin palauttaminen tyhjänä ja puhtaana
4. tullimuodollisuuksien selvittäminen kts. lähtettäjän velvollisuudet kohta 7.

**Kuljetukseen liittyvät ehdot:**

1. Laivausehto (huom. laivausehto ei ole sama kuin kauppaehto. Nämä sotketaan usein. Kun A ja B. tekevät kauppasopimuksen, kauppaehto kertoo hoitaako myyjä vai ostaja kuljetuksen myyjältä ostajalle. Tällöin puhutaan kauppaehdosta INCO TERM. Kauppaehdon määräämä, kuljetuksesta vastaava osapuoli, tekee sopimuksen varustamon kanssa, tällöin puhutaan LAIVAUSEHDOSTA. Esimerkkitapauksen muuttokontissa ei ole kauppaehto, koska tavaraa ei ole myyty. Laivausehto on, koska laivausehto liittyy kontin kuljetukseen, varustamon omat ehdot, esimerkiksi Yleiset myynti- ja palveluehdot ja vakiokuljetusehdot.

**Kustannukset:** taulukossa hinnat ovat viitteelliset. Kuljetuksen kokonaishinta määräytyy monesta osakulusta. Varustamolle päätyvät maksut on merkitty taulukossa sinisellä.

Polttoainelisa ja EU ETS-päästölisa (merenkulku siirtyi 1.1.2024 päästökaupan piiriin) "elävät".

Esimerkkitapauksessa varustamo tarkistaa polttoainelisan kuukausittain, päästölisan kvartaaleittain.

Tavaramaksu on kulu, jonka maksetaan suomalaisessa satamassa satamalle. Tavaramaksulla kustannetaan sataman infra, kuten esimerkiksi valaistus, teiden puhtaanapito, lumenajo ym. Tavaramaksu voi olla joko tonniperusteinen (per 1000 kiloa, tai konttikohtainen). Joissakin satamissa tavaramaksu on talvella kalliimpi. THC on Terminal handling cost, jonka velkoo lähtö- ja tulosatamassa paikallinen terminaalinpitäjä. Kulu vaihtelee satamittain. Joissakin satamissa kulu voi vaihdella terminaalinpitäjän polttoainekulujen mukaan. Kansainvälisen yleissopimuksen mukaan lähettäjän on ilmoitettava merirahtiyritykselle kontin vahvistettu bruttomassa VGM = konttiin lastatun tavarain paino + pakkausmateriaalin paino + tuentamateriaalin paino + kontin taara, elin kontin oma paino.

Etukuljetus, kontin nouto konttivarastosta, toimitus lastauspaikalle ja lastiyksikön toimituksen lähtösatamaan	€ 250,00/ kontti, vapaata aikaa lastausta varten yksi tunti	varustamon kautta alihankkijalle maksettava kulu
<b>Merimatka</b>	<b>€ 750,00</b>	<b>varustamolle maksettava kulu</b>
<b>Polttoainelisa</b>	<b>€ 140,00/ kontti</b>	<b>varustamolle maksettava kulu</b>
<b>EU ETS-päästölisa</b>	<b>€ 7,-/ metri, 20' = 6 m = € 42,00/ kontti</b>	<b>varustamolle maksettava kulu</b>
Tavaramaksu Suomen satamalle	€ 3,40 / tavaratonni	varustamon kautta Suomen satamalle maksettava kulu
VGM-punnitusmaksu	€ 15,00/ kontti	varustamon kautta punnituksen hoitavalle terminaalille maksettava kulu
Konttinosot THC lähtösatamassa, tyhjä varastosta ja lastiyksikön nosto vientikentälle	€	varustamon kautta
Tullauskustannukset		
<b>Hallintopalkkio UK:ssa</b>	<b>€ 36,00/ kontti</b>	<b>varustamolle maksettava kulu</b>
ISPS-turvataruskastusmaksu UK:ssa	€ 4,30/ kontti	UK:n satamalle maksettava kulu varustamon kautta
Konttinosot THC purkaussata	sisältyy rahtiin	varustamo maksaa omissa ahtaussojimuksessaan paikalliselle ahtaajalle

jatkokuljetus, kontti purkauspaikalle ja tyhjän kontin toimitus konttivarastoon	€ 321,00/ kontti	varustamon kautta alihankkijalle maksettava kulu
---	------------------	---

Taulukko: Kontin toimituksesta syntyvät kulut.

## F.A.Q.

### Mitä tulee huomioida lastausta huomioiden?

Kontti on lastatessa auton päällä, korkeus maasta noin 80 cm. Jos kontti halutaan maahan laskettuna, asiaa tulee tiedustella erikseen. Joissakin tapauksissa varustamolla on mahdollisuus järjestää ajo paikalle ns. sideloader-autolla = maahan kontin laskeva auto. . Tällöin on hyvä huomata, että maahan laskeva auto tarvitsee enemmän tilaa kontin laskemista ja nostoa varten. Sideloader-ajot ovat kalliimpia kuin konttien ajot trailerilla. Toisaalta sideloader-ajoon sisältyy nouto myöhemmin, eli lastausaikaa on enemmän. Kun kontti on trailerin päällä (kuljettaja odottaa vetoautossa), vapaata lastausaikaa on esimerkiksi kaksi tuntia, ja jokaiselta alkavalta ylimenotunnilta veloitetaan erikseen. Jos jo tilausvaiheessa on tiedossa, että lastaus voi kestää kauemmin kuin kontilla on vapaata aikaa, asiasta kannattaa mainita varausta tehdessä. Kuljetusliike voi jättää kontin kuljetusalustan päälle, mutta tällöin lähettäjä vastaa perävaunun vuokrakuluista. Myös konteilla on rajattu vapaa-aika kokonaismatkaa varten. Konttivuokra voidaan laskea esimerkiksi siten, että ovelta ovelle -kuljetuksissa vapaa-aikaa on 7 vrk ennen laivan lähtöä ja 7 vrk laivan saapumisen jälkeen. laivan lähtö- ja tulopäivää ei lasketa. Varustamoille kontit ovat toiminnan työkaluja, konttien avulla varustamo pystyy kuljettamaan lastia. Jotta työkalut ovat käytettävissä, niiden käyttöaikaa asiakkaan kuljetuksiin joudutaan säätelemään.

### Mitä kuljettajan tehtäviin kuuluu lähtöpäässä?

Kuljettajan tehtäviin kuuluu kontin nouto varastosta, ajo lastauspaikalle, kontin ovien avaus lastausta varten, kontin ovien sulkeminen, kun tavarat on lastattu konttiin, lastikontin toimittaminen lähtösatamaan.

### Mitä tavaroita saa, ja miten tavarat tulee, lastata konttiin?

Konttiin ei saa lastata räjähteitä, antiikkia (maastavientisäädökset), aseita, eläviä eläimiä, eläviä kasveja. Jos lastattavissa tavaroissa on nesteitä, nesteet eivät saa vuotaa konttiin. Mikäli lasti mukana on vaaralliseksi luokiteltavia aineita, tulee lupa niihin tarkistaa varustamolta ennen kontin lastausta.

Konttiin lastattavat tavarat kannattaa laittaa kuljetuslaatikoihin. Mitään tavaraa ei suositella jätettäväksi irtoneisena konttiin. Konttia nostetaan satamassa kontinsiirtovälineillä, kontti muun muassa kallistuu jonkin verran käsittelyjen aikana. Hyvä muistisääntö on se, että jokaisen lastatun laatikon/ muun kollin tulisi kestää käsittely postipakettina.

Kylmän- tai lämmönarkaa tavaraa ei suositella lastattavaksi konttiin. Kontteja säilytetään satamassa ulkokentällä (sisävarastointiu erikoistapauksissa lisämaksusta, tilat rajoitetut).

### Miten tavarat tuetaan?

Tavarat tulee lastattaessa tukea siten, ettei kontin sisällä pääse syntymään resonanssia. Tuennassa voi käyttää apuna puutavaraa, sidontavöitä, puhallettavia pakkausmateriaaleja Huomioitavaa: konttiin ei saa rakentaa pysyviä rakennelmia, eikä kontin seiniin saa kiinnittää mitään. Lastausvaiheessa on hyvä tarkistaa, onko kyse standardikontista tai pallet wide-kontista. Lähettäjä vastaa siitä, että tavarat pysyvät kontissa paikoillaan, ja kestävät myös merenkulun mahdollisesti aiheuttaman kontin keinunnan.

### Tarvitaanko erillinen kuljetusvakuutus?

Varustamoilla on yleensä vastuunrajoituslauseke, jonka perusteella – jos varustamo osoitetaan vahingossa korvausvelvolliseksi – varustamo korvaa vaasiakkaan menetykset. Esimerkki: P&I ehto, varustamon vastuu on rajoitettu ja määritellään noudatettavissa Vakiokuljetusehdoissa, sovellettavan lain pakottavissa

säännöksissä ja kansainvälisissä sopimuksissa. Varustamon vastuu on merilain mukaan rajoitettu 667 SDR/kolli tai muu tavarayksikkö taikka 2 SDR/kg kyseessä olevan tavaran kokonaispainosta.

Suosittelavaa on ottaa kuljetusvakuutus oman vakuutusyhtiön kautta. Vakuutusyhtiölle kannattaa toimittaa varustamon kuljetustarjouksen ehdot.

#### **Kontin tyhjentäminen ja palautus?**

Vastaanottajan tulee huolehtia vapaasta katuosuudesta kontin purkausta varten, tarvittavista luvista ja purkausporukasta. Kuljettaja ei osallistu tavaroiden purkaukseen, vaan avaa kontin ovet saavuttaessa ja sulkee tyhjän kontin ovet. Kun tavarat on purettu, kontti tulee lakaista. kaiken tuentamateriaalin poistaminen ja hävittäminen on vastaanottajan vastuulla. Mitään materiaalia ei saa jättää konttiin.

Kun kontti on tyhjä, varustamon alihankkijana toimiva kuljetusliike palauttaa kontin deposeen = varustamon konttivarikko. Depossa kontti tarkistetaan puhtauden ja vaurioiden varalta.