

Saimaan ammattikorkeakoulu
Tekniikka Lappeenranta
Logistiikka

Martin Eskelinen

MERENKULUN RAHTAUS

Opinnäytetyö 2010

TIIVISTELMÄ

Martin Eskelinen

Merenkulun rahtaus, 51 sivua, 5 liitettä

Saimaan ammattikorkeakoulu, Lappeenranta

Tekniikka, Logistiikka

Opinnäytetyö 2010

Ohjaajat: Rahtimeklari Peter Kullberg, osastopäällikkö Intercarriers Kimmo

Kuukka, Intercarriers, koulutuspäällikkö Raimo Päivärinta Saimaan ammattikorkeakoulu

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää merenkulun rahtausta ja rahtaukseen liittyviä toimenpiteitä. Työ on tehty yhteistyössä pientonniston laivanselvitystä ja rahtausta harjoittavan Intercarriersin kanssa. Työn tarkoituksena on selventää merenkulun rahtausta myös merenkulkuun perehtymättömälle henkilölle.

Työssä käydään läpi itse rahtausprosessi, tarvittavat dokumentit ja eri rahtausmuodot. Opinnäytetyö tutustuu myös Saimaan kanavaan, sen historiaan ja liikumiseen Saimaalla. Kuljetusasiakirjoista käsitellään konossementtia, sen eri muotoja sekä merirahtikirjaa. Incotermsit kuuluvat vahvasti ulkomaankauppaan, ja myös yleisimmät merenkulussa käytettävät toimituslausekkeet on käsitelty työssä. Rahtausopimuksen tekoon ja sen tarvittaviin tietoihin paneudutaan opinnäytetyössä.

Opinnäytetyön teorian tietolähteinä käytettiin painettua kirjallisuutta, internetjulkaisuja ja haastatteluja. Tiedot yrityksestä ja sen toimialasta saatiin vierailemalla yrityksessä sekä hyödyntämällä yrityksen internetsivuja.

Työlle asetetut tavoitteet saavutetaan hyvin, koska opinnäytetyö onnistuu selventämään rahtausprosessia ja siihen tarvittavia dokumentteja hyvin.

Asiasanat: merenkulku, rahtaus, incoterms, laivausehdot, konossementti

ABSTRACT

Martin Eskelinen

Maritime Chartering, 51 pages, 5 appendices

Saimaa University of Applied Sciences, Lappeenranta

Technology, Logistics

Thesis, 2010

Instructor: Ship broker Peter Kullberg, Intercarriers, Head of department Kimmo Kuukka, Intercarriers, Head of Degree Programme Raimo Päivärinta, Saimaa University of Applied Sciences

The purpose of this thesis was to explain maritime chartering to a person who is not acquainted with a maritime chartering. Thesis was made with the co-operation of Intercarriers, which provides small-tonnage traffic services, comprise chartering and clearance of vessels.

Thesis introduces chartering in general. Needed documents for chartering and different types of chartering are also introduced in the thesis work. Thesis familiarizes the reader with a Saimaa channel, its history and the traffic at Lake Saimaa. Thesis also includes an overview of transportation documents, such as Bill of Lading and Sea Waybill. Incoterms 2000 is often used in foreign trade that is why thesis includes description of standard trade definitions. There is also information about Charter Party, in the thesis.

Theory part of the thesis is made using the information got from the literature, Internet and interviews. Facts about the company and its activity are gathered from the visits to the company and from the company's web-pages.

Aims of this thesis are achieved well, because thesis manages to express maritime chartering and all the documents needed during the chartering process.

Keywords: maritime, chartering, incoterms, bill of lading

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO.....	5
2 INTERCARRIERS.....	6
3 RAHTAUSPROSESSI.....	8
4 RAHTIMEKLARI.....	9
4.1 Rahtimeklararin tekemä rahtaus sopimus.....	10
4.2 Rahtimeklararin työnkuva.....	11
5 SAIMAAN KANAVA JA LIIKENNÖINTI SAIMAALLA.....	12
5.1 Historia.....	13
5.2 Liikennöinti Saimaalla.....	16
6 MERILIIKENNE.....	17
6.1 Linjaliikenne.....	18
6.2 Hakurahtiliikenne.....	19
6.3 Muut rahtausmuodot.....	21
7 MERILAKI ALUKSEN RAHTAUKSESSA.....	22
7.1 Sodanvaara.....	23
7.2 Matkarahtaus merilaissa.....	23
7.3 Aikarahtaus merilaissa.....	27
8 MERENKULUSSA KÄYTETTÄVÄT TOIMITUSLAUSEKKEET.....	29
8.1 Incoterms 2000.....	29
8.2 Combiterms.....	33
8.3 Finnterms.....	33
9 KONOSSEMENTIT.....	34
9.1 Erilaisia konossementteja.....	35
9.2 Tavarankuovutus.....	38
9.3 Vastuuvapautussitoumus.....	38
9.4 Merirahtikirja.....	39
10 LAIVAUSEHDOT.....	39
10.1 Vakiolaivausehdot.....	39
10.2 Linjaehdot.....	44
10.3 Fio-ehdot.....	45
11 POHDINTA.....	46
KUVAT.....	48
KAAVIOT.....	48
LÄHTEET.....	49

LIITTEET

Liite 1 Merenkulun sanasto

Liite 2 Peter Kullbergin haastattelukysymykset

1 JOHDANTO

Tämä opinnäytetyö on tehty Saimaan ammattikorkeakoulun logistiikan insinöörin koulutusohjelman opinnäytetyönä. Työ on tehty yhteistyössä Intercarriers-nimisen yrityksen kanssa ja rahtimeklariosuus on kirjoitettu rahtausmeklari Peter Kullbergin haastattelun pohjalta. Haastattelun kysymykset on sijoitettu liitteeseen 2. Intercarriers tuki yrityksenä myös muutoin, kuin haastattelun muodossa. Yrityksen Lappeenrannan osaston päällikkö Kimmo Kuukka antoi hyvin lisämateriaalia opinnäytetyöhön sekä selvensi termien merkitystä.

Työn tarkoituksena on syventyä merenkulunrahtaukseen. Se on pyritty kirjoittamaan mahdollisimman ymmärrettävään muotoon, joten siitä on hyötyä myös merenkulkuun vähemmän perehtyneille henkilöille. Lukemisen ja oppimisprosessin helpottamiseksi on merenkulunsanastoa kerätty liitteeseen 1.

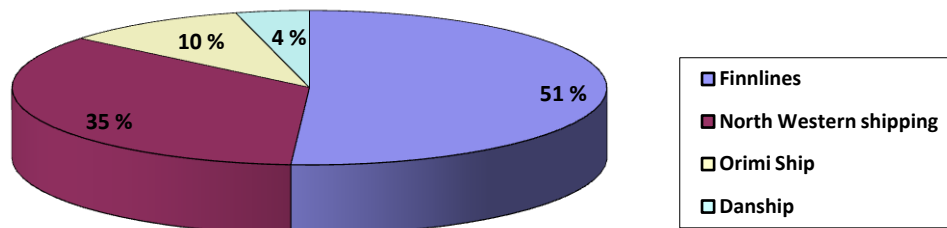
Merenkulun rahtauksesta ei ole montaa teosta, jotka sisältäisivät myös rahtimeklarin työnkuvauksen. Työ alkaa rahtausprosessin kuvauksella, jonka jälkeen käsitellään Intercarrierssia yrityksenä. Tämän jälkeen siirrytään rahtimeklarin työnkuvan käsittelyyn ja tutustutaan Intercarriersin päätoimialueeseen Saimaan kanavaan. Toimintojen esittelyn jälkeen käsitellään itse merenkulkua ja tarkastellaan meriliikennettä keskittyen hakurahtimarkkinoihin, tutustutaan merilakiin ja käydään läpi rahtauksessa tärkeät dokumentit. Lopuksi käydään läpi vielä laivausehdot.

2 INTERCARRIERS

Intercarriers on laivanselvitystä, alusten rahtausta ja varustamopalveluita välittävä yritys. Yrityksellä on ollut myös säännöllistä linjaliikennettä Saimaalta Iso-Britanniaan ja Keski-Eurooppaan, mutta toiminta on tältä osin lopetettu kolme vuotta sitten tavaravirtojen dramaattisen vähenemisen vuoksi. Yritys syntyi, kun Finnlines päätti perustaa oman pientonnistonrahtaukseen ja huolintaan keskittyvän yrityksen. Aikaisemmin Finnlinesin pientonniston rahtitoimintoja oli hoitanut Finncarriers-niminen yritys. Vuonna 1992 haluttiin kuitenkin perustaa oma pientonniston rahtitoimintoja ja huolintaa hoitava yritys yhteistyössä North Western Shippingin, Orimi Shipsin ja Danshippin kanssa. [1],[2]

Intercarriers toimii Itä- ja Pohjanmeren liikenteessä mutta myös Suomen ja Venäjän sisäisillä vesireiteillä. Suomessa toimitaan Saimaalla ja Venäjällä Nevan, Laatokan, Svirin ja Volgan alueella. Rahtausliikenteestä puolet tapahtuu Itämeren alueella ja puolet Saimaalla. Venäjän sisällä ajetaan harvempia yksittäisiä ajoja. Intercarriersin järjestämä liikenne hoidetaan pääasiassa niin sanotuilla Coaster-laivoilla, jotka ovat vetoisuudeltaan pieniä, 1000 - 5500 tonnia. Rahdinkuljetus hoidetaan pelkästään lo-lo-laivoilla, jotka ovat sopivimpia Saimaan liikenteeseen. Intercarriersilla ei ole omia aluksia vaan se toimii välikätenä varustamoiden ja rahdinantajien välillä. Yritys pyrkii pääasiassa etsimään rahtia omistajayritysten laivoja varten. Kuten kaaviosta 1 nähdään, yrityksestä äänienemistön, 51 % omistaa Finnlines. Seuraavaksi suurin osuus, 35 % kuuluu venäläissomisteiselle North Western Shippingille. Yrityksestä 10 % kuuluu toiselle venäläisomistajalle Orimi shipille 10 % ja loput 4 % tanskalaiselle Danshipille. Omistajayrityksistä North Western Shipillä ja Orimilla on omaa kalustoa, kun Danship rahtaa alukset muilta varustamoilta. [1],[2]

Intercarriersin omistajuussuhteet



Kaavio 1 Intercarriersin omistajuussuhteet

Kaavio 1 näyttää Intercarriersin omistajuussuhteet graafisesti. Siitä voidaan huomata, että äänienemmistö, 51 %, yrityksestä kuuluu Finnlinesille. Jäljelle jäänyt 41 % yrityksen omistuksesta jakautuu North Western Shippingin, Orimi Shipin ja Danshipin välillä.

Suomessa Intercarriersilla on toimipaikkoja Helsingissä, Lappeenrannassa ja Varkaudessa. Helsingissä hoidetaan yrityksen rahtaustoiminnot, Lappeenrannassa Etelä-Saimaan laivanselvitykset ja Varkaudessa Pohjois-Saimaan laivanselvitykset. Yrityksellä on toimintaa myös Pietarissa, josta koordinoidaan Venäjän jokien liikennettä. Intercarriers operoi hoidossaan olevia aluksia. Se hoitaa laivoille lastit, polttoaineiden bunkraukset ja huolehtii satamamaksuista, kuten alus- ja jätehuoltomaksuista. Yrityksellä ei ole omia aluksia, vaan sillä on hoidossa 5–10 alusta kerrallaan, joita yritys myös aktiivisesti rahtaa. Yrityksen laivanselvitystoimintoja hoidetaan ainoastaan Saimaan satamissa. Merisatamissa alusten laivanselvitykset hoidetaan satama-agenttien avulla. Intercarriersin Venäjän tuonti on keskittynyt tuomaan raakapuuta paperi- ja sahateollisuuden käyttöön. Harvemmin kuljetetaan myös koneita Venäjän jokia pitkin Mustallemerelle ja Kaspianmerelle. Yritys on aikaisemmin vienyt nestepakkauskartonkia Moskovaan, mutta tilauskantojen pienentymisen vuoksi kartonki kulkee nykyään pääasiassa rekka-autoilla. Venäjällä toimittaessa alusten on oltava venäläisen yhtiön omistamia. Venäjän jokireiteillä saa siis toimia ainoastaan Venäjän lipun alla olevalla ja venäläisten miehittämällä aluksella, mikä myös Intercarriersin tulee ottaa toiminnassaan huomioon.[1],[2]

Intercarriersin suurimpia asiakkaita ovat Suomen paperintuotannon jätit Stora Enso, UPM ja Metsäliitto. Muita suuria suomalaisia asiakkaita ovat vuorivillaa valmistava Paroc, pääasiassa pellettiä tarvitseva uusiutuvien polttoaineiden, biosähkön ja lämmön tuottaja Vapo sekä konepajateollisuuden erikoistunut Wärtsilä. Intercarriersilla on myös kansainvälisiä asiakkaita, kuten Norjasta raakapuuta tuova Telemark Wood. Myös viljatalot Avena Nordicgrain ja Hankkija-Maatalous tuovat ja vievät viljaa Intercarriersin avustuksella. Intercarriers välittää aluksia myös rautaromua vievälle Kuusakoski Oy:lle. Intercarriers keskittyy toiminnallaan ainoastaan kuivalastin rahtaukseen. Keskittyminen joko kuiva- tai nestemäisenlastin rahtaukseen on alalla yleistä, koska kaasun, polttoaineen tai muiden nestemäisten aineiden rahtaaminen eroaa suuresti kuivalastin rahtauksesta. [2]

Vuoden 2008 lopulla alkanut talouskriisi on vaikuttanut myös Intercarriersin toimintaan. Vuonna 2009 yksittäisten Spot-lastien kuljetukset ovat tippuneet 50-60 prosenttia. Erityisesti Venäjältä tuotavan puun määrä on vähentynyt dramaattisesti Venäjän uusien puutullien myötä. Vuoden 2009 loppupuoliskolla on tavaraliikenne kuitenkin lähtenyt jonkun verran elpymään, ja voidaankin olettaa, että pahin on jo ohi ja pientä nousua on nähtävissä. Esimerkiksi energiaksi tuotavien puutuotteiden sekä rehuksi ja elintarviketeollisuuden käyttöön tuotavien viljatuotteiden tuonti on jo lähtenyt nousuun. [2]

3 RAHTAUSPROSESSI

Rahtausprosessi käynnistyy sen jälkeen, kun myyjä ja ostaja ovat tehneet kauppasopimuksen. Sopimus sisältää tavanomaiset tiedot tavarasta sekä kulut ja riskit jakavan toimituslausekkeen. Tämän jälkeen myyjä voi halutessaan ottaa yhteyttä laivameklariin, joka hoitaa tavarann myyjän puolesta ostajalle ja toimii näin ollen itse lastinantajana rahdinkuljettajalle. Myyjä voi myös ottaa yhteyden rahtausmeklariin, joka neuvottelee rahtausopimuksesta varustamon kanssa. Rahtausopimuksen mallikappale on liite 5. Toinen vaihtoehto on, että myyjä

tekee rahtaus sopimuksen varustamon kanssa itse. Näin toimittaessa myyjä on samalla lastinantaja.

Seuraava askel rahtausprosessissa on rahtaus sopimuksen teko. Sopimus tehdään lastinantajan ja rahdinkuljettajan välillä, ja se sisältää tiedot aluksesta, rahdattavasta lastista ja lastinkäsittelyä käsittelevät laivausehdot. Sopimuksen teon jälkeen lastiantaja vie tavarat satamaan, ja laivausehtojen mukaan joko rahdinkuljettaja tai lastinantaja lastaa tavarat alukseen. Lastiantaja saa rahdinkuljettajalta konossementin todisteeksi suoritettua lastauksesta. Tämän jälkeen konossementti toimitetaan pankin kautta tavarat vastaanottajalle. Vaihtoehtoisesti voidaan käyttää merirahtikirjaa, joka kulkee lastin kanssa samaa matkaa määräsatamaan. Rahdinkuljettaja merkitsee konossementtiin tai merirahtikirjaan varauman, jos tavara tai pakkausmateriaali on vahingoittunutta. Varauma merkitään myös siinä tapauksessa, että tuotetta on eri määrä kuin konossementissa tai merirahtikirjassa on ilmoitettu.

Määräsatamassa rahdinkuljettaja luovuttaa tavarat alkuperäistä konossementtia vastaan vastaanottajalle. Merirahtikirjaa käytettäessä tavara luovutetaan merirahtikirjan merkitylle vastaanottajalle. Tavarat luovutus tapahtuu laivausehtojen mukaan, joko satamassa tai laivan ruumassa. Vastaanottaja ei välttämättä ole ostaja, vaan voi olla toimituslausekkeen mukaan esimerkiksi myyjän määräämä kuljettaja, joka toimittaa tavarat ostajalle kotiovelle.

4 RAHTIMEKLARI

Rahtimeklari pyrkii löytämään lastia laivoille tai laivoja lastille. Meklari pitää jatkuvasti yhteyttä laivanomistajien ja lastinantajien välillä ja toimii sen lisäksi myös informoijana molemmin puolin. Varustamoiden uusista laivoista tiedotetaan lastinantajia ja tulevista lasteista informoidaan varustamoita. Rahtimeklarin tavoitteena on löytää uusia laivatyyppisiä ja näin ollen edullisempia ratkaisuja asiakkaille. Rahtimeklari auttaa lastinantajaa. Meklaria käyttämällä on lastien kilpailuttaminen helppoa, koska meklarin kautta saadaan tarjouksia suuri määrä

kerralla liikkeelle. Meklarin käyttö on siis lastinantajan kannalta tehokkaampaa, kuin lastinantajan itse tekemä varustamoiden kilpailuttaminen. Myös varustamon on helpompaa käyttää meklaria. Esimerkiksi paluulastia varten asiakkaat tarvitaan yleensä nopeasti, ja onkin tehokkaampaa antaa meklarin hoitaa varustamolle potentiaaliset asiakkaat kuin itse lähteä etsimään lastia. Rahtimeklari auttaa molempia osapuolia sopimusneuvotteluissa ja toimii sovittelijana kiistatilanteissa. Meklarilla on myös paljon paikallistuntemusta sekä markkinatietoutta, jota varustamot ja lastinantajat voivat käyttää hyväkseen. [2]

4.1 Rahtimeklarin tekemä rahtaus sopimus

Rahtaus sopimuksessa molemmat osapuolet ajavat omaa etuaan, joten tarvitaan rahtausmeklaria, joka toimii sovittelijana sopimuksen teossa ja yrittää löytää kultaisten keskittien varustamon ja kuljetettavan tuotteen omistajan välillä. Rahtausmeklari toimii myös myyjän ominaisuudessa ja yrittää myydä tuotteen omistajalle parasta mahdollista kuljetusmuotoa. Rahtausmeklarilla ei ole tavaraan tai alukseen kohdistuvaa vaaranvastuuta. Rahtisopimusneuvottelut käydään yleensä puhelimen tai sähköpostin välityksellä, joten meklarin on huolehdittava, ettei sopimukseen tule virheitä. Meklari tekee tarjoukset varustamolle ja lähettäjälle sekä yhteenvedon sopimuksesta kummallekin osapuolelle. Rahtausmeklari tekee myös rahtaus sopimuksen molemmille osapuolille. Meklarin vastuulle jää siis tietojen oikeellisuus. Erityisesti aluksen kapasiteetista ja jääluokasta kertovien tietojen on oltava oikein. Rahtausmeklari on talviaikaan yhteydessä jäänmurtoviranomaisiin, jotta voidaan varmistua siitä, että alus todellakin pääsee satamaan. Talven jäätilanteen vuoksi on merialueella rajoituksia aluksen koon ja jääluokan suhteen, ja nämä seikat tulee rahtimeklarin selvittää. Meklari hankkii hankalan jäätilanteen vallitessa alukselle jäänmurtoapua, joko ottamalla yhteyttä satama-agenttiin tai jäänmurrosta vastaaviin viranomaistoihin. [2]

Kauan toiminut ja paljon sopimuksia tehnyt meklari voi ehdottaa lastinantajalle tai varustamolle rahtaus sopimukseen riitatilanteiden välttämiseksi lisäehtoja. Rahtimeklari seuraa aluksen kulkua merellä ja kertoo aluksen kulusta rahdinan-

tajalle yleensä viikkoa ennen aluksen saapumista määräsatamaan. Aluksen myöhästyessä kysytään lastinantajalta mahdollisesta lastauksen pidennyksestä. Jos lastinantaja tästä kuitenkin kieltäytyy, sopimus purkautuu. Varustamo ja lastinantaja voivat lisätä rahtaus sopimukseen guaranteehdon, jonka mukaan varustamo maksaa laivan myöhästymisestä aiheutuneet lisäkulut lastinantajalle. Ehdon käyttö on kuitenkin hyvin harvinaista. Yhden aluksen rahtaus kestää rahtausmeklari Peter Kullbergin mukaan puolesta tunnista muutamaan päivään riippuen rahtausneuvotteluiden kulusta. [2]

4.2 Rahtimeklararin työnkuva

Rahtausmeklari pyrkii tekemään mahdollisimman paljon vuosisopimuksia, jotka sisältävät samat rahtausehdot ympäri vuoden. Alus pysyy harvoin samana, mutta alustyyppin ja rahtauskapasiteetin täytyy täyttää rahtilausekkeessa sovitut ehdot. Polttoaineen suurien hinnanvaihteluiden takia on vuosittaiseen rahtaus sopimukseen lisätty polttoainelauseke. Tämän lausekkeen turvin voidaan polttoaineen aiheuttama hinnanvaihtelu lisätä rahdin hintaan. Intercarriersilla kaikista rahtaus sopimuksista noin puolet on vuosisopimuksia. Meklari valmistelee vuosisopimukset ja huolehtii sopimusten tietojen oikeellisuudesta. Tämän lisäksi meklararin tulee etsiä kertakuljetettaville Spot-lastelle aluksia. Rahtimeklararin työnkuvaan kuuluu myös erilaisten rahtaus sopimusten notiisien eli tiedonantojen teko. Meklarille maksettava palkkio eli komissio on lastin arvosta riippuva, mutta yleensä 2,5 prosenttia rahdin arvosta. Komissio maksetaan aina varustamon puolesta.[2]

Meklarin tehtävänä on etsiä lastinantajalle optimaalisin kuljetusmuoto; hintalaatu suhteen on oltava kunnossa. Lastinantaja antaa meklarille tarvittavat tiedot lastin painosta ja tilavuudesta. Vakuutusmaksujen minimoimiseksi lastinantaja antaa myös toiveen aluksen rakennusvuodesta. Meklarin tehtävänä on karsia kuljetuksiin sopimattomat varustamot pois tarjottavien alusten listalta. Siksi onkin tärkeää, että meklarin on mahdollista selvittää viranomaisten saartamat, kuljetukseen sopimattomat alukset. Intercarriersilla toimitaan pääasiassa vanho-

jen tunnettujen varustamoiden kanssa, jonka seurauksena valitut alukset ovat hyvin harvoin olleet saarrettuina aluksen kunnon, miehistön palkkauksen tai muun rikkeen vuoksi. Meklarin tehtäviin kuuluu olla yhteydessä myös toisiin meklareihin, joiden kautta saadaan myös lisätietoa vapaista lasteista ja aluksista. Vaikka todellisuudessa kilpaillaankin toisten meklareiden kanssa, tehdään myös yhteistyötä, jos lastin kuljetusta ei voida omasta puolesta järjestää. Alusten rahtauksessa käy usein myös niin, että lastinantajalla on oma meklari ja varustamolla oma. Näissä tapauksissa neuvotteluita käydään toisen meklarin kanssa eikä suoraan asiakkaan kanssa. Näin toimittaessa maksetaan kaksinkertainen välityspalkkio, joka jaetaan kummankin meklarin kesken tasan. Näin ollen kumpinkin meklari saa omansa ja maksajaksi jää varustamo.

Intercarriersin asiakkaista 75 % tulee suorilla puhelin, tai sähköpostitiedusteluilla sekä asiakaskäynneillä. Loput 25 prosenttia hankitaan BTS-ohjelmiston välityksellä. Ohjelmiston avulla rahtimeklari saa tiedon vapaana olevista laivoista. Ohjelma välittää tiedon laivan satamasta, päivämäärästä, jolloin alus on käytettävissä, sekä laivan kapasiteetin. Ohjelmistosta nähdään myös kuljetusta tarvitsevan lastin määrä ja lähtö sekä määräsatama. Ohjelmiston avulla rahtimeklari voi yhdistää aluksen ja lastin keskenään. BTS eroaa alalla yleisesti käytetystä rahtipörssijärjestelmästä, koska ohjelmasta ei voi nähdä rahtihintoja tai raportteja. [2]

5 SAIMAAN KANAVA JA LIIKENNÖINTI SAIMAALLA

Saimaan järvialue on Suomen suurin sisävesistö, joka laskee Vuoksen kautta Laatokkaan. Vesistö ulottuu Lappeenrannasta ja Imatralta Savonlinnan kautta Varkauteen, Kuopioon ja Joensuuhun. Saimaan järvialueen liikenteen vilkkautteen vaikuttaa Saimaan vesistön Lappeenrannasta Viipurin kautta Suomenlahteen yhdistävä Saimaan kanava, kuten kuva 1 osoittaa. Kanava on pituudeltaan 42,9 kilometriä. Se sisältää kahdeksan sulkua, joiden avulla porrastetaan 75,7

metrin kokonaispudotusta. Vuoden 1968 jälkeen liikenne on vilkastunut kanavan uudelleen avaamisen myötä. Väylän ruoppaamisen syväväyläksi mahdollisti vuonna 1963 solmittu vuokrasopimus kanavan venäjänpuoleisten osien vuokraamisesta. Kanava mahdollistaa 2500 tonnin vetokyvyn omaavien alusten liikkumisen alueella. Vuokrasopimus Venäjän puoleisen 19,6 km osasta solmittiin 50 vuodeksi, mutta sitä jatketaan alustavien tietojen mukaan vuoden 2010 aikana. [3],[4],[5]



Kuva 1. Saimaan kanavan sulut [5]

Kuva 1 osoittaa graafisessa muodossa Saimaan kanavan kahdeksan sulun ja kautumisen 42,9 kilometrin pituisessa kanavassa.

5.1 Historia

Kanavaa Saimaalta Viipuriin yritettiin rakentaa linnanpäällikkö Erik Bielken johdolla jo 1500-luvun alussa. Bielken yritys parantaa vesitietä Saimaalta Viipuriin kuitenkin epäonnistui ja hanke hylättiin aina 1600-luvun alkuun asti. Sata vuotta myöhemmin vuonna 1607 tapahtunut uusintayritys tehtiin Ruotsin kuningas Karl IX:n toimeksiannosta. Tällöin tehtävään määrättiin amiraali Pentti Juusten, joka kuitenkin kuoli vuonna 1609, eikä töitä enää tämän jälkeen jatkettu. Vasta vuonna 1638 asia otettiin taas puheeksi Pietari Brahen toimesta, mutta se ei saanut kannatusta kanavan vaatimien monien hankalarakenteisten sulkujen vuoksi. Ajatus jäi kuitenkin elämään, ja 1700-luvun lopussa ja 1800-luvun alus-

sa tehtiin joitain ehdotuksia kanavan rakentamiseksi. Kanavaa alettiin uudelleen kehittämään vasta vuonna 1812, kun niin sanottu Vanha Suomi liitettiin Suomen yhteyteen. Tällöin hankkeelle saatiin tarvittava valtiollinen ja taloudellinen tuki ja vuonna 1820 valmistui ensimmäinen Fredrik Hällströmin tekemä selvitys, jonka mukaan kanava vaatisi kaiken kaikkiaan 28 sulun rakentamista. Kanavan rakentamisen edistämistä ajoivat myös monet sen ajan kuuluisuudet. Esimerkiksi J. W. Snellman julkaisi Saima-lehdessään kirjoituksia, jotka käsittelivät Saimaan kanavaa ja sen tärkeyttä Itä-Suomen ja koko maan hyvinvoinnin lisääjänä. [4],[5]

Viipurin mielenkiinnon herättyä alettiin kanavaprojektiin keskittää enemmän voimavaroja. Ensimmäinen virallinen maanmittaustutkimus kanavasta tehtiin vuonna 1834, ja myös siinä todettiin, että sulkuja kanavaan tarvitaan 26–28 kappaletta. Näihin aikoihin senaatti puolsi hanketta mutta ehdotti uusia tutkimuksia. Alustavat rakennussuunnitelmat pienten järvien kautta kulkevasta kanavalinjasta valmistuivat vuonna 1838 Josef Vervingin ja C.H. Nybergin johdolla. Tämän jälkeen töihin määrättiin komitea edistämään suunnittelua ja valitsemaan sulkujen tekniikkaa. Kanavasuunnitelman tarkastamiseen asiantuntijan ominaisuudessa osallistui ruotsalainen J.Edström, joka teki tarkastusmatkan kanavalinjalle ja pieniä muutosehdotuksia. Tämän jälkeen suunnitteluryhmä lähti Ruotsiin, jossa Edström opetti heille sulkutekniikkaa. Ryhmä otti mallia kanavan holvisulkujen rakennukseen Götan, Strömsholmin ja Hjalmarin kanavista. [4],[5]

Saimaan kanavan rakennussuunnitelma valmistui vuonna 1843. Suunnitelman mukaan kanavasta tulisi 2,07 metriä syvä ja 14,84 metriä leveä. Sulkuja rakennettaisiin yhteensä 28 kappaletta ja ne olisivat jokainen 29,96 metriä pitkiä ja 7,42 metriä leveitä. Kanavan rakentaminen oli suuri hanke. Tämän vuoksi sitä varten perustettiin oma organisaatio, jonka johtoon valittiin L.G. von Haartman. Rakentaminen alkoi 16.6.1845 ja työllisti 2000–3000 työntekijää vuosittain. Kanava valmistui syyskuun seitsemäntenä päivänä vuonna 1856 yhdentoista vuoden rakennusurakan jälkeen. Kanavan 59,3 kilometrin pituudesta 36,1 kilometriä jouduttiin kaivamaan. Saimaan kanavaa voidaan pitää Suomen suurimpana saavutuksena vesirakennuksen alalla, koska sen kustannusarvio oli huikea ja

samalla sen aikaista valtion vuosibudjettia suurempi. Projektina kanava oli kuitenkin kannattava ja se maksoi itsensä takaisin 25 vuodessa. Kanavasta muodostuikin tärkeä kulkureitti, ja se auttoi elvyttämään Itä-Suomen taloutta. Liikenne kanavalla pysyi tasaisena, ja sen läpi kulki 2000–3000 alusta kuljettaen 200000 tonnia tavaraa vuosittain vuoteen 1890 asti. Tavaravirrat Saimaalla lähtivät kasvuun, ja tämän seurauksena liikennevirta kasvoi 1900 luvun alkuun mennessä kaksinkertaiseksi. [4],[5]

Liikenne Saimaalla kasvoi entisestään ja kanavan rakennetta parannettiin vuonna 1897–1903 leventämällä se kaksisuuntaiseksi. Parannukset eivät kuitenkaan pystyneet helpottamaan liikenteen kulkua tarpeeksi tavaravirran räjähdysmäisen kasvun vuoksi. Vuonna 1913 kanavasta kulki jo 12 000 alusta kuljettaen 800000 tonnia tavaraa, joten liikenteen sujuvoittamiseksi uusien sulkujen rakentaminen oli välttämätöntä. Kanavan laajentamishankkeita käsiteltiin useaan otteeseen 1910–1920-luvuilla, mutta kanavan uudistaminen suuremmille 1000 tonnin vetoisille aluksille aloitettiin vasta vuonna 1926 rakentamalla Mälkiään uusi sulkku. Uudet sulut tulisivat olemaan pituudeltaan 75 metriä, leveydeltään 10,6 metriä ja syvyykseltään 4,5 metriä. Työt etenivät vähäisten määrärahojen vuoksi hitaasti ja käynnistyivät täysin vasta vuonna 1934. Rakentaminen keskeytyi talvisodan alkaessa vuonna 1939. Sodan alkuun mennessä oli uusimistyöstä saatu valmiiksi 38 prosenttia. Työn tuloksena saatiin rakennettua viisi uutta sulkua. Uusilla pidemmillä suluilla korvattiin vanhoja ja samalla sulkujen kokonaismäärää saatiin supistettua. Sotien jälkeinen uusi valtakunnanraja katkaisi Saimaan kanavan ja puolet siitä jäi Neuvostoliiton puolelle. [4],[5]

Sodan jälkeen mahdollisuudesta avata kanava uudelleen neuvoteltiin Neuvostoliiton kanssa. Neuvottelut eivät kuitenkaan tuottaneet 1950-luvun aikana tulosta ja ratkaisevat neuvottelut Urho Kekkosen johdolla aloitettiin vasta vuonna 1960. Kanavan uudelleen rakentaminen alkoi vuonna 1963 Suomen solmittua vuokrasopimuksen kanavan Neuvostoliiton puoleisista osista. Alkuperäisen suunnitelman mukaan tarkoituksena oli rakentaa kanava loppuun edellisen toisen rakennussuunnitelman mukaisesti, mutta tutkimukset kuitenkin osoittivat, että laivakokoa oli suurennettava. Tämä johti Saimaan kanavan kolmanteen rakentamiseen. [4],[5]

Uusi kanava on pituudeltaan 43 kilometriä ja se on suunniteltu aluksille, joiden pituus on 78 metriä, leveys 11 metriä ja syväys 4,2 metriä. Kanavan viimeinen kattava rakentaminen kesti viisi vuotta ja uusi kanava saatiin käyttöön vuonna 1968. Kanavaa on kuitenkin korjattu useaan otteeseen valmistumisen jälkeen, jonka seurauksena kanavalla voi nykyään liikkua alus, jonka maksimipituus on 82,5 metriä, leveys 12,6 metriä ja syväys 4,35 metriä. Uusi kanava on pudottanut Saimaan kanavan sulkujen määrän 28 sulusta kahdeksaan. Vuonna 2010, talouskriisin keskellä, kulkee Saimaan läpi noin miljoona tonnia tavaraa vuodessa. Ennen lamaa, vuonna 2008, kulki Saimaan kanavasta noin 2,12 miljoonaa tonnia tavaraa. [4],[5],[6],[7]

5.2 Liikennöinti Saimaalla

Avovesikausi kestää Saimaalla yleensä noin 211 vuorokautta. Saimaalla liikkuvat alukset ovat kuitenkin yleensä katsastettu myös talviliikenteeseen. Tämän vuoksi Saimaalla voidaan liikennöidä keskimäärin 10 kuukautena vuodessa. Liikennekausi alkaa yleensä huhtikuun alusta ja päättyy tammikuun lopulla. Liikennekauden aikana kanava ja muut syväväylät ovat avoimena ympäri vuorokauden. Kuten kuvasta 2 nähdään, voidaan kanavassa liikennöidä ilman erikoislupaa aluksella, joka on korkeintaan 82,5 metriä pitkä, jonka leveys on maksimissaan 12,60 metriä, on syväys 4,35 metriä ja maston korkeus korkeintaan 24,50 metriä.



Kuva 2. Aluksen mitat [5]

Kuvan 2 mitat ylittävälle aluksille voidaan hakea erikoislupaa, jos alus muuten sopii kanavaliikenteeseen. Suurin sallittu nopeus kanavauomassa on 9 km/h laivoille, joiden syväys on yli 3,9 m. Pienemmän syvyyden omaavien laivojen nopeus on porrastettu 9 - 18 km:iin/h. Kanavan läpikulkuun Mälkiältä Brusnitchnoeen kuluu viidestä kahdeksaan tuntiin aluksen koon ja liikenteen määrän mukaan. Kanavassa kulkeminen on sallittua kaikkien maiden kauppaluksille. Kanavalla harjoitettava kauppamerenkulku on normaalien kansainvälisten merenkulkusäännösten mukaista, eikä tavallisuudesta poikkeavia asiapapereita vaadita. Venäjän rajaviranomaisten Saimaan kanavalla suorittamat maahantulo- ja maasta poistumistarkastukset tapahtuvat Pällin sululla. Suomalaisten viranomaisten vastaava tulotarkastus suoritetaan Nuijamaan tullilaiturissa. [5]

6 MERILIIKENNE

Kansainväliset kuljetukset Suomesta tehdään yleensä laivalla, 85–90 prosenttia ulkomaan kuljetuksista hoidetaan meriteitse. Ainoastaan Venäjän liikenteessä kumipyöräliikenne on suositumpaa kuin meriliikenne. Matkustajaliikenteen kasvu lisää nopeita ja säännöllisiä yhteyksiä tavaraliikenteelle ja helpottaa säännöllisen linjaliikenteen muodostumista. Kaksi kolmasosaa suomalaisten varustamoiden päiväkustannuksista muodostuu palkoista. Korkeat kustannukset vaikuttavat samalla rahtihintojen muodostumiseen, joten suomalaisten varustamoiden on vaikeaa selvitä kovasti kilpaillulla merenkulku alalla. Tämän takia suomalaisten alusten määrä on vientikuljetuksissa pieni. Suomi kuitenkin tarvitsee omaa kauppalaivastoa tuotteiden kuljetusvarmuuden vuoksi varsinkin kriisitilanteessa. Merikuljetukset jakaantuvat matkustaja-, tavara- sekä erikoisliikenteeseen sen mukaan, mitä aluksessa kuljetetaan. Tavarakuljetukset jakaantuvat puolestaan kappaletavaran kuljetukseen ja alusten rahtikapasiteetin rahtaukseen. Kauppamerenkulku jakautuu linjaliikenteeseen, hakurahtiliikenteeseen ja sopimusliikenteeseen. Oheisessa luvussa käsitellään kauppamerenkulkuun kuuluvia linja-, haku- ja sopimusliikennettä.[8]

6.1 Linjaliikenne

Kuljetukset linjaliikenteessä hoidetaan aluksilla, jotka liikennöivät vahvistetun aikataulun mukaan etukäteen määrättyjen satamien välillä. Linjaliikenteessä tehdään varustamoiden välillä paljon yhteistyötä. Lyhyillä linjoilla määräaikaissopimukset ovat yleisiä. Sopimukset käsittelevät varustamoiden tariffeja, aikatauluja ja konossementtiehtoja. Ehdoista sopimalla ja reittejä jakamalla pyritään pitämään ulkopuoliset varustamot pois ja rahtihinnat kurissa. Tämä tietenkin heikentää kilpailua ja muiden ulkopuolisten sekä uusien varustamoiden menestystä markkinoilla sekä omalta osaltaan heikentää kilpailua. Koko maailman meriliikenteestä on arviolta vain 15 prosenttia linjaliikennettä. Säännöllisesti liikennöimällä kuljetetaan ainoastaan 10 % liikkuvasta tavarasta, mutta jalostusarvoltaan korkeaa tavaraa kulkee linjaliikenteessä yli puolessa kuljetuksista. Tämä seikka tekee säännönmukaisesta linjaliikenteestä merkittävän merikuljetusmuodon. [8]

Linjakonferenssit ovat yli 100 vuotta vanha keino pitää epäterve kilpailu kurissa. Konferensseissa julkaistaan määrätyn ajan voimassa olevia tariffeja. Tämä on helppoa, koska linjaliikenteessä rahdit ovat tiedossa hyvissä ajoin etukäteen. Konferenssien tarkoituksena on myös jakaa vastuuta ja kustannuksia konferenssivarustamoiden välillä. Linjaliikenne on suurelta osin säädeltyä, koska koko linjaliikenteestä 60 % tehdään jonkun konferenssin mukaan. Konferensseja on olemassa Euroopassa ja USA:ssa järjestettäviä avoimia konferensseja, joihin kaikki halukkaat varustamot voivat osallistua. Sekä erityisesti Kauko-Idässä järjestettäviä suljettuja konferensseja, joihin uudet jäsenet tarvitsevat vanhojen jäsenten hyväksynnän. [8]

Suomen vientikuljetukset ovat volyymiltaan suurempia kuin tuontikuljetukset, joten linjaliikenne on keskittynyt lähinnä vientiteollisuuteen. Tämän takia paluulastien saanti on usein vaikeaa. Tuontikuljetukset muodostuvat yleensä arvokkaista tavaroista, ja vaikka tuotteita tuodaan yleensä pienempiä määriä, saadaan niistä enemmän tuottoa. Linjaliikenteestä suurin osa suuntautuu Eurooppaan ja erityisesti Saksaan. Kuljetuksista Pohjois- ja Keski-Euroopan linjat hoidetaan yleensä ro-ro-aluksilla. Etelä-Eurooppaan liikutaan yleensä lo-lo-

aluksilla. Aasian vienti ja muut kaukokohteet hoidetaan feeder-liikenteenä, joka tarkoittaa sitä, että Suomesta viedään pienemmällä laivalla lasti Saksaan, jossa se uudelleen lastataan suurempaan valtamerialukseen, aluksen koon mukaan tuoman halvempien rahtikustannusten vuoksi. Meriliikenteessä eletään rakennemuutoksen aikaa. Tuotantoa siirretään halvan työvoiman maihin, lähemmäs raaka-ainelähteitä ja asiakkaita. Tuotannon siirto johtaa siihen, että nykyään kuljetetaan enemmän pitkälle jalostettuja tuotteita, jonka johdosta kuljetettavien tuotteiden arvo nousee ja pelkkiin raaka-aineisiin keskittyvät kuljetukset vähenevät. Konferenssien ulkopuolisilla varustamoilla on usein halvemat rahdit mutta huonommat palvelut ja harvennettu vuorotiheys. Näiden outsidersiksi kutsuttujen varustamoiden tulo markkinoille pienentää konferenssien määrää ja lisää kilpailua. [8]

6.2 Hakurahtiliikenne

Kauppamerenkulkua, jota harjoitetaan ilman säännöllistä aikataulua, kutsutaan hakurahti- eli trampiliikenteeksi. Tällaista ilman säännönmukaisuutta tapahtuvaa liikennettä on $\frac{3}{4}$ maailman meriliikenteestä. Hakurahtiliikenteessä kuljetetaan yleensä pienen jalostusarvon omaavia tuotteita suurina määrinä, kuten viljaa, öljyä hiiltä ja lannoitetta. Hakurahtiliikenteen rahti on lastinantajan ja varustamon välisellä sopimuksella määriteltä, ja se määräytyy kysynnän ja tarjonnan mukaan. [8],[2]

Rahti hakurahtiliikenteessä muotoutuu rahdin luokittelun perusteella. Mitä kalliimpaa tavaraa kuljetetaan, sitä suurempi on yksikkörahti. Lopullinen rahti määräytyy tilavuuden tai painon mukaan riippuen siitä, kumpi tuo varustamolle enemmän tuloja. Jos tonni vie tilaa enemmän kuin $1,2 \text{ m}^3$ lasketaan rahti tilavuuden mukaan, jos alle, niin painon mukaan. Arvotavaroiden rahti lasketaan yleensä tavaraan kohdistuvien suurten riskien vuoksi prosentuaalisena määränä tavaran arvosta. Varustamoilla on yleensä käytössään minimirahtijärjestelmä, joten pieniä eriä kuljetettaessa tulee tämä seikka ottaa huomioon. Yksikkö- eli tariffihinnoittelua käytetään kappaletavarakuljetuksissa. Tällöin rahti määräytyy suuryksikön eli kollin mukaan. Kolli voi olla esimerkiksi merikontti, rekka-

auto, tekninen laite tai kone. Rahtiin lisätään yleensä rahdinkäsittelylisä, joka muodostuu rahdille tehtävistä toimenpiteistä, esimerkiksi lastauksesta. Jos asioidaan satamassa, jossa on kallis kustannustaso, voidaan rahtiin lisätä myös satamalisä. Ruuhkaisessa satamassa asioinnista voidaan pyytää ruuhkalisää, jos alus joutuu viipymään satamassa ennakoitua pidempään ja maksamaan samalla lisää satamamaksuja. Muita lisiä ovat sodanvaaran lisä ja kausilisiä esimerkiksi talven tuomien lisäkulujen kattamiseen. [8]

Rahdit sidotaan yleensä tiettyinä hetkenä sovittuun perustasoon, ja tätä tasoa tarkistetaan polttoaineen ja valuutan muutoksen mukaan. Perustason rahtia voidaan muokata lastinantajan kanssa volyymin mukaan. Tariffirahdit tuovat varustamolle mukanaan tasaista tuloa, ja erilaiset suhdannevaihtelut näkyvät ainoastaan tavarán määrässä. Rahtiin voidaan sisällyttää myös erikoislisiä vaarallisia aineita, hankalasti käsiteltävää tavaraa sekä kylmä- tai lämpölastia kuljettaessa. [8]

Rahtaus sopimus tehdään yleensä lastinantajan ja varustamon välillä rahtimeklarín avustuksella. Lastinantaja voi halutessaan rahdata joko osan aluksen rahtikapasiteetista tai suurta lastia siirtäessään koko aluksen. Sopimus tehdään yleensä valmiiden (BIMCON) vakioehtojen mukaan ja täydennetään lisäehdoilla. Rahtaus sopimuksen tavaravastuu on yleensä pienempi kuin konossementin, joten se sidotaan osaksi konossementtia niin sanotulla paramount-lausekkeella. [8],[2]

Rahtaus sopimukseen kirjataan aluksen ikä, yleensä Lloyd's registerin mukainen luokka sekä lastauskyky. Sopimuksesta näkyy myös lastaus ja purkauksen jako sekä lastaus- ja purkaussatamat. Sopimus sisältää lisäksi laivauksen ajankohdan sekä lastaukseen ja purkaukseen kuluvan ajan. Jos lastaukseen kuluu sovittua enemmän aikaa, maksaa lastinantaja varustamolla yliaikaisakkoa, demurragea. Jos taas lastaus suoritetaan sovittua nopeammin, varustamo maksaa lastinantajalle pikaselvitysrachaa despatchia. Sopimukseen lisätään rahdinmaksuperuste sekä muita tietoja esimerkiksi sodan- tai lakonvaara sekä mahdolliset jääesteet. Rahtaus sopimus sisältää tiedot lisäksi siitä, kuinka paljon ja minkä tyyppistä tavaraa laivaan lastataan. Sopimus sisältää myös lähtösataman ja määräsataman osoittavat tiedot. [8],[2]

6.3 Muut rahtausmuodot

Matkarahtauksessa alus rahdataan tietyille matkoille. Matkarahtauksesta maksettava rahti määräytyy matkan mukaan ja on erikseen sovittavissa varustamon ja lastinantajan välillä. Myös tavarakustannukset ovat tapauskohtaisia ja erikseen sovittavissa. Matkarahtauksen kustannusten jako on yksinkertaista, varustamo vastaa päivä- ja matkakustannuksista ja lastinantaja siitä, että tavara on laadultaan sovitun laista ja sitä on rahtaus sopimuksessa sovittu määrä. Jos lastinantaja tuo kuitenkin vähemmän tavaraa, hän joutuu maksamaan normaali-rahdin lisäksi myös niin sanotusta kuolleesta lastista. Jos lastinantaja ei tuo tavaraa ollenkaan, maksaa hän varustamolle menetetyn rahtitulon ja rahtauksen pois jäämisestä kertyneiden säästöjen erotuksen. Rahdinmaksuperusteena voidaan pitää yksikkörahtia, joka on yleensä tietty määrä Yhdysvaltain dollareita tonnia kohden. Rahti voidaan myös maksaa kokonaan, tietyn määrätyn summan mukaan, jolloin on kyseessä lump sum. Lastinantaja maksaa rahdin, kun tavara on toimitettu määräsätamaan vastaanottajalle. [8]

Aikarahtaus tarkoittaa rahtausmuotoa, jolloin matkat tehdään tietynä aikana. Aikarahtauksessa rahti määräytyy ajalta, jolloin alus on sen rahdanneen tahon käytössä. Käytännössä alus vuokrataan varustamolta käyttöön tietyksi ajanjaksoksi. Alukset rahdataan yleensä tietyksi ajaksi, johon lisätään vielä optio. Esimerkiksi kolme kuukautta + kolmen kuukauden optio tarkoittaa sitä, että asiakkaalla on mahdollisuus kyseisen kolmen kuukauden jälkeen jatkaa sopimusta maksimissaan vielä toisen kolmen kuukauden ajan. Rahtaaaja hoitaa alusta rahtikauden ajan ja maksaa matka- ja tavarakustannukset. Varustamon huolehdittavaksi jää aluksen tekninen ylläpito, miehitys sekä päivä- ja pääomakustannusten maksaminen. Tavaravahinkovastuusta ei ole aikarahtauksen kohdalla laissa erikseen säädettyä kohtaa vaan vastuusta on sovittava rahtaus sopimuksessa. [8]

Sopimusliikennettä käytetään yleensä lastinantajan tavaramäärien ollessa suuria. Se eroaa linjaliikenteestä, sillä liikenne ei ole muille avointa vaan aluksia

käytetään ainoastaan sopimuksen tehneen tahon kuljetuksiin. Sopimusliikenne eroaa aikarahtauksesta siltä osin, että tärkeintä on tavaramäärä eikä alus jolla sitä kuljetetaan. Sopimusjärjestelyin hoidettua meriliikennettä käytetään Suomessa lähinnä metsäteollisuuden viennissä ja maailmalla hiiltä, autoja ja malmia kuljettaessa. Näin hoidetun liikenteen hyvä puoli on se, että tavara saadaan varmasti kuljetettua silloin, kun tarvitaan. Huono puoli tässä on se, että paluuliikennettä ei juuri ole tai sitä on vaikeaa saada. [8]

7 MERILAKI ALUKSEN RAHTAUKSESSA

Merilakia käytetään aluksen kokonais- ja osittaisrahtaukseen sekä matkarahtauksen peräkkäisiin matkoihin, jos rahtausopimuksessa ei ole muuta mainittu. Rahtausäännöksiä noudatetaan Suomen sisäisessä liikenteessä sekä Pohjoismaiden välisessä liikenteessä. Säännöksiä ei sovelleta, jos rahtausopimuksessa sovitaan muuta tai jos kaupan käytäntö on sitovaa. Vahingonkorvauskäytännöstä ja vastuunjaosta ei kuitenkaan voida sopia laivaajan, rahdinantajan tai vastaanottajan vahingoksi. Pohjoismaiden sisäisessä liikenteessä tehtäviin sopimuksiin käytetään sopimusvapautta koskevien rajoitusten pohjana sen maan lakia, jossa kuljetus suoritetaan. Jos rahtausopimuksessa on määrätty alus, ei sitä saa vaihtaa, mutta lastinantajan ja varustamon välillä on sovittu, että voidaan käyttää muitakin aluksia, on niiden oltava tehtävään yhtä sopivia kuin sen aluksen, josta sopimus on tehty. Lastinantajan rahdattua koko aluksen ei rahdinottaja saa ottaa muuta lastia, vaikka alus ei kokonaan hänen tavaroista täyttyisikään. Lastinantajan siirtäessä omistusoikeuden tavarasta tai rahdatessaan aluksen muulle taholle on hän silti rahtausopimuksen mukaisessa vastuussa. Rahdinkuljettaja ei saa puolestaan siirtää rahtausopimusta ilman lastinantajan suostumusta. [10]

7.1 Sodanvaara

Sodan syttyminen, sodanvaaran tai sodankaltaisten olosuhteiden lisääntyessä on varustamolla oikeus viedä alus alueelta turvaan. Lastinantajan tulee korvata varustamolle sotavakuutukset ja maksaa miehistölle sodanvaaran lisää, jos lastinantaja vaatii, että liikutaan epävarmoilla alueilla. Molemmat osapuolet voivat sotaolosuhteiden vuoksi peruuttaa rahtaus sopimuksen ilman vahingonkorvausvelvollisuutta. Peruutuksesta on kuitenkin ilmoitettava toiselle osapuolelle, jotta vahingonkorvausvelvollisuudelta vältytään. [10]

7.2 Matkarahtaus merilaissa

Matkarahtauksessa rahdinkuljettajan kuuluu huolehtia aluksen merikelpoisuudesta, miehityksestä ja aluksen riittävästä varustuksesta. Rahdinkuljettajan tulee huolehtia myös siitä, että lastaustilat soveltuvat lastinantajan tavaroiden kuljetukseen. Aluksen tulee kulkea lastinantajan valitsemaan lastaus- ja purkaus satamaan. Alus tai sen lasti ei saa joutua vaaraan, joten lastinantajan tulee huolehtia, että määrä- tai lähtösatama on turvallinen. Lastinantajan velvollisuuksiin kuuluu myös valita purkauspaikka viimeistään lastauksen päätyttyä. Lastinantaja ei saa jälkikäteen muuttaa satamaa tai matkaa. Lastinantaja on vastuussa aluksen vahingoista, jos alus on määrätty turvattomaan satamaan. Alus sijoitetaan lastinantajan määräämään turvalliseen lastauspaikkaan, jos rahtaus sopimuksessa ei ole muuta sovittu. Rahdinkuljettaja sijoittaa aluksen tavanomaiseen lastauspaikkaan, jos lastinantaja ei ole ajoissa ilmoittanut paikkaa. Lastinantajan toimeksiannosta voidaan alus kuitenkin hänen kustannuksellaan siirtää riippumatta siitä, onko lastauspaikasta sovittu tai ei. Lastausajan tulee olla riittävän pitkä, ja siihen kuuluu seisonta-aika ja lisäseisonta-aika, paitsi jos käytetään linjaehtoja.

Rahdinkuljettajan vastuulla on huolehtia lastausajan toteutumisesta. Lastinantajan tulee luovuttaa, jollei muutoin ole sovittu, tavara lastattavaksi aluksen sivulle, ja rahdinkuljettajan tulee ottaa se alukseen. Rahdinkuljettaja huolehtii myös

ahtauksesta ja siihen liittyvistä toimenpiteistä. Lain mukaan tavara luovutetaan ja lastataan riittävän nopeasti. Luovutuksen tulee tapahtua sellaisella tavalla että tavara voidaan helposti ja turvallisesti lastata alukseen, ahdata, kuljettaa ja purkaa. Rahdinkuljettajan tulee suorittaa matka joutuisasti ja hyväksytyllä tavalla. Reitiltä voidaan poiketa ainoastaan henkilön, aluksen tai tavarantoimittajan pelastamiseksi tai muun kohtuullisen syyn vuoksi. Jos alus ei pääse purkamaan lastia määräsattamassa tai purkaminen vie kohtuuttoman paljon aikaa, saa lastinantaaja valita sopivamman purkaussattaman. Matkarahtauksen rahti maksetaan yleensä rahtaus sopimuksen mukaisesti. Jos rahdista ei ole sovittu, maksetaan kuljetuksesta sopimuksen tekohetkellä ollut käypä rahti. [10]

Seisonta-aika on rahtaus sopimukseen kirjoitettu lastaukseen kuuluva oletettu aika. Seisonta-aikaan vaikuttavat aluksen ja lastin laatu sekä määrä. Myös sataman lastauslaitteiden kunto ja toimintatapa tulee ottaa huomioon seisonta-aikaa laskettaessa. Se lasketaan joko työpäivinä tai työtunteina. Seisonta-aika alkaa, kun alus on lastauspaikassa valmiina vastaanottamaan lastia ja rahdinkuljettaja on ilmoittanut tästä lastinantajalle. Lastausilmoitus voidaan tehdä etukäteen, mutta vasta, kun alus on satamassa. Lastausaika alkaa sataman tavasta riippuen, joko aamulla tai lounastauon päätyttyä. Jos lastaus alkaa aamulla, on ilmoitus lastauksesta tehtävä tuntia ennen toimistoajan päättymistä. Jos lounastauon jälkeen, on ilmoitus tehtävä lastausaamuna kello kymmeneen mennessä. Rahdinkuljettaja voi ilmoittaa aluksen lastausvalmiiksi ja seisonta-aika alkaa kuluu vaikka lastinantaja ei pääse ajoissa lastaamaan. Rahdinkuljettajan myöhästyessä, ei myöhästymiseen kulunut aika kuulu seisonta-aikaan.

Seisonta-aikaan ei myöskään kuulu aika, joka kuluu sen takia, että alus on sijoitettu muuhun kuin tavanmukaiseen lastauspaikkaan. Jos alusta joudutaan siirtämään ja lastaus viivästyy tämän vuoksi, seisonta-aika alkaa kuluu siirtohetkestä. Lisäseisonta-aika on seisonta-ajan jälkeinen aika, jonka alus joutuu olemaan satamassa lastauksen suorittamisen vuoksi. Se lasketaan juoksevina päivinä ja tunteina seisonta-ajan päättymisestä lähtien. Rahdinkuljettajan kuuluu saada erillinen korvaus lisäseisonta-ajasta. Jos korvausta ei makseta tai vakuutta maksusta ei aseteta, voi rahdinkuljettaja tehdä tästä merkinnän konossementtiin. Toinen vaihtoehto on asettaa rahdinantajalle lisäaika maksun suorittamiseksi. Jos korvausta lisäseisonta-ajasta ei makseta, voi rahdinkuljettaja

purkaa rahtaus sopimuksen ja vaatia korvausta toteutumatta jääneestä matkasta. [10]

Jos **Rahtaus sopimus purkautuu tai raukeaa** kesken matkan tai jos tavara puretaan muualla kuin sovitussa purkaussatamassa, maksetaan rahdinkuljettajalle osamatkarahtia. Osamatkarahti muodostuu, kun sovitusta rahdista vähennetään määrä, joka lasketaan jäljellä olevan ja sovitun matkan pituuden suhteen mukaan. Se ei kuitenkaan saa muodostua tavarán arvoa suuremmaksi. Rahdinkuljettaja saa tehdä vaarattomaksi tai hävittää tavarán ilman korvausvelvollisuutta, jos rahdinantaja on antanut rahdinkuljettajalle kuljetettavaksi vaarallista tavaraa ilman, että rahdinkuljettaja on asiasta tietoinen. Määräsatamassa on vastaanottajalla oikeus tarkastaa tavara ennen sen vastaanottamista. Mikäli rahtaus sopimuksessa on useampia vastaanottajia, purkauspaikan tai aluksen siirrosta on päätettävä yhdessä. Lastinantajan tulee korvata tavarán alukselle aiheuttamat vahingot. Tavarán hävitessä rahti maksetaan ainoastaan, jos tavara on hävinnyt laatussa, viallisen pakkauksen tai lastinantajan virheen takia. [10]

Jos vastaanottaja on laiminlyönyt velvollisuutensa tai viivyyttää purkamista, rahdinkuljettaja voi purkaa tavarán ja varastoida sen vastaanottajan kustannuksella. Toimenpiteestä tulee informoida vastaanottajaa. Mikäli vastaanottajaa ei tiedetä, hän kieltäytyy vastaanottamasta tavaraa tai häntä ei tavata, tulee rahdinkuljettajan ilmoittaa asiasta rahdinantajalle. Jos vastaanottaja ei ilmoittaudu ajoissa ja tavara ehditään purkaa, rahdinkuljettajan tulee varastoida tavara turvalliseen paikkaan ja tästä on ilmoitettava vastaanottajalle ja rahdinantajalle. Rahdinkuljettajan tulee tässä tapauksessa asettaa määräaika, jonka aikana vastaanottajan täytyy lunastaa tavara. Ajan umpeuduttua rahdinkuljettaja voi myydä varastoidun tavarán. Rahdinkuljettaja on vastuussa tavarán häviämisestä, vahingoittumisesta tai tavarán toimituksen myöhästymisestä tavarán ollessa hänellä. Lastinantaja on vastuussa vahingosta, joka johtuu tavarán häviämisestä, vahingoittumisesta tai viivästymisestä sen ollessa hänen huostassaan. Tavarán määrän tai laadun muuttuessa maksetaan lastaus hetkellä käypä rahti, joka ei saa olla vähempää kuin aiemmin sovittu rahti. Lastinantaja on korvaus vastuussa, jos hänen toimionsa virhe tai laiminlyönti johtaa siihen, että tavara aihe-

uttaa vahinkoa rahdinkuljettajalle, alukselle tai muille tavaroille. Rahdinkuljettajan ei tarvitse suorittaa matkaa, jos rahtaus sopimuksessa määrätty alus tuhoutuu. Sopimuksessa määrättyä tuhoutunutta alusta ei saa myöskään korvata sovitusta poikkeavalla toisella aluksella. [10]

Lastinantaja voi purkaa rahtaus sopimuksen, jos alus ei ole sovittuna aikana lastausvalmiudessa tai lastaus ilmoitusta ei ole tehty ajoissa. Lastinantaja saa purkaa rahtaus sopimuksen rahdinkuljettajan viivästyksen tai olennaisen sopimusrikkomuksen takia. Lastauksen jälkeen lastinantaja ei saa purkaa sopimusta, jos lastin purkaminen aiheuttaa vahinkoa tai haittaa uudelle lastinantajalle. Peräkäisiä rahtauksia tehtäessä lastinantaja saa purkaa sopimuksen yksittäisen matkan osalta vain silloin, kun kuljetuksen suorittaminen on rahdinkuljettajan kannalta epäolennainen tulevia matkoja ajatellen. Sopimusrikkomuksen tapahtuessa on lastinantajan ilmoitettava sopimuksen purkamisesta kohtuullisessa ajassa rikkomuksesta tiedon saatuaan, muuten hän menettää purkuoikeutensa. Mikäli matkarahtinantaja peruuttaa rahtaus sopimuksen ennen tavarantoimituksen tai käy ilmi, ettei hän ole lastauksen päätyttyä luovuttanut kaikkea tavaraa, on rahdinkuljettajalla oikeus korvaukseen rahdin menetyksestä. Kun kyse on peräkkäisistä matkoista, yksittäisestä matkasta voi luopua ainoastaan, jos sen suorittaminen on matkarahtinottajalle epäolennaista suhteessa jäljellä oleviin matkoihin. Rahdinkuljettajalla on oikeus peruuttaa sopimus, mikäli hän ilmoittaa asiasta kohtuullisen ajan kuluessa. Lastauksen jälkeen lastinantajalla ei ole oikeutta purkaa sopimusta tai keskeyttää matkaa, jos hän toimillaan aiheuttaa vahinkoa tai haittaa rahdinkuljettajalle. Mikäli alus myöhästyy lastinantajan toimien vuoksi, on tavarantoimitajalla oikeus korvaukseen. [10]

Lastinantajan ja rahdinkuljettajan välinen sopimus tehdään matkarahtauksessa tietyille määrälle matkoja tietyinä ajanjaksona. Rahdinkuljettajan tulee suorittaa matkat loppuun, jos lastinantaja on saanut ilmoituksen, että alus on lastausvalmiudessa ennen sopimuskauden loppua, vaikka viimeisen matkan teko tapahtuisi kokonaan tai osittain sopimuskauden umpeuduttua. Kuitenkin, jos rahdinkuljettaja huomaa, ettei alus ehdi lastaus satamaan ennen sopimuskauden loppumista, ei rahdinkuljettajalla ole velvollisuutta lähettää alusta lähtösatamaan. Aluksen saapumisen myöhästyminen aiheuttaa lastinantajalle lisätoimenpiteitä,

joten jos rahdinkuljettaja huomaa, että viimeinen lastaus myöhästyy, tulee hänen ilmoittaa myöhästymisestä lastinantajalle. Lastinantaja voi päättää, suoritetaanko matka loppuun vai peruutetaanko sopimus viimeisen matkan osalta. Sopimus peruuntuu automaattisesti, jos matkarahdinkuljettaja ei pyydä matkan suorittamista. [10]

7.3 Aikarahtaus merilaissa

Merilain mukaan aikarahdinottajan on toimitettava alus aikarahdinantajan käyttöön sovittuun paikkaan ja aikaan. Varustamon tulee siis huolehtia siitä, että alus on luovutushetkellä kunnossa ja sisältää tarvittavat asiakirjat sekä siitä, että aluksessa on kunnollinen miehitys, muonitus ja varustus. Polttoainetta on aluksessa oltava sen verran, että aluksella voidaan seilata lähimpään polttoaineen täydennyssatamaan. Rahtaaja tai varustamo voi vaatia tarkastuslausuntoa aluksen varustuksen ja polttoaineen tarkastuksesta. Tarkastuslausunto toimii todisteena varustuksen kunnosta sekä polttoaineen määrästä. Varustamo voi luovuttaa aluksen rahtaajalle myös merellä, tällöin varustamon tulee ilmoittaa rahtaajalle luovutuksen ajankohta ja aluksen sijainti. Luovutuksen tapahtuessa merellä aluksen tarkastus suoritetaan ensimmäisessä satamassa, ja jos aluksessa huomataan olevan vikaa, ei rahtia makseta vian korjaamisen ajalta. Rahtaajan on oikeus purkaa rahtaus sopimus tai saada varustamolta korvausta varustamon toiminnasta johtuvasta aluksen luovutuksen tai lastauksen viivästymisestä. Aluksen varustuksen puutteista ja vioista on mahdollista saada rahdin vähennystä tai puutteiden suuruudesta riippuen voidaan rahtaus sopimus jopa purkaa. [10]

Varustamon velvollisuuksiin kuuluu suorittaa ne matkat, jotka sille on rahtaus sopimuksessa määritelty. Varustamon ei kuitenkaan tarvitse ottaa kuljetettavaksi vaatimusten vastaista vaarallista tavaraa eikä eläviä eläimiä. Rahtaajan velvollisuuksiin kuuluu ilmoittaa varustamolle suunnitelluista matkoista. Rahtaaja on myös vastuussa aluksen bunkrauksesta, joten hänen kuuluu huolehtia siitä, että aluksessa käytetty polttoaine on sovitun mukaista. Rahtaajan tulee huoleh-

tia lastin vastaanotosta, lastauksesta, ahtaamisesta, trimmauksesta, varmenuksesta, purkauksesta ja luovuttamisesta. Ahtauksessa rahtaajan tulee noudattaa varustamon antamia lastin asettelua käsittäviä ohjeita, jotta aluksen turvallisuus ja vakavuus säilyvät. Rahtaaja voi vaatia miehistöä osallistumaan hänelle kuuluviin tehtäviin, mutta erikoistehtävistä ja ylitöistä tulee maksaa lisäkorvaus. Rahtaajan on luovutettava alus takaisin varustamolle siinä paikassa ja sinä ajankohtana kuin on rahtaussopimuksessa sovittu. Varustamon tulee sallia aluksen lähtö matkalle vaikka takaisinluovutus tapahtuu sovittua myöhemmin. Näin ei voida kuitenkaan toimia, jos takaisinluovutukselle on sovittu määrätty aikaväli. Rahtaajan tulee maksaa ylitykseltä sovittu aikarahti. [10]

Rahtaaja voi purkaa rahtaussopimuksen, jos alus ei ole merikelpoinen, sovitunlainen tai jos matkat myöhästyvät varustamon toiminnan vuoksi. Rahtaajan tulee ilmoittaa halustaan purkaa sopimus kohtuullisen ajan kuluessa sopimusrikkomuksesta, tai muuten hän menettää sopimuksen purkuoikeuden. Rahtaaja on oikeutettu korvaukseen varustamon virheestä johtuneesta aluksen tuhoutumisesta, merikelpoisuuden menettämisestä tai, jos alus ei enää varustamon toiminnan vuoksi täytä sopimusehtoja. Varustamolla on oikeus korvaukseen lastinantajan toiminnasta aiheutuneesta vahingosta. Myös lastinantajan määräyksestä turvattomaan sataman joutuneen aluksen vahingot tulee lastinantajan korvata varustamolle. Aluksen tuhoutuessa rahtaussopimus raukeaa, vaikka varustamolla olisi mahdollisuus korvata tuhoutunut alus toisella sopimuksen mukaisella aluksella. Aluksen tuhoutumisen tarkan ajankohdan puuttuessa rahtaajan tulee maksaa aikarahtia 24 tunnista, alkaen hetkestä, jolloin aluksesta on viimeksi kuultu. [10]

Rahtaaja maksaa varustamolle aikarahtia etukäteen 30 päivältä kerrallaan. Aikarahdin maksun viivästyessä lastinantaja maksaa korkolain mukaista viivästyskorkoa viimeistään seuraavan maksun yhteydessä. Varustamon tulee ilmoittaa maksun myöhästymisestä lastinantajalle. Ilmoituksen jälkeen varustamo voi keskeyttää sopimuksen mukaisen liikenteen ja kieltäytyä vastaanottamasta tavaraa tai antamaan konossementtia. Jos maksua ei suoriteta 72 tunnissa ilmoituksen lähettämisestä, rahdinkuljettaja saa purkaa sopimuksen. Varustamolla on oikeus hakea korvausta maksunsa laiminlyöneeltä lastiantajalta aluksen

edelleen rahtaamisesta aiheutuvista rahtisaatavista. Lastinantajan ei tarvitse maksaa aikarahtia varustamolle meripelastuksen, aluksen kunnossapidon tai muun varustamolle kuuluvan seikan vuoksi. [10]

8 MERENKULUSSA KÄYTETTÄVÄT TOIMITUSLAUSEKKEET

Toimituslausekkeet ovat vapaaehtoisia myyjän ja ostajan välisiä pelisääntöjä, joiden tarkoituksena on saada kauppa sujumaan. Toimituslauseketta ei saa sekoittaa kuljetussopimukseen. Kuljetussopimus on toimeksiantajan ja kuljettajan välinen sopimus eikä toimituslausekkeella ole mitään tekemistä kuljetussopimuksen tai kuljetusehtojen kanssa. Toimituslauseke ei sido rahdinkuljettajaa, vaan antaa tietoa siitä, mitä kaupan osapuolet ovat sopineet keskinäisistä velvoitteistaan. [11],[12]

8.1 Incoterms 2000

Incoterms on ICC:n ylläpitämä toimituslausekokoelma, jonka viimeisin painos on valmistunut vuonna 2000. Kaupan käytäntö eri maissa vaihtelee, eikä Incoterms voi kuvata kaikkia mahdollisia käytäntöjä, joten se määrittelee kaupan yleisimmät pelisäännöt. Vaikka toimituslausekkeet saattavat vaikuttaa itsenäisiltä sopimuksilta, eivät ne niitä ole, vaan toimivat osana myyjän ja ostajan välistä kauppasopimusta. Ostaja harvoin noutaa tavaran suoraan myyjältä, vaan tekee sen rahdinkuljettajan avustuksella, joten Incotermsissä käytettävät käsitteet myyjä ja ostaja tarkoittavat varsinaisten myyjän ja ostajan lisäksi kaikkia heidän lukuunsa toimivia alihankkijoita. Incoterms 2000 sisältää 13 erilaista kansainvälisen kauppataavan määrittelemää toimituslauseketta nimineen ja lyhenteineen, esimerkiksi FOB Incoterms 2000 tarkoittaa Free on board Incoterms 2000:n mukaan. Seuraavat, opinnäytetyössä käsitellyt toimituslausekkeet sopivat ainoastaan merikuljetuksiin. F- ja C- ryhmät ovat myyjäpainotteisia kun taas D-ryhmä on ostajapainotteinen. [11],[12]

FAS (Free alongside ship) toimituslausekkeen mukaan myyjä toimittaa tavarat vientiselvitettynä ostajan käytettäväksi aluksen viereen etukäteen sovitussa satamassa. Ostaja vastaa tämän jälkeen kaikista tavaraan kohdistuvista kustannuksista ja riskeistä. Lauseke on yli 200 vuotta vanha, mikä näkyy sen epäkäytännöllisyydessä nykyajan meriliikenteessä. Se ei sovi terminaaliliikenteeseen, koska terminaalit eivät sijaitse laivan sivulla. Toimituslauseke sopii hyvin kertaluonteiseen projektivientiin, jossa useat eri alihankkijat yhteislastaavat yhteisesti rahtaamansa aluksen. Sataman tapa sitoo lauseketta ja määrää paikan, johon myyjä jättää tavarat. [11],[12]

FOB (Free on board) toimituslausekkeen mukaan myyjä toimittaa tavarat ostajalle lastaamalla sen ostajan nimeämään alukseen vientiselvitettynä. Lauseke sopii kauppatapaan, jossa ostaja noutaa aluksellaan tavarat myyjältä ja myyjä lastaa sen ostajan alukseen. Myyjän vastuu kustannuksista ja riskeistä siirtyy, kun tavara on ylittänyt laivan partaan. Erikseen määrätty sataman tapa määrittelee eri osapuolten väliset lastauskustannukset. Toimituslausekkeen mukaan myyjä lastaa tai lastauttaa tavarat alukseen ja korvaa lastauksesta aiheutuneet kulut. Ahtaus- ja kiinnityskustannukset myyjän ja ostajan välillä jakautuvat puolestaan sataman tavon mukaisesti. Lastaus voi aiheuttaa myyjälle yllättäviä lisäkustannuksia, esimerkiksi laivan myöhästyessä. Myös ostajalle voi aiheutua ajallista haittaa, jos tavarat lastaus myyjän puolesta myöhästyvät. Näin ollen molempien osapuolten tulee tarkistaa, missä ja miten kustannukset ja vastuu jakautuvat, ja sopia asiasta tarkemmin kuljetussopimuksessa. Epäselyyksien välttämiseksi voidaan myös käyttää FOB Stowed and trimmed -ehtoa, jonka mukaan myyjä ahtaa ja kiinnittää tavarat alukseen. FOB on toimituslausekkeista eniten käytetty mutta kuitenkin vanhentunut. Se sopii terminaaliliikenteeseen ainoastaan silloin, jos ostajan on rahdannut koko aluksen. Toimituslauseke ei käsittele tavarat laatua, joten laaduntarkastuksesta tulisi sopia erikseen kauppasopimuksessa. Lauseke aiheuttaa ongelmia myös terminaaliliikenteessä, koska konttia ei voida tarkastaa laivan sivulla. [11],[12]

CFR (Cost and freight) toimituslausekkeen mukaan myyjä toimittaa tavarat ostajalle lähtösatamassa lastaamalla sen alukseen vientiselvitettynä ja maksamalla merirahdin. Myyjä tekee kuljetussopimuksen ostajan puolesta, mutta tavarat on kuljetuksen ajan ostajan vastuulla. Toimituspaikkana toimii lähtösatama

ja toimitusaika on hetki, jolloin myyjä lastaa tai lastauttaa aluksen. Jos tavara kulkee jonkun kolmannen maan kautta ja siitä aiheutuu kustannuksia jälleenlaidon vuoksi, hoitaa myyjä kulut. Purkauksesta aiheutuvat kulut kuuluvat ostajalle ja onkin tärkeää, että myyjä ilmoittaa ostajalle, kuinka kauan hänellä on aluksen purkuun aikaa. Toimituslausekkeen mukaan myyjä hoitaa vientimuodollisuudet ja ostaja puolestaan tuontimuodollisuudet. Koska myyjä tekee rahtisopimuksen rahtaajan kanssa ostajan puolesta, on sopimus tehtävä sen tyyppisellä aluksella, jota yleensä käytetään kyseisen tavaran kuljetukseen. Toimituslauseke sopii käytettäväksi silloin, kun myyjä rahtaa aluksen ja lähettää sillä tavarat ostajalle. Ostaja voi vakuuttaa tavaran vahingoittumattomuudesta puhtaan konossementin avulla, joka ei sisällä mainintaa siitä, että tavarat ovat vaurioituneita tai puutteellisia. Aluksen kapteenin tulee merkitä poikkeamat tavarassa, jotta hän välttyy vastuulta määräsatomassa. [11],[12]

CIF (Cost Insurance and Freight) toimituslausekkeen mukaan myyjä hoitaa vientiselvityksen ja lastaa tavaran alukseen sekä vakuuttaa tavaran. Tavara vakuutetaan yleensä ICC:n (Institute Cargo Clauses) ehtojen mukaan. Muitakin vakuutusehtoja on tarjolla mutta ICC:n ehdot ovat yleisimmin käytettyjä. Vakuutusehtoja on kolme: A, B ja C, joista A on kattavin ja C suppein. Toimituslausekkeen mukaan myyjän on vakuutettava tavara vähimmäisehtojen mukaisesti. Ehdot kattavat ainoastaan ne vauriot, jotka johtuvat aluksen vaurioitumisesta tai luonnonilmiöstä. Yllätysten välttämiseksi on myyjän ja ostajan tärkeää sopia käytettävistä vakuutusehdoista etukäteen. Merivakuutus on yleensä voimassa lähtösatamasta määräsatomaan, kuitenkin korkeintaan 60 päivää tavaran purkauksen päättymisestä. Usein ostajan toimipaikka sijaitsee kuitenkin sisämaassa satamasta etäällä. Yksittäisen kuljetusvakuutuksen ottaminen matkalle satamasta ostajan toimipaikkaan on kuitenkin kallista, ja näin ollen kannattaakin myyjän ulottaa vakuutus ostajan nimeämään paikkaan sisämaassa. [11],[12]

CIF on siis toimituslausekkeena muuten samanlainen kuin CFR, mutta siinä myyjä hoitaa vientiselvityksen ja lastauksen lisäksi myös vakuutuksen. Tavara on vakuutettava arvosta CIF-hinta +10 %, ylimääräinen kymmenen prosenttia on kuviteltua myyntivoittoa, joka jää myyjältä saamatta vahingon sattuessa. Sotaja- ja lakkovakuutukset eivät suoranaisesti kuulu merivakuutukseen vaan toimi-

tuslausekkeen mukaan myyjän on ne otettava, ostajan niin vaatiessa. Vakuutuksesta on kuitenkin sovittava erikseen vakuutusyhtiön kanssa sen erilaisen voimassaolon ja maksujen muodostumisen vuoksi. Haverin sattuessa edunsaaja on ostaja, ja koska myyjä vakuuttaa tavaran ostajan puolesta, tulee sen ilmoittaa missä vakuutusyhtiössä ja millä ehdoilla tavara on vakuutettu. Varmistukseksi vakuutuksen ottamisesta käytetään yleensä vakuutuskirjaa, joka sisältää tiedot tavarasta, kuljetuksesta ja vakuutusehdoista. Vakuutuskirja antaa ostajalle oikeuden hakea korvausta vakuutusyhtiöltä, joten se on laillinen asiakirja. Myös vakuutustodistuksella voidaan vakuutuksen voimassaolo varmentaa ostajalle, mutta se on kuitenkin vain yleinen ilmoitus vakuutussopimuksen voimassaolosta eikä se kerro yksittäisen kuljetuksen tietoja. Myyjä voi myös yksinkertaisimmillaan ilmoittaa kauppalaskussa tiedot kuljetusvakuutuksesta. Toimituslausekkeessa riskin siirtyminen myyjältä ostajalle on epäselvää, ja siitä tuleekin sopia erikseen kuljetussopimuksessa. [11],[12]

DES (Delivered Ex Ship) toimituslausekkeen mukaan myyjä toimittaa tavaran ostajan purettavaksi määräsatamassa tullaamattomana. DES on ostajan kannalta helpoin mutta kuitenkin vähiten käytetty toimituslauseke. Toimituslauseketta käytettäessä myyjä tekee kuljetussopimuksen ja vastaa tavarahan kohdistuvista kuluista ja riskeistä määräsatamaan saakka. Toimitusaika on hetki, jolloin myyjä avaa aluksen luukut ja asettaa tavaran ostajan purettavaksi. Riski tavarasta siirtyy siis aluksen sisällä myyjältä ostajalle. Toimituslausekkeen mukaan myyjä hoitaa vientimuodollisuudet, maksaa laivauksen kustannukset, ja ostaja puolestaan maksaa maapuolen tuontimuodollisuudet. Toimituslauseketta käytetään yleensä massa liikenteessä, jossa myyjä rahtaa koko aluksen omaan käyttöönsä. Toimituslauseke on vahvasti sidoksissa laivausehtoon. [8],[11]

DEQ (Delivered Ex Quay) toimituslausekkeen mukaan myyjä toimittaa tavaran ostajan käytettäväksi määräsataman laiturilla. Ostaja hoitaa tuontiselvitykset ja muodollisuudet tämän jälkeen. Ostaja vastaanottaa tavaran laiturilta, myyjä on vastuussa kustannuksista ja riskeistä, kunnes tavara on toimitettu kuljetussopimuksen tai sataman tavan mukaiseen turvalliseen paikkaan. Yleensä rahdinkuljettaja hoitaa kuljetus- tai laivausehtojen mukaisesti purkauksen ja toimittaa ta-

varan sovittuun paikkaan laiturilla. Myyjän on kuitenkin huolehdittava purkauksesta, jos se ei kuulu rahtiaan kanssa tehtyyn kuljetussopimukseen. [11],[12]

8.2 Combiterms

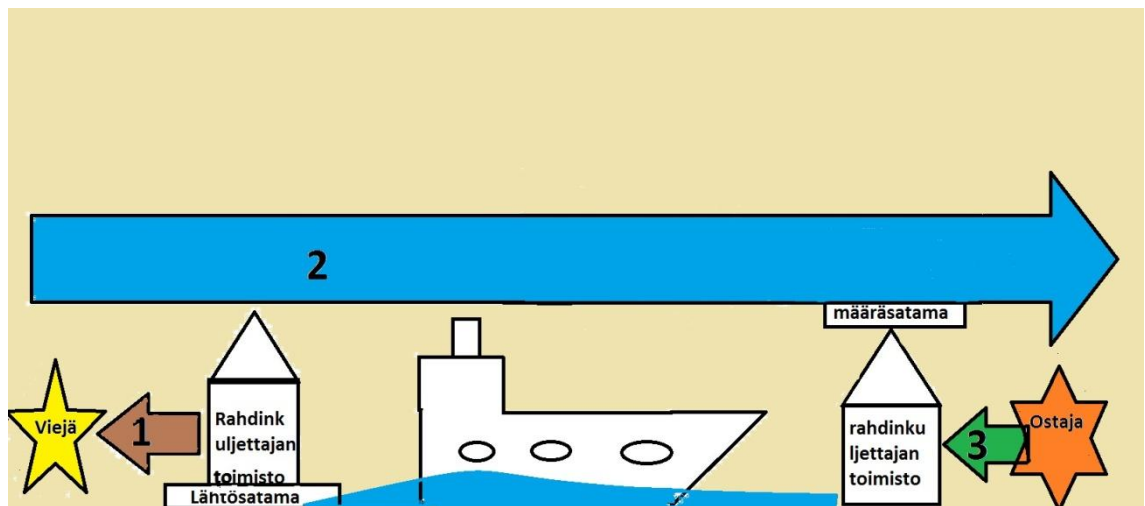
Combiterms on ruotsalainen toimituslausekekokoelma, jota käytetään jonkin verran myös muissa Pohjoismaissa. Se on kehitetty 1960-luvulla huolintaliikkeiden yhteiskuljetuksia varten, ja sen perustana toimii kustannusjakotaulukko, joka sisältää matkan eri vaiheet myyjältä ostajalle. Se on yhteneväinen Incoterms 2000:n kanssa ja sitä voidaankin pohjoismaisessa kaupassa käyttää Incotermsin sijaan. Kustannusten tarkka jako on kuitenkin käytännön kannalta merkityksellistä, koska kustannukset on jaoteltu Incotermsin periaatteiden mukaan. Tämän takia Combitermsin käyttö onkin verrattain vähäistä. [8],[11],[12]

8.3 Finnterms

Finnterms on Suomen Logistiikkayhdistyksen laatima lausekekokoelma, jota käytetään kotimaankaupassa. Se sisältää kaksi kotimaankaupan lauseketta ja neljä Incoterms-kokoelman kaltaista lauseketta. Sen käyttö merenkulussa on erittäin vähäistä, koska Suomen sisäistä kauppaa harjoittavat yritykset hoitavat yleensä myös ulkomaankauppaa. Yritysten on kannattavaa pitää säädöskokoelmat yhdenmukaisina, joten Finntermsin sijaan käytetään kotimaan merikuljetuksissa yleensä Incoterms-lausekekokoelmia.[12],[13]

9 KONOSSEMENTIT

Konossementti on todiste kuljetussopimuksesta sekä kuitti siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavaran kuljetusta varten tai lastannut sen laivaan. Se on dokumentti, joka symboloi tavaraa ja sen käyttöoikeutta. Mallikappale konossementista on liite 3. Käyttöoikeuden siirron mahdollistava dokumentti mahdollistaa sen, että tavara voidaan myydä toimituksen aikana myymällä itse dokumentti. Konossementti on lainmukainen ainoastaan silloin, kun se on nimetty konossementiksi ja siinä on maininta rahdinkuljettajan suostumuksesta luovuttaa tavara pelkästään asiakirjan palauttaneelle henkilölle. Se voidaan asettaa nimetylle henkilölle tai hänen määräämälleen haltijalle. Konossementtia, joka on asetettu nimetylle henkilölle, pidetään määränäkonsossementtina. Konossementti määrää myös tavaran kuljetus- ja luovutusehdot rahdinkuljettajan ja muun konossementin haltijan kuin lastinantajan välillä. Kuva 3 selkeyttää konossementin kulkemista tavaran viejältä ostajalle. [8], [10]



Kuva 3. Konossementin kulkeminen

Kuva 3 esittää konossementin kulun graafisessa muodossa. Kuvan numeroiden merkitykset on kerrottu ohessa.

1. Lastinantaja, kuvan tapauksessa viejä saa rahdinkuljettajalta aluksen päällikön allekirjoittaman alkuperäiskonossementin.
2. Lastinantaja toimittaa konossementin pankin kautta ostajalle samalla, kun tavarat liikkuvat määräsatamaan.
3. Vastaanottaja, kuvan tapauksessa ostaja, maksaa rahdin ja muut tavaraan liittyvät maksut sekä toimittaa konossementin rahdinkuljettajan toimistoon. Jos rahti ja muut maksut on maksettu ja ostaja on nimetty konossementtiin, luovutetaan tavara ostajalle. Jos ostajalla ei ole konossementtia, ei hän saa tavaraa. [8]

9.1 Erilaisia konossementteja

On board eli lastauskonossementti tehdään silloin, kun tavara on laivassa. Siihen merkitään aluksen nimi, lastauspaikka sekä lastausta osoittava merkintä. Rahdinkuljettaja on velvollinen antamaan lastauskonossementin, jos lastinantaja sen haluaa. Dokumentin avulla lastinantaja tietää, että tavara on todellakin lastattu konossementin allekirjoituspäivämääränä kyseiseen alukseen. Usein rahdinkuljettajat merkitsevät asiakirjaan varauksen, etteivät ole vastuussa ennen lastausta olevalta tai purkauksen jälkeiseltä ajalta tavarasta. Lastauskonossementin avulla kumotaan kyseinen varaus. Pankkien on remburssikaupassa tärkeää tietää, että tavara on todellakin menossa vastaanottajalle, joten lastauskonossementti on usein tärkeä, pankkien vaatima dokumentti remburssikaupassa.[8],[10]

Vastaanottokonossementilla ilmoitetaan tieto siitä, että rahdinkuljettaja on saanut tavarankuljetettavaksi. Kyseinen konossementti ei tarkoita sitä, että tavarankuljetus on oltava tietyssä laivassa, vaan se voidaan allekirjoittaa myös terminaalissa tai muussa tavarankäsittelypaikassa. Vastaanottokonossementin laillinen painoarvo on pienempi kuin lastauskonossementin, koska siinä rahdinkuljettaja voi vapauttaa itsensä lastausta edeltävältä ajalta ja purkauksen jälkeiseltä ajalta. Remburssikaupassa pankit voivat kieltäytyä pelkästä vastaanottokonossementista. Tästä huolimatta vastaanottokonossementti on yleistynyt, koska las-

tauskonossementteja ei ehditä toimittamaan määräsatamaan tarpeeksi nopeasti ennen laivan saapumista. [8],[10]

Yhteiskonossementti tehdään silloin, kun tavaraa kuljetetaan useille eri vastaanottajille. Tällaisia tapauksia ovat yleensä huolitsijan järjestämät yhteiskuljetukset tiettyyn määrämaahan tai paikkakunnalle. Tavarat kulkevat yhteiskonossementilla samassa kuljetusyksikössä määrämaahan edustajalleen, joka yleensä on huolitsija. Tämä puolestaan toimittaa tavarat eteenpäin pienemmissä erissä. Tällaisessa yhteiskuljetuksessa säästetään rahdissa, vakuutus ja pakkauskuluissa. Säästöä tulee myös yhteiskonossementista, koska dokumentointiin käytetty aika ja samalla palkkakulut vähenevät huomattavasti. **Linjakonossementtia** käytetään nimensä mukaisesti linjaliikenteessä. Se sisältää ehdot, joilla tavara on otettu kuljetettavaksi. Hakurahtiliikenteessä käytetystä rahtauskonossementista poiketen se ei sisällä viittausta rahtaus sopimukseen. Linjakonossementtia pidetään linjaliikenteen tärkeimpänä asiakirjana, ja se sisältää kaksi puolta. Siinä on laivausta koskevat tiedot sisältävä tavaraselostesivu ja kuljetusta koskevat tiedot sisältävä lausekesivu. [8],[10]

Kauttakulkukonossementtia käytetään yhteiskuljetuksissa, jolloin kuljetuksesta osan hoitaa muu kuin päarahdinkuljettaja. Tällöin ensimmäinen rahdinkuljettaja antaa laivaajalle kauttakulkukonossementin ja saa tästä kuitiksi paikalliskonossementin. Samalla ensimmäinen rahdinkuljettaja saa pääkuljettajan kuljetusvelvollisuuden siitä, että tavara kuljetetaan määräsatamaan. Kauttakulkukonossementtia käytetään Euroopan sisäisessä liikenteessä harvoin. Sen sijasta käytetään yleensä merirahtikirjaa. **Elektroninen konossementti** toimii hyvin suojatulla salaisella koodilla, joka on yhtäaikaaisesti käytössä ainoastaan yhdellä henkilöllä. Koodin haltijalla on oikeus antaa ohjeita ja määräyksiä rahdinkuljettajalle, kunnes koodi luovutetaan vastaanottajalle. Koodin mukainen määräysvalta säilyy yhdellä taholla, koska se tuhoetaan ja luodaan uudestaan jokaisessa siirtymävaiheessa. **Express konossementti** on nimensä mukaisesti pikakonossementti, joka ei osoita omistusoikeutta. Se ei ole myöskään vaihtokelpoinen, joten tavaraa ei voida myydä edelleen kuljetuksen aikana. Alkuperäisiä asiakirjoja ei vastaanottajalta vaadita, vaan tavara luovutetaan määräsatamassa express-konossementtiin nimetyille vastaanottajalle. [8],[10]

Tavara luovutetaan ainoastaan **alkuperäiskonossementtia** vastaan. Alkuperäiskonossementteja tehdään yleensä useampia. Kuitenkin jo yhden alkuperäisen konossementin näyttäminen määräsatamassa riittää siihen, että tavara voidaan lunastaa. Jos tavara päätetään myydä kuljetuksen aikana, ja tavara lunastetaan konossementista poikkeavassa satamassa, tarvitaan tavaran noutamiseen kaikki alkuperäiset konossementit. Konossementeista tehdään yleensä myös kaupalliseen käyttöön soveltuvia copy-tunnuksin merkittyjä kopioita. Ne ovat sisällöltään samanlaisia kuin alkuperäiset, mutta ne eivät kuitenkaan sisällä allekirjoituksia, eikä niillä ole oikeutta tavarahan. Alkuperäiskonossementteja tehdään erityisesti linjaliikenteessä useampia kappaleita. Konossementeissa täytyy olla merkintä siitä, kuinka monta kappaletta kyseistä asiakirjaa on tehty. Yksi konossementin tärkeimmistä tuntomerkeistä on, että se on erikseen nimetty konossementiksi. Täysi sarja alkuperäisiä konossementteja, jotka tarvitaan tavaraa noutaessa muualta kuin määräsatamasta, muodostuu sisällöltään ja arvoltaan samanlaisista alkuperäiskappaleista. [8],[10]

Rahdinkuljettaja voi joutua korvausvastuuseen, jos konossementin tiedot ovat väärin. Tämän takia on rahdinkuljettajan oltava tarkkana tavaraa vastaanottaessaan. Hänen tulee tarkistaa kollien lukumäärä ja se, että tavaraa on toimitettu lastattavaksi konossementissa ilmoitettu määrä. Vastaanotossa tulee myös tarkistaa, että kuljetettava tavara on kunnoltaan hyvää ja että tavara sisältää oikeanlaiset merkinnät. **Konossementti on puhdas** silloin, kun se ei sisällä merkintää puutteellisesta tavarasta tai pakkauksesta. Konossementtiin tehdyt merkinnät, joista ei käy ilmi tavaran tai pakkauksen puutteellisuus, eivät tee konossementista likaista. Esimerkiksi merkintä, pakkausmateriaalina käytettyjä laatikoita, ei muuta konossementtia likaiseksi. **Konossementista tulee likainen** silloin, kun tavara on puutteellista. Se voi olla märkää tai muulla tavalla turmeltunutta. Sitä voi olla väärä määrä tai tavaran pakkausmateriaalit, esimerkiksi pahvilaatikot, ovat käsittelyssä rikkoutuneet. Tavarahan vastaanottaja harvoin lunastaa tavaran ilman hinnan alennusta, jos hän tietää tavaran olevan vahingoittunutta, eivätkä pankit ota vastaan lastinantajan asiakirjoja remburssikaupassa. Tämän vuoksi lastinantajalle on tärkeää, että rahdinkuljettajalta saadaan puhdas konossementti. [8],[10]

9.2 Tavarán luovutus

Luovuttaminen edellyttää, että vastaanottaja esittää alkuperäisen konossementin rahdinkuljettajalle. Tavarán luovuttamisen jälkeen muut konossementit automaattisesti mitätöityvät. Vastaanottaja on maksanut rahdinkuljettajan kulut tai antanut vakuuden maksusta. Rahdinkuljettajan tulee ainoastaan tarkistaa, että konossementti on vastaanottajalle oikein siirretty ja rahat maksettu, joten jos dokumentti jostain syystä katoaa, ja uusi haltija on sen vilpittömässä mielessä itselleen hankkinut, on hänellä oikeus vaatia tavaraa itselleen. Rahdinkuljettaja ei saa luovuttaa tavaraa, jos luovutuspaikalle ilmaantuu useita asiakirjan haltijoita, vaan sen tulee säilyttää tavaraa vastaanottajan kustannuksella niin kauan, kunnes tuomioistuin tai muu virallinen taho on saanut asiaan ratkaisun. Jos tavara luovutetaan rahdinkuljettajan toimesta sääntöjen vastaisesti, on oikealla vastaanottajalla oikeus hakea korvausta. [8],[10]

9.3 Vastuuvapautussitoumus

Konossementin puhtaus on viejätaholle eli lastinantajalle tärkeää. Tämän takia lastinantaja voi antaa rahdinkuljettajalle vastuusta vapautumiskirjeen, jonka mukaan kapteeni suostuu antamaan puhtaan konossementin tavarán kunnosta huolimatta. Kyseisen arveluttavan asiakirjan avulla kapteeni vapautuu vastuusta ja lastinantaja sitoutuu maksamaan kapteenille tuotteen viallisuudesta aiheutuneista vahingoista, joista kapteeni on vastuussa määräsatomassa. Sitoumuksella ei ole oikeudellista pohjaa, koska sen tarkoituksena on harhauttaa vastaanottajaa luulemaan, että tavara on kunnossa aluksen lastauksen yhteydessä. Konossementti toimii vastaanottajalle takeena siitä, että tavara on kunnossa, joten sitoumuksen käyttö on heikentänyt konossementin arvoa vaihdantapaperina. Sitoumuksen käytöstä on kuitenkin ilmoitettava vastaanottajalle, jos vastaanottaja niin haluaa, joten kysymällä lastinantajalta sitoumuksesta ja sen sisällöstä voi vastaanottaja varmistua tavarán kunnosta. [8],[10]

9.4 Merirahtikirja

Konossementin sijaan voidaan meriliikenteessä käyttää merirahtikirjaa. Mallikappale merirahtikirjasta löytyy liitteestä 4. Merirahtikirja toimii todisteena kuljetussopimuksen ehdoista sekä siitä, että tavara on otettu rahdinkuljettajan toimesta kuljetettavaksi. Merirahtikirja sitoo rahdinkuljettajaa. Sen on kuljetettava tavara määräpaikkaan ja luovutettava tavara merirahtikirjaan nimetylle vastaanottajalle. Kuljetuksen alkaessa perusolettamuksena pidetään, että tavara on vahingoittumatonta. Jos tavara on kuitenkin vahingoittunut, kun rahdinkuljettaja ottaa sen kuljetettavakseen, merkitsee rahdinkuljettaja rahtikirjaan varauman. Merirahtikirjasta tehdään vain yksi alkuperäiskappale, joka jää rahdinkuljettajalle. Määräsatamaan saavuttaessa tavara luovutetaan vastaanottajalle tai vastaavasti hänen valtuuttamalleen henkilölle rahdinkuljettajan toimesta. Merirahtikirjaa ei tarvitse hänelle näyttää, vaan rahdinkuljettaja pitää sen itsellään. Merirahtikirja ei oikeuta tavaran hallintaan, joten merirahtikirjaa käytettäessä ei lastia voida myydä kuljetuksen aikana. [8]

10 LAIVAUSEHDOT

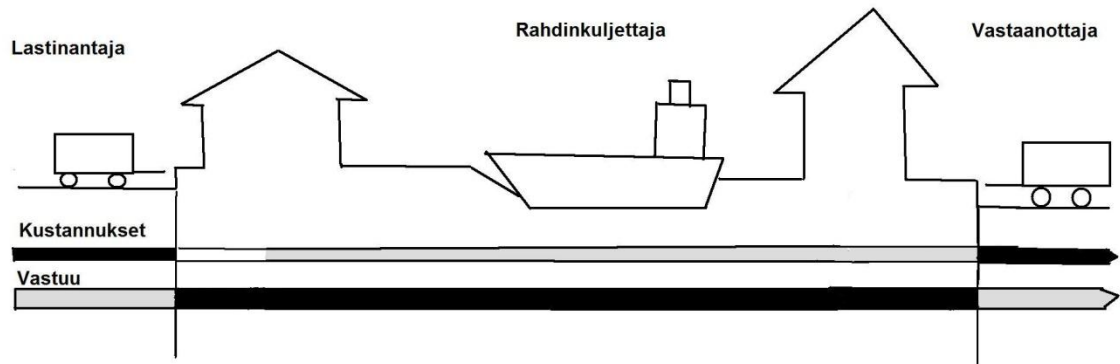
Laivausehdot helpottavat lastinantajan ja rahdinkuljettajan välistä kustannusten ja vastuun jakoa. Ehdoista selkeimpiä ovat vakiolaivausehdot, jotka on luotu selkeyttämään määrittelyä entistä paremmasta roolijaosta. Suomalaiset vakio-laivausehdot eivät ole kuitenkaan saaneet suurempaa huomiota maailmalla, vaan ulkomaankaupassa käytetään yleensä Linja- tai FIO-ehtoja. [15]

10.1 Vakiolaivausehdot

Ennen vakiolaivausehto kokoelmaa ei Suomessa ollut merenkulun eri toimijoiden yhdessä valmistelemaan ja hyväksymään vakioehtokokoelmaa. Kansallisen kokoelman myötä perinteiset terminaali- ja lauttaehdot voidaan korvata kokonaan. Ehtojen tehtävänä on määrittellä lastinantajan ja rahdinkuljettajan välinen vastuu kappaletavaran merikuljetuksissa. Laivausehtoja on yhteensä neljä ja

niiden perustana toimii vuonna 1994 käyttöön otettu uusi merilaki. Perustansa vuoksi ne ovat sopusoinnussa Suomen merilain ja Incoterms 2000-toimituslausekkeiden kanssa. Vakiolaivausehdot eivät ole ehdottomia, ja ne ovatkin voimassa ainoastaan, jos lastinantaja ja rahdinkuljettaja ovat asiasta kuljetussopimuksessa sopineet. Kuljetussopimus on laillisesti painavampi kuin vakiolaivausehdot ja tästä syystä ehdot ovat voimassa ainoastaan siltä osin kuin sopimuksessa ei ole toisin sovittu. Roolijaon mukaan lastinantajan tehtäviin kuuluvat kuljetussopimuksen mukaisen rahdin maksaminen. Rahdinkuljettajan on puolestaan vastaanotettava tavara lastinantajalta, annettava siitä kuljetusasiakirja, hoidettava kuljetus ja luovutettava tavara oikeassa paikassa oikealle vastaanottajalle. Seuraavassa käsitellään vakiolaivausehtoja tarkemmin.[8],[15],[16],[17]

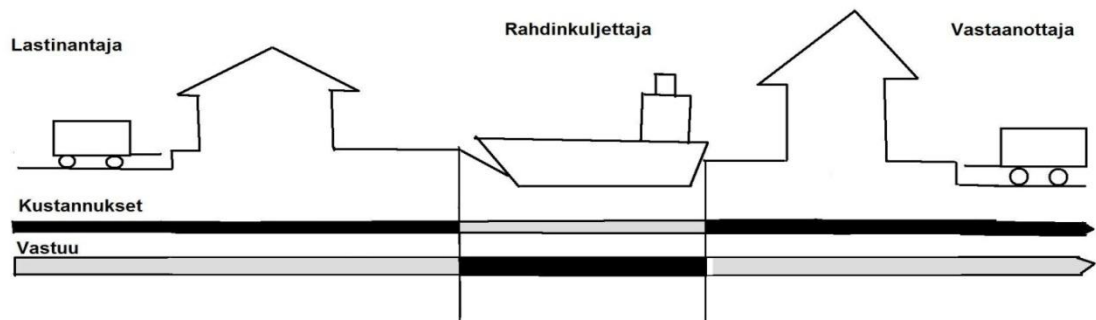
Porttiehdon mukaan tavara toimitetaan lastaussatamaan rahdinkuljettajan määräämään purkauspaikkaan. Lastinantajalla on siis tässä ehdossa pienimmät velvollisuudet. Kustannuksista ja tavarasta vastaa lastinantajan sijaan rahdinkuljettaja, kuten kuvasta 4 voidaan nähdä, sen jälkeen, kun tavara on sovitulla paikalla kuljetusvälineessä. Ehdon mukaan tavara on toimitettu vasta, kun rahdinkuljettajalla on siihen mahdollisuus tarttua. Määräsatamassa rahdinkuljettaja vie tavaran valitsemalleen kuormauspaikalle. Rahdinkuljettaja voi myös itse kuormata tavaran vastaanottajan kuljetusvälineeseen, jos näin on erikseen sovittu. Vastuu kustannuksista ja tavarasta määräsatamassa siirtyy kuvan 4 mukaisesti rahdinkuljettajalta vastaanottajalle, kun tavara on asetettu kuormauspaikalle, tai vastaavasti silloin, kun tavara on rahdinkuljettajan puolesta kuormattu kuljetusvälineeseen. [8], [16],[17]



Kuva 4. Porttiehdon mukainen kustannusten ja vastuun jako

Kuten kuvasta 4 voidaan huomata, porttiehdon mukaan lastinantaja on vastuussa kustannuksista ja tavarasta ainoastaan purkauspaikkaan saakka. Purkauspaikan jälkeen vastuu siirtyy rahdinkuljettajalle, joka huolehtii tavarankuljetuksesta, kuljettaa tavarankuljetuksen meriteitse ja vie tavarankuljetuksen vastaanottajan kanssa sopimaansa paikkaan.

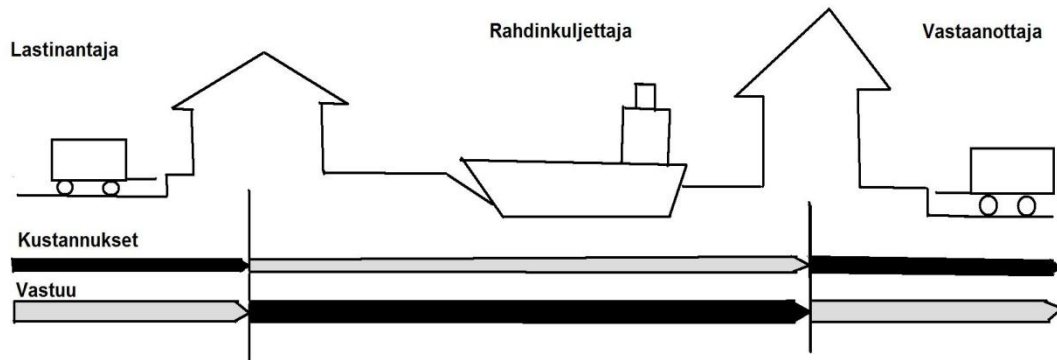
Laituriehdon mukaan lastinantaja luovuttaa tavarankuljetuksen rahdinkuljettajalle lastauslaiturilla, jonka jälkeen tavara siirretään alukseen rahdinkuljettajan toimesta. Määräsatamassa tavara luovutetaan vastaanottajalle laiturilla. Lastinpurkauksen ja tavarankuljetuksen hoitaa rahdinkuljettaja. Ehtoa käytetään konventionaalisessa lastinkäsittelyssä, eikä se sovi ro-ro-kuljetuksiin. Kuten kuvasta 5 nähdään, kustannusten ja vastuun jako tapahtuvat laiturilla, joka on yleensä aluksen sivulla [8],[16],[17]



Kuva 5. Laituriehdon mukainen kustannusten ja vastuun jako

Kuvasta 5 voidaan kuinka laituriehtoa käytettäessä lastinantajan kustannukset ja vastuu ulottuvat lastausataman laituriiin. Rahdinkuljettaja puolestaan on vastuussa kustannuksista ja tavarasta pelkästään merimatkan ajan, jonka jälkeen vastuu siirtyy vastaanottajalle määräsataman laiturilla.

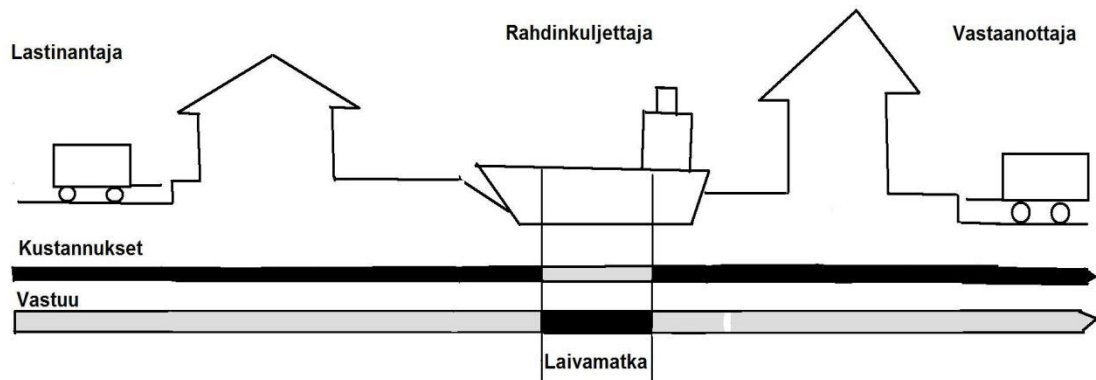
Varastoehdon mukaan tavara luovutetaan lastinantajan toimesta rahdinkuljettajalle lähtösataman satamavarastossa. Merikuljetuksen jälkeen tavara luovutetaan purkaussataman varastossa rahdinkuljettajan toimesta. Kustannukset ja tavaravastuu siirtyvät kuvan 6 mukaisesti toimitushetkellä. Ro-ro-kuljetuksissa tavara toimitetaan lähtösatamassa lastausalustalle kuormattuna. Muissa kuljetusmuodoissa luovutushetkenä toimii hetki, jolloin rahdinkuljettaja tarttuu nosturilla tai muulla lastinkäsittelyvälineellä tavarahan. Määräsatamassa, kuten kuvasta 6 voidaan päätellä, ro-ro-kuljetusta käytettäessä tavara viedään lastialustalla satamavarastoon tai varastokentälle. Käytettäessä poikkeavaa kuljetusmuotoa rahdinantaja jättää tavarahan varaston lattialle tai varastokentälle. [8], [16],[17]



Kuva 6. Varastoehdon mukainen kustannusten ja vastuun jako

Kuvasta 6 selviää, että lastinantaja on vastuussa tavarasta ja siihen kohdistuvista kustannuksista satamavarastoon asti. Satamavarastossa vastuu tavarasta siirtyy rahdinkuljettajalle. Rahdinkuljettajan vastuu päättyy määräsataman varastossa, jossa vastuu tavarasta ja siihen kohdistuvista kustannuksista siirtyy vastaanottajalle.

Laivaehdon mukaan tavara toimitetaan alukseen lastiantajan puolesta. Lastinantaja voi joutua myös ahtaamaan ja kiinnittämään lastin alukseen, jos näin on erikseen sovittu. Kustannus- ja tavaravastuu lähtösatamassa jakautuu kuvan 7 mukaisesti lastinantajan ja rahdinkuljettajan välillä, kun tavara on aluksen ruumassa. Periaatteessa rahdinkuljettaja on vastuussa tavarasta ja siihen kohdistuvista kustannuksista ainoastaan merimatkan ajan. Määräsatamassa vastaanottaja purkaa lastin itse. Kustannukset ja vastuu tavaravastuun rikkoutumisesta siirtyvät kuvan 7 mukaisesti rahdinkuljettajalta vastaanottajalle hetkellä, jolloin vastaanottaja alkaa käsitellä tavaraa. [8], [16],[17]



Kuva 7. Laivaehdon mukainen kustannusten ja vastuun jako

Kuva 7 osoittaa laivaehdon mukaisen kustannusten ja vastuun jaon. Laivaehdon mukaan lastinantajan vastuu tavarasta ja siihen liittyvistä kustannuksista ulottuu laivaan saakka. Vastuu siirtyy rahdinkuljettajalle laivassa. Tavara on siis rahdinkuljettajan vastuulla ainoastaan laivamatkan ajan, ja vastuu vastaanottajalle siirtyy määräsatamassa laivassa.

10.2 Linjaehdot

Linjaehdot ovat sidoksissa linjaliikenteeseen. Niiden käyttö perustuu linjaliikenteen yleisesti noudatettuun tapaan. Ehtojen mukainen kuljetus järjestetään linjaliikennevarustamon konossementtiehtoja noudattaen. Lastinantajan velvollisuuksiin lähtösatamassa kuuluu tavarantoimitus rahdinkuljettajan määräämässä lastauspaikassa aluksen sivulla. Linjaehtojen mukaan rahdinkuljettaja määrää lastauksen ajankohdan, sekä siirtää tavarantoimituksen laivan sivulta aluksen ruumaan. Määräsatamassa rahdinkuljettaja valitsee purkauspaikan ja päättää purkauksen ajankohdasta. Vastaanottajan tehtäväksi jää tavarantoimituksen hakeminen aluksen sivulta riittävän nopeasti. Vaihtoehtoisesti voidaan sopia, että vastaanottaja hakee tavarantoimituksen aluksesta. Tällöin on kyseessä linjaehdon sijaan liner in – free out-ehto.

Kustannus- ja tavaravastuu osapuolten välillä siirtyy linjaehtoja käytettäessä tavarantoimitushetkellä. [8],[15],[16],[18]

10.3 FIO-ehdot

Ehtojen tarkoituksena on siirtää rahdinkuljettajalle kuuluvia lastaus- ja purkausvelvoitteita lastinantajalle ja vastaanottajalle. Niitä käytetään matkarahtauksessa sekä linjaliikenteen erikoiskuljetuksissa. Vaikka rahdinkuljettajan vastuuta koitetaan näiden ehtojen avulla pienentää, säilyvät hänen perusvelvoitteensa. Rahdinkuljettajan tulee huolehtia siitä, ettei lastia oteta liikaa ja, että alus on merikelpoinen ja säilyttää vakavuutensa koko merimatkan ajan. [8],[15],[16]

Perusehtojen mukaan rahdinkuljettajan tehtäviin kuuluvat tavarantoimitukseen sijoittaminen, ahtaaminen, tukeminen ja surraus. Perusehdon mukaisesti lastinantaja on vastuussa lastauksen aikana kertyneistä kustannuksista sekä tavaramenolle tai alukselle aiheutuneista vahingoista. Vastaanottaja puolestaan korvaa määräsäätämässä purkauskulut sekä tavaramenolle ja alukselle aiheutuvat vahingot. Perusehdosta on tehty erilaisia johdannaisia vastuun ja kustannusten jaon perusteella. [8],[15],[16]

FIOT-ehdon mukaan rahdinkuljettajan maksaa lastaukseen liittyvät kulut, mutta lastinantajan vastuulle jäävät tavaramenon ja alusvahingot. **FIOS**-ehdon mukaan lastinantaja hoitaa ahtaamisen, tavarantoimitusten siirrot ruumassa sekä korvaa näistä aiheutuvat kustannukset. **FIOSL**-ehto on rahdinkuljettajalle helpoin, koska tätä ehtoa käytettäessä lastinantaja huolehtii itse lastauksesta, korvaa vahingot sekä maksaa kulut. **SHIP'S LOAD FREE OUT** -ehdon mukaan rahdinkuljettaja ottaa lastinantajalta tavarantoimituksen vastaan sovitussa paikassa. Tämän jälkeen rahdinkuljettaja lastaa tavarantoimituksen alukseen ja maksaa siitä aiheutuneet kulut. Hän on vastuussa lastauksen ja merikuljetuksen ajan tavarasta. Hän on siis korvausvelvollinen lastauksen ja merikuljetuksen aikana syntyneistä vahingoista. Lastin purkauksen määräsäätämässä hoitaa lastin vastaanottaja. [8],[15],[16]

11 POHDINTA

Tämän työn tekeminen oli haasteellista, koska meklarin työnkuvasta ja rahtauksesta yleensä on todella vähän julkaisuja. Intercarriersin rahtimeklarista Peter Kullbergista oli suuri apu tätä työtä tehtäessä.

Opinnäytetyö sisältää pääkohdat rahtausprosessista, rahtausprosessiin käytettävistä dokumenteista sekä rahtaus sopimuksen teosta. Se syventyy rahtausmeklarin jokapäiväiseen arkeen asiakkaiden hankinnasta rahtaus sopimuksen tekoon. Työ selvittää rahtimeklarin tärkeyden varustamon ja lastinantajan välikätenä. Meklaria käyttämällä saadaan enemmän näkyvyyttä ja samalla mahdollisuuksia rahdin tai varustamon hankinnassa.

Rahtauksessa on eri muotoja: joita ovat aikarahtaus, matkarahtaus, hakurahtiliikenne ja sopimusliikenne. Sopivan rahtausmuodon valinta on kuitenkin verrattain helppoa. Rahtausmuodon valintaan vaikuttaa olennaisesti se, kuinka paljon tavaraa on, kuinka pitkäksi aikaa alus tarvitaan, mihin ja milloin lasti halutaan ja miten paluulasti saadaan järjestettyä.

Rahtausprosessiin, kuten kaikkeen muuhunkin ulkomaankauppaan, tarvitaan tavaran omistusta ja tilaa kuvaava dokumentti. Vientitarkoitukseen sopivat omistusta kuvaava konossementti tai vastaanottajan ja lastin tiedot sisältävä merirahtikirja. Konossementti on merirahtikirjaan verrattuna joustavampi kuljetusasiakirja, ja sen avulla voidaan lasti myydä kesken laivamatkan muulle taholle tai lastin määräsatamaa voidaan muuttaa kesken matkan. On kuitenkin muistettava että uudelle vastaanottajalle toimitetaan kaikki alkuperäiset konossementit, jotta tavara voidaan hänelle luovuttaa.

Opinnäytetyöstä käy ilmi rahdinkuljettajan ja lastinantajan välisten laivausehtojen tärkeys. Onkin tärkeää, että on tarjolla säädöksiä, joiden mukaan voidaan toimia sujuvamman rahtausprosessin saavuttamiseksi.

Toimituslausekkeet ovat tärkeitä myyjän ja ostajan välisessä toimituskaupassa. Ne ovat vapaa-ehtoisia säännöksiä, mutta kuten opinnäytetyöstä ilmenee, on niiden käyttäminen kaupan sujumuuden kannalta tärkeää. Riitatilanteiden välttämiseksi vahinkotapauksissa voidaan lausekkeiden tuntemista pitää elintärkeänä ulkomaankauppaa harjoittaessa.

Saimaan järvialue ja samalla Saimaan kanava ovat huomattava erityisesti saha- ja puuteollisuuden tavarankuljetuskanava. Kanavan Venäjän puoleisten osien vuokrasopimus päättyi vuoden 2013 aikana, joten Suomella on ollut kiire saada kanavakuljetusten säilymistä turvaamiseksi sopimus Venäjän kanssa aikaan. Sopimus 50 vuoden lisäajasta on tämän hetkisten tietojen mukaan allekirjoitusta varten valmis ja allekirjoituksen on määrä tapahtua vuoden 2010 aikana.

Lain noudattaminen on kaikessa liiketoiminnassa tärkeää. Rahtauksessa tulee aina muistaa tarkistaa paikalliset lait, toimintatavat ja satamantapa. Erityisesti sataman toimintatavat vaihtelevat alueittain, ja niiden merkitys korostuu rahtaus sopimuksen teossa. Erityisesti lastaus- ja purkupaikat voivat muuttua radikaalisti satamantavan mukaan.

Rahtausprosessi on sinänsä yksinkertainen: lastinantaja vuokraa lastitilaa varustamolta. Prosessiin liittyy kuitenkin monia seikkoja, joita tulee ottaa huomioon. Tämä opinnäytetyö pyrkii selkeyttämään rahtausprosessissa käytettäviä menetelmiä graafisesti sekä sanallisesti. Työhön liitetyn merenkulun sanaston tarkoituksena on auttaa myös alaan perehtymättömiä henkilöitä ymmärtämään merenkulun termejä ja näin helpottaa opinnäytetyön lukemista.

KUVAT

Kuva 1 Saimaan kanavan sulut, s.13

Kuva 2 Aluksen mitat, s.16

Kuva 3 Konossementin kulkeminen, s.34

Kuva 4 Porttiehdon mukainen kustannusten ja vastuun jako, s.41

Kuva 5 Laituriehdon mukainen kustannusten ja vastuun jako, s.42

Kuva 6 Varastoehdon mukainen kustannusten ja vastuun jako, s.43

Kuva 7 Laivaehdon mukainen kustannusten ja vastuun jako, s.44

KAAVIOT

Kaavio 1 Intercarriersin omistajuussuhteet, s.7

LÄHTEET

[1] Intercarriers.

<http://www.intercarriers.fi/asp/system/empty.asp?P=481&VID=default&SID=244858239722562&S=1&C=26700> (Luettu 12.5.2010)

[2] Peter Kullbergin haastattelu 18.3.2010 (Muistiinpanot Martin Eskelinen)

[3] STT. Kauppalehti. Saimaan kanavan vuokra nelinkertaistuu.

<http://www.kauppalehti.fi/5/i/talous/uutiset/etusivu/uutinen.jsp?oid=2008/09/14844&ext=rss> (Luettu 12.5.2010)

[4] Hurskainen, T. 2005. Saimaan kanava.

<http://kanaler.arnholm.nu/suomi/finland/saimaf.html> (Luettu 12.5.2010)

[5] Merenkulku.fi. Liikennevirasto. Väylät ja kanavat.

http://portal.fma.fi/sivu/www/fma_fi/merenkulun_palvelut/vaylat_kanavat/ (Luettu 12.5.10)

[6] Merenkululaitos Verkkojulkaisu. 2008. Saimaan kanavan liikennetilasto.

http://veps.fma.fi/portal/page/portal/fma_fi/tietopalvelut/tilastot/tilastotaulukot/kanavaliikenne/Kuukausitilastot/SK_kk_0812.pdf (Luettu 12.5.2010)

[7] Etelä-Saimaa verkkojulkaisu. 2009. Saimaan kanavan liikenne romahtanut alle puoleen 4.9.2009 <http://www.esaimaa.fi/Uutiset-->

Uutisetmaakunnas-

[ta/2009/09/04/Saimaan+kanavan+liikenne+on+romahtanut+alle+puoleen/200917641427/5](http://www.esaimaa.fi/Uutiset--Uutisetmaakunnas-ta/2009/09/04/Saimaan+kanavan+liikenne+on+romahtanut+alle+puoleen/200917641427/5) (Luettu 12.5.2010)

[8] Hörkkö, H. & Koskinen, H. & Mattsson, M. & Ollikainen, J & Reinikainen, A. & Werderman, R. 2005. Huolinta-alan käsikirja. Suomen huolintaliikkeiden liitto ry. Vantaa: Dark Oy

[9] Euroopan unionin virallinen lehti. Euroopan talous- ja sosiaalikomitean Lausunto aiheesta Suuntaviivat EY:n perustamissopimuksen 81

artiklan soveltamisesta meriliikennepalveluihin (lisälausunto). <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:204:0043:0046:FI:PDF> (Luettu 13.5.2010)

[10] Finlex ajantasainen lainsäädäntö. Merilaki 15.7.1994/674. 14 luku aluksen rahtaus. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940674> (Luettu 13.5.2010)

[11] Rätty, A. 2006. Incoterms, Kauppatavat ja toimituslausekkeet, Suomen logistiikkayhdistys ry

[12] ICC International Chamber of Commerce. 1999. Incoterms 2000: Suomi Englanti. Uusimaa Oy

[13] Suomen logistiikkayhdistys. 2001, Finnterms 2001 : Kotimaankaupan toimituslausekkeet Porvoo : Ws Bookwell

[14] Pulli, H.& Tapaninen, U. 2008. TUKKE – Tuoteseuranta satamasidonnaisessa kuljetusketjussa. Turun yliopisto Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus. VäliRaportti
http://www.merikotka.fi/tiedotteet/Tuoteseuranta_satamasidonnaisessa_kuljetusketjussa.pdf (Luettu 12.5.2010)

[15] Kuusniemi, I a. Perinteiset Laivausehdot. Neptun Juridica.
http://www.neptunjuridica.com/arc_tst.html (Luettu 13.5.2010)

[16] Kuusniemi, I b. Laivausehdot. Neptun Juridica.
<http://www.neptunjuridica.com/Shipping%20terms%202007.pdf> (Luettu 13.5.2010)

[17] Finnlines. Asiakastuki. Laivausehdot.
http://www.finnlines.com/index.php/freight_fin/asiakastuki/laivausehdot (Luettu 13.5.2010)

[18] Port of Kaskinen. 2007. Käsikirja Handbook.
http://www.kaskinen.fi/_FileRoot/542941.pdf (Luettu 13.5.2010)

[19] LAKI24FI. Remburssi: Mikä on remburssi? <http://www.laki24.fi/yrit-osakeyhtio-remburssi.html> (Luettu 13.5.2010)

[20] Centrum Balticum. Talous. Baltic and International Maritime Council (BIMCO) A <http://www.centrumbalticum.org/linkit/talous> (Luettu 13.5.2010)

[21] Taloussanommat. Taloussanakirja: Projektivienti.

<http://www.taloussanommat.fi/porssi/sanakirja/termi/projektivienti/0> (Luettu 13.5.2010)

[22] Freight forwarders. Sample Bill of Lading. <http://forwardersins.com/sample-bill-of-lading/> (Luettu 23.5.2010)

[23] Mediterranean Shipping Company. MSC B/L.

http://www.msosgva.ch/bl_terms/images/swbl_newfront_800.gif (Luettu 23.5.2010)

[24] General Time Charter Party. Baltic and International Maritime Council (

BIMCO) B <http://www.formag-agencies.com/docs/charters/gentime.pdf> (Luettu 23.5.2010)

MERENKULUN SANASTO

BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) = Maailman suurin yksityinen meriliikenteen järjestö, jolla on 2720 jäsentä maailmanlaajuisesti. [20]

Bunkraus = Aluksen varustamista polttoaineella.

Coaster-laiva = Vetoisuudeltaan pieni rannikkolaiva, joka on suunniteltu sisävesille sekä pienemmille merialueille [2]

Demurrage = Lastinantaja maksaa varustamolle, jos lastaukseen kuluu lastinantajan toimesta sovittua enemmän aikaa.

Despatch = Varustamo maksaa lastinantajalle, jos lastaukseen kuluu lastinantajan toimesta sovittua vähemmän aikaa.

Feeder liikenne = Liikutaan pienemmällä aluksella pienemmillä vesillä ja vietään tavara tiettyyn satamaan, jossa lasti vaihdetaan suurempaan alukseen valtamerikuljetusta varten.

Hakurahtiliikenne = Ilman säännönmukaisuutta tapahtuvaa meriliikennettä

Incoterms 2000 = ICC:n ylläpitämä toimituslausekokoelma, joka määrittelee kaupan yleisimmät pelisäännöt.

Kauppasopimus = Myyjän ja ostajan välinen sopimus, joka sisältää muun muassa Incoterms toimitusehdot.

Laivausehdot = Ehtoja, jotka helpottavat lastinantajan ja rahdinkuljettajan välistä kustannusten ja vastuun jakoa.

LIITE 1

2(2)

Lo-Lo (lift on – lift off) = Alus, jonka rahtia käsitellään konventionaalisella tavalla eli kontti tai tavara nostetaan aluksen kannelle tai ruumaan kraanalla tai muulla nostimella. Purkaus määräsatamassa tapahtuu nostamalla tavara aluksesta ulos.

Lump sum = Aikaisemmin määrätty kokonaissumma rahdinmaksusta.

Projektivienti = Kertaluonteinen vientihanke, jonka tavoitteet ja kesto on sovittu etukäteen. Se tehdään yhteistyössä monien toimijoiden kanssa, mutta vastuu projektin onnistumisesta on yhdellä yrityksellä. [21]

Rahtaus sopimus (sertepartia, charter party) = Lastinantajan ja rahdinkuljettajan välinen sopimus, joka sisältää muun muassa laivausehdot.

Rahtaus sopimusten notiisit = Rahtaus sopimusten tiedonannot.

Remburssikauppa = Ostajan pankki maksaa myyjälle osan kauppasummasta lastinantajan esittäessä tarvittavat vientiasiakirjat. [19]

Ro-Ro (roll on – roll off) = Käytetyin alustyyppi Itämerellä. Aluksen lasti ajetaan alukseen joko trailerissa, rekassa tai junanvaunussa. Purkaus tapahtuu ajamalla lasti ulos.

Spot-lasti = Kertaalleen kuljetettava lasti

Tramppiliikenne = Hakurahtiliikennettä.

Yhteishaveri = Haveri syntyy, kun alus ja lasti aiheuttavat vahinkoa toinen toisilleen. [11]

HAASTATTELUKYSYMYKSET INTERCARRIES

1. Intercarriers

Mitä yrityksen toimenkuvaan kuuluu?

Missä yrityksellä on toimintaa?

Ketkä ovat suurimpia asiakkaita?

2. Rahtausmeklari Peter Kullberg

Milloin olet aloittanut työt?

Kuinka olet päätenyt Intercarrierssille?

Mitä rahtimeklarin työnkuvaan kuuluu?

Kuinka lama on vaikuttanut toimintaan?

Miten rahtausprosessi toimii?

Kuinka paljon aluksia rahdataan päivittäin?

Mistä kaikesta meklari huolehtii (mitkä dokumentit tekee yms...)?

Millä alueella toimitaan?

Kuinka asiakkaat hommataan (kuinka paljon suoria yhteydenottoja, kuinka paljon kalastellaan pörssistä) ?

Kuinka rahtipörssi toimii (kenen ylläpitämä, onko liittymismaksu...)?

KONOSSEMENTIN MALLIKAPPALE [22]

Date **BILL OF LADING – SHORT FORM – NOT NEGOTIABLE** Page 1 of 1

SHIP FROM		Bill of Lading Number:
[Name] [Street Address] [City, ST ZIP Code] SID No.:		BAR CODE SPACE
SHIP TO		Carrier Name:
[Name] [Street Address] [City, ST ZIP Code] CID No.:		Trailer number: Serial number(s):
THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO		SPAC:
[Name] [Street Address] [City, ST ZIP Code]		Pro Number: BAR CODE SPACE
Special Instructions:		Freight Charge Terms (Freight charges are prepaid unless marked otherwise): Prepaid <input type="checkbox"/> Collect <input type="checkbox"/> 3rd Party <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Master bill of lading with attached underlying bills of lading.

CUSTOMER ORDER INFORMATION				
Customer Order No.	# of Packages	Weight	Pallet/Slip (circle one)	Additional Shipper Information
			Y N	
			Y N	
			Y N	
			Y N	
Grand Total				

CARRIER INFORMATION								
Handling Unit		Package					LTL Only	
Qty	Type	Qty	Type	Weight	HM (X)	Commodity Description	NMFC No.	Class
						<small>Commodities requiring special or additional care or attention in handling or stowing must be so marked and packaged as to ensure safe transportation with ordinary care. See Section 2(e) of NMFC item 360</small>		

Where the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property as follows: "The agreed or declared value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding _____ per _____"
COD Amount: \$ _____
 Fee terms: Collect Prepaid Customer check acceptable

Note: Liability limitation for loss or damage in this shipment may be applicable. See 49 USC § 14706(c)(1)(A) and (B).


Received, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications, and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, on request, and to all applicable state and federal regulations.		The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of charges and all other lawful fees. Shipper Signature _____	
Shipper Signature/Date This is to certify that the above named materials are properly classified, packaged, marked, and labeled, and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the DOT.	Trailer Loaded: <input type="checkbox"/> By shipper <input type="checkbox"/> By driver	Freight Counted: <input type="checkbox"/> By shipper <input type="checkbox"/> By driver/pallets said to contain <input type="checkbox"/> By driver/pieces	Carrier Signature/Pickup Date Carrier acknowledges receipt of packages and required placards. Carrier certifies emergency response information was made available and/or carrier has the DOT emergency response guidebook or equivalent documentation in the vehicle. Property described above is received in good order, except as noted.

MERIRAHTIKIRJAN MALLIKAPPALE [23]

See website for large version of the reverse | Ver página Web para términos y condiciones | Смотрите веб-сайт для ознакомления с условиями и положениями | 見準の背面条件付海提单 | www.mscmedishippo.com

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. Website : www.mscmedishippo.com BSC Code: MSCU		SEA WAYBILL No. NOT NEGOTIABLE - COPY <small>"Port-to-Port" or "Combined Transport" (see Clause 1)</small>	
SHIPPER:		NO. & SEQUENCE OF SEA WAYBILLS	
CONSIGNEE:		NO. OF RIDER PAGES	
NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20)		CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD)	
VESSEL & VOYAGE NO. (see Clauses 8 & 9)	PORT OF LOADING	PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)	
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF.	PORT OF DISCHARGE	PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)	
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)			
Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods (Continued on attached Sea Waybill Rider page(s), if applicable)	Gross Cargo Weight	Measurement
FREIGHT & CHARGES Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid (see Clause 16).		RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition unless otherwise stated herein the total number or quantity of containers or other packages or units indicated in the box entitled "Carrier's Receipt" for carriage subject to all the terms hereof from the Place of Receipt or the Port of Loading, to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS SEA WAYBILL THE SHIPPER EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO, ON HIS OWN BEHALF AND ON BEHALF OF THE CONSIGNEE, THE OWNER OF THE GOODS AND THE MERCHANT, AND WARRANTS HE HAS AUTHORITY TO DO SO, ALL THE TERMS AND CONDITIONS WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS AND ON THE REVERSE SIDE AND THE TERMS AND THE CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE SHIPPER.	
DECLARED VALUE (only applicable if Ad Valorem Charges paid - see Clause 7.3)		CARRIER'S RECEIPT (No. of Ctns or Pkgs rovd by Carrier - see Clause 14.1)	
PLACE AND DATE OF ISSUE		SHIPPED ON BOARD DATE	
Sea Waybill Standard Edition - 06/2009		TERMS CONTINUED ON REVERSE	

RAHTAUSSOPIMUKSEN MALLIKAPPALE

Ship Brokers		THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)  GENERAL TIME CHARTER PARTY CODE NAME: "GENTIME" PART I	
		1. Place and Date of Charter	
2. Owners/Disponent Owners/Place of business (State full name, address, tele and fax. No.)		3. Charterers/Place of business (State full name, address, telex and fax. No.)	
4. Vessel's Name		5. Vessel's Description	
6. Period of Charter (Cl. 1(a))		Flag:	
6(a). Margin on Final Period (Cl. 1(a))		Year Built:	
7. Optional Period and Notice (Cl. 1(a))		Class:	
8. Delivery Port/Place or Range (Cl. 1(b))		Mtons Deadweight (Summer):	
9. Earliest Delivery Date/Time (Cl. 1(c))		GT/NT:	
10. Cancellation Date/Time (Cl. 1(c)(d))		Grain/Bale Capacity:	
11. Notices of Delivery (Cl. 1(e))		Speed capability in knots (about)	
12. Intended First Cargo (Cl. 1(f))		Consumption in mtons at above speed (about)	
		(Speed and Consumption on Summer dwt in good weather, max. windspeed 48I)	
13. Trading Limits and Excluded Countries (Cl. 2(a))			
14. Excepted Countries (Cl. 2(b))			

Copyright, published by
 The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen
 Issued September 1999

(continued overleaf)

(Continued)

"GENTIME" General Time Charter Party

PART I

15. Excluded Cargoes (Cl. 3(b))			
16. Hazardous Cargo Limit (Cl. 3(c))	17. Redelivery Port/Place or Range (Cl. 4(a))		18. Notices of Redelivery (Cl. 4(c))
19. Fuel Quantity on Delivery (Cl. 6(a))	20. Fuel Quantity on Redelivery (Cl. 6(a))	21. Fuel Price on Delivery (Cl. 6(c))	22. Fuel Price on Redelivery (Cl. 6(c))
23. Fuel Specifications (Cl. 6(d))			
24. Hire (Cl. 8(a))	25. Owner's Bank Account (Cl. 8(b))		
26. Grace Period (Cl. 8(c))	27. Max. Period for Requisition (Cl. 9(c))	28. General Average Adjustment (Cl. 14(b))	
29. Supercargo (Cl. 15(f))	30. Virtualling (Cl. 15(g))	31. Representation (Cl. 15(h))	32. Hold Cleaning by Crew (Cl. 15(m))
33. Lumpsum for Hold Cleaning on Redelivery (Cl. 15(m))		34. Vessel's Insured Value (Cl. 20(a))	
35. Law and Arbitration (state Cl. 22(a), 22(b) or 22(c) of Cl. 22 as agreed; if 22(c) agreed, place of arbitration must be stated (Cl. 22))		36. Commission and to whom payable (Cl. 23)	
37. Additional Clauses			

It is agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party consisting of PART I including any additional clauses agreed stated in Box 37 and PART II as well as Appendix A attached thereto. In the event of any conflict of conditions, the provisions of PART I and Appendix A shall prevail those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------