



Linnéuniversitetet

Kalmar Växjö

Incoterms[®] 2010 - villkoret FAS.

En studie av dess praktiska användning och betydelse.



*Författare: Vedran Andric´ &
Henrik Bernstedt*

Handledare: Göran Stöth

Examinator: Karin Lundberg

Termin: VT18

Ämne: Självständigt arbete

Nivå: Grundnivå

Kurskod: 1SJ51E

Abstract

I detta arbete undersöks Incoterms[®] 2010 maritima villkor, FAS. Framförallt hur det kommer sig att den inte används lika ofta som de övriga samt vad som är avgörande vid valet av villkor. Undersökningen genomfördes med en kvalitativ ansats och data samlades in genom litteraturstudie samt två kvalitativa intervjuer: en företagsrepresentant och en sakkunnig inom logistikrätt. En teorigenomgång av både allmän karaktär av Incoterms[®] samt tidigare forskning kring dess användning blev grunden till det teoretiska ramverket. Resultatet visar flera olika faktorer till att FAS inte används lika ofta som de övriga villkoren. De mest framträdande faktorerna är riskövergången, brytpunkter, betalning samt okunskap.

Nyckelord: Incoterms[®], Incoterms[®] 2010, FAS, FOB, CFR, CIF, standardvillkor, sjövillkor.

This work presents a study of the Incoterms[®] 2010 seaterm, FAS. The main questions are; why is it not used as often as the other terms for sea transportation, and, what are the main decisions when choosing Incoterms[®]. The study was carried out with a qualitative approach and data were collected through a literature study and two qualitative interviews; one with a company representative, and one who is an expert in logistics law. A theoretical review of Incoterms[®] and previous research, constructs the theoretical framework used. The result show several aspects for FAS not being used as often as the other terms. Most common aspects are; passing of risk, break point, payment and lack of knowledge.

Keywords: Incoterms[®], Incoterms[®] 2010, FAS, FOB, CFR, CIF, standard terms, sea terms.

Förord

Ett stort tack riktar vi till alla vänner som har bidragit till att fullborda denna uppsats genom att ge feedback och varit bollplank under arbetets gång. Vi vill även rikta ett tack till respondenterna samt ett tack till handledaren, Göran Stöth. Slutligen ett tack till examinatorn, Karin Lundberg, som ifrågasatte oss redan vid PM-skrivning och ledde in oss på rätt spår.

Kalmar 2018-05-31

Vedran Andric´ & Henrik Bernestedt

Ordförståelse

Befraktare - den som ser till att fartyg fylls på med transportgods

Bortfraktare - den som transporterar godset från A - B

B/L - Bill of Lading, fraktdokument

CIF - Cost, Insurance & Freight

CIP - Carriage and Insurance Paid to

CFR - Cost & Freight

DAP - Delivered At Place

Dispaschör - skiljedomare vid tvister om sjöförsäkringsavtal

Dispositiv lag - kan avtalas bort, helt eller delvis SjöL 14:2

FAS - Free Alongside Ship

FCA - Free Carrier

FOB - Free On Board

Gemensamt haveri - är en term som används för att beskriva den situation då en uppoffring görs för att avvärja eller minimera en för ett fartyg och dess last gemensam fara. Som exempel kan nämnas att delar av lasten får vräkas i vattnet för att rädda fartyget och dess besättning.

Handelsbruk - hur har man löst tvister i övriga delar av handeln

ICC - International Chamber of Commerce, internationella handelskammaren

Mate's receipt - ett utställt dokument utfört av transportören till befraktaren som indikerar att leveransgodset har blivit emottaget men inte lastat ombord fartyget

Partsbruk - hur har man löst liknande tvister/fall tidigare

Seaway bill - sjöfraktsedel: att ett avtal har ingåtts

Volatilitet - hur mycket priset på en finansiell tillgång svänger eller varierar

Innehållsförteckning

1. Bakgrund	1
1.1 Syfte.....	2
1.2 Avgränsningar.....	2
2. Metod	3
2.1 Litteraturstudie.....	3
2.2 Kvalitativa intervjuer.....	5
2.3 Metoddiskussion.....	6
3. Teorigenomgång	9
3.1 Incoterms® generellt.....	9
3.2 Incoterms® 2010.....	10
3.3 Användningen av villkoren: FAS, FOB, CFR & CIP.....	13
3.4 Combiterms 2011.....	15
3.5 Sjölagen	16
3.6 Varuförsäkring/ ansvarsförsäkring.....	17
4. Resultat	19
4.1 Avgörande vid val av Incoterms®	19
4.2 Användningen av FAS i relation till övriga villkor.....	21
5. Diskussion	24
5.1 Val av Incoterms®	24

5.2 Orsaker till att FAS används i mindre utsträckning.....	26
5.3 Förslag till fortsatt forskning.....	28
Referenser	29
Bilaga 1 - Mailutskick.....	I
Bilaga 2 - Intervjufrågor.....	II
Bilaga 3 - Intervju med respondent A.....	III
Bilaga 4 - Intervju med respondent B	IV
Bilaga 5 - Fördelningen av kostnaderna av Incoterms®.....	VI

1. Bakgrund

När vi idag handlar varor, vare sig det handlar om mat, kläder eller fordon, så är sannolikheten stor att varan är tillverkad i utlandet och importerad till oss via sjö-, land- eller flygtransport. Vad många kanske inte vet är att hela 90% av världshandeln mätt i volym sker via sjötransport (Transportstyrelsen, 2018). Gods har stort värde och transportörerna är måna om att leverera i tid och hålla godset intakt. Av den anledningen finns avtal mellan säljare och köpare för att i möjligaste mån reglera ansvaret.

Helt skadefria transporter kan inte garanteras. Skador kan uppstå av olika anledningar såsom undermålig lastsäkring ombord fartyget, dålig paketering eller dåligt väder. Att ansvarsfördelningen på förhand är överenskommen mellan parterna i avtalet är viktigt. Det är viktigt för att vid en skada ska den som bär risken ha en tecknad försäkring för att kunna få ut rätt ersättning. Det är en tidskrävande process att skriva nya avtal varje gång en affär ska förhandlas. För att underlätta för parterna har standardavtal tagits fram. Detta innebär att avtalen är utformade mer generellt och inte anpassade specifikt efter köparens eller säljarens krav vid en enskild affär. Således kan avtalen alltid nyttjas av alla. Standardavtal framtagna av ICC heter Incoterms[®] (Ramberg, 2011).

Incoterms[®] 2010, senaste revisionen, består av 11 standardvillkor varav 4 används endast vid sjö- och inlands vattentransporter. Framförallt reglerar dessa villkor ansvar och risktagandet för leveransen. De 4 villkoren som används vid sjö- och inlands är FAS, FOB, CFR och CIF. Av dessa används framförallt FOB, CFR och CIF (UNDP, 2008). Emellertid verkar det som att FAS inte används i lika stor utsträckning som de övriga tre.

Tidigare studier har bland annat undersökt hur valet av rätt villkor utförs (Stapleton, Pande & O'Brien, 2014), varför maritima villkor inte ska användas vid container-godshantering (Malfliet, 2011) samt riskerna i transportkedjan för respektive avtal (Coetzee, 2010). Vidare diskuteras villkoren FOB, CFR och CIF medan villkoret FAS sällan kommer upp till ytan. Det verkar som att det saknas djupare undersökningar kring FAS och dess användning, framförallt om varför det inte används i större utsträckning. Dessutom har tidigare forskning visat på att det inte är tydligt hur avtalen tolkas i praktiken (Malfliet, 2011).

1.1 Syfte

Syftet med arbetet är att undersöka FAS och dess praktiska användning och betydelse för säljare och köpare. Frågeställningarna som denna studie fokuserar på är:

Vad är avgörande vid valet av Incoterms[®]?

Vad är orsakerna till att FAS inte används i samma utsträckning som de övriga villkoren?

1.2 Avgränsningar

Villkoren som ICC har reviderat i sin senaste utgåva, Incoterms[®] 2010, går samtliga att använda vid sjötransport. Av de 11 aktuella villkor så är 7 anpassade efter ett kombinerat transportslag medan de övriga 4 är till för att endast användas vid sjö- och inlandsvattentransporter. Detta arbete syftar på att undersöka sjö- och inlandsvattentransporter där fokuset ligger på FAS.

Undersökningen har vidare avgränsats genom att fokusera på bulklaster samt containerlaster.

Urvalet av respondenter har avgränsats genom att förfrågningar endast har skickats till företag i närområdet, Småland och Blekinge som importerar/ exporterar gods via hamnar i vårt närområde.

2. Metod

För att undersöka FAS och dess praktiska användning och betydelse för säljare och köpare har en litteraturstudie samt två kvalitativa intervjuer genomförts. Det finns ingen tidigare forskning om enbart FAS. Det är orsaken till valet av att även utföra kvalitativa intervjuer som komplement.

Undersökningen har genomförts med en kvalitativ ansats. Kvalitativ ansats används framförallt i undersökningar som vill tolka och förstå människors upplevelser. Alternativet är att använda en kvantitativ ansats och skapa mer generaliserbar och mättningsbar kunskap, genom exempelvis statistiska datainsamlingsmetoder (Patel & Davidson 2003, 14). Fokuset för detta arbete är den praktiska användningen av FAS, där tolkning och förståelse av människors upplevelser som använder detta villkor vid affärer är i fokus. Därmed är en kvalitativ ansats mer lämpad för detta arbete.

2.1 Litteraturstudie

Arbetet inleddes med en teoretisk genomgång inför litteraturstudien. Den teoretiska genomgången bidrog till en mer koncis formulering av arbetets syfte och frågeställningar såväl som en beskrivning av det teoretiska ramverket (se kapitel 3). Den teoretiska genomgången bidrog också till litteratur som användes för litteraturstudien. Litteraturstudien genomfördes av Incoterms[®] samt dess användning inom sjöfart med fokus på undersökningens frågeställningar. Källkritik av tryckt text och text som finns på internet är två viktiga punkter att beakta. Det som finns skrivet på internet kan utställas av vem som helst (Friberg, 2007, 56-58). Framförallt valdes litteratur (böcker och vetenskapliga artiklar) som tidigare refererats mest, vilket är en viktig faktor enligt Friberg (2017, 56-58). Viktigt att understryka är att all litteratur som hittats, skriver ingående om flera villkor och inte enbart om FAS.

Böcker som lades fokus på är International Commercial Transaction (2011) skriven av Ramberg J. Övriga böcker som studerats är Transport- och logistikrätt (2008) samt Logistikrätt (2017) av Stöth G. och Praktisk sjöfart (2015) av Tiberg H., Schelin J. & Widlund M. Samtliga böcker är av relevans att använda sig av i denna studie då dem beskriver villkoren samt generell transporträtt. Vidare så är författarna till dessa böcker ofta citerade och har även förekommit i sekundärsökningar som utförts.

Sekundärsökning är att läsa en bok eller vetenskaplig artikel och sedan söka sig vidare på källor utifrån dess referenslista. På så sätt hittas primärkällan för det innehåll som är intressant och eftersöks, samtidigt som ytterligare källor till litteraturstudien kan fås fram enligt Friberg (2017, 78).

Vetenskapliga artiklar söktes via internet med hjälp av databaserna OneSearch, Google Scholar och Diva Portal. Valet att använda dessa databaser har baserats på ämnesområdet samt att författaren får tillgång till hela texten. Friberg (2017, 59-60) menar på att artiklar med fulltext inte är den enda faktor som ska beaktas. Innehållet i artikeln är det viktiga och urvalet ska göras efter informationsbehovet. Följande sökord användes: Incoterms, Incoterms 2010, Incoterms FAS, Incoterms FOB, Incoterms CFR, Incoterms CIF, standardvillkor, transporträtt.

Under databassökningar upptäcktes att Google Scholar gav den mest överskådliga bilden av de vetenskapliga artiklarna vad avser vilka som är mest refererade till, samtidigt som tillgången till fulltexten synliggörs på ett tydligt sätt. Således användes Google scholar som den primära databasen för urvalet av de vetenskapliga artiklarna. Litteraturstudiens datainsamling och urval av artiklar visas nedan:

Tabell 1 - Datainsamling och urval

Datum	Databas	Sökord	Publikation från år	Antal träffar	Lästa abstrakt	Urval
15/3-18	GoogleScholar	Incoterms 2010	2010	12600	5	Ramberg 2011, Malfliet 2011, Coetzee 2010
13/3-18	GoogleScholar	Incoterms	2014	5160	3	Schaefer 2017
15/3-18	GoogleScholar	Incoterms FAS	2010	2400	3	Malfliet 2011
15/3-18	GoogleScholar	Incoterms FOB	2010	5500	4	Stapleton 2014
15/3-18	GoogleScholar	Incoterms CFR	2010	2950	1	Malfliet 2011
15/3-18	GoogleScholar	Incoterms CIF	2010	4580	2	-
13/3-18	GoogleScholar	Standardvillkor	2010	190	1	-
30/3-18	DivaPortal	Transporträtt	-	18	1	Carlsson 2014

Enligt Friberg (2017, 76-81) så ska ämnesområdet granskas noga för att sorteras in till det slutgiltiga valet av artiklar som arbetet fokuserar på. Det är också viktigt att läsa abstrakten då dem sammanfattar texten i helhet och desto fler som blir lästa, desto enklare blir det att få en klar bild av vilka som ska återges och diskuteras. Avgränsningar är ett bra verktyg att använda sig av i form av tid, språk, dokumenttyp och peer reviewed.

I denna litteraturstudie gjordes följande ställningstagande för urval och avgränsning på artikelsökningen:

- Artiklar skrivna oavsett ursprungsland
- Artiklar skrivna på svenska eller engelska
- Artiklar skrivna efter år 2010
- Peer-reviewed/ Vetenskapligt granskade artiklar.

Dessa ställningstaganden resulterade i att samma artiklar dök upp frekvent och bland de första träffarna vid databassökningar, vilket därmed motiverade urvalet av dem ytterligare.

2.2 Kvalitativa intervjuer

För att undersöka FAS praktiska användning och betydelse valdes kvalitativa intervjuer med låg grad av strukturering. Detta som en kompletterande datainsamlingsmetod och med ett urval om minst ett företag som använder sig av standardvillkoren.

Val av företag till intervju har baserats på företag som är säljare eller köpare, är aktiva och använder sig av hamnar i närområdet, Småland och Blekinge. En närmare titt på hamnanläggningar har utförts som har lett till en mer allmän bild av de stora företagen som importerar/exporterar mest till utlandet via sjöfart från hamnar i närområdet. En del har tagits fram genom att använda sig av sökmotorn Google samt en del genom att ringa till olika hamnkontor för att få tala med någon som vet vilka företag som är aktiva i hamnen. Mejlkick till företag (Bilaga 1) om 20 stycken utfördes där 7 stycken återkom med svar varav 3 var positiva till att ställa upp på en telefonintervju. De övriga 4 använde sig inte av Incoterms®. Det är av stor vikt att företag som intervjuas använder

FAS och inte endast har kännedom om det. Intervju nummer 1 utfördes under vecka 12. En intervju som inte blev av bokades till att utföras vecka 13 men på grund av brist av tid för denna respondent blev intervjun inte av. En representant för ett företag kunde ställa upp på en intervju först under vecka 17 och var inte relevant då inlämningsdatumet för arbetet hade passerats.

Kvalitativa intervjuer genomfördes med en respondent, A som är en logistikchef och en respondent, B som är en sakkunnig inom området, transport- och avtalsrätt. En kvalitativ intervju är enligt Patel & Davidson (2003, 77-82) en intervju som bygger på frågor med öppna svar, personerna ska inte bara kunna svara ”Ja” eller ”Nej” på frågorna utan behöver formulera sina svar med egna ord. Det ska inte heller ingå några ledande frågor i intervjun. En intervju med låg grad av strukturering är enligt Patel & Davidson (2003, 72) att föredra då det är en typ av ostrukturerad intervju som ger respondenten möjlighet att svara på frågeställningen så gott denne kan utan att styras av den som intervjuar.

Intervjufrågorna (Bilaga 2) bygger på arbetets frågeställningar. Respondent A tillfrågades ifall intervjun kunde spelas in, vilket gick bra. I enlighet med vetenskapsrådets etiska riktlinjer gällande informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet (Vetenskapsrådet, 2002) delgavs respondenterna information om vad arbetet går ut på, att intervjun skulle spelas in, att intervjun kommer att diskuteras i arbetet och att det fanns möjlighet att vara konfidentiell, vilket också blev fallet. Respondenten blev också erbjuden möjlighet att ta del av arbetet innan publicering. Informationen delgavs dels under mailkontakten och dels inför intervjun där respondenterna önskade att vara konfidentiella. Respondent B delgavs samma information som ovan. Intervjun med respondent B genomfördes på dennes arbetskontor och även denna intervju spelades in för att i efterhand kunna bearbeta svaren.

2.3 Metoddiskussion

Vanlig kritik mot kvalitativa ansatser är att undersökningarna inte är helt replikerbara och inte heller generaliserbara. Vid en kvalitativ undersökning kan inte alltid undersökarens förståelse för materialet helt uteslutas. Nästa person som ska replikera

undersökningen stöter på ett hinder redan här. Vidare är urvalet för datainsamlingen låg. Undersökningsresultatet kan på så vis inte representera, den stora massan, och generaliseras med mätbara resultat (Bryman 2011, 368-371). Dock är det viktigt att notera att syftet mellan kvalitativa undersökningar och kvantitativa undersökningar är olika. Som tidigare nämnts används kvalitativa ansatser vid undersökningar som syftar till att tolka och förstå människors upplevelse, vilket också var fallet i detta arbete.

Som datainsamlingsmetoder valdes litteraturstudie och kvalitativa intervjuer. En positiv aspekt med litteraturstudier är att informationen om tidigare forskning blir lättöverskådlig inom ämnesområdet som studeras. En kritik som kan lyftas fram är dock att en begränsad del av forskningen lyfts fram. (Forsberg & Wengström 2003, 117-145). Viktigt var därför att följa Fribergs (2017, 56-60 samt 76-81) vägledningar för genomförandet av litteraturstudien.

När det gäller den kompletterande datainsamlingsmetoden med kvalitativa intervjuer, kan dels antalet respondenter diskuteras men också intervjutekniken som användes under intervjun. Svårigheten i att finna företag i närområdet som använder sig av Incoterms® var en utmaning i sig men det var också svårt att få de som använder villkoren att ställa upp på en intervju, även om en telefonintervju kunde utföras under en rimlig tid, 15-30 minuter. Två intervjuer, varav endast en med en respondent från ett företag är inte vad som kan anses optimalt. Avgränsningen var på företag i närområdet. Utgångspunkten var att samtliga företag som mejl skickades ut till använder sig utav villkoren. I mailutskicken borde även frågeställningarna ha bifogats. Eventuellt kan detta påverkat antalet positiva svar.

I efterhand kan det diskuteras om datainsamlingen hade blivit än mer rättvisande genom deltagande av flera representanter av företag som är involverade vid avtalets uppdagande. På så vis hade flera perspektiv tagits hänsyn till och svaren eventuellt varit andra.

Eftersom det var svårt att få tag på frivilliga respondenter vars företag använder sig av Incoterms® villkor i allmänhet och FAS i synnerhet så togs beslutet att även intervjua en sakkunnig person på området. Den sakkunnige har ett bra perspektiv av hur det ser ut runtom i Sverige och på så vis är det ytterst lämpligt att ta hänsyn till dennes svar och

funderingar. Vilka avtal som den sakkunnige ser/sett används, vad företagen tycker är viktigt samt vad de behöver hjälp med är givande svar för arbetets syfte.

När det gäller intervjuteknik kan det diskuteras över val av inspelad telefonintervju snarare än personligt möte, vilket var fallet i en av intervjuerna. Vid inspelning av intervjuer finns både för- och nackdelar enligt Trost (2010, 74-75). Fördelarna är att det i efterhand går att lyssna till tonfall, att ta hänsyn till ordval samt att skriva ut och gå igenom intervjun i lugn och ro utan att stressas till att föra anteckningar under intervjun. Även egen lärdom kan fås vid inspelningar, såsom hur ens egen röst låter samt vad som gjordes bra respektive mindre bra. Nackdelarna är att det tar tid att lyssna igenom inspelningen samt svårt att hitta specifika detaljer som författaren vill höra igen. I det aktuella fallet blev en inspelad telefonintervju ett bra verktyg då respondenten inte hade tid till ett personligt möte. Trost (2010, 74-75) skriver att det är bra om författaren själv utför intervjuerna vilket så var fallet då båda författarna deltog vid båda intervjutillfällena.

Studien avsåg att specifikt rikta in sig på att få en större kunskap av FAS. Resultatet blev, trots ovanstående utmaningar, en större kunskap av FAS, dess faktiska användning och betydelse, men också större kunskap av de övriga villkoren och deras inverkan på hur valet görs.

3. Teorigenomgång

I detta kapitel redovisas och diskuteras inledningsvis Incoterms[®] 2010 för att vidare beskriva Combiterms 2011, sjölagen samt försäkringar. Se bilaga 5 för översikt av de olika villkoren med avseende på säljarens och köparens ansvar.

3.1 Incoterms[®] generellt

Incoterms[®] är internationellt erkända regler som beskriver vem som har ansvar för varor under transport och var riskövergången sker. Onödiga missförstånd kan således undvikas. Reglerna är erkända av myndigheter och domstolar världen över (ICC, 2018).

Incoterms[®] 2010 är indelade i fyra kategorier (E, F, C och D) och innebär enligt nedan:

- E Säljaren ställer upp godset för avhämtning på dennes plats och har härigenom minimalt ansvar.
- F Säljarens ansvar är fram till överlämnandet av godset för transport. Största delen av transporten står köparen ansvarig för, risk och kostnad (“godset är sänt av”).
- C Säljaren ordnar och betalar frakten till förbestämd lossningshamn men utan att stå för risken under transporten (“sänt till, frakt betald”).
- D Säljaren ordnar frakt, tar kostnaden för frakten och står för risken fram till lossningshamnen (“levererat till”).

Malifliet (2011) och Ramberg (2011, 95-102) beskriver genom en tabell (se tabell 2) en fördelning av vad parterna bör göra för sitt eget bästa intresse och hur valet av rätt Incoterms[®] görs. A- och B- klassificeringen står för ansvaret som säljare och köpare har att leverera och att få leverans. A- och B-klassificeringen är numrerade från 1-10. Tabellen fungerar således som en guide och klassificeringen är inte, “måsten”, vilket kan tolkas ifrån överskrifterna: Vad säljaren måste och vad köparen måste. I nästa avsnitt, 3.2 Incoterms[®] 2010, beskrivs en tydligare fördelning av säljarens respektive köparens ansvar vid användningen av de maritima villkoren.

Tabell 2: Klassificering (Ramberg 2011, 102)

Vad säljaren måste		Vad köparen måste	
A1	Allmänna skyldigheter av säljaren	B1	Allmänna skyldigheter av köparen
A2	Licenser, tillstånd, säkerhetsprövning och andra formaliteter	B2	Licenser, tillstånd, säkerhetsprövning och andra formaliteter
A3	Transport- och försäkringsavtal	B3	Transport- och försäkringsavtal
A4	Leverans	B4	Får leverans
A5	Övergång av risk	B5	Övergång av risk
A6	Fördelning av kostnader	B6	Fördelning av kostnader
A7	Notifieringar till köparen	B7	Notifieringar till säljaren
A8	Leveransdokument	B8	Bevis av leverans
A9	Kontroll av paketering-markering	B9	Inspektion av godset
A10	Bistå med information och relaterade kostnader	B10	Bistå med information och relaterade kostnader

ICC:s senaste revidering från år 2010 av Incoterms[®] (8:e utgåvan) innehåller 11 standardvillkor vilka beskriver riskövergången från säljare till köpare. Incoterms[®] är menade som ett komplement till ett avtal. Komplementet innebär att villkoren endast avser parternas förpliktelser av transport eller försäkring, när leveransen ska ske samt ansvaret för kostnaderna som varje part har. Vad som inte finns i dessa villkor är ett fastsatt pris, betalningsmetod, ägandeskap av gods vid passage av mellanhänder eller vad som sker vid avtalsbrott. (Schaefer, 2017)

3.2 Incoterms[®] 2010

Ramberg (2011, 103-116) skriver om att ICC strävar efter att få till villkor av en mer multi-transportriktning. Multi-transportriktning innebär ett kombinerat transportsätt där godset transporteras från säljaren till köparen med olika transportmedel och inte endast med exempelvis ett fartyg. Villkoren är 11 till antalet varav 4 används vid sjö- och inlandsvattentransporter: FAS, FOB, CFR och CIF. De övriga 7 används vid kombinerat transportsätt (flyg-, land-, järnvägs-, sjötransporter): Ex Works (EXW), Free Carrier (FCA), Carriage Paid To (CPT), Carriage and Insurance Paid To (CIP),

Delivered at Place (DAP), Delivered at Terminal (DAT) och Delivered Duty Paid (DDP). ICC reviderar Incoterms[®] vart 10:e år numera och nästa revidering kommer ut år 2020.

Nedan följer en närmare beskrivning av fördelningen mellan säljare och köpare samt riskövergången vid användning av de maritima villkoren:

Free Alongside Ship - FAS

Säljarens ansvar under vilket FAS är att leverera godset längs med fartyget (exempel kaj, pråm). Säljaren ser även till att godset är klart för bortfraktning genom att hjälpa till med bland annat förtullning bland annat ifall köparen skulle önska denna hjälp. Det är säljaren som skriver fakturan. Bortfraktning innebär att ett fartyg transporterar gods från punkt A till punkt B.

Köparens ansvar är att välja ut den hamn som godset ska levereras till, samt att ordna med transport från just lastningshamnen. Vidare ser köparen till att ta hand om förtullning och försäkring.

ICC (2018) och Malfliet (2011) tar upp att risken går över på köparen när godset är levererat samt att en faktura av säljaren är utställd. Informationen ska överlämnas till köparen som därmed ansvarar för lastningen av godset ombord fartyget samt kostnader som uppkommer från och med nu. Det finns en möjlighet att använda sig av FAS+ som innebär att på köparens begäran ordnar säljaren frakten. Säljaren gör det på köparens bekostnad och dennes risktagande.

En detalj som är viktig vid FAS är att säljaren inte levererar godset för tidigt. De stora transportörerna har minst en avgång per vecka. Skulle godset levereras i förtid så är den för tidig, vilket i sig kostar pengar om inte fartyget har gjort hamnanlöp. Det är av yttersta vikt att leverera godset i tid till lastningshamnen genom att leveranstidpunkten baseras på vart fraktfartyget befinner sig (Santander Trade, 2018).

Free On Board – FOB

Under FOB har säljaren ansvaret av att leverera godset till lastningshamn där godset placeras direkt ombord fartyget med förutsättningen att ingen tullverksamhet finns i hamnen. Godset ska vara klart för bortfraktning samt deklarerat och det är säljaren som har hand om kostnaden för lastningen ombord fartyget.

Köparens ansvar är att välja ut den hamn vart godset ska levereras och placeras ombord fraktfartyget av säljaren. Köparen har även hand om bortfraktningen av godset samt står för denna kostnad. Vidare så har även köparen ansvaret att teckna en försäkring.

Malfliet (2011) och ICC (2018) skriver att köparen bär risken från och med att godset är levererat samt att en faktura av säljaren är utställd. Säljaren måste informera köparen som därmed ansvarar för lastningen av godset samt kostnader som uppkommer från och med nu. Det finns en möjlighet att använda sig av FOB+ som innebär att på köparens begäran ordnar säljaren frakten men detta på köparens risk och denne får även stå för kostnaden.

Stapleton, Pande & O'Brien (2014) påpekar att transaktionsdelen från upphämtandet av gods hos säljaren fram till att godset är lastat ombord fartyget innebär risker som säljaren inte alltid är medveten om. Viktiga faktorer här att beakta är att lastbilen kan krascha, brand i hamnvaruhuset (uppställningsplatsen) kan uppstå, kran kan välta vid lastning och att gods kan stjälas ur container när containern är placerad på kajen.

Cost and Freight - CFR

Säljarens ansvar under CFR är att leverera godset till lastningshamn där godset placeras ombord fartyget förutsatt att ingen tullverksamhet finns i hamnen. Godset ska vara klart för bortfraktning, deklarerat, samt att säljaren står för bortfraktningskostnaden. När godset är lastat och en beräknad leveranstid är utförd ska denna information delges köparen. Köparens ansvar blir således tecknande av försäkring.

Risken går över på köparen när godset är placerat ombord fartyget och innan sjöresan har påbörjats. Från denna punkt är inte säljaren skyldig att försäkra godset utan detta beror på vad parterna har avtalat om. (Malfliet, 2011; ICC, 2018)

Cost Insurance and Freight - CIF

Under villkoret CIF så har säljaren ansvaret av att leverera godset till lastningshamn där godset ska placeras ombord fartyget ifall ingen tullverksamhet finns i hamnen. Godset ska vara klart för bortfraktning, deklarerat och kostnaden för bortfraktning till lossningshamn står säljaren för. Säljaren åläggs också att teckna en varuförsäkring av transporten i köparens namn.

Köparens ansvar är att se över försäkringen och utöka den i avtalets utformning om så önskas, denne får också stå för extra kostnader av försäkringen. Risker går över då godset är placerat ombord fartyget i lastningshamnen och köparen ordnar med importen om inget annat är avtalat. Avlastningslogistik och kostnad i destinationshamn är köparens ansvar.

Malfliet (2011) och ICC (2018) skriver att CIF liknar CFR med undantaget att säljaren måste försäkra godset. Risker går över på köparen då godset är placerat ombord fartyget, allt övrigt står säljaren för fram till lossningshamn. Viktigt att notera är att säljaren kan välja det minsta krav på försäkring vilket köparen måste vara medveten om.

3.3 Användning av FAS, FOB, CFR & CIP

Enligt Malfliet (2011) måste säljaren vid CFR och CIP ordna med ett B/L. Ett B/L är ett fraktdokument som innebär att den som äger dokumentet äger lasten. Vid FAS och FOB räcker det med ett "mate's receipt" som är ett utställt dokument utfört av transportören till befraktaren som indikerar att leveransgodset har blivit mottaget men inte lastat ombord fartyget. Vid FAS och FOB räcker det även med en "seaway bill" som är en sjöfraktsedel och innebär att ett avtal har ingåtts. Till skillnad från ett B/L så innefattar dessa två således inte lika stora dokumentkrav. Viktigt att notera är att utan ett B/L kan inte godset säljas under transport. Skillnaden mellan synsättet 'hamn till hamn' till de nya multivillkoren 'dörr till dörr', är leveranssynsättet där ett B/L inte är ett krav. Det som fås istället är ett acceptansdokument (received for shipment). Ett kontraktsbrott kan uppstå då priser går upp på en volatil marknad genom att köparen vill undvika kontraktet. Viktigt för säljaren här är att äga det nödvändiga leveransdokumentet.

Det framgår tydligt enligt Malfliet (2011) att parterna ständigt använder sig av samma villkor. Det kan bero på okunskap av vad de övriga villkoren innebär eller på

affärsstrategi. Vilket transportavtal det avtalas om är en stor bidragande faktor. Andra faktorer för parterna att ta hänsyn till vid valet av villkor är kostnadspåverkan, riskerna, förpliktelserna samt profiten. Parterna måste även se över riskövergången, vid vilken punkt den sker, men även hur försäkringen tecknas så att den täcker hela vägen. Det bästa är att låta säljaren ordna med transporten vilket också är det vanligaste, men har köparen goda kontakter världen över så är denne minst lika bra. En detalj många missar är att det är dyrt att lasta ett fartyg.

Enligt Stapleton, Pande & O'Brien (2014) är det oftast inte självklart att villkoren i grunden är menade att tolkas in i avtalet då vissa punkter inte är beaktade, såsom deklaration. Beroende på kultur kan det konstateras att villkoren med avsikt felanvänds för att manipulera affären. Det går att med enkelhet dölja olika typer av extra kostnadspålägg. Stora företag som bokar ofta transporter ser helst att hela transaktionskedjan kan övervakas och väljer helst andra villkor än de som nyttjas vid sjötransport eftersom kostnaden blir mindre.

Malfliet (2011) skriver vidare att kombinerat transportslag uppstod tack vare att gods paketeras och transporteras i container. Fördelar med gods lastat i container är enkelheten att lasta på och av en lastbil och från lastbilen direkt placera containern ombord ett fartyg via en lyftkran. Skaderisken på containern samt att gods stjäls ur den är därmed reducerad. Maritima villkor fungerar endast då godset inte behöver passera en terminal. Andra problem med maritima villkor vid gods i container är att maritim terminologi passar ej vid andra typer av transporter, leveransen vid en containertransport sker vid en landpunkt (exempel containerterminal) istället för "längs med fartyget" eller "ombord fartyget" samt att kraven på dokumenten är andra. Andra faktorer att beakta vid transport av last i container är kontrollpunkten. Köparen utför kontroll av godset inne i containern först då den plomberade containern öppnas vid leveransen.

Ramberg (2011, 104-106) skriver om att två vanligt förekommande villkor som används vid alla transportsätt är FCA och DAP. Vid användandet av FCA ska säljaren ordna transporten av gods från eget företag till förutbestämd plats som exempelvis en terminal. Leverans av gods och riskövergången sker då transportören anländer till terminalen redo att lossa lasten för en vidare transport genom exempelvis sjöfart. Skulle förutbestämd plats vara säljarens företag så är denne ansvarig att lasta godset ombord

lastbäraren. Säljaren ansvarar också för exportklarering. FCA är således bra att använda vid containertransporter. Vidare skriver Ramberg (2011, 108) att vid användandet av DAP ska säljaren ombesörja transporten från eget lager till köparen och således har risken samt står för all transportkostnad fram till förutbestämd leveransplats. Köparen tar hand om kostnader som avser att lossa godset vid leveransen och tar därmed över risken. Kihlman (2010) och Incoterms[®] Explained (2018) nämner även att det köparen får ta hand om är importklareringen till sitt land och övriga kostnader såsom eventuella skatter och förtullningskostnader. Säljaren ska på köparens risk och bekostnad hjälpa till med dokumentationen ifall köparen så önskar.

Stapleton, Pande & O'Brien (2014) nämner att banker inte har fullständig förståelse när det kommer till de olika villkoren. Största orsaken är att olika revisioner av Incoterms[®] används vilket leder till oklarheter. Köparen väljer ändå att fullborda affären, även om dokumenthanteringen inte är fullständig. Säljaren å sin sida vill fullfölja affären vars mål är att få utbetalning och således får denne anpassa sig efter banken.

3.4 Combiterms 2011

Combiterms finns till för att underlätta tolkningen av kostnadsfördelningen på en detaljerad nivå och är anpassade efter Incoterms[®] 2010. Kostnader vad avser transport, lastning/lossning, terminalhantering, förtullning bärs antingen av säljare eller köparen beroende på avtalets överenskommelse, men är oftast inte specificerade i detalj. Här kommer Combiterms in som ytterligare ett verktyg för transportören. Ett precist underlag av vad säljaren respektive köparen ska betala tas fram, allt för att betalningsersättning ska krävas av rätt part av transportören. Combiterms avser att användas mellan den som köper en transport och den som utför transporten (Stöth, 2017).

3.5 Sjölagen

Som bevis om att det finns avtal om sjötransport och att transportören har tagit emot/lastat godset tecknas ett konossement Sjölag (1994:1009). Ett konossement är mer känt som B/L bland sjötransportörer.

“Ett konossement skall innehålla uppgift om:

1. godsets art, inbegripet dess farliga egenskaper, nödvändiga märken för att identifiera godset, kolli- eller stycketal samt godsets vikt eller mängd uttryckt på annat sätt, allt enligt avlastarens uppgifter,
2. godsets och förpackningens synliga tillstånd,
3. transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor,
4. avlastarens namn,
5. mottagaren, när denne har angetts av avlastaren,
6. den i transportavtalet angivna lastningshamnen och den dag då transportören tog emot godset i denna hamn,
7. den i transportavtalet angivna lossningshamnen och en eventuell överenskommelse om tiden för godsets utlämnande i denna hamn,
8. antalet exemplar, om konossementet har utställts i mer än ett exemplar,
9. orten där konossementet har utställts,
10. fraktens storlek, om den skall betalas av mottagaren, eller uppgift om att frakt skall betalas av honom samt övriga villkor för godsets transport och utlämnande,
11. i vad mån transporten är underkastad konventionen (4 § tredje stycket),
12. att godset i förekommande fall skall eller får transporteras på däck, och
13. den högre ansvarsgräns som parterna kan ha avtalat.

Ett ombordkonossement skall dessutom innehålla uppgift om fartygets namn och nationalitet, platsen för lastningen samt dagen då lastningen avslutades.

Konossementet skall undertecknas av transportören eller någon som handlar på hans vägnar. Underskriften får framställas på mekanisk eller elektronisk väg” Sjölag (1994:1009).

I Malfliets studie (2011) och i Sjölagen (1994:1009) beskrivs att problem kan uppstå ifall säljaren inte betalar bortfraktaren medan köparen redan har betalat fullt pris till säljaren som även inkluderar transporten. I detta fall kan bortfraktaren hålla kvar godset

fram tills betalning erhålls. Vill köparen ändå ha godset levererat så måste köparen betala till bortfraktaren för att få leveransen.

ICC (2016, 63-73) beskriver att vid användandet av FAS eller FOB skall säljaren på sin egen bekostnad förse köparen ett bevis på att godset har levererats, detta bevis kan vara, men behöver inte vara ett B/L. Säljaren är endast tvungen att bistå med B/L om köparen så önskar. Säljaren rekommenderas också att instruera köparen att i avtalet med befraktaren skriva in att säljaren ska få ett mottagningsbevis, "Mates Receipt" när denne levererat godset.

3.6 Varuförsäkring/ ansvarsförsäkring

Carlsson (2014) skriver att varuförsäkring tecknar den som har ett försäkringsbart intresse, säljaren eller köparen. Stöth (2017, 88) nämner att varor som transporteras har ett stort värde. Skulle godset inte ha försäkring och ifall något olyckligtvis skulle inträffa under transporten så finns risk att varuägaren blir utan ersättning. Transportören kommer att stå för en viss ersättning men den baseras på ett begränsat ansvar. Begränsat ansvar innebär i stora drag att hela godsets värde inte ersätts. För att transportören ska utpekas som skyldig så ska denne ha medvetet orsakat gods förlusten. Det är transportören som har bevisbördan.

Stöth (2017, 90-91) och If (2018) nämner att försäkring täcker förlust eller skada av gods under transporten. Varuförsäkring är indelad i 3 nivåer:

- Grundförsäkring - Katastrofförsäkring med gemensamt haveri
- Utvidgad Grundförsäkring - Grundförsäkring med även skydd mot att godset tappas vid lastning och lossning
- Helförsäkring - Grundförsäkring, Utvidgad Grundförsäkring och varje annan fara

Transportören har ett ansvar av att transportera godset. Transportören kan inte hållas ansvarig för saker som nautiskt fel, brand ombord och händelser som kan räknas som Force majeure dvs. oförutsägbara händelser. För att transportören ska ha en egen försäkring tecknas en ansvarsförsäkring (Carlsson 2014).

Stöth (2017, 81-84) skriver att varuförsäkring ersätter varans nuvarande värde. Transportörens ansvarsförsäkring begränsar ansvaret till varans vikt per kilo som är den största skillnaden gentemot varuförsäkring. Vid användandet av CIF eller CIP så måste det tecknas en varuförsäkring där säljaren kan teckna en å köparens vägnar men denne måste vara medveten om att det endast behövs en försäkring med minimalt skydd. Vill köparen ha en bättre försäkring än den som ger endast minimalt skydd ska detta skrivas ner i avtalet från början. Grundförsäkringen ger skydd mot händelser såsom brand, explosion, grundstötning och kapsejsning. Även om de övriga villkoren inte har krav på varuförsäkring så bör den som står för risken teckna en eller åtminstone ta det i beaktning. Tvister uppstår och vad som gäller vid en tvist mellan försäkringstagare och försäkringsbolaget avseende en sjöförsäkring ska en dispasschör utreda. En dispasschör är en skiljedomare vid tvister om sjöförsäkrings avtal. Vid tvist avseende transportförsäkring ska parterna vända sig till en allmän domstol för bedömning.

Det finns glapp i vissa delar av transportkedjan. En del säljare tror att de har en varuförsäkring då godset står på kajen, vilket inte stämmer utan den träder i kraft först när godset är lastat ombord fartyget. Varuförsäkring täcker inte försening av fartyg (Malfliet 2011). Stapleton, Pande & O'Brien (2014) skriver att säljaren inte alltid tänker på att val av lastningshamn är förknippad med ett risktagande. En lång transportväg innebär större risker över vad som kan hända fram till att godset levereras för lastning ombord fartyget. En del säljare utgår ifrån att risken går över då en lastbil hämtar upp containern exempelvis vid en containerlast när FOB används. Risken i verkligheten vid just detta exempel går över först då containern är placerad ombord fartyget.

4. Resultat

4.1 Avgörande vid val av Incoterms®

Litteraturstudien visade att fyra av artiklarna behandlar aspekter kring vad som är avgörande vid valet av Incoterms®, Coetzee (2010), Malfliet (2011) och Stapleton, Pande & O' Brien (2014) samt Schaefer (2017). Därtill framkom aspekter som är avgörande vid valet under båda intervjuerna.

Coetzee (2010) utförde en studie av hur effektivt Incoterms® är med fokus på riskövergången vid internationell handel. En del företag undviker internationell handel beroende på att lagar och regler behöver kompromissas för att transaktionen ska kunna vara genomförbar. Dessutom är det oklart kring vad som gäller vid en tvist. Här kommer Incoterms® in som ett alternativ. En transaktion är gynnsam ifall den inte kostar mycket. Komplexiteten av att täcka samtliga detaljer i ett avtal samtidigt som tidsbrist råder gör att parterna använder Incoterms.

Malfliet (2011) undersöker hur det kommer sig att ICC inte vill att FAS, FOB, CFR och CIF används vid containertransporter. Resultatet visar att hänsyn måste tas till vilken typ av transport som väljs ut för respektive villkor. Köparen är inte alltid beredd att acceptera kostnad och risk samt även betala när godset är redo för transport från en landpunkt i säljarens land. Här ger Incoterms® ett alternativ till köparen där risken samt betalningen kan utföras först då godset är lastat ombord fartyget. Det är här också som ett B/L utförs. Parter som använder samma villkor vid olika typer av godshantering gör det som en affärsstrategi. Valet av rätt villkor påverkar profiten genom att det tas hänsyn till kostnadspåverkan, risken, ansvar och formaliteter kring dokumenthanteringen. Mycket viktigt är att välja rätt transportsätt vid valet av Incoterms®. Slutligen visar Malfliet (2011) att tradition har en stor inverkan vid valet av Incoterms® men därtill finns även kulturella inslag där det i vissa länder är en risk med att få en icke-seriös aktör på halsen.

Stapleton, Pande & O'Brien (2014) skriver att valet av villkor framförallt baseras på försäkring, dokumenthantering, leveransförloppet samt bankers involvering. Detta leder till att avtalen är bättre strukturerade, där det mer tydligt framgår var riskövergången sker. Vidare i sin tur påverkar det tecknandet av försäkringar så att dem framförallt är

giltiga vid rätt tidpunkter. Allt för att förhindra att godset saknar försäkring under en viss del av transportsträckan. Eventuell felanvändning av villkoren idag beror till stor del på gamla vanor. Slutligen visar Stapleton, Pande & O'Brien, (2014) i sin undersökning att parter i vissa länder manipulerar systemet för egen vinning genom att exempelvis kräva betalning för extra tjänster som i verkligheten är onödiga.

Schaefer (2017) visar att valet av incoterms beror på personalens kunskap. I sin studie visade det dock sig att företaget som studerades hade bristfällig kunskap. Detta innebar att rätt villkor inte användes vid rätt typ av affärer där just det villkoret passar. Företagets kostnad samt risk påverkades. Schaefer (2017) påtalar att företagen behöver basera sitt val av villkor utifrån hela logistikkedjan med hänsyn tagen till kostnad och risker.

Respondent A berättade att företaget skeppar mest gods i container där CFR och CIF är de vanligaste vid valet av Incoterms®. Respondent A lyfter fram att faktorer som påverkar valet av villkor är tradition, kundönskemål samt hur säker eller osäker marknaden är.

Respondent B berättar att vid valet av villkor så är de två starkaste faktorerna som avgör valet 1) vem som ska stå för transportkostnaderna samt 2) vem som ska stå för risken. Respondent B lyfter att ytterligare en faktor som påverkar är vilken typ av last som ska transporteras. En bulklast där säljaren har risken fram till att godset befinner sig exempelvis i en silo i hamnområdet eller en containerlast där säljaren har risken fram till och med att containern är placerad ombord fartyget påverkar valet.

I tabell 3 nedan visas en sammanfattning av resultatet kring frågan om vad som avgör valet av Incoterms®.

Tabell 3 - Sammanfattning kring val av Incoterms®

Litteratur/Intervju	Vad är avgörande vid val av Incoterms®?
Coetzee (2010)	- Minskar komplexiteten kring internationell handel
Malfliet (2011)	- Riskövergång - Typ av transport - Typ av last - Tradition och kultur - Försäkring

	<ul style="list-style-type: none"> - Affärsstrategi - Dokumenthantering
Stapleton, Pande & O'Brien (2014)	<ul style="list-style-type: none"> - Försäkring - Dokumenthantering - Leveransförloppet - Bankers involvering - Vanor/Tradition - Vilket land man gör affärer med
Schaefer (2017)	<ul style="list-style-type: none"> - Kunskap - Logistikhanteringen
Respondent A	<ul style="list-style-type: none"> - Tradition - Kundönskemål - Säker eller osäker marknad
Respondent B	<ul style="list-style-type: none"> - Transportkostnader - Riskövergång - Typ av last

4.2 Användningen av FAS i relation till övriga villkor

Litteraturstudien visade att två av artiklarna behandlar aspekter kring användningen av FAS i relation till övriga villkor; Coetzee (2010) samt Malfliet (2011). Det finns ingen tidigare forskning endast om FAS. Det var orsaken till valet av att även utföra kvalitativa intervjuer som komplement i denna undersökning.

Coetzee (2010) kommer fram till att hamnar i olika länder tolkar FAS annorlunda avseende lastnings- och lossningsoperationer av godset. Speciellt blir det tolkningsproblem vad gäller riskövergången, med andra ord, godset ställt längs med fartyget eller godset ställt vid en landpunkt, terminal. Incoterms är flexibla och tillåter att det i avtalet kan avtalas om annat lämpligt där det går men vid FAS så är det tydligt att just riskövergången sker vid godset placerat längs med fartyget. Det finns en massa regler avseende transport, betalning, försäkring, distribution, agentur, skattefrågor och annat. Dessa samt olika branschlagar är faktorer som påverkar användningen av FAS till övriga villkor, i och med att hamnområden har en terminal.

Malfliet (2011) lyfter fram att köparen inte alltid är beredd att acceptera kostnad, risk och samtidigt genomföra betalningen när godset är placerat i en terminal i säljarens land. Leveranspunkt är en landpunkt istället för längs med fartyget eller ombord

fartyget. FAS kräver inget B/L vilket innebär att köparen inte kan sälja godset under transporten, och det är en stor skillnad mellan FAS och övriga villkor. Slutligen noterar Malfliet (2011) att maritima villkor inte är anpassade efter ett kombinerat transportsätt i och med att maritim terminologi inte passar andra transportslag än just sjötransporter.

Respondent A lyfter fram att ingen av företagets anställda har fullständig koll på villkoren och vad de innebär. Företaget skeppar mest gods i container där CFR och CIF är de vanligaste vid valet av Incoterms[®]. FAS används mest där kunden själv hämtar godset för vidare transport med egna fartyg. Vidare menar respondent A att när det kommer till FAS så upplevs det som ett bra villkor och används även vid containertransport. Lastat gods ombord fartyget eller gods ställt under kroken, redo att lastas ombord fartyget leder till oklarhet när betalningen utförs av köparen. Brytpunkten tolkar respondenten som; fram till att godset är ställt längs med fartygssidan och klart att lyftas ombord. Men, vart hamnen har sin brytpunkt är oklart.

Respondent B lyfter fram att FAS passar att användas vid bulklaster medan vid andra typer av laster så försätter sig köparen i en besvärlig sits eftersom riskövergång sker i hamnen och inte då godset är lastat ombord fartyget. Att godset ska placeras längs med fartygssidan är praktiskt inte görbart då godset oftast ligger placerat i ett hamnmagasin, silo eller liknande. Godset kan även bli ståendes på kajen en längre period exempelvis vid ett försenat fartyg och ur köparens perspektiv är det tufft med att dels stå för kostnaden av gods ståendes på kajen men också att bära risken.

I tabell 4 nedan visas en sammanfattning av resultatet kring frågan om vad orsakerna till att FAS inte används i samma utsträckning.

Tabell 4 - Sammanfattning kring FAS användning i relation till övriga villkor

Litteratur/Intervju	Vad är orsakerna till att FAS inte används i samma utsträckning som de övriga villkoren?
Coetzee (2010)	- Riskövergången tolkas olika - Regler avseende transport, betalning, försäkring, distribution, agentur samt skattefrågor.
Malfliet (2011)	- Dagens kombinerade transportsystem är multimodalt. - Leverans sker vid en land punkt och inte längs med fartyg såsom FAS är tänkt. - Dokumentkraven

Respondent A	<ul style="list-style-type: none">- Oklarhet i när betalning sker- Oklarhet i brytpunkter- Okunskap
Respondent B	<ul style="list-style-type: none">- Riskövergång- Risken vid försenat fartyg- Godset kan inte levereras längs med fartyget

5. Diskussion

Detta arbete syftade till att undersöka FAS och dess praktiska användning och betydelse för säljare och köpare. Fokus var på att förstå vad som är avgörande vid valet av Incoterms[®], samt vad som är orsakerna till att FAS inte används i samma utsträckning som de övriga villkoren. Undersökningen genomfördes genom en litteraturstudie samt två intervjuer. Orsaken till valet att även utföra intervjuer som komplement var på grund av att det inte finns någon tidigare forskning endast om FAS.

Resultatet i denna undersökning visar att 15 olika faktorer påverkar valet av Incoterms[®] och att 10 olika faktorer har betydelse till att FAS inte används lika ofta som de övriga villkoren. Detta visar att stor ovetskap råder vad avser de olika villkorens kritiska punkter. En del företag handlar ändå med villkoren utan att fullt förstå hur stora risk de tar. När FAS används så används det på ett något felaktigt sätt, detta är vanligt förekommande även för en del av de andra villkoren. Nedan diskuteras resultatet såväl som metoden för denna undersökning och kapitlet avslutas med förslag på fortsatt forskning.

5.1 Val av Incoterms[®]

Resultaten visar att de mest framträdande faktorerna som avgör valet av Incoterms[®] är:

- 1) Försäkring - försäkring ska täcka hela transporten
- 2) Dokumenthantering - godset ska kunna säljas under transport
- 3) Tradition och kultur - hur har man gjort förr samt länder som det handlas med
- 4) Typ av last - förpackat gods som packas i container eller gods i bulk som placeras i ett magasin eller ett silo i hamnen
- 5) Typ av transport - flera olika transportsätt eller endast ett

Incoterms[®] är internationellt erkända regler som beskriver vem som har ansvar för varor under transport och var riskövergången sker. Onödiga missförstånd borde således undvikas. Reglerna är erkända av myndigheter och domstolar världen över. Trots detta tolkas villkoren olika av säljare och köpare och banker, men också av domstolar över hela världen. Därför är det viktigt att avtalets innehåll är tydligt, där ansvar och åtaganden för parterna är fördelade.

Resultatet i denna undersökning visar att 15 olika faktorer påverkar valet av Incoterms® där de mest framträdande är: försäkring, dokumenthantering, tradition, typ av last och typ av transport. Detta visar på hur många detaljer parterna behöver ta hänsyn till vid valet av villkor, vilket också framhävs av Coetzee (2010). Återkommande lyfts tradition, kultur och vanor fram som viktiga faktorer vid valet av villkor. Traditionen kommer på sikt att ändras då parterna kommer att se fördelen av att ha en logistiker att vända sig till och där hela transportkedjan täcks i affären istället för att luckor uppstår med risker som parterna annars inte är medvetna om och där extra kostnader kan tillkomma för att lösa dessa. Traditionen kan innebära att företagen använder samma leverantörer som det har fungerat bra tidigare med (Malfliet, 2011). Risken av att oseriösa aktörer beblandar sig för egen vinning utesluts bättre ifall hamnar har denna roll.

Det kom även fram att kundönskemål påverkar valet och det är förståeligt då en säljare för det mesta eftersträvar att få en nöjd kund. Andra faktorer som har samband är: typ av transport, leveransförloppet, logistikhanteringen, transportkostnader samt dokumenthanteringen. Dessa tillsammans genomsyrar ägandeskapet av gods vid passage av mellanhänder. Här ses en tydlig koppling till kulturella inslag i form av affärsstrategiska val som får ett utrymme att nyttjas, dels av parterna men dock även av oseriösa aktörer, vilket också nämns i tidigare forskning av Malfliet (2011) samt Stapleton, Pande & O'Brien (2014).

Olika villkor används vid gods lastat i container där ovan nämnda faktorer bidrar, men vad händer när godset i en container kontrolleras först vid leverans och skada upptäcks? Hur ska man kunna bevisa vart på transportsträckan godset har skadats? Detta förklarar varför försäkring är en viktig faktor då det i vissa villkor uppstår en tidpunkt där godset är oförsäkrat. Stapleton, Pande & O'Brien (2014) visar på att parterna allt mer tar hänsyn till, bland annat, försäkring, dokumenthantering, leveransförloppet och bankers involvering vid valet av villkor. Kontentan är tydligare avtal där riskövergången är mer överskådlig. Detta i sin tur påverkar tecknandet av försäkringar och att dem framförallt är giltiga vid rätt tidpunkter. Allt för att förhindra att godset saknar försäkring under en viss del av transportsträckan. Malfliet (2011) menar på att gods transporterat i container minskar risken för stöld och skador. Detta påverkar i sin tur valet av transporttyper då en container kan ställas ombord ett fartyg men också ställas på ett lastbilssläp eller en

tågagn. Försäkringen kommer att på så vis reduceras i pris då godset är bättre skyddat samt att villkor som inte innehåller krav på försäkring utesluts.

Teorin och tidigare forskning visar på att maritima villkor fungerar då godset inte behöver passera en terminal vilket är ovanligt i dagens värld. Dem flesta hamnar idag har ett inhägnat område som har en säkerhetsklassning. Detta innebär således att det inte går att kringgå att godset för det mesta kommer att passera en terminal, vilket även Malfliet (2011) visar.

Slutligen, är det intressant att notera att mindre företag i större utsträckning, till skillnad från större företag, använder maritima villkor samt får ordna med transport från fartyg till exempelvis ett lager. De större företagen som ofta bokar transporter använder helst andra villkor än dem maritima. Stapleton, Pande & O'Brien (2014) menar att på detta sätt sparar dem pengar för transporten som helhet samtidigt som hela transportkedjan kan övervakas enklare.

5.2 Orsaker till att FAS används i mindre utsträckning

De mest framträdande orsakerna till att FAS inte används i samma utsträckning som de övriga villkoren är:

- 1) Riskövergång - oklarhet över var risken övergår mellan säljare och köpare
- 2) Brytpunkter - hamnens brytpunkt kontra vad villkoret säger
- 3) Betalning - när den ska utföras och när den utförs av motparten
- 4) Okunskap - avtalets innehåll i detalj samt villkorets funktion

Resultatet i denna undersökning visar att 10 olika faktorer har betydelse till att FAS inte används lika ofta som de övriga villkoren. De mest framträdande faktorerna till detta är riskövergången, brytpunkter, betalning samt okunskap. Okunskap genomsyrar samtliga genom att oklarheter råder vid vilka punkter som ansvaret går över från en part till den andra. Är inte dokumenthanteringen korrekt kan det leda till att gods inte kan säljas under transport vilket är vanligt förekommande, enligt Stapleton, Pande & O'Brien (2014).

Ett intressant mönster är att viktiga brytpunkter inte är helt kända av parterna men ingen funderar över risk som uppstår då godset blir ståendes på kajen och då inte försäkring täcker denna tidpunkt. Vid FAS så är säljaren ansvarig för godset fram till överlämnandet för transport och här tas allt ansvar över av köparen. Detta kan förklara i hur villkoret tolkas med hänsyn till dagens hamnuppdrag där godset oftast överlämnas vid en terminal. Dagens hamnar har en annan funktion där logistikuppdraget är större och där hamnar inte längre är öppna områden såsom förr. Detta innebär att överlämningen sker vid en landpunkt och inte längs med fartyget som i sin tur innebär att köparen har ansvaret vid ett tidigare skede än väntat. Detta medför extra utgifter. En viktig detalj är att säljaren måste utställa en faktura för att godset ska anses varar levererat. Dokumenthanteringen är av stor vikt. Ett B/L kan ordnas av säljaren men detta ska vara avtalat från början där en dokumentklausul ska bifogas avtalet. Det kan vara så att parterna inte helt har kännedom av att detta går att ordna med och därför undviker att använda FAS.

Det verkar viktigt att godset levereras i tid. Det medföljer höga hamnkostnader ifall godset blir ståendes och väntandes på fartyget som ska utföra transporten som även Malfliet (2011) påtalar. Viktigt här är samverkan mellan alla parterna och att tillräckligt gods finns så att fartyget fylls upp. Detta påverkar miljön men också transportkostnaderna utslaget över mängden gods som transporteras.

Det råder stor okunskap kring villkoren men också brytpunkterna, i form av betalning och riskövergång konkluderar Coetzee (2010). Banker som ska vara säkra på sin sak handskas felaktigt med tolkningen av villkoren beroende på vilken revidering som används, vilket återspeglas i dokumentationen. Detta är en bidragande orsak till att parterna inte är medvetna om vilka risker de utsätter sig för.

Slutligen är ett oväntat resultat att FAS används vid containertransporter vilket ICC säger att det inte ska göras och vilket även Malfliet (2011) nämner. De flesta idag bör ha kunskap om hur containertransporter sköts. Det kan vara så att tillkommande hamnkostnader för att lasta container ombord fartyget kan vara värda att betala för istället för att använda ett annat villkor.

5.3 Förslag för fortsatt forskning

För vidare studier föreslås en större och djupare undersökning av studiens frågeställningar. Exempelvis med flera företag där både köpande och säljande företag representeras. Rederiernas aspekt är också intressant att studera vidare, i och med att de har den största transportdelen. Det är svårt att hitta företag och respondenter som har tid för intervjuer. Därför är rekommendationen att förfrågan bör nå ett större urval av företag, nationella såväl som internationella, och göras med större tidsmarginal till förfogande. Detta skulle kunna möjliggöras genom en enkätstudie.

6. Referenser

- Banco Santander, S.A. (2018). *Santander Tradeportal. Incoterms® 2010*.
<https://en.portal.santandertrade.com/international-shipments/incoterms-2010> (Besökt 17/3 2018)
- Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder upplaga 2*. Liber
- Carlsson, J. (2014). *Riskfördelning vid leverans av gods: i samband med köp*. Examensarbete i sjö- och transporträtt, Juridiska Institutionen. Stockholm: Stockholms Universitet. <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:su:diva-115499>
- Coetzee, J. (2010). *INCOTERMS as a form of standardisation in international sales law : an analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sales law with specific reference to the passing of risk*. <http://scholar.sun.ac.za/handle/10019.1/5222>
- Friberg, F. (2017). *Dags för uppsats Vägledning för litteraturbaserade examensarbeten tredje upplagan*. Lund: Studentlitteratur.
- ICC International Chamber of Commerce. (2016). *ICC GUIDE ON TRANSPORT and the Incoterms® 2010 Rules*
- ICC International Chamber Of Commerce. (2018). *Incoterms® 2010*. Tillgängligt digitalt genom: <https://www.iccwbo.org/publication/incoterms-rules-2010/> (Besökt 26/1 2018)
- Incoterms Explained. Mantissa E-Learning*. Tillgänglig digitalt genom: <http://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/incoterms-2010-rules/> (Besökt 6/2 2018)
- Kihlman, J. (2010). *Avtalsrätt. Incoterms® 2010*. Tillgänglig digitalt genom: <http://www.avtalsratt.com/images/stories/Incoterms-2010.pdf> (Besökt 30/3 2018)

Länsförsäkringar (2018). *Leveransvillkor - Incoterms® 2010*. Tillgängligt digitalt genom: <http://www.interfrakt.se/fileadmin/pdf/Incoterms2010se.pdf> (Besökt 12/2 2018)

Malfliet, J. (2011). *Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term*. Tillgängligt digitalt genom: <https://biblio.ugent.be/publication/1212622/file/1212631> (Besökt 15/3 2018)

Patel, R. & Davidsson, B. (2003). *Forskningsmetodikens grunder Att planera, genomföra och rapportera en undersökning upplaga 4*. Lund:Studentlitteratur

Ramberg, J. (2011). *International Commercial Transactions fourth edition*. Stockholm:Nordsteds Juridik

Schaefer, Thomas J. (2017). *Incoterms use in buyer-seller relationships: A mixedmethods study*. Tillgängligt digitalt genom: <https://search.proquest.com/openview/973794b4f499b67c7b217820f52170b0/1.pdf?pq-origsite=gscholar&cbl=18750&diss=y> (Besökt 13/3 2018)

Stapleton, D M., Pande, V., O'Brien, D. (2014) *EXW, FOB or FCA? Choosing the Right INCOTERM and Why it Matters to Maritime Shippers*. Tillgängligt digitalt genom: <https://trid.trb.org/view/1350272> (Besökt 13/3 2018)

Statistiska Centralbyrån. Statistics Sweden. *Leveransvillkor Incoterms*. Tillgängligt digitalt genom: https://www.scb.se/Statistik/HA/HA0201/_dokument/Uppgifts1%C3%A4mnande/Statistisk-varde/Leveransvillkor.pdf (Besökt 26/1 2018)

Stöth, G. (2009). *Transport- och logistikrätt -en grundläggande redogörelse upplaga 3:1*. Malmö:Liber

Stöth, G. (2017). *Logistikrätt - grunder och tillämpning upplaga 2*. Stockholm:Liber

Sveriges Hamnar. (2011). *Hamnen i det svenska samhället*. Tillgängligt digitalt genom: https://www.transportforetagen.se/Documents/Publik_F%C3%B6rbunden/Sveriges_Hamnar/Rapporter/Hamnen%20i%20det%20svenska%20samh%C3%A4llet%20FINAL.pdf (Besökt 13/3 2018)

Sweco Infrastructure AB. (2013). *Värdebeskrivning Kalmar hamn*. Tillgängligt digitalt genom: https://www.kalmar.se/download/18.7050d67415de45f4e8f151/1502971730950/Vardebeskrivning_slutrapport.pdf (Besökt 12/3 2018)

Tiberg, H., Schelin, J., Widlund, M. (2015). *Praktisk Sjö rätt andra upplagan*. Stockholm:Jure

Transportindustriförbundet Ett förbund inom Transportföretagen. (2018). *Terminalbestämmelser 2011*. Tillgängligt digitalt genom: <https://www.transportforetagen.se/ForbundContainer/Transportindustriforbundet/Publikationer/Transportindustriforbundets-Terminalbestammelser-2011/Terminalbestammelser-2011---Svenska/> (Besökt 28/3-2018)

Transportförsäkringar på If. *Incoterms® 2010 Internationella leveransvillkor*. Tillgängligt digitalt genom: <https://www.if.se/globalassets/se/dokument/foretag/incoterms-2010.pdf> (Besökt 12/2 2018)

Transportstyrelsen. (2018). *Miljö och hälsa*. Tillgängligt digitalt genom: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Miljo-och-halsa/> (Besökt 9/1 2018)

UNDP Practice Series, Shipping and Incoterms, November (2008) Practice Guide. Tillgänglig digitalt genom: <http://www.undp.org/content/dam/undp/documents/procurement/documents/UNDP-Shipping-Guide.pdf>, sida 37. (Besökt 21/3-2018)

Vetenskapsrådet (2002). *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning*. Stockholm: Vetenskapsrådet. Tillgänglig digitalt genom: <http://www.codex.vr.se/texts/HSFR.pdf> (Besökt 24/3 2018)

Bilaga 1

Mailutskick

Hej!

Vi heter Henrik och Vedran och vi är sjökaptensstudenter vid Sjöfartshögskolan i Kalmar. Till vårt examensarbete söker vi efter frivilliga intervjupersoner som kan svara på frågor som handlar om standardavtalen Incoterms[®] 2010 och deras användning vid sjötransporter.

Arbetets fokus ligger på att klargöra varför vissa av standardavtalen används mer sällan än de övriga. Vår plan är att hålla en intervju som kommer att vara ungefär 15-30 minuter. Svaren ska användas till diskussion och analys i examensarbetet. Intervjuerna kan ske per telefon eller möte och svaren kan behandlas konfidentiellt om så önskas.

Vår fråga till er är ifall ni brukar använda er av Incoterms[®] och om ni har tid att undvara en stund för en intervju?

Mvh

Henrik Bernstedt & Vedran Andric´

Bilaga 2

Intervjufrågor

Incoterms[®] 2010 generellt:

- Vad använder ni för avtal? vilka?
- Vad spelar mest roll vid val av Incoterm[®]?/ Vad är avgörande vid valet?
- Varför valde ni den/dem?
- Spelar det någon roll om lasten är i bulk eller container vid val av Incoterms[®]?
- Hur funderar du över valet av hamn med tanke på riskövergången?

FAS inriktning:

- Vad tycker ni om Incotermet[®], FAS som avtal?
- Vid FAS går risken över när godset är "Free Alongside Ship", vad betyder/innebär uttrycket för dig?
- Orsak enligt dig till att FAS inte används lika mycket som övriga Incoterms[®]?

Bilaga 3

Intervju av en logistikchef, respondent A

Respondenten A berättade att vid en affär och framställandet av ett avtal så är det flera i företaget som är delaktiga såsom säljare, kundservice och hen själv. Däremot har ingen av företagets anställda fullständig koll på villkoren och vad de innebär. När det kommer till ansvaret som rederiet har gentemot diskussionen med kunden så är begreppen luddiga. Det är oklart vart transportansvar och försäkringsansvar slutar. Incoterms® tolkas in i avtal och det som är förvirrande är när ansvaret samt risken går över till köparen. Utanför företagets väggar så är Incoterms® redan inkörda koncept där ”alla” vet vad det handlar om och det har hittills inte lett till några problem.

Företaget skeppar mest gods i container där CFR och CIF är de vanligaste vid valet av Incoterm®. Faktorer som påverkar valet av avtal är tradition, kundönskemål samt hur säker eller osäker marknaden är. Tydlighet i avtalet är viktigt vid sådana situationer. FAS används mest där kunden själv hämtar godset för vidare transport med egna fartyg. Valet av hamn spelar mindre roll i och med fasta hamnanlöp och fasta kunder.

När det kommer till FAS så berättar respondenten att den upplevs som ett bra villkor och används även vid containertransport. Lastat gods ombord fartyget eller gods ställt under kroken, redo att lastas ombord fartyget leder till oklarhet när betalningen utförs av köparen. Brytpunkten tolkar respondenten som; fram till att godset är ställt längs med fartygssidan och klart att lyftas ombord. Men, vart hamnen har sin brytpunkt är oklart. Hamnkostnader är snarlika vid olika hamnar och därför tros brytpunkten vara korrekt eller uppfattas på samma sätt av ”alla”. Det är oklart vad som gäller i en del fall när gods blir ståendes på kaj, då hamnavgifterna redan är betalda.

Bilaga 4

Intervju av en sakkunnig, respondent B

Respondent B berättar att de villkor som används oftast vid olika typer av transportsätt är FCA och DAP. FOB villkoret är det som används oftast vid sjö- och inlandsvatten transporter men även villkoret CIF förekommer, dock i en mindre utsträckning. Villkoret FAS används framförallt vid bulklast. Vid valet av villkor så är de två starkaste faktorerna som avgör valet:

1. vem som ska stå för transportkostnaderna
2. vem som ska stå för risken

Parterna löser transporten genom att den som har de bästa förutsättningar att ordna en transport också gör det. Med bästa förutsättningar menas att den av parterna som har den bäst kontakten med transportören också ordnar den. Vilken typ av last som ska transporteras påverkar också valet av villkor. En bulklast där säljaren har risken fram till att godset befinner sig exempelvis i en silo i hamnområdet eller en containerlast där säljaren har risken fram till och med att containern är placerad ombord fartyget påverkar valet. Hur parterna tänker vad avser riskövergången baseras mest på vilken typ av försäkring som ska tecknas, större risk leder till en mer utökad försäkring. Villkoret CIF har endast en grundförsäkring i botten med minimalt skydd medan exempelvis vid användandet av villkoret FAS så är det frivilligt för parterna att teckna en varuförsäkring.

Risken för frakt vid valet av FAS står köparen för. Detta innebär att om fartyget inte kommer i rätt tid har köparen ett problem med tillhörande extra kostnader. Vid villkoret FOB står säljaren för risken t.o.m godset är placerat ombord fartyget. Med andra ord, vid försenat fartyg är det säljaren som står för kostnaden av godset ståendes inne i hamnområdet.

Företagen är inkörda på sina hamnar och byte av hamn sker ytterst sällan. Vid valet av lastningshamn utgår företagen utifrån sina egna bästa förutsättningar för att lasta godset. Lastning och säkring ombord fartyget är viktigt där hänsyn tas till stuveriet som ska lasta fartyget. Valet av en lossningshamn är inte lika viktig men det som är viktigt är att

godset ska kunna lossas i hamnen. En del företag har hamnavtal, vilket leder till längre vägtransporter som i sin tur har påverkan på miljön samt påverkan av kostnader.

Villkoret FAS passar att användas vid bulklaster medan vid andra typer av last så sätter sig köparen i en besvärlig sits eftersom riskövergång sker i hamnen och inte då godset är lastat ombord fartyget. Att godset ska placeras längs med fartygssidan är praktiskt inte görbart då godset oftast ligger placerat i ett hamnmagasin, silo eller liknande. Köparen har risken då godset ligger på kajen och här är viktigt att denne tar hänsyn till väderförhållanden. En virkeslast där presenning blåser bort och regnskador uppstår är ett sannolikt scenario som kan inträffa. Godset kan även bli ståendes på kajen en längre period p.g.a. försenat fartyg och ur köparens perspektiv är det tufft med att dels stå för kostnaden av gods ståendes på kajen men också att bära risken. Villkoret FAS passar även att användas vid containerlaster i och med skyddat gods innanför container.

Bilaga 5

Figur 1 (SantandeTrade 2018) - Fördelningen av kostnaderna av Incotermet®.

INCOTERM / Cost	Departure from warehouse		Main transportation not paid by the seller				Main transportation paid by the seller				Shipping charges paid by the seller until reaching destination point		
	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP		
Packaging	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	
Loading from warehouse	B	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	
Pre-carriage	B	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	
Export customs clearance	B	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	
Handling at departure	B	B	B	S	S	S	S	S	S	S	S	S	
Main transportation	B	B	B	B	S	S	S	S	S	S	S	S	
Transportation insurance	B	B	B	B	B	S	B	S	S*	S	S	S	
Handling at arrival	B	B	B	B	B	B	B	B	S	S	S	S	
Import customs clearance	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	S	
Post-carriage	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	S	
Unloading into warehouse	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	S	

S: Cost paid by the seller
 B: Cost paid by the buyer