

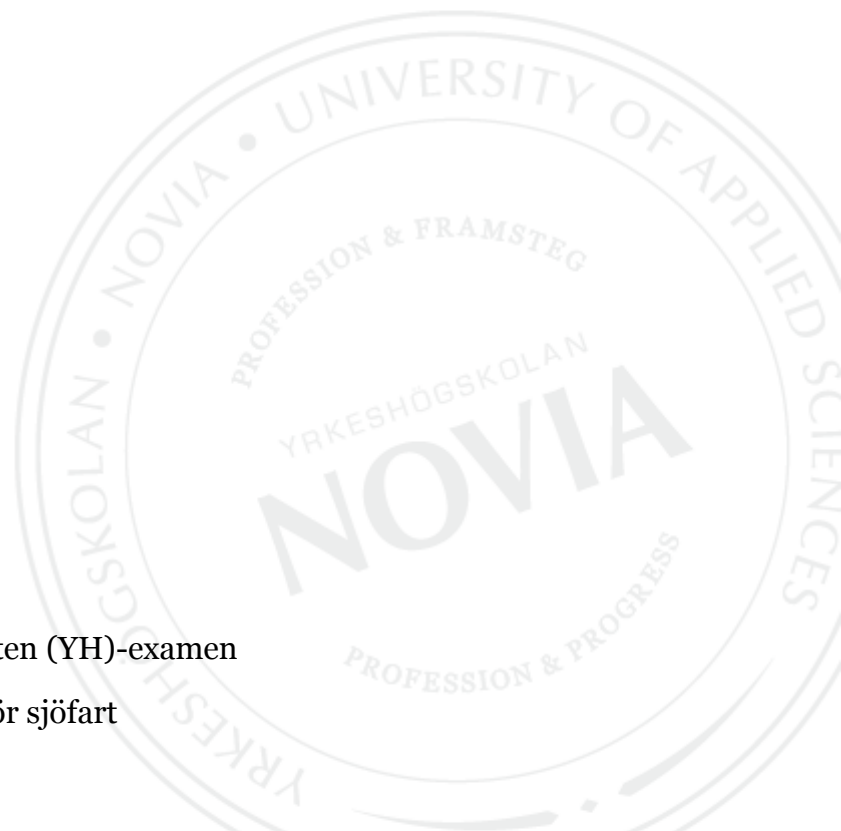
Grundande av ett rederi och startande av verksamheten

Jens Wickström

Examensarbete för sjökaptens (YH)-examen

Utbildningsprogrammet för sjöfart

Åbo 2012



EXAMENSARBETE

Författare: Jens Wickström

Utbildningsprogram och ort: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Åbo

Inriktningalternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Annina Rosenqvist

Titel: Grundande av ett rederi och startande av verksamheten

Datum 2.11.2012

Sidantal 41

Bilagor 5

Sammanfattning

Jag valde att skriva mitt examensarbete om hur man går till väga att grunda ett rederi och att starta verksamheten. Ett rederi är ett bolag som idkar verksamhet med trader, dvs med sjötrafikleder och specifikt med fartyg. Jag har gått igenom, hur man steg för steg skall gå till väga, då man grundar ett bolag och hur man skall gå till väga, att införskaffa ett fartyg till bolaget, samt hur man skall finansiera fartygsköpet. Jag har vidare undersökt och jämfört alternativ för befraktningsavtal och försäkringar för ett fartyg och hämtar dessa fram i examensarbetet.

Syftet med detta examensarbete är, att utreda och ge en vägledning hur man skall gå till väga, då man ämnar grunda ett rederi. Examensarbetet ger en inblick i var man skall börja leta efter nödvändig information och examensarbetet gör det möjligt att kunna visa för andra, att det inte är omöjligt att göra det själv, om man i framtiden är intresserad att grunda sig ett eget rederi.

För att kunna uppfylla syftet med mitt examensarbete, krävde det omfattande och mångsidiga undersökningar och intervjuer med erfarna och yrkeskunniga personer inom branschen. Vid val av intervjuade personer fäste jag extra vikt vid personens ställning i rederibranschen och vid personens erfarenhet inom densamma.

Språk: Svenska Nyckelord: Rederi, Bolag, Verksamhet, Grunda

Förvaras: Examensarbetet finns tillgängligt antingen i webbiblioteket Theseus.fi eller i Novias bibliotek.

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Jens Wickström

Koulutusohjelma ja paikkakunta: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Turku

Suuntautumisvaihtoehto/Syventävät opinnot: Merikapteeni AMK

Ohjaajat: Annina Rosenqvist

Nimike: Grundande av ett rederi och startande av verksamheten

Päivämäärä 2.11.2012

Sivumäärä 41

Liitteet 5

Tiivistelmä

Valitsin tutkintoni opinnäytetyöksi aiheen miten perustetaan varustamo ja miten käynnistetään sen toiminta. Varustamo on yritys joka harjoittaa meriliikennettä ja toimii erityisesti laivojen parissa. Olen kohta kohdalta käsitellyt miten perustetaan yhtiö, miten toimitaan laivahankinnan yhteydessä, sekä miten laivan hankintaa rahoitetaan. Olen lisäksi selvittänyt ja verrannut eri vaihtoehtoja rahtaus sopimuksille ja vakuutuksille ja selvitän ne tässä opinnäytetyössä.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää ja antaa ohjausta miten toimia, kun aikomuksena on perustaa varustamo. Opinnäytetyö havainnollistaa mistä pitää aloittaa tarvittavan informaation etsimisen ja opinnäytetyön avulla on mahdollista näyttää toiselle, että varustamon perustamisen pystyy hoitamaan itse, jos tulevaisuudessa oman varustamon perustaminen kiinnostaa.

Jotta opinnäytetyön tarkoitus toteutuisi, tämä vaati laajoja ja monipuolisia selvityksiä ja haastatteluja alan kokeneilla ammattilaisilla. Valitessani haastateltavia henkilöitä annoin erityistä painoarvoa henkilön asemaan ja kokemukseen varustamoalalla.

Kieli: Ruotsi Avainsanat: Varustamo, Yhtiö, Toimiminen, Perusta

Säilytys: Opinnäytetyö on saatavilla joko internetkirjastossa Theseus.fi tai Novian kirjastossa.

BACHELOR'S THESIS

Author: Jens Wickström

Degree Programme: Degree Programme in Maritime Studies, Turku

Specialization: Bachelor of Marine Technology

Supervisors: Annina Rosenqvist

Title: Establishing a shipping company and starting the business

Date 2.11.2012 Number of pages 41

Appendices 5

Summary

I selected as a final examination task for my degree program in maritime studies, how to establish a shipping company and how to start the business. A shipping company is working with trade at sea and especially with ships. I have step by step treated how to establish a company, how to operate when buying a ship and how to finance the acquisition of a ship. Further I have investigated and compared various alternatives for trading contracts and insurances and I present them in this bachelor's thesis.

The purpose of this final examination task is to clarify and to give guidance how to operate, when the intention is to establish a shipping company. This document explains where to start looking for necessary information and this document also makes it possible to show to someone outside, that anyone is able to establish a shipping company all by him-/herself, if that is the task one day.

To fulfill the purpose of this bachelor's thesis, it demanded extensive and diversified investigations and interviews with experienced professionals in the branch. When I selected persons to interview, I particularly took into consideration the standing and the experience of the person in the shipping business.

Language: Swedish Key words: Shipping company, Company, Business, Establish

Filed at: the examination work is available either at the electronic library Theseus.fi or in the Novia library.

Innehåll

1	Inledning.....	1
1.1	Målsättning.....	1
1.2	Problemformulering.....	1
1.3	Examensarbetets avgränsning.....	2
1.4	Metodval.....	2
2	Beställaren av arbetet.....	2
3	Bolagsformer.....	3
3.1	Enskild näringsidkare (firma).....	3
3.2	Kommanditbolag.....	3
3.3	Öppet bolag.....	4
3.4	Aktiebolag.....	4
3.4.1	Bolagsbildning.....	5
3.4.2	Bolagsordning.....	5
3.4.3	Betalning av aktierna.....	5
3.4.4	Aktiekapitalet.....	5
3.4.5	Beslutfattandet i aktiebolag.....	6
3.5	Andelsbolag.....	7
4	Köp av fartyg.....	7
4.1	Mäklare.....	7
4.2	Placera eller söka fartyg på marknaden.....	8
4.3	Förhandling om priset och kondition.....	8
4.4	Memorandum of Agreement (MOA).....	9
4.5	Inspektion.....	10
4.6	Avslutningsskedet vid försäljning.....	10
5	Befraktningar.....	10
5.1	Helbefraktning och delbefraktning.....	11
5.2	Tidsbefraktning.....	11
5.3	Resebefraktning.....	11
5.4	Skeppslega (bare boat charter).....	12
6	Försäkringar.....	12
6.1	Kaskoförsäkring.....	13
6.1.1	Kaskointresseförsäkring (Totalförlustersättning).....	13
6.1.2	Enskilt haveri.....	13
6.1.3	Gemensamt haveri.....	14
6.2	Krigsförsäkring.....	14

6.3	Loss of Hire-försäkring	15
6.4	Varuförsäkring	15
6.5	Protection & Indemnity	15
6.6	Strejkförsäkring	16
6.7	Inteckningshavarförsäkring.....	16
7	Processen vid grundandet av ett bolag.....	16
7.1	Inledningsskedet vid grundandet av ett bolag.....	17
7.2	Att komma ihåg då avtalet om bolagsbildning upprättas.....	17
7.3	Grundandet av JW-shipping AB	17
7.4	Avtal om bolagsbildning	18
7.5	Bolagsordning.....	19
7.6	Etableringsanmälan	20
8	Processen att få ett befraktningssavtal.....	23
8.1	Företaget Meriaura Group	24
8.2	Hur möts fartyg och befaktning?	24
8.3	Befraktningssformer och avtalslängder	25
8.4	Framtida befaktningar	25
8.5	Rekommendera att gå med i sjöfartsbranschen som redare?	25
8.6	Vad en ny redare skall beakta	26
8.7	Hur man får ett befraktningssavtal	26
9	Köp av försäkringar	27
9.1	Kort om Alandia Marine.....	27
9.2	Obligatoriska och frivilliga försäkringar	27
9.3	Prissättning av försäkringar och ungefärliga kostnader för redaren	29
9.4	Möjligt att få försäkringar även om fartyget är registrerat i ett annat land... ..	29
9.5	Konkurrensen mellan olika försäkringsbolag.....	29
10	Skaffande av finansiering	30
10.1	Ålandsbanken.....	30
10.2	Bankens funktion då någon ansöker om ett lån.....	30
10.3	Hur mycket behöver man omsättning eller egendom för att få ett lån.....	31
10.4	Vanligt för finska banker att ge lån för anskaffning av fartyg	32
10.5	Inverkan på finansieringen vid nygrundat eller etablerat rederi	33
10.6	Skillnaden mellan att köpa ett fartyg från utlandet eller från Finland.....	33
10.7	Finansiering av fartyg som är under finsk flagg eller främmande flagg.....	34
10.8	Inhandla ett fartyg och finansiera det med leasing	35
10.9	Banken i kontakt med fartygsmäklaren.....	35
11	Köp av fartyg från redarens synvinkel	35
11.1	Företaget Birka Cargo AB	36

11.2	Processen steg för steg vid anskaffning av fartyg	36
11.3	Möjligheten att få befракtningsavtal och besättning vid fartygsköpet	37
11.4	Att beakta innan man gör ett beslut om fartygsköp	37
11.5	Köpeskillingen som säkerhet	38
11.6	Viktigaste specialpunkterna man bör uppta i ett köpeavtal	38
11.7	Valutan vid fartygsköpet	38
11.8	Vem bär risken vid bristfälligt köpeavtal	39
11.9	Fartygsmäklarens uppgifter enligt rederiets synpunkt.....	39
12	Diskussion och sammanfattning.....	40
13	Källförteckning	42

Etableringsanmälan Bilaga 1

Intervju blanketten med Jussi Mälkiä Bilaga 2

Intervju blanketten med Jan Linnell Bilaga 3

Intervju blanketten med Jan-Peter Pomrén Bilaga 4

Intervju blanketten med Jari Sorvettula Bilaga 5

1 Inledning

Jag har valt att skriva mitt examensarbete om hur man skall gå till väga, då man grundar ett rederi och hur man startar själva verksamheten. Människor har ofta en föreställning, att en rederiverksamhet är något mycket stort och mycket komplicerat och att det numera är närmast omöjligt, att själv grunda ett rederi. Jag har personligen fått uppfattningen, att gemene man inte riktigt känner till, att det ändå inte är så svårt att själv börja med en sådan verksamhet. Grundar man ett rederi, så är det faktiskt ingen stor skillnad jämfört med att grunda vilket bolag som helst. Därför kommer jag att berätta, att det inte är så svårt att grunda ett rederi i verkligheten och hur jag kommer att fungera i framtiden, då jag startar den egna verksamheten.

1.1 Målsättning

Syftet med det här arbetet är, att få mer kunskap om hur man grundar ett rederi och hur man startar själva verksamheten. Med detta examensarbete skall man kunna få reda på hur man grundar ett bolag, hur man införskaffar ett befraktningsavtal, hur man får finansiering till det nygrundade bolaget, hur man införskaffar ett fartyg till bolaget samt vilka försäkringar bolaget behöver för sitt fartyg. Avsikten är att kunna ge mer information till dem, som är intresserade att kanske själva grunda ett rederi i framtiden samt att därmed samtidigt kunna hoppas på, att examensarbetet motiverar fler intresserade att grunda en rederiverksamhet och därmed bygga upp en större flotta som kunde erbjuda fler arbetsplatser inom den finska sjöfarten.

1.2 Problemformulering

Examensarbetet går igenom hur man grundar ett bolag, processen att köpa ett fartyg, hur man skaffar befraktningsavtal, hur man söker finansiering, samt nödvändiga försäkringar. För dessa olika delområden ser frågeställningen ut enligt följande:

- Hur går det till steg för steg då man grundar ett företag?
- Hur går man till väga vid köp av fartyg?

- Hur och varifrån får man ett befraktningsavtal?
- Varifrån och vilka försäkringar är nödvändiga för ett fartyg?
- Hur få finansiering till bolaget?

1.3 Examensarbetets avgränsning

Examensarbetet avgränsas så, att man på vissa punkter inte fullt i detalj går igenom olika delområden, även om de utgör hörnstenarna i arbetet, dvs. bolagsbildning, finansiering, köp av fartyg, befraktningsavtal samt försäkringar. Man kunde självfallet gå avsevärt djupare in i flera av dessa ämnen, men för att hålla en rimlig omfattningsgräns på examensarbetet, så har jag mest detaljerat gått igenom de stora hörnstenarna. Då jag har grundligt gått igenom alla viktiga delområden inom detta examensarbete, så har jag i helhet följt syftet med mitt examensarbete. Det är klart möjligt för någon annan, att i framtiden fortsätta på detta examensarbete.

1.4 Metodval

Detta examensarbete utreder huvudparten av all faktainformation med hjälp av intervjuade erfarna, professionella och yrkeskunniga personer inom sjöfartsbranschen, vilket samtidigt garanterar att arbetet innehåller den senaste kända informationen inom området.

2 Beställaren av arbetet

Beställaren av detta examensarbete är en privatperson. Han önskar få en bättre insikt i, var och hur man skall börja söka för att komma över ett seriöst utbud av befraktningsavtal och hur man skall gå till väga för att införskaffa ett fartyg. Personen, Håkan Wickström, hade också som önskemål, att man skulle undersöka vilka typer av försäkringar det behövs i en rederiverksamhet och hur prissättningen på försäkringarna ser ut för ett fartyg per år. Önskemålet för examensarbetet var också att undersöka vem som finansierar en rederiverksamhet samt hur man gör en anskaffning av fartyg.

3 Bolagsformer

Det finns olika typer av bolagsformer i Finland. De olika bolagsformer som används i Finland är enskild näringsidkare (firma), kommanditbolag, öppet bolag, aktiebolag och andelslag. (Enter, 2010)

Valet av en bolagsform är helt fritt, men det rekommenderas att diskutera med branschens experter om vad de anser skulle vara en bra bolagsform för den verksamheten man skall börja göra. Valet av bolagsform påverkas av beskattningen, antalet personer som är med i grundandet, kapitalet, ansvaret, bolagsrisken, verksamhetens flexibilitet, verksamhetens kontinuitet, delningen av vinst och förlust. (Enter, 2010)

3.1 Enskild näringsidkare (firma)

Enskild näringsidkare är den vanligaste bolagsformen för en privat företagare. Det är också det lättaste alternativet att grunda ett bolag. Att vara en enskild näringsidkare gör ingen skillnad mellan att vara ägaren och företaget. En enskild näringsidkare ansvarar med hela sin förmögenhet för firmans åtaganden, dvs. även med de privata tillgångarna. Denna bolagsform används mycket av hantverkare och enskilda butiksägare, så kallade enmansföretag. En enskild näringsidkare har bokföringsplikt, men med vissa inskränkningar i skyldigheten att upprätta bokslut. (Skärvad & Olsson, 2003, s. 33)

3.2 Kommanditbolag

Ett kommanditbolag kallas också ibland för ett handelsbolag. Ett kommanditbolag är byggt upp så, att bolaget har minst två olika slags bolagsmän. Av dessa två olika bolagsmän är den ena den så kallade ansvariga bolagsmannen och den andra den tysta bolagsmannen. Den tysta bolagsmannens uppgift i bolag är, att placera ett avtalat kapital i bolaget. Den tysta bolagsmannen har endast rätt att ta del i bolagets resultat dvs. att få sin möjliga vinstdel från bolaget i förhållande till den kapitalinsats man har gjort i bolaget. Den tysta bolagsmannen kan också förlora endast den del han/hon har placerat i bolaget. På grund av dessa regler är det en mindre risk man löper i en situation då all placering möjligen går förlorad. Den ansvariga bolagsmannen eller bolagsmännen är de som driver själva verksamheten och även fattar besluten. I ett kommanditbolag kan man betala lön till de

ansvariga bolagsmännen och/eller dela ut till dem vinstandelar. Man kan även betala såväl lön som vinstandelar till de tysta bolagsmännen ifall de arbetar inom företaget. Den ansvariga bolagsmannen eller männen har således en annan betydelse för bolaget än en tyst bolagsman, då den ansvariga bolagsmannen/-männen är som benämningen lyder ansvarig med hela sin förmögenhet, vilket alltså en tyst bolagsman inte är. (Väisänen, 2006, s.5)

3.3 Öppet bolag

I ett öppet bolag finns det minst två bolagsmän som båda är ansvariga för bolagets verksamhet. De är ansvariga för bolaget helt jämförbart med den enskilda näringsidkaren eller den ansvarige bolagsmannen i ett kommanditbolag. I ett öppet bolag förekommer det inte någon minimi eller maximi insats, som skall satsas i bolaget före grundandet. Bolagsmännen i bolaget kan till och med satsa olika mycket i bolaget och de kan också ha olika arbetsinsatser i bolaget. I ett öppet bolag kan den ansvarige på egen hand t.ex. lyfta ett lån för bolaget, men ändå är alla bolagsmän ansvariga för lånet. För att undvika denna typ av olägenheter i ett bolag så rekommenderas det att göra ett bolagsavtal som är mycket entydigt och strikt gällande vad man kan göra på egen hand i bolaget, så inte den ena möjligen gör onödiga misstag som den andra i onödan får lida för. (Väisänen, 2006, s.5)

3.4 Aktiebolag

Aktiebolaget hör till en av de vanligaste bolagsformerna i Finland. För att kunna grunda ett aktiebolag behövs det endast en aktieägare, men det kan också vara flera grundare. För att grunda ett aktiebolag behövs det ett aktiekapital från 2500 euro till 80 000 euro. Då aktiekapitalet ligger mellan dessa summor är aktiebolaget ett privat aktiebolag, men är kapitalet högre kallas bolaget för publikt aktiebolag. Aktiebolaget är från aktieägarna en fristående juridisk person, vilket betyder, att aktieägarna svarar för bolagets förbindelser endast med aktiekapitalet. Vid grundandet av ett aktiebolag skall det upprättas ett skriftligt avtal om bolagsbildning. Avtalet skall undertecknas av alla blivande aktieägare och varje aktieägare skall underteckna för de aktier som tillfaller dem. Om aktiekapitalet är uppdelat i flera aktier skall alla aktier ha samma belopp. (Väisänen, 2006, s.6)

3.4.1 Bolagsbildning

Varje gång man grundar ett nytt aktiebolag måste det göras ett avtal om bolagsbildning. I dokumentet för en bolagsbildning bör det anges alla de blivande aktieägarna i bolaget och mängden aktier som tillfaller varje enskild aktieägare samt det belopp som varje blivande aktieägare skall betala till bolaget för varje enskild aktie. I bolagsbildningen skall det också uppges bolagets styrelseledamöter och vid behov bolagets revisorer. Vid bolagsbildningen är det viktigt att det finns ett datum för avtalet. Samtidigt går man också igenom och upprättar bolagsordningen som även den skall undertecknas. (Väisänen, 2006, s.6)

3.4.2 Bolagsordning

För varje aktiebolag skall man upprätta en bolagsordning och det brukar man göra samtidigt med bolagsbildningen. I en bolagsordning skall man uppges bolagets namn, bolagets adress och bolagets verksamhet. (Väisänen, 2006, s.6)

3.4.3 Betalning av aktierna

Betalning av bolagets aktier kan göras på två sätt. Det vanligaste sättet är att man betalar aktiernas värde i pengar, men det kan också göras så, att man betalar aktierna i egendom. Betalar man det i egendom kallar man det för apportegendom. Apportegendomen skall ha samma värde som då man betalar aktierna i pengar. Apportegendomen värderas först till sitt rätta värde och efter det kan man betala med ifrågavarande egendom nämnda aktier. Det belopp man betalar för aktierna skall vara i bolagets besittning innan bolaget registreras i handelsregistret. (Väisänen, 2006, s.6)

3.4.4 Aktiekapitalet

Det som betalas för aktiekapitalet helt eller delvis bildar det så kallade nominella värdet på aktierna. Aktiekapitalet får inte minskas så att det på något sätt skulle understiga det nominella värdet på aktierna. Om det nominella värdet skulle vara lägre än själva teckningspriset bildar resten av teckningspriset fonden för inbetalt fritt eget kapital. Aktiebolagets eget kapital fördelas sedan i bundet eget kapital. Ur det egna fria kapitalet är

det den enda källan ur vilken man kan dela ut vinst. Om kapitalet av någon anledning skulle understiga med hälften av aktiekapitalet, är styrelsen nödgad att hålla en bolagsstämma. Bolagsstämman bör då genom röstning besluta om bolaget skall eller bör gå i likvidation, men man kan också besluta om att avsluta själva likvidationen och försätta med bolagets verksamhet genom att till exempel öka aktiekapitalet inom bolaget eller genom att emittera nya aktier för distribution utanför bolaget. (Väisänen, 2006, s.7)

3.4.5 Beslutfattandet i aktiebolag

Då man gör ett beslut i ett aktiebolag, i frågor som bör beslutas av ägarna istället för av den dagliga ledningen, så gör man det på bolagsstämman, som alltså är det högsta beslutande organet i ett aktiebolag och består av aktionärerna eller även kallat ägarna. Rösträtten gäller för en var som har aktier i bolaget och som får rösta enligt den mängd aktier man har i bolaget, som berättigar till hur många röster man har enligt bolagsordningen. Alla aktier är likvärda och har samma röstvärde, men man kan också ha vissa aktier som har avvikande rättigheter gällande röstvärde. Ett aktiebolag skall som minimikrav ha en styrelse som är minst en och högst fem ledamöter. Är styrelsen mindre än tre ledamöten bör det finnas minst en suppleant. Har styrelsen flera än en ledamot skall styrelsen ha en ordförande. Styrelsen väljs av bolagsstämman och bör vid grundande göras före undertecknandet av avtalet om bolagsbildning. I ett aktiebolag kan man ha en verkställande direktör och även ett förvaltningsråd. Ett aktiebolag bör med vissa avvikelser ha en revisor och i privata aktiebolag kan revisorns mandattid vara tillsvidare. Alla möten som hålls i aktiebolaget bör protokollföras under mötet och vid ett bokslut skall en verksamhetsberättelse upprättas vilken ansluts till bokslutshandlingarna. Man håller också i bolaget en så kallad aktiebok, med vilken man följer upp alla aktier i bolaget. I aktieboken är alla aktier införda i nummerföljd och från boken får man information på utfärdandet av aktien och aktieägarens namn och adress. Det skall varje gång göras en ändring eller komplettering i aktieägarförteckningen då aktieägarna eller aktiemängden ändras. Med en aktieägarförteckning lämnar man vid behov uppgifter om bolagets ägare och adress samt hur många aktier denna person äger. (Väisänen, 2006, s.7)

3.5 Andelsbolag

Ett andelsbolag eller ett så kallat andelslag är ett bolag där man inte helt enkelt utifrån sett riktigt kan se hur många medlemmar som är med och vilket andelskapitalet är. För att kunna grunda ett andelsbolag behövs det minst tre medlemmar. Dessa medlemmar är endast ansvariga för bolaget kapital. Rösträtten i andelslaget fungerar enligt principen att varje medlem har en röst. Andelsbolaget måste ha en styrelse. Styrelsen utses via röstning för en viss tidsperiod. Andelsbolaget som bolagsform är ofta använd av andra bolag, som gemensamt önskar organisera ett ekonomiskt samarbete. (Väisänen, 2006, s.7-8)

4 Köp av fartyg

Köp av ett fartyg är verkligen inte någon invecklad process. Det börjar med att man anlitar en mäklare åt sig och så går man igenom en procedur som man kallar för de fem stegen. Dessa fem steg innebär att man fysiskt ser det erbjudna fartyget på marknaden, förhandlar om fartygets pris, skriver ett ”memorandum of agreement”, gör en inspektion på fartyget och slutligen gör en ”closing”. Closing är ett mer känt begrepp, men betyder samma som slutförandet av en affär.

4.1 Mäklare

Fartygsförsäljningsbranschen är mycket stor i vår värld. Fartyg säljs och köps för tiotals miljarder euro som på löpande band. Martin Stopford har gjort undersökningar i saken om hur mycket kapital och hur stora mängder fartyg det rör sig om per år. År 1997 hade det sålts ca.1000 fartyg och det betyder en investering på ca.9,5 miljarder dollar och år 2006 såldes det ca.1500 fartyg och det betyder en investering på ca.36 miljarder dollar. Orsaken till att fartyg säljs är många, men ett bra exempel är att redaren har en föråldrad flotta eller så är det enbart fråga om ekonomisk olönsamhet osv. Fartygen säljs inte mellan rederierna direkt utan största delen av försäljningen går igenom en mäklare. Mäklarens uppgift är att sälja fartyget för redaren eller att hitta ett funktionsdugligt fartyg till redaren. Det är alltid fördelaktigt att sätta fartyget till försäljning till flera mäklare än att endast ge försäljningsuppgiften till en mäklare. Mäklaren får alla uppgifter om fartyget av redaren dvs. alla ritningar på fartyget, skrovkonstruktionen och skicket, maskinuppgifter,

utrustningen på fartyget, klass av fartyget, att besiktningarna är godkända, och den allmänna utrustningen. Med den informationen går fartyget till försäljning. En mäklare fungerar så, att han tar kontakt med sina kunder dvs. andra redaren och försöker sälja genom att meddela alla vad som är nytt på marknaden. Mäklarna till och med samarbetar med varandra. De fungerar så att mäklaren rekommenderar till en kund ett fartyg som kan vara till salu i en annan mäklarbyrå. På så sätt fungerar de alla tillsammans. (Stopford, 1997, s.96 & 2009, s.198)

Efter att man har givit uppgifterna till en mäklare om att fartyget är till försäljning eller efter att man har meddelat om intresse att köpa ett fartyg går mäklaren vidare med processen. Processen att sälja och köpa ett fartyg kan man ställa in i de fem olika stegen. Dessa fem steg går igenom som följer:

4.2 Placera eller söka fartyg på marknaden

Det första som en redare eller blivande redare skall göra då han/hon vill sälja eller köpa ett fartyg är att komma på en bra mäklare. Mäklaren placerar eller förlägger fartyget på marknaden eller också söker mäklaren ett fartyg, som är ett bra koncept för rederiet. Mäklaren försöker självfallet hitta en bra kund, som skulle vara intresserad att kunna köpa just "mitt" fartyg. Redaren kan också sälja fartyget på egen hand, men det är mycket ovanligt. Det kan hända närmast då två rederier gör en byteshandel sinsemellan.(Stopford, 1997, s.97)

4.3 Förhandling om priset och kondition

Då mäklaren har hittat den eventuella köparen av fartyget eller eventuella säljaren av ett sökt fartyg så börjar man förhandla. På en livlig marknad har köparen en mycket kort tid på sig att göra ett beslut om man skall ha fartyget eller inte. Sitter man och spekulerar om man skall köpa fartyget, så kommer någon annan att köpa fartyget framför näsan på en. Är ett fartyg länge på marknaden, då är det något skumt med fartyget. Fartyget kan vara i dålig kondition och inte lönsamt att köpa eller så är fartygstypen fel för tidens befraktningar. Då mäklaren har hittat den rätta köparen eller säljaren av ett fartyg och

förhandlingen av priset har kommit till punkt, då skriver han ett ”recap telex” dvs. en sammanfattning i vilken det framgår huvuduppgifterna om fartyget och om den överenskomna affären. Efter godkännande av detaljerna går mäklaren till nästa steg och gör köpebrevet mellan säljaren och köparen. (Stopford, 1997, s.97)

4.4 Memorandum of Agreement (MOA)

Efter att köparen och säljaren har kommit överens om att göra affären inleder man skrivandet av en MOA en s.k. Memorandum of Agreement. MOA:n är ett köpeavtal beträffande fartyget som man kommer överens om att sälja/köpa. I MOA:n skall det bland annat framgå priset för fartyget, överlåtelsesdatumet och en mängd detaljerad information om vad som ingår i affären. Att göra en MOA är alltid att kompromissa. (Stopford, 1997, s.97)

Varje mäklarbyrå brukar använda en egen version av MOA, men vissa använder till och med andra bolags MOA:n. Norwegian shipbrokers association har en av de mest använda MOA:n inom fartygsförsäljning. Norwegian shipbroker associations MOA:n är mer kända med namnet Salesform. De har två olika MOA:n dvs. Salesform 87 och salesform 93. Dessa två olika MOA:n får man båda i elektronisk format, men man får dem också i pappersformat om man så önskar. Skillnaden mellan dessa MOA:n är, att salesform 87 är i norsk version och salesform 93 är i engelsk version. Norwegian shipbrokers association håller för tillfället på att ta fram en ny modernare salesform. Den nya salesformen kommer ut med namnet salesform 2012 och som namnet säger kommer den att lanseras under år 2012. (Norwegian shipbrokers association, 2006.)

För att gå mera in på uppbyggnaden av en MOA kommer vi endast att gå igenom den nya versionen Salesform 2012. MOA:n är ett förhandlingsavtal mellan köparen och säljaren. Salesform 2012 är uppbyggd av 18 klausuler som inte är permanenta utom dessa klausuler kan bli omvandlade och till och med strykna från MOA:n för att lämpa sig bäst mellan köparen och säljaren. Att skriva ett MOA är som att bygga ett pussel dvs. för att köparen och säljaren vardera får sina intressen beaktade. (Norwegian shipbrokers association, 2006.)

4.5 Inspektion

Efter att köpeavtalet har skrivits kommer köparen eller en besiktningsman(surveyor) att göra inspektioner på fartyget, vilket är tillåtet enligt köpeavtalet. De vanligaste inspektionerna man gör är undervattens inspektioner. Då beställer man dykaren som kommer och inspekterar fartygets botten. Övriga inspektioner som också brukar göras är att gå igenom klassificeringssällskapets förteckning. Den information man önskar undersöka från klassificeringssällskapets förteckning är historiken över fartygets maskineri och fartygets strukturella konstruktion. Anser köparen att han inte är nöjd med resultatet av besiktningarna och att de inte överensstämmer med köpeavtalet har köparen rätt att backa från köp av fartyget. (Stopford, 1997, s.97)

4.6 Avslutningsskedet vid försäljning

Efter att försäljningsavtalet är till innehållet avklarat kommer man att avsluta affären med en ”closing”. En ”closing” betyder samma som att man slutför affären. En closing fungerar så att till fartygets nya ägare överlämnas det nya fartyget och samtidigt överför köparen till säljarens bank det överenskomna priset för fartyget. Efter det håller man ett closing möte som går ut på, att man från fartyget är i kontakt med såväl köparen som säljaren och går igenom den nuvarande registreringens ändring till en framtida registrering. (Stopford, 1997, s.97)

5 Befraktningar

Det förekommer i användning olika befraktningsmetoder, men dessa kan sedan indelas i två olika grupper. Grupperna är trampfart och linjetrafik. De befraktningsmetoder som hör till trampfart är resebefraktning, tidsbefraktning och skeppslega. De som hör till linjetrafik är helbefraktning, delbefraktning och styckegodsbefraktning.

5.1 Helbefraktning och delbefraktning

När man befraktar i trampfart/linjefart betyder det att man brukar använda sig av en viss befraktningsmetod, som helbefraktning eller delbefraktning. Dessa två befraktningsmetoder går ut på att ha en viss lastkapacitet på fartyget, på ett specifikt fartyg och för en viss tid. Då en befraktare köper hela fartygets kapacitet för en viss tid har han gått in i en helbefraktningsmetod. Har rederiet svårt att få full last till fartyget, så kan rederiet dela kapaciteten mellan två eller flera befraktaren. Befraktaren köper en viss mängd kapacitet på fartyget. Denna metod kallas för delbefraktning och är känd med den engelska benämningen space charter. (Gorton, Ihre & Sandevärn, 1985, s.38)

5.2 Tidsbefraktning

Det är mycket vanligt att en befraktare använder ett fartyg och en besättning för en viss tid. Detta avtal kallas för tidsbefraktning (time charter). Tidsperioden kan vara varierande, men det vanligaste är 30 dagar eller så använder man sig av ett annat tidsmått. Under den tid som fartyget har gjort ett avtal med befraktaren kan befraktaren göra ett tidschema till vilka olika lastnings- och lossningshamnar fartyget skall anlöpa under tidsperioden. Detta avtal brukar man betala i förskott, men betalningarna kan också periodiseras dvs. betalas när en viss hamn är avklarad. I tidsbefraktningen är de totala kostnaderna delade mellan redaren och befraktaren i relativt jämt förhållande. Redaren är ansvarig för de fasta kostnaderna dvs. räntan på sitt eget kapital och för avskrivningar på investerat kapital samt ansvarig för de löpande verksamhetskostnaderna, som löner, försäkringar och underhållskostnader. Befraktaren är vidare ansvarig för de rörliga kostnaderna för fartyget. Rörliga kostnader är exempelvis resekostnader för diverse personal, hamnavgifter och lastnings- samt lossningsavgifter. (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1985, s. 38-49)

5.3 Resebefraktning

Ett avtal som upprättas för en bestämd resa för fartyget eller för en viss mängd bestämda resor åt befraktaren kallas i avtalsform för resebefraktning. Då fartyget gör en resa för en befraktare talar man alltså om resebefraktning. Den här befraktningsformen är mycket vanlig inom trampfart. Den part som ger ett avtal till själva fartyget kallas för

resebefraktare (Voyage charterer). Betalningen för frakten kallas för resefrakt eller bara frakt (freight) och själva avtalet kallas för resecerteparti (voyage charter party). Kostnaderna i samband med en resebefraktning faller till största delen på redaren. Redaren är ansvarig för sina fasta kostnader dvs. räntan på eget kapital och avskrivningarna på investerat kapital samt ansvarig för sina rörliga kostnader som bunker, smörjolja och/eller andra övriga resekostnader. Redaren är också ansvarig att ta hand om de löpande verksamhetskostnaderna, som löner, försäkringar, reparation och underhåll på fartyget samt andra sk övriga bemanningskostnader. (Gorton, Ihre & Sandevärn, 1985, s. 38-49)

5.4 Skeppslega (bare boat charter)

Skeppslega mer känt för benämningen bare boat är nästan samma som tidsbefraktning, dvs. fartyget är till förfogande för befraftaren för en viss tid. Skillnaden mellan skeppslega och tidsbefraktning är att befraftaren är ansvarig för alla kostnader dvs. alla bemanningskostnader som löner, resor etc. Kapitalkostnaderna åter tillfaller inte befraftaren utan de hör till redarens ansvarsområde. Det förekommer vissa kostnader som kan delas mellan redaren och befraftaren, som försäkringar, reparation och underhållskostnader för fartyget. Befraftaren driver fullständigt själv hela fartyget dvs. efter att han har hyrt fartyget av redaren, så är han ansvarig för allt beträffande fartyget. Då befraftaren hyr fartyget inkluderar det inte en besättning, men vid många fall är det klokt och fördelaktigt för befraftaren att också hyra själva besättningen som känner till fartyget i praktiken (Gorton, Ihre & Sandevärn, 1985, s. 38-49)

6 Försäkringar

Nuförtiden är det brukligt att allting skall försäkras dvs. hus, bil, båtar till och med en själv. Men varför skall man försäkra? En försäkring är ett skydd för en person eller själva verksamheten. Ett bolag som drabbas av t.ex. en olyckshändelse eller är tvungen att betala skadestånd och inte har försäkringar, så kan det vara att bolaget tvingas gå i konkurs. Har bolaget nödvändiga försäkringar så är det försäkringsbolaget som betalar kostnaderna. Detta är ett bra sätt att försäkra sig om, att du ännu en dag har kvar av din egendom. Oftast brukar också långivarna ställa krav på bolaget, att de har försäkringar om de skall ha ett

lån. Ett rederi behöver alltid ha försäkringar, för det händer ofta olyckor på ett fartyg och skulle inte rederiet ha försäkringar så skulle inte själva rederiet heller finnas pga. för stora skadeståndersättningar och olyckor. Rederiets vanligaste försäkringar är kaskoförsäkring, varuförsäkring och ansvarsförsäkring.(Daal&Ahrne, 1981, s.8)

6.1 Kaskoförsäkring

En kaskoförsäkring är mycket viktigt att en redare har för sitt fartyg. En kaskoförsäkring ersätter skador och förluster på fartyget. En kaskoförsäkring täcker redarens ansvar för egendomsskador som uppstår vid en kollision eller grundstötning med ett föremål. För att fartyget skall få en kaskoförsäkring måste fartyget vara sjövärdigt enligt försäkringsbolagets krav. Det är en skillnad mellan försäkringarna på fartyg som är till sjöss och fartyg som bara är i hamn. Fartyg som icke är sjövärdigt och en olycka sker kan inte få försäkringen att ersätta skadan. Konstaterar försäkringsbolaget att fartyget inte är sjövärdigt enligt avtalet, har försäkringsbolaget rätt att säga upp försäkringsavtalet. (Daal&Ahrne, 1981, s.16)

6.1.1 Kaskointresseförsäkring (Totalförlustersättning)

I kaskoförsäkringen finns det olika förlust- eller skadekategorier. En totalförlustersättning är en enskild kategori. När ett fartyg går i en totalförlustersättning betyder det att fartyget går helt förlorat eller att reparationskostnaderna för fartyget är minst 80 % av försäkringsvärdet. För försäkringsgivarna är detta ändå inte en total förlust, utan det går ca. 25 % av totalpremien till att ersätta skadorna eller förlusten. (Daal&Ahrne, 1981, s.17)

6.1.2 Enskilt haveri

Från Kaskoförsäkringens totala premie skall en del ersätta det enskilda haveriet. Det som är ett enskilt haveri är någonting som händer det egna fartyget och inte orsakar skada eller förlust åt någon annan. Ett enskilt haveri kan bero på följande orsaker:

- Strandning och grundstötning vilket händer rätt ofta och då kan skadan vara skadade plåtar eller skadat botten.
- Brand ombord som kan orsakas av olika fel i eltillförseln, överhettningar från maskinrummet eller självantändning från last i lastrummet.
- ”Hårtväderskador” som benämningen säger, orsakas av hårt väder vilket också inträffar ofta. Skador som kan uppkomma är oftast sk ovanbordskador, men nog också bottenskador vid hårda slag pga. vågorna.
- Isskador är mer vanligt mot norr pga. av de hårda vintrarna. Skador som vanligast uppkommer vid iskörningar är skador i propellern, rodret eller intryckningar i bordläggningen. Rederiet är tvunget att betala en tilläggspremie till försäkringsbolaget om fartyget kommer att köra i isiga farvatten. Redaren har ¼ av reparationerna som har orsakats i iskörning som självrisk. (Daal&Ahrne, 1981, s.22)

6.1.3 Gemensamt haveri

Ett fartyg har kört på grund och håller på att sjunka och fartygets befälhavare gör ett beslut att en del av fartygets last måste slängas överbord för att kunna rädda fartyget och en del av lasten. I en dylik situation kommer fartygets ägare och ägaren till lasten som räddades att tillsammans ersätta den last som gick förlorad. Detta är ett gemensamt haveri. (Daal&Ahrne, 1981, s.23)

6.2 Krigsförsäkring

I kasko och intresseförsäkringar finns det inget som ersätter skador och förluster vilka uppkommit t.ex. pga krig, civila oroligheter, sabotage eller terrorism. För detta ändamål har man kommit på en krigsförsäkring som redaren kan köpa om fartygen kör i farvatten där det finns risk för dylika oroligheter. (Alandia, 2011.)

6.3 Loss of Hire-försäkring

En Loss of Hire-försäkring är en avbrottsförsäkring. En avbrottsförsäkring är en försäkring vilken försäkrar den intäkt som rederiet förlorar vid en skada eller ett haveri. Kaskoförsäkringen är den försäkring som ersätter största delen, men det finns vissa förluster eller skador som inte kaskoförsäkringen ersätter. Det är då man använder avbrottsförsäkringen. Om rederiet gör en totalförlust med ett fartyg så ersätter inte heller avbrottsförsäkringen detta utan då använder man sig av kaskointresseförsäkringen. Försäkringen ersätter rederiet med en dagsersättning som motsvarar rederiets intäktsförluster om fartyget har drabbats av ett driftsavbrott. Dagsersättningen kommer man överens om hur stor den skall vara och i hur lång tidsperiod rederiet skall få ersättning i samband med tagande av försäkringen. (Alandia, 2011.)

6.4 Varuförsäkring

En varuförsäkring är en försäkring som gäller för alla varor som transporteras till sjöss. Varuförsäkringen är en försäkring som ersätter alla skador som uppkommit mot de transporterade varorna och oberoende av vem som har orsakat skadorna. Den som äger lasten/varorna och den som transporterar lasten/varorna skall båda ha en varuförsäkring. Det är för ägarens trygghet säkrande att också ta en varuförsäkring för transportören, som kan skriva ifrån sig ansvaret och ersätta ägaren med en minimi ersättning. Varuförsäkringen är delad i olika klasser som Institutes Cargo Clauses (A) och Institutes Cargo Clauses (C). Institutes Cargo Clauses (A) är en försäkring som skall ersätta alla risker som kan hända lasten, men det finns också vissa undantag då försäkringen inte täcker vare sig skadan eller förlusten. T.ex då skada eller förlust har uppkommit pga. bristfällig packning, försening, krig, strejk etc. Institutes Cargo Clauses (C) är en grundförsäkring för varuförsäkringarna. Denna försäkring kan man säga att den endast täcker vid riktigt allvarliga olyckor, som vid brand, explosion, förlisning etc. (If, 2012.)

6.5 Protection & Indemnity

En P&I försäkring är en ansvarsförsäkring som är gjord för en redare och en operatör som kan utsättas för skadestånd. Det är en ansvarsförsäkring som ersätter skada till sk tredje

man. Ett bra exempel är oljespill eller någon annan förorening. P&I försäkringen ersätter också andra skador som lastskador, skador på besättning eller passagerare. P&I försäkringen är inte obligatorisk för ett rederi eller en operatör, men den rekommenderas för att underlätta onödiga problem vid skadesituationer. (Alandia, 2011.)

6.6 Strejkförsäkring

Den är en försäkring för redare, befraktare, och fartygsoperatörer. Försäkringen täcker intäktsförluster som har orsakats av strejk eller förseningar. Strejken kan vara pga. hamnstrejk eller förseningar av hamnstrejk eller fartygsbesättnings strejk. Det sistnämnda alternativet är mycket ovanligt i Finland. (Alandia, 2011.)

6.7 Inteckningshavarförsäkring

En inteckningshavarförsäkring är en försäkring som är bra att ha då andra försäkringar som kaskoförsäkringen inte ersätter skadan pga. vårdlöshet eller brott mot försäkringsvillkoren. Ett bra exempel på vårdlöshet som andra försäkringar inte täcker är ett fartyg som bryter mot fartbegränsningar, bryter mot separeringsregler osv. (Alandia, 2011.)

7 Processen vid grundandet av ett bolag

I den här delen kommer det att gås igenom steg för steg hur man grundade bolaget JW-shipping ab. Bolaget är grundat till det skedet att endast registreringen till handelsregistret är ogjord. Bolaget kommer att registreras i handelsregistret inom en snar framtid före ibruktagandet. Bolaget är grundat av Håkan Wickström och Jens Wickström. Grundandet av JW-shipping ab gjordes via internet. Att grunda ett bolag kan också göras via magistraten, men pga. att det är smidigare att grunda ett bolag via internet sköttes uppsättandet av handlingarna via just nätet. Skall övriga bilagor likt bankdokument bifogas, lämnar man själva anmälan via Magistraten eller per rekommenderad post.

7.1 Inledningskedet vid grundandet av ett bolag

Att grunda ett bolag är verkligen ingen svår sak. Tidigare var det mer komplicerat, men numera kan man nästan göra allt via internet. Det man gör är att man via internet tar fram ett etableringspaket för den bolagsform i vilken man har tänkt grunda sitt bolag. Det etableringspaket som behövdes för att grunda JW-shipping var etableringspaketet för aktiebolag. Patent- och registerstyrelsen är den instans som publicerar alla etableringshandlingar. I etableringspaketet finns alla handlingar som behövs för att kunna bilda och registrera ett bolag. Det omfattar avtalet för bolagsbildning, bolagsordningen, en blankett för etableringsanmälan Y1 och handelsregistrets bilageblankett 1. (Yritys- ja yhteisötietojärjestelmä, 2012.)

7.2 Att komma ihåg då avtalet om bolagsbildning upprättas

Då ett bolag grundas skall man veta att bolaget bör anmälas till Patent- och registerstyrelsen inom senast tre månader från den dagen då bolagsbildningen undertecknas. Om detta inte är gjort inom utsatt tid, förfaller bildandet av bolaget och man är tvungen att göra om hela proceduren. Den person eller de personer som är med om att grunda bolaget, skall betala aktiernas värde på ett konto som bolaget har öppnat. Betalningen skall ske före tre månader har passerat från den tidpunkt då bolagsbilningen undertecknades och före man inlämnar anmälan till Patent- och registerstyrelsen. Aktiekapitalet skall i ett aktiebolag vara minimum 2500 euro. (Yritys- ja yhteisötietojärjestelmä, 2012.)

7.3 Grundandet av JW-shipping AB

Grundandet av JW-shipping gjordes den 14 mars 2012. Grundandet av bolaget gjordes via internet för att det var den smidigaste metoden att kunna grunda ett bolag. Etableringspaketet för aktiebolag laddades ner från Yritys- ja yhteisötietojärjestelmäs hemsidor. Grundandet av JW-shipping gick till så, att man fyllde i blanketterna som fanns i etableringspaketet för aktiebolag.

7.4 Avtal om bolagsbildning

Den första blanketten är avtal om bolagsordning. Under den första punkten i denna blankett fyller man i namnet man har tänkt och föreslår för firman som grundas som aktiebolag. Under samma punkt fyller man också i namnen och födelseåren på de personer som blir aktieägare i bolaget och hur många aktier den person kommer att äga i bolaget. Vid den första punkten beslöt man sig för JW-shipping som firmans namn. Grundarna av bolaget är Håkan Wickström och Jens Wickström. Antalet aktier kommer att vara tio stycken och aktiefördelningen kommer att vara så, att Jens Wickström äger åtta av aktierna och Håkan Wickström kommer att äga två av aktierna.

Under den andra punkten går det igenom hur mycket som skall för varje aktie betalas till bolaget. Man fyller också i datumet på den dag som aktierna skall senast betalas. Till JW-shipping sattes värdet per aktie till 250 euro och till senaste betalningsdag 1.6.2012. Datum korrigeras självfallet av grundarna då den fysiska inregistreringen sker. Nu nämnda datum är ämnade endast för detta slutarbete.

Under den tredje punkten skall man fylla i ordinarie styrelseledamöter och en ersättare. En ersättare för styrelseledamot måste väljas om styrelsen är mindre än tre. Till JW-shipping blev Jens Wickström vald som enda ordinarie styrelseledamot och pga. det valdes Håkan Wickström till hans ersättare.

Under den fjärde och den femte punkten väljer man bolagets styrelseordförande och vid behov en revisor och möjligen en revisorsuppleant. En styrelseordförande måste väljas om det finns flera än en ledamot i styrelsen. En revisor måste vara godkänd av Centralhandelskammaren, CGR eller av handelskammare godkänd revisor GRM eller från en motsvarande sammanslutning. Om revisorn inte är en CGR- eller GRM auktoriserad revisor, skall bolaget ha en revisorsuppleant. Ett bolag kan under vissa förutsättningar vara utan att välja en revisor. Om bolaget uppfyller endast ett av följande kriterier under den avslutade räkenskapsperioden samt under den påbörjade räkenskapsperioden, dvs. balansomslutningen överstiger icke 100 000 euro, eller omsättningen alternativt motsvarande avkastning överstiger icke 200 000 euro eller antalet anställda överstiger icke tre personer, ja då är det inte ett måste att välja revisorer. Men har alltså t.ex två, eller alla tre av nämnda kriterier överskridits blir det obligatoriskt att välja revisor eller revisorer. JW-shipping behöver alltså inte välja en styrelseordförande då det är valt endast en styrelseledamot och bolaget behöver inte heller välja en revisor då tidigare nämnda kriterier är uppfyllda.

Under den sjätte punkten väljer man bolagets verkställande direktör och under punkt sju meddelar man beslutet om bolagets räkenskapsperiod. Punkt sex är inte obligatorisk att fylla i utan den använder man vid behov, för det är t.ex icke obligatoriskt att välja en verkställande direktör. För JW-shipping utnämndes Jens Wickström till verkställande direktör. Bolagets räkenskapsperiod beslöt man löpa från 1.6 till 31.5. Det vill säga en helt traditionell räkenskapsperiod på 12 månader om och inte enligt kalenderår.

Punkt åtta föreskriver att bolagsordningen skall vara bifogad avtalet om bolagsbildning och punkt nio ger möjlighet till användande av ombudsman för inlämnande av alla handlingar samt för att mottaga möjliga tilläggsförfrågningar i ärendet från Patent- och registerstyrelsen. Uppgifterna om möjlig ombudsman bör ifyllas på anmälningsblanketten under föreskriven punkt.

7.5 Bolagsordning

Använder man sig av en sk färdig bolagsordning ur bolagsetableringspaketet på internet under Patent- och registerstyrelsens sidor blir det att välja mellan två olika modeller dvs. modell A eller modell B. Skillnaden mellan modellerna A och B är inte komplicerad och förklaras mer ingående i det bifogade bolagsetableringspaketet under rubriken bolagsordning. Man kan konstatera, att modellen A är mindre utförlig och förfogar vid kompletterande paragrafer i bolagsordningen direkt föreskrivningar från aktiebolagslagen. Närmast omfattar modell A de punkter som är obligatoriska från aktiebolagslagen och inga egna kompletteringar kan göras. Vid grundandet av JW-shipping använde man sig av modell B. I den modellen fyller man i de obligatoriska uppgifterna för en bolagsordning, som bolagets namn, hemort och verksamhetsområde, men modell B upptar också elementära punkter från aktiebolagslagen, som det ofta är brukligt att uppta i en bolagsordning. Modellen upptar själv dessa punkter, så det är inte avsiktligt att fylla i eller ändra med något eget. I blanketten för bolagsordning infördes JW-shipping som bolagets namn och Pargas som hemort samt handel och sjöfart som verksamhetsområde. Det kan också vara motiverat att införa mer detaljerat om verksamhetsområdet ifall bolaget i framtiden t.ex äger någonting annat som inte har med sjöfart att göra. För JW-shipping införde man också som verksamhetsområde att bolaget kan äga aktier i andra bolag och att bolaget kan äga egna fartyg samt fast egendom.

7.6 Etableringsanmälan

Då man gör en etableringsanmälan fyller man i en Y1 blankett och en bilageblankett 1. Det gör man för att ansöka om registrering i handelsregistret och för att göra nödvändig anmälan om etablering också till skattemyndigheterna. I Y1 blanketten fyller man i företagets namn, hemort, andra eventuella firmor, kontaktuppgifter, till vilket/vilka register företaget anmäler sig, vilken företagsform företaget har, räkenskapsperioden mm.

Att fylla i Y1 blanketten för bolaget JW-shipping var en ganska enkel och klar uppgift. I den första kolumnen fyller man i företagets namn, företagets språk, och olika namnalternativ för företaget ifall föreslaget namn, som i detta fall JW-Shipping, skulle vara upptaget av ett annat bolag.

I den andra kolumnen skall man fylla i företagets hemort. För JW-shipping är alltså hemorten Pargas.

I den tredje kolumnen fyller man i möjliga parallellfirmor eller andra eventuella bifirmor. I den här kolumnen blev det tomt för andra parallell eller bifirmor finns inte.

I den fjärde kolumnen fyller man i kontaktuppgifter för bolaget dvs. postadress, postnummer, postanstalt, besöksadress, telefon, e-post osv. JW-shipping gav som postadress och besöksadress Storpensor/Houtskär 21710 Korpo.

I den femte kolumnen skall man kryssa i till vilket/vilka register företaget anmäler sig. Olika alternativ är handelsregistret, stiftelseregistret, registret över momsskyldiga, förskottsuppbördsregistret, arbetsgivarregistret, och skatteförvaltningens register över försäkringspremieskattskyldiga. Tänker man sig ett aktiebolag, så anmäler man sig ju inte till stiftelseregistret, som endast uppehålls av Patent- och registerstyrelsen, men övriga alternativ är faktisk oftast aktuella. Bolaget JW-shipping anmälde sig till handelsregistret, registret över momsskyldiga, och förskottsuppbördsregistret.

I sjätte och sjunde kolumnen skall man fylla i till vilken företagsform man hör , dvs. hör man till bostadsaktiebolag, publikt aktiebolag, aktiebolag, andelslag, stiftelse, en utländsk näringsidkares filial, ideell förening, eller någon annan. Man skall här också fylla i företagets räkenskapsperiod och datum då den första räkenskapsperioden upphör. JW-shipping fyllde i den sjätte kolumnen företagsformen aktiebolag. I den sjunde kolumnen fyllde man alltså i räkenskapsperioden att vara mellan 1.6-31.5. och att den första räkenskapsperioden kommer att upphöra den 31.5.2013.

I den åttonde kolumnen skall man fylla i om företaget har grundats som en följd av att man ändrar företagsform. Den kolumnen berör inte bolaget JW-shipping som ju grundas som ett aktiebolag.

I den nionde kolumnen skall man fylla i om verksamheten inleds i ett senare skede. Det påverkar inte registreringen i handelsregistret. JW-shipping kommer att inleda sin verksamhet enligt gällande plan den 1.6.2012. Gällande plan för bolagets start kan också ändras och förskjutas framåt i tiden, vilket helt grundar på bolagets eget beslut.

I den tionde kolumnen skall man fylla i en person eller ett företag som ger tilläggsuppgifter till skatteförvaltningen. Det kan innebära en bokföringsbyrå, som handhar företagets bokföringsärenden eller en ansvarsperson inom bolaget. JW-shipping meddelar Jens Wickström som kontaktperson för företaget.

I den elfte kolumnen skall man fylla i personen eller företaget som ger tilläggsuppgifter beträffande anmälan till handels- och stiftelseregistret. JW-shipping meddelar även under denna punkt Jens Wickström som kontaktperson. I kolumnen fylldes alltså i Jens Wickströms alla nödvändiga kontaktuppgifter.

I den tolfte kolumnen skall man fylla i företagsformen för bilageblanketterna. Här fyllde JW-shipping i rutan för aktiebolag.

I den trettonde kolumnen skall man skriva in datum då blanketten är ifylld samt förse blanketten med underteckning. I detta fall blev blanketten ifylld och undertecknad den 14.3.2012 för JW-shipping av Jens Wickström. (den 14.3.2012.)

Kolumnerna 14 till 24 skall ifyllas endas om företaget har registrerat sig som momsskyldigt, anmält sig till förskottsuppbördsregistret eller till arbetsgivarregistret eller om man blir försäkringspremieskattskyldig. Då JW-shipping har anmält sig till registret över momsskyldiga och till förskottsuppbördsregistret skall bolaget fylla i också dessa kolumner. Av nämnda kolumner har JW-shipping endast fyllt i kolumn 14, 15,16 och 23. De övriga punkterna behöver företaget inte fylla i för de är irrelevanta i företagets nuvarande skede.

I kolumn fjorton skall man anmäla postadressen för skatteförvaltningen. För JW-shipping är postadressen samma som för själva verksamhetsstället, så det var bara att kryssa i den rutan som säger, att man har samma adress som verksamhetsstället.

I kolumn femton skall man för skatteförvaltningen fylla i huvudbranschen för företaget. För JW-shipping är det ju handel och sjöfart enligt bolagsordningen.

I kolumn sexton fyller man i tidpunkt då man inleder momsskyldigheten. Då det är logiskt att direkt vara momsskyldig från den dagen man inleder verksamheten, meddelar man för JW-shipping samma dag som verksamheten inleds.

Den sista kolumnen skall man fylla i om man ansöker om registrering i förskottsuppbördsregistret. I kolumnen fyller man ifrån vilket datum man ansöker. JW-shipping kommer att ansöka, men det har inte ännu satts ett fast datum när man kommer att ansöka. På detta sätt har JW-shipping fyllt i Y1 blanketten steg för steg.

Efter att Y1 blanketten är ifylld skall man ännu fylla i en bilaga för blankett Y1. Denna blankett fylls i endast av aktiebolag och publika aktiebolag. Bilagan är lika enkel att ifylla som Y1 blanketten. Den är uppbyggd av små kolumner/rutor som man skall fylla i med den information som i den rutan frågas om. Bilagan är uppbyggd av 10 olika kolumner.

I den första rutan skall man fylla i vad bolaget kommer att ha för namn. Här skriver man i detta fall alltså JW-shipping.

I den andra rutan skall man fylla i datumet då avtalet för bolagsbildning har skett. För bolaget JW-shipping skrevs bolagsbildningen den 14.3.2012.

I den tredje rutan skall man fylla i själva aktiekapitalet och mängden aktier. För JW-shipping är aktiekapitalet bestämt till 2500 € och mängden aktier till tio stycken.

I den fjärde rutan skall styrelseledamöter och verkställande direktören med sina signaturer försäkra och godkänna att alla bestämmelserna för ett aktiebolag har beaktats vid bolagsbildningen. Vid signerandet dateras punkten och JW-shipping utförde detta den 14.3.2012 då Jens Wickström i egenskap av utnämnd verkställande direktör och vald styrelseledamot signerade för bolaget.

I den femte rutan skall det fyllas i revisors intyg över betalning av aktierna. Revisorn godkänner och intygar att alla aktier är betalda och lämnar över detta ett intyg. JW-shipping som inte har en revisor fyller inte i denna ruta, utan bifogar som intyg bevis över inbetalning av aktiekapitalet till bank.

I den sjätte rutan skall man skriva in alla som är med i bolagets styrelse, namn, personbeteckning, medborgarskap, adress och uppgift i styrelsen. I JW-shipping ingår

alltså i styrelsen Håkan Wickström och Jens Wickström, båda boende i Finland med finskt medborgarskap. Jens Wickström vald till enda styrelseledamot med Håkan Wickström som hans ersättare.

Den sjunde och åttonde rutan berör revisoruppgifterna. I åttonde rutan fyller man i alla revisorer och revisorsuppleanter, men om man inte har någon revisor fyller man endast i den sjunde rutan. JW-shipping som inte har någon revisor fyller bara i den sjunde rutan med ett kryss som säger att man inte har valt revisor.

I den nionde rutan fyller man i bolagets verkställande direktör och verkställande direktörens ställföreträdare. I bolaget JW-shipping är Jens Wickström utnämnd till verkställande direktör för bolaget, men någon ställföreträdare för verkställande direktören är inte utnämnd. I rutan fyller man i verkställande direktörens namn, personbeteckning, medborgarskap och adress.

I den sista rutan skall man fylla i den som företräder bolaget, dvs tecknar bolagets namn. För JW-shipping kommer Jens Wickström att vara den enda som nu är berättigad att företräda bolaget, då någon prokurist i detta skede inte är utnämnd. Man fyller alltså i den företrädandes namn, personbeteckning, berättigad eller prokurist, och adress.

Efter att allt är ifyllt och alla bilagor är gjorda är det bara att betala registreringsavgiften och bifoga intyg över detta, samt skicka alla handlingarna till Patent- och registerstyrelsen för att registreras. Handlingarna kan inlämnas t.ex via Magistraten eller sändas direkt per rekommenderat brev. Patent och registerstyrelsen fördelar vidare de dokument som berör Skattestyrelsen.

8 Processen att få ett befракtningsavtal

Under denna rubrik granskar vi en utväg hur man möjligen kan få ett befракtningsavtal till sitt nygrundade bolag och hur befракtningsmarknaden troligtvis kommer att se ut i framtiden. Undersökningen har gjorts genom en intervju med Meriaura Group:s styrelseordförande Jussi Mälkiä. Intervjun utfördes av underteckad den 13 mars 2012 i Meriaura Groups lokaliteter, som befinner sig i Åbo hamn.

8.1 Företaget Meriaura Group

Meriaura Group är ett mångsidigt logistikföretag, som marknadsför sjöbefraktningar, sjötransporter, befraktningstjänster och fartygsklarering. Sjöbefraktningar och sjötransporter hör till företagets huvudområden. Företaget är grundat år 1986 och har varit i samma bransch redan i 25 år och Jussi Mälkiä har från första början varit med och grundat bolaget. Bolaget transporterar ca.2,5 miljoner ton per år och trafikområdet är Östersjö- och Nordsjötrafik. Meriaura har idag 16 fartyg i trafik av vilka 40 % av fartygen är i eget ägo och 60% av fartygen är tidsbefraktade. Meriaura Groups kundkrets består i huvudsak av medelstora och stora företag runt om i Europa. Omsättningen är ca.50 miljoner euro. I Meriaura Group ingår också systerbolagen VG-shipping OY och Pernotrans OY. VG-shippings verksamhetsområde är i huvudsak att bemanna fartygen. Företaget bemannar också utomstående fartyg som finska statens forskningsfartyg Aranda. Pernotrans Oy:s huvudsakliga verksamhetsområde är att erbjuda logistiktjänster för industrin och projekttransporter. (Meriaura, 2011)

8.2 Hur möts fartyg och befraktning?

Jussi Mälkiä berättade i sin intervju hur de fungerar för att få en befraktning till ett fartyg. De börjar med att diskutera med kunden om befraktningen och vilken typ av fartyg som skulle vara lämplig för befraktningen. När man har kommit till ett lämpligt slutresultat, fastställer man ett kontrakt. Kontraktet brukar gälla för ett år, men det kan också vara för en längre period eller endast en resa. Gäller avtalet för endast en resa, brukar det oftast vara fråga om någonslags specialtransport. Ifall det uppstår en situation, att det behövs påfyllnad för att få fartyget fullastat så det blir lönsamt att köra transporten, då brukar man på Meriaura använda sig av en mäklare, som söker på spottmarkanden en lämplig transport. Spottmarknaden har med åren minskat avsevärt jämfört med gångna år och därför går nästan allt i praktiken ut på att man får ett så bra kontrakt som möjligt. Jussi Mälkiä berättade, att Meriaura har nästan gått igenom alla finska industriföretag som sina kunder. Några av dessa stora företag utgör tillsammans nästan 80 % av Meriauras totala transportvolym.

8.3 Befraktningsformer och avtalslängder

Den allmännaste befraktningsformen är tidsbefraktning, men ibland uppkommer också ett fåtal resebefraktningar. Ett befraktningsavtal löper oftast ett år, men avtalen kan också vara ända upp till tre år. Jussi Mälkiä berättade att deras avtal har varat som längst i fem år, men dessa avtal har varit mycket få till antalet. Meriaura Groups uppgift är att koordinera trafiken och ombesörja att det finns tillräckligt med sysselsättning för alla fartyg, säger Mälkiä.

8.4 Framtida befraktningar

Befraktningstyperna och befraktningsformerna har ändrat med åren. Jussi Mälkiä berättade under intervjun om vilka typer av befraktningsformer de använder för tillfället och om sin synpunkt beträffande framtida befraktningar och befraktningsformer. Meriaura Group har en ökad sjötransportnisch på specialtransporter som uppsättning av vindmölleparker och transporter av extra stora föremål och den typen av specialtransporter tror han kommer att öka i framtiden. Nu kommer största delen av omsättningen ännu från bulktransporter, men det kommer i framtiden att ändras mera mot specialtransporter berättade Mälkiä. Han nämnde också om att alla energirelaterade transporter kommer att förändras från stora olje- och koltransporter till biobränslen och till dessa relaterade energier. Befraktningens formen är för tillfället mest tidsbefraktningar och en liten del resebefraktningar, men det kommer nog i framtiden att endast gå över till tidsbefraktning anser Jussi Mälkiä.

8.5 Rekommendera att gå med i sjöfartsbranschen som redare?

I intervjun med Jussi Mälkiä kom den viktigaste frågan fram, huruvida han rekommenderar, att gå med i sjöfartsbranschen som redare. Jussi Mälkiä rekommenderar det starkt om intresse finns. Då skall man gärna gå med i branschen, men han påminner om, att det verkligen är ett hårt och tungt arbete att driva själva verksamheten och att man blir tvungen, att avstå från många trevliga privata planer och önskemål. Han berättade om sin egen erfarenhet då de tio första åren var mycket svåra och tunga, men därefter började företaget sakta flyta mot bättre håll. Jussi Mälkiä uttryckte med mycket beaktansvärda ord hur det i verkligheten går till då man ger sig in i branschen. ”Om du är en företagare och

befälhavare på dit eget fartyg så kommer du först att göra ditt arbetspass på fartyget och sen när du kommer hem, så är det först då som själva arbetet börjar. Det är då som man har tid att sköta ärenden och driva företaget framåt. Det betyder att själva ledigheten kommer att bli mycket kort om det alls finns tid till någon ledighet”.

8.6 Vad en ny redare skall beakta

Jussi Mälkiä inledde vår diskussion med att påpeka att det inte är på något sätt lätt för en ny redare att komma in på marknaden. Han berättade att det inte har grundats så många nya rederier under de senaste årtiondena. Även om Meriaura lyckades stapla upp sig på marknaden, så betyder det inte att det har varit lätt för dem. Mälkiä förklarade, att det är nästan omöjligt att bygga upp en bra verksamhet, om man inte har ett tillräckligt stort startkapital. Det kan man säga är en stor broms för att kunna komma in på marknaden. Det som Mälkiä också påpekade var att oftast brukar fartyget som man har i början i användning vara i mycket dåligt skick och det kan förorsaka stora reparationskostnader för en ny redare vilket kan vara en mycket stor broms för att stapla sig upp på marknaden. På grund av dessa möjliga problem anser Mälkiä, att man verkligen skall ha ett tillräckligt stort startkapital, men han rekommenderar starkt om intresset finns, och om man är beredd att arbeta hårt, - ja då skall man ingående överväga och möjligen rikta in sig på en redarkarriär.

8.7 Hur man får ett befraktningsavtal

Meriaura Group fungerar så, att de aktivt letar efter en lämplig befraktning för fartyget och när de har kommit på en passande befraktning försöker man inleda underhandlingar om ett befraktningsavtal. Befraktningsavtalet brukar vara ett ettårs kontrakt, men det kan variera. Har inte redaren ett lämpligt fartyg för befraktningen då letar man också på marknaden efter ett passande fartyg. De är omöjligt som ny redare, att själv börja söka efter ett befraktningsavtal som just skulle vara passande för redarens fartyg förklarade Mälkiä. Företaget VG-shipping, som är ett dotterbolag inom Meriaura Group erbjuder tjänster som bemanning av fartyg, så om det behövs denna typ av tjänster, så hjälper Meriaura Group också på den fronten, sade Jussi Mälkiä.

9 Köp av försäkringar

I det här avsnittet behandlas olika försäkringar och vilka försäkringar ett rederi bör ha för ett fartyg samt vilka kostnader försäkringarna förorsakar rederiet. Detta undersöktes via en intervju med försäkringsbolaget Alandia marines verkställande direktör Jan Linnell. Intervjun gjordes per telefon den 21 augusti 2012.

9.1 Kort om Alandia Marine

För 15 år sedan fanns det 7-8 olika bolag i Finland, vilka i sitt försäkringsutbud marknadsförde sjöförsäkringar, men idag är det endast Alandia Marine som är specialiserad på området. I Skandinavien är det dessutom bara enstaka försäkringsbolag, som har möjligheten att ge sjöförsäkringar. Alandia har en erfarenhet på 60 år med sjöförsäkringar. Bolagets affärsidé är, att vara en stabil och pålitlig samarbetspartner, som kan offerera sjöförsäkringar vilka anpassas efter kundens behov. Alandia bolaget kan ge full service 24 timmar i dygnet, så det finns alltid en möjlighet för kunden att kunna kontakta då olika problem uppstår. (Alandia, 2011)

9.2 Obligatoriska och frivilliga försäkringar

I intervjun gick vi med Jan Linnell igenom vilka sjöförsäkringar som är obligatoriska för en redare och vilka försäkringar som är bra att ha vid drivande av sjöfart som redare. Jan Linnell förklarade, att det egentligen inte finns någon försäkring som skulle vara obligatorisk för en sjöfarare. Det har nyligen kommit ut ett nytt EU direktiv om att P&I försäkringen kommer att bli obligatorisk för sjöfarten. Man kommer att behöva påvisa, att man har en ansvarsförsäkring t.ex. vid en Port State Control förklarade Jan Linnell. P&I försäkringen som kommer att bli obligatorisk i framtiden har också varit på sätt och vis obligatorisk tidigare, för man har i praktiken inte kunnat segla utan en P&I försäkring, då det är en försäkring, som ägaren av lasten och hamnar har haft som krav. Det har varit en så kallad "ticket to trade" förklarade Jan Linnell. P & I försäkringen är alltså en omfattande ansvarsförsäkring. Ändå är Kasko försäkringen nödvändig att ha för fartyget. Utan en Kasko försäkring finansierar inte bankerna, utan de kräver att fartyget har ett

fullständigt täckande försäkringsskydd för att de skall komma med och finansiera fartyget. På detta sätt är också Kasko försäkringen en ”obligatorisk” försäkring. Det förekommer för all del nog fartyg, som seglar utan försäkringsskydd och är även därför suspekta. En del fartyg från Ryssland eller Kambodja kan köra utan försäkringsskydd berättade Jan Linnell.

Försäkringar som är viktiga att ha för en redare är först och främst, att försäkra sitt eget fartyg. Fartyget är ju redarens produktionsinstrument och med fartyget förtjänar redaren sin inkomst, så det är viktigt att försäkra sitt fartyg sade Linnell. Den försäkring som täcker skadorna på ett fartyg är Kasko försäkringen. Kasko försäkringen täcker skrov och maskineri och Jan Linnell förklarade, att man brukar tala om hardware och software och här talar vi om hårdvaran. I en Kasko försäkring kan det också finnas inbakat en Kasko intresseförsäkring. En Kasko intresseförsäkring är en försäkring som ger redaren möjlighet att införskaffa ett nytt fartyg, då det gamla fartyget vid en olycka har lidit en totalförlust t.ex. då fartyget sjunker eller då fartyget blivit sjöoduglig t.ex efter en kollision. Kasko intresseförsäkringen ger möjlighet för redaren, att införskaffa ett fartyg som är upp till 20% dyrare än det gamla fartygets värde . Orsaken är att fartygspriserna går upp och ner och samma fartyg, som man hade köpt var billigare då än det skulle vara nu, förklarade Jan Linnell. Har man ett fartyg, som kostar 1 miljon, så har man möjlighet att skaffa ett fartyg med samma tonnage kapacitet för 1,2 miljoner. En annan försäkring som är att rekommendera är avbrottsförsäkringen den s.k. Loss of hire försäkringen. Avbrottsförsäkringen försäkrar intäktsförluster som har skett vid en skada. Dessa ersätts genom en överenskommen dagsersättning under en viss tid och dagsersättningen skall motsvara redarens intäktsförluster. Avbrottsförsäkringen kan också trygga lån och räntor under den tiden då reparationerna av skadan görs. Vidare finns det en krigsförsäkring, som försäkrar olika krigsrisker förklarade Linnell. En krigsförsäkring ersätter alla skador som skett vid rent krig, sabotage, kollision med en gammal krigsmina, eller piratism. Ännu en viktig försäkring är strejkförsäkringen sade Linnell. Strejkförsäkringen ersätter de förluster som har uppkommit vid händelse av strejk. Detta är en försäkring som kontinuerligt blir mer allmän i Finland berättade Jan Linnell vidare. Här behandlade försäkringar är de viktigaste försäkringarna som en redare behöver för att driva en säker verksamhet. Försäkringar är en ”ticket to trade” för utan några försäkringar kommer man inte att kunna få någon lönsam last för fartyget eller göra några längre certepartier. Försäkringarna ger redaren en trygghet att bedriva och planera sin verksamhet sade Linnell.

9.3 Prissättning av försäkringar och ungefärliga kostnader för redaren

Prissättningen av försäkringar varierar mycket för de är unika för varje fartyg berättade Jan Linnell. Det som inverkar på prissättningen av försäkringarna är fartygets typ, storlek, besättning, drift, management, operation, frekvens, transportområde, klass, ålder, flagg osv. berättade Linnell vidare. En P&I försäkring är mer standardiserad medan en Kasko försäkring varierar otroligt mycket. Det är mycket svårt att uppskatta vad kostnaderna blir för en redare per år för alla försäkringarna, men Linnell gav ett exempel: ”Om redaren har ett fartyg som har ett ”grosstonnage” på 10 000 ton och fartyget har ett värde på ca. 12-13 miljoner euro, och en självrisk på 50 000 euro, då blir kostnaderna mellan 130-150 tusen euro per år för en redare”. Med den beräkningen har redaren ett försäkringspaket som innehåller P&I, Kasko och avbrottsförsäkring berättade Jan Linnell.

9.4 Möjligt att få försäkringar även om fartyget är registrerat i ett annat land

Jan Linnell berättade att det inte är något problem för dem att ge försäkringar till ett fartyg som är registrerad i ett annat land än i Finland. Alandia bolaget följer rederiets hemland. Bolaget satsar mycket på de skandinaviska och baltiska länderna. Linnell förklarade att bolaget också ser på under vilken flagg fartyget seglar, för man försäkrar ogärna ett fartyg, som går under en flagg som är på IMO:s ”black list” och dessutom bör fartyget gå under minimum klass som hör till IACS.

9.5 Konkurrensen mellan olika försäkringsbolag

Jan Linnell berättade Alandia Marines synpunkt på saken. Konkurrensen är numera mycket internationell. Alandia konkurrerar med försäkringsbolag från fjärranöstern, Sydostasien, Singapore, Amerika, Japan, London osv. Det betyder, att man här i Skandinavien inte kan agera hur som hels utan att man t.ex. i London skulle veta om möjliga förändringar. Man kan inte göra så mycket mer beträffande premierna, för de är redan så låga, att man inte klarar att möta en stor skada som t.ex Costa Concordia förklarade Linnell. Han sade också som sin synpunkt att han inte tror, att

försäkringstyperna kommer att öka i framtiden, men däremot kommer behovet av försäkringar garanterat att öka, sade Jan Linnell från Alandia Marine.

10 Skaffande av finansiering

I det här avsnittet behandlas hur man kan få finansiering till sitt nygrundade rederi. Ärendet undersöktes via en intervju med Jan-Peter Pomrén, som tjänstgör på Ålandsbanken i Pargas som bankdirektör. Intervjun gjordes i Ålandsbankens lokaler i Pargas den 4 juni 2012.

10.1 Ålandsbanken

Ålandsbanken firar snart 100-års jubileum, för bolaget grundades år 1919. Banken grundades för att ålänningarna ville hålla sina pengar kvar på Åland och göra nytta för samhället. Det hör ännu idag till bankens filosofi, att vara banken för ålänningarna. År 1942 börsnoterades banken på börsen i Helsingfors. Det var i Helsingfors banken öppnade sitt första kontor utanför Åland. Detta skedde långt senare efter att banken hade noterats på börsen i Helsingfors. Första banken på fastlandet öppnades så sent som 1982, men det var den banken som tog fram ”private banking” i Finland. Redan i början av 1990-talet hade Ålandsbanken öppnat ytterligare sju banker till på fastlandet. År 2009 fortsatte Ålandsbanken att expandera. De öppnade sin första bank i Sverige år 2009. Det är Ålandsbanken som har den bästa kunskapen och förståelsen om finansiering av fartyg och nygrundade rederier, anser de själva. (Ålandsbanken, 2012)

10.2 Bankens funktion då någon ansöker om ett lån

Under intervjuen med Jan-Peter Pomrén förklarade han hur banken fungerar då en ny kund kommer in och ber om ett lån. Första steget är, att kunden själv kommer till banken och berättar för vilket ändamål han behöver ett lån. Pomrén förklarade, att han intervjuar kunden med hjälp av olika frågor. Det kan vara frågor som inte har någonting med själva lånet att göra, dvs. grundläggande frågor om kunden. Man går också igenom varför kunden

ansöker om lånet och för vilket ändamål kunden behöver lånet, samt vilka möjligheterna är att få lånet. Det går inte bara till så, att man kommer in på banken och säger att man vill ha ett lån och så är det klart med saken, förklarade Pomrén. Han sade att han först försöker uppnå den rätta känslan för kunden och känslan samt uppfattningen får han genom att ställa olika frågor. Då han har fått den rätta känslan för och uppfattningen om kunden kan han börja samarbeta med kunden. Då man har kommit till samma mentala nivå med kunden kan man börja diskutera lånet. Efter det får kunden berätta med egna ord vad det är han önskar göra och varför banken skall delta i det som skall göras. Då får kunden förklara och plocka fram siffror eller annan information och försöka få banken övertygad om att det är lönsamt att gå med. Banken skall ju också ha någon nytta av att komma med förklarade Pomrén. Då banken anser att det presenterade låter som en bra idé, alltså kundens ändamål med lånet, att köpa ett fartyg, då är det bara att börja undersöka vad det finns för utbud på marknaden. Då man alltså har funnit det fartyg som är lönsamt för verksamheten, då börjar man underhandla om affären.

Om kunden har betalningsanmärkningar betyder det inte självfallet, att han inte kan få lån. Det gör förstås inte saken lättare och det måste kontrolleras upp vad slags betalningsanmärkning kunden har, förklarade Pomrén. Har kunden en betalningsanmärkning på t.ex. en tidningsprenumeration som har blivit obetald pga. att man har varit utomlands på jobb i ett halvt år, så är det ingenting att bry sig om förklarade Pomrén vidare, men har kunden betalningsstörningar från t.ex. gamla bolag, så börjar nog banken fundera på nytt, om kunden verkligen är kapabel att betala pengarna tillbaka till banken, som kunden har lånat.

Under intervjuen gick vi också in på om det är vanligt att ta ett lån för köpande av fartyg i främmande valuta. Jan-Peter Pomrén berättade att det finns alltid dollar som man kan använda, men pga. att vi själv har en stor valuta som kom ikraft 2002, så beviljar man ogärna något lån i en främmande valuta, sade han. Har man sin verksamhet i Östersjön eller i Europa, så är det onödigt att ta ett lån i annan valuta än i euron, förklarade Pomrén.

10.3 Hur mycket behöver man omsättning eller egendom för att få ett lån

Under intervjuen gick vi också igenom med Pomrén hur mycket man i allmänhet behöver ha egen omsättning eller egendom till säkerhet, om man skall köpa ett fartyg och behöver

ett lån då fartyget kostar drygt 1-2 miljoner. Pomrén berättade, att om ett fartyg kostar en eller två miljoner godtar banken normalt hälften av köpeskillingen som säkerhetsvärde för fartyget. Banken går med 50 % som säkerhet för ett lån om fartyget kostar 1-2 miljoner. Banken kan nog också gå under det, om det är någonting som säger, att det inte är värt att gå med för 50%, men 50% är det maximala värdet banken går med på som säkerhet. Om ett fartyg alltså kostar två miljoner och kunden behöver två miljoner i lån, så kommer banken att kunna ge ett lån på en miljon och resten är kunden nödgad att finna på annat håll, förklarade Jan-Peter Pomrén. Det finns andra möjligheter också att få pengar, som t.ex från Finvera eller några andra instanser, som kan komma med berättade han. Kunden kan använda sin egendom som garanti och det finns lånegivande företag som tar personborgen för att binda upp kunden. Kanske man startar inom slakten och släktingarna kommer med borgen. Det finns många olika alternativ och kommer något av dessa på fråga, så tryggar det också banken och det blir mycket flexiblare med lånegivningen, förklarade Pomrén.

10.4 Vanligt för finska banker att ge lån för anskaffning av fartyg

Under intervjuen med Jan-Peter Pomrén diskuterade vi om det är mycket vanligt för finska banker, att ge lån för anskaffning av ett fartyg. Pomrén berättade, att det är nog till största delen Ålandsbanken som ger lån för fartygsköp, men också Nordea gör det, även om de inte är intresserade att ge lån för små tonnage, så dessa kunder kommer i stor del till Ålandsbanken. Han berättade vidare, att lånen för fartygsköp hos Ålandsbanken nog har minskat något, då banken har blivit noggrannare åt vem de numera ger lån för fartygsköp.

Under intervjun kom det också på tal om man kan ta lån för samma ändamål från en utländsk bank. Jan-Peter Pomrén förklarade att ingenting är omöjligt, men han hade uppfattningen, att det kunde bli mer komplicerat att skaffa ett småtonnage fartyg och att hämta från utlandet pengarna för det. Har man fartyget registrerat i Finland och är på marknaden i Finland, så skall man nog också ta lånet i Finland. Det gör att allting är mycket enklare för kunden själv, förklarade Pomrén.

10.5 Inverkan på finansieringen vid nygrundat eller etablerat rederi

Jan-Peter Pomrén berättade om det har någon inverkan på möjligheterna att få finansiering om rederiet är nygrundat eller redan etablerat. Han förklarade, att om kunden redan har etablerat sig, så har kunden alla årssiffror, från vilka man kan kontrollera hur verksamheten har gått, men är det fråga om ett etablerat rederi som inte har haft något fartyg, så är det jämförbart med ett nygrundat bolag, berättade Pomrén. Då måste kunden kunna intyga banken om, hur verksamheten kommer att fungera, så att banken får tillbaka sina pengar. Kunden skall kunna förklara vad som gör verksamheten lönsam och hur det blir lönsamt för banken, förklarade Pomrén.

10.6 Skillnaden mellan att köpa ett fartyg från utlandet eller från Finland

Jan-Peter Pomrén förklarade under intervjun skillnaden mellan att köpa ett fartyg från utlandet eller från Finland. Det är alltid mycket lättare, att köpa ett fartyg från Finland än från utlandet förklarade han. Orsaken är, att man har tillgång till allt i sitt eget land dvs. man får all information och dokumentation som behövs direkt från trafikverket. Det är bara att ringa och berätta för trafikverket vilka dokument och vilken information man önskar om fartyget, förklarade Pomrén. Då kunden har all dokumentation och information om fartyget, så inkallar man en värderare, som värderar priset på fartyget. Det är mycket enklare att göra en affär när allt är i samma land. Det är också en säkerhet för banken och det underlättar hela anskaffningsprocessen, förklarade Pomrén. Självfallet går det att köpa ett fartyg i ett annat land, men det är mycket mer komplicerat. Man behöver ha alla dokument först om själva fartyget och en legitimerad värderare. Efter det har man kontakt med företagets bank i det andra landet. Man bör lära känna den utländska banken och klara av att samarbeta med den, så det inte bildas problem mellan banken i utlandet och den i hemlandet. Bankerna skall kunna samarbeta så, att då man överför pengarna från den finska banken till banken i det andra landet, så har man själv möjlighet att få dokumentation över att pengarna har överförts till kunden och att man själv får dokumenten som visar, att fartyget har bytt ägare. Då är det också en säkerhet för den finska banken, förklarade Pomrén. Det går alltid att göra en affär i utlandet, men det underlättar affären och hela anskaffningsprocessen om allt sker i eget land, förklarade han.

De dokument som banken behöver för att få information om fartyget som skall inhandlas av kunden får de från trafikverket förklarade Jan-Peter Pomrén. Från trafikverket får man information om att fartyget är registrerat och var, vad för slags fartyg det är fråga om och är det ett "rent" fartyg dvs. att det inte finns några brister på fartyget från det förflutna. Pomrén informerade också, att banken behöver dokumentation och information om själva bolaget som köper fartyget. Ifall bolaget är nygrundat kontrollerar man bolaget via YJT och om bolaget är ett gammalt bolag, önskar banken som tidigare nämnts få alla uppgifter från bokslut och liknande, berättade Pomrén. Banken önskar i allmänhet se ca. två till fyra år bakåt i tiden, hur det har gått för bolaget och från handlingarna ser man också vem som står bakom rederiet. Via dessa tillvägagångssätt kollar man upp, hur kunden har klarat av att driva verksamheten. Får banken en känsla, att allt inte är riktigt som det skall vara, dvs. att kunden har haft två eller tre bolag från förut, vilka har gjort konkurs eller i övrigt avvecklats, så kan det vara att banken drar sig ur affären, förklarade Pomrén. Det som är mycket viktigt för banken är, att man känner kunden och kundens förflutna och det uppnår man genom att få information via nämnda instanser och källor, förklarade Jan-Peter Pomrén.

Med Pomrén tog vi också upp till diskussion, om banken för fartyget kan lämna till köparen en säkerhet för betalningen då säljaren är utomlands? Han konstaterade, att det är här den andra banken också kommer in i bilden och här uppstår ett samarbete bankerna emellan. Det vill säga, att kunden som skall köpa fartyget är hos Ålandsbanken och den andra som skall sälja är kund hos den andra banken då t.ex utomlands. I ett sådant fall blir det ett samarbete bankerna emellan. Detta gör att det blir en säkerhet för kunden och för banken, förklarade Pomrén. I praktiken går till så, att bankerna diskuterar sinsemellan och när den andra banken utomlands meddelar banken här att allting är klart, då byter man dokument och då byter också fartyget ägare, förklarade Jan-Peter Pomrén. Detta fungerar som en reburs berättade han.

10.7 Finansiering av fartyg som är under finsk flagg eller främmande flagg

Under intervjun gick vi också igenom om det har någon stor inverkan på finansieringen via banken, om fartyget är under finsk flagg eller främmande flagg. Pomrén konstaterade att Ålandsbanken pantsätter ingenting, som inte är under finsk flagg pga. att då får man från

trafikverket säkra uppgifter om fartyget, som banken behöver. Den information som man måste ha för att gå med och finansiera får man från trafikverket, och det gäller fartyg under finsk flagg, förklarade Jan-Peter Pomrén.

10.8 Inhandla ett fartyg och finansiera det med leasing

Pomrén gick också in på om det är möjligt att finansiera ett fartyg med leasing via Ålandsbanken. Han förklarade att det är säkert möjligt att göra det via andra banker eller på något annat sätt, men via Ålandsbanken går det inte, sade Pomrén.

10.9 Banken i kontakt med fartygsmäklaren

Under intervjun tog vi också upp frågan, om banken är på något sätt i kontakt med fartygsmäklaren, som kunden använder vid köp av ett fartyg. Pomrén berättade från sina egna erfarenheter, att banken aldrig har varit i kontakt med fartygsmäklaren. Det hör till köparens uppgift, att hålla kontakt med fartygsmäklaren. Det enda som banken kan kolla upp före man ger ett lån till kunden är vilken typ av fartygsmäklare det är man har anlitat. Det finns fartygsmäklare som har ett gott rykte, men det förekommer också de med ett sämre rykte, förklarade Pomrén. Det är ju fartygsmäklaren som värderar fartyget, men Ålandsbanken tar sin egen värdering via egna kanaler, förklarade Jan-Peter Pomrén.

11 Köp av fartyg från redarens synvinkel

I det här partiet går vi igenom vilka synpunkter en redare har vid köp av ett fartyg och hur själva anskaffningsprocessen av ett fartyg går till från en redares synvinkel. Undersökningen har gjorts genom en intervju med Birka Cargo AB:s verkställande direktör Jari Sorvettula. Jari Sorvettula kom till rederiet i början av 2012. Han gav en intervju om sin specialisering hur det fungerar att skaffa ett fartyg till ett rederi från rederiets synvinkel sett. Intervjun utfördes per telefon den 6 juni 2012.

11.1 Företaget Birka Cargo AB

Företaget Birka Cargo AB grundades med namnet United shipping Ltd. AB år 1990. Numera ingår Birka Cargo som en del av Eckerö Group. Rederiet är specialiserat på att transportera skogsprodukter dvs. mer eller mindre pappersprodukter. Rederiets flotta är uppbyggd av moderna Ro-Ro fartyg och består av 7 olika fartyg varav 3 av fartygen kör för Finnlines och 3 av fartygen för Holmén papper och ett fartyg för UPM Seaways. Birka Cargo AB leds av direktören Jari Sorvettula. (Birka Cargo, 2012)

11.2 Processen steg för steg vid anskaffning av fartyg

Under intervjun med Sorvettula berättade han mycket enkelt, hur det steg för steg går till då han köper ett fartyg till rederiet. Det är inte någon stor skillnad mellan att köpa ett fartyg eller en bil eller motorcykel. Det förekommer två olika tillvägagångssätt beroende på om man är i behov av tonnage och vet vad man är ute efter, då är det enkelt. Man söker själv på marknaden det man behöver eller så använder man sig av en mäklare, som tar reda på vad det finns på marknaden. Alternativt kollar man själv vad för slags tonnage det skulle behövas på marknaden för tillfället och agerar vidare på bas av den informationen. Efter att man har hittat det man söker, så gör man själva affären. Som Jari Sorvettula sa *”Det är ingen skillnad mellan att köpa en bil eller en mc och att köpa ett fartyg. Det är bara pengarna som man behöver av lite mer.”* Det som är mycket viktigt före ett fartygsköp är, att fartyget är gjort just för den transporten, som rederiet har tänkt transportera dvs. tekniken passar in på att transportera den tänkta frakten. Det är rederiets tekniker som kontrollerar, att tekniken är den som fartyget behöver och att den är i det skick som är utlovats, berättade Jari Sorvettula. Det är mycket viktigt att gå igenom fartyget man har ämnat köpa, så det verkligen motsvarar det behov, som rederiet har, förklarade Sorvettula. Det förekommer också situationer, att man har ett fartyg på lut som man är intresserad att köpa, men det är för tillfället i fart, så man kommer inte till att kontrollera fartyget. Då köper man ett fartyg som är i drift, dvs. *”as is where is”* förklarade Sorvettula. Efter att man har gått igenom fartyget och konstaterat att det täcker de behov som rederiet har, så gör man en *”memorandum of agreement”* och övriga nödvändiga protokoll. Alla avtal och protokoll är standardiserade dvs. alla använder samma memorandum of agreement vid försäljning och inköp av fartyg, förklarade han. Det finns för all del olika memorandums of agreement, men skillnaderna mellan dem är mycket små. Den som skriver själva

memorandum of agreement kan vara fartygsmäklaren, men har redaren eller rederiet erfarenhet, så är det inte omöjligt att rederiet gör det själv, fortsatte han. Efter att köpeavtalet har undertecknats övergår också försäkringsansvaret till köparen. Det sker vid det klockslag, som skrivs in i köpeavtalet berättade Sorvettula.

11.3 Möjligheten att få befракtningsavtal och besättning vid fartygsköpet

Under intervjun gick vi med Sorvettula igenom möjligheten att få befракtningsavtal och besättning i samband med köp av fartyget. Sorvettula förklarade, att ibland önskar man också, att fartyget har sysselsättning redan från dag ett, men det är inte alltid så. Om köparen driver egen trafik eller om man har ett befракtningsavtal med en befraftare, så önskar man sig inte ett fartyg som redan är fast i trafik, förklarade han. Det är ibland också möjligt att få en klar besättning för fartyget vid upphandlingen. Vid köp av ett fartyg kan man också byta flagg, vilket kan förorsaka, att man kanske inte önskar hålla kvar besättningen på fartyget, men samtidigt kan det vara, att fartyget har ett befракtningsavtal och i avtalet är det överenskommet, att fartyget skall köra för en viss flagg. Då är det inte aktuellt att byta flagg i en dylik situation och varför skulle man byta en kompetent besättning som redan känner fartyget, förklarade Jari Sorvettula.

11.4 Att beakta innan man gör ett beslut om fartygsköp

Det Jari Sorvettula förklarade under intervjun var, att det är mycket viktigt att beakta före fartygsköpet, att tekniken är den rätta och det gäller för såväl secondhand dvs. begagnade fartyg som även för nybyggen. Vid köp av ett andrahands fartyg brukar man ofta, men inte alltid torrdocka fartyget och gå igenom hela fartyget tillsammans med teknikern, för att klarlägga att fartyget är i gott skick och lämpligt att transportera den last som skall köras för rederiet i framtiden. Ifall man håller på med ett nybygge har man hela tiden representanter på plats, som bevakar byggnadsprocessen och att man följer ritningarna. Köparen har skyldigheten att kontrollera, att alla protokoll, manualer och certifikat är i skick för fartyget före köpet, berättade Sorvettula.

11.5 Köpeskillingen som säkerhet

I intervjun med Jari Sorvettula diskuterade vi också om det är brukligt att innehålla en del av köpeskillingen som säkerhet för t.ex. en resa eller för uppgjord tid. Sorvettula förklarade, att det är ingenting som förekommer i samband med andrahands fartyg, för säljaren skulle aldrig gå med på det. För nybyggen däremot är det brukligt, att man innehåller från fem upp till tio procent av köpeskillingen. Ett bra exempel för det är, att man vill ha fartyget även om det har brister, som man senare tar upp med varvet, förklarade han. Det är alltid en stor förhandlingsfråga mellan varet och köparen, berättade Sorvettula.

11.6 Viktigaste specialpunkterna man bör uppta i ett köpeavtal

I intervjun med Jari Sorvettula diskuterade vi vidare om vilka är de viktigaste specialpunkterna, man bör uppta i ett köpeavtal. Sorvettula poängterade, att de viktigaste specialpunkterna är köpeskillingen, leveranstiden, eventuella garantifrågor och de tekniska frågorna samt detaljerna som man har tänkt sig för fartyget. Dessa punkter är ofta mycket långa och från fall till fall är vissa punkter viktigare än andra, belyste Sorvettula.

11.7 Valutan vid fartygsköpet

Under intervjun förklarade Jari Sorvettula med vilken valuta man gör fartygsköpen i olika världsdelar. Köp av fartyg brukar man göra i USD dvs dollar, men det kommer sig också numera att man gör köpen i EUR dvs euros inom Europa, säger Jari Sorvettula. I China och i Korea har de en valuta, som man inte kan växla. Den valutan är förkortad RNB, men är mer igenkänd genom valutakoden CNY. RNB är förkortat från namnet Renminbi och den har ett värde på ca.6,5 USD. Det är en mycket vanlig valuta vid fartygsaffärer på marknaden idag säger Sorvettula. Att köpa ett fartyg från Finland eller att köpa från utlandet har ingen märkbar betydelse nuförtiden. Allting fungerar på samma sätt i vilket land du än köper fartyget förklarade Jari Sorvettula.

11.8 Vem bär risken vid bristfälligt köpeavtal

Frågan som var kanske den mest intressanta under intervjun med Jari Sorvettula var vem som bär risken, om själva fartyget inte motsvarar det, som var utlovat vid köpet. Sorvettula förklarade mycket enkelt och kort, att det som står i kontraktet skall inkluderas i köpet. Oftast torrdockas som sagt fartyget för att inspekteras, att det är i det skick, som fartyget är utlovat att vara i kontraktet. Godkänner köparen fartygets kondition enligt kontraktet och senare framkommer dolda fel, så är det köparen som bär risken, förklarade Sorvettula. Köparen har själv skrivit under och godkänt kontraktet. Ifall säljaren har poängterat i kontraktet någon specifik detalj och det inte är som utlovat, då är det säljaren som bär ansvaret förklarade Sorvettula. Vanligtvis brukar dylika meningsskiljaktigheter sluta i domstol, sade han. Vid nybyggen har man en garanti som varvet ger för en viss tid och på andrahands fartyg är det vanligt, att man skriver ett protokoll i vilket säljaren försäkrar, att fartyget är i ett visst skick. Ur protokollet framgår fartygets historia och hur man har tagit hand om fartyget förklarade han. Det är ändå ingen garanti från säljarens sida inom secondhand- eller begagnade fartyg, men protokollet redovisar i vilket skick fartyget skall vara vid försäljningen enligt vad säljaren har bekräftat och om inte dessa bekräftelser stämmer brukar det oftast sluta i domstol, förklarade Sorvettula.

11.9 Fartygsmäklarens uppgifter enligt rederiets synpunkt

Jari Sorvettula klargjorde i intervjun till vad man använder en fartygsmäklare och vilka fartygsmäklarens uppgifter är vid köp av ett fartyg för ett rederi. För att bli en fartygsmäklare behöver man troligtvis inte vara på något sätt legitimerad, säger han. Vem som helst kan bli en fartygsmäklare, men det finns självfallet sämre fartygsmäklare och det finns bättre fartygsmäklare. Sorvettula sade att det för en fartygsmäklare som sköter sitt jobb på ett bra sätt och bygger upp ett gott rykte om sig är det litet som att bygga sig en egen legitimering som fartygsmäklare, vilket kommer med åren.

Sorvettula förklarade att fartygsmäklare kan vara specialiserade på olika områden dvs. olika fartygstyper, som t.ex. mäklare som är specialiserade på tankers, bulk och/eller nybyggen. Fartygsmäklare som är specialiserade på nybyggen har ett stort kontaktnät bland varven och kännedom om vad dessa möjligen har på marknaden, som troligtvis inte rederiet känner till. Det en fartygsmäklare ofta används för, är tillgången till kontakterna inom fartygsbranschen. Rederiet informerar fartygsmäklaren vad de letar efter och

fartygsmäklaren berättar var och vad det finns på olika varv och rederier som motsvarar det man söker. Mäklaren fungerar som en mellanhand mellan köparen och säljaren. Detta hör till fartygsmäklarens huvuduppgifter inom fartygsköp och försäljning, säger Sorvettula. Jari Sorvettula förklarade också, att ett rederi behöver inte nödvändigtvis anställa en mäklare för att göra ett fartygsköp. Har man koll på vad man skall ha och man vet var det finns det man skall ha, så är det bara att göra ett köpeavtal mellan köparen och säljaren utan en fartygsmäklare, förklarade Jari Sorvettula.

12 Diskussion och sammanfattning

Detta arbete har behandlat hur man skall gå till väga om man har för avsikt att grunda ett rederi och starta en verksamhet. Jag har gått igenom hur man grundar ett bolag och hur man kan finansiera en verksamhet. Andra frågor som också kommer fram i examensarbetet är hur och varifrån det är möjligt att skaffa ett befraktningsavtal. Har man ett befraktningsavtal behöver man också ett fartyg och det har jag gått igenom ur en redares synvinkel, dvs. hur man fungerar vid införskaffning av ett fartyg. Försäkringar för fartyget har utretts, alltså varifrån man får försäkringar och vilka försäkringar som är obligatoriska och/eller viktiga att ha för ett fartyg.

Jag har gått igenom dessa olika områden så, att jag har tagit reda på teoretisk information dvs. studerat från olika böcker och läroböcker. Efter det har jag behandlat frågorna vidare genom att intervjua erfarna och yrkeskunniga personer om hur det fungerar i praktiken.

Målsättningen med examensarbetet har uppnåtts mycket bra. Målsättningen var, att kunna dela med sig mer kunskap om hur man skall gå till väga, då man grundar ett bolag. Den största målsättningen för mig personligen var ändå, att bygga upp ett kontaktnät för framtiden.

De metoder jag mest använde mig av för att genomföra examensarbetet, var att intervjua yrkeskunniga personer inom branschen. Jag anser personligen, att jag har fått mera ut genom att hålla dessa intervjuer med yrkeskunniga personer, än att läsa möjligen redan föråldrad information från en lärobok. Jag har fått en fördjupad kunskap om hur man skall gå till väga inom de olika områden jag har undersökt, men det absolut viktigaste är, att jag har byggt upp ett kontaktnät för mina framtida planer. Personligen ser jag nämnda resultat

av detta arbete som synnerligen betydande för mig själv och som en viktig vägledning för den det intresserar.

Beställaren av arbetet anser själv, att resultatet av examensarbetet är mycket bra och det kommer högst troligt att vara till stor nytta också för beställaren framöver.

Det man i framtiden eventuellt kan fortsätta att forska i, är separat alla de olika områden jag har gått igenom i examensarbetet, dvs. grundande av ett bolag, finansieringen, försäkringarna, köp av fartyg och befraktningsavtalen. Varje nämnt område ger stora möjligheter för detaljerad och fördjupad fortsatt forskning.

13 Källförteckning

Litteratur

Daal Sven-Erik & Ahrne Gustaf. (1979,1981). *Transportförsäkring och haverikunskap* 1:2 uppl. Stockholm: LiberTryck

Gorton, L, Ihre, R & Sandevärn, A.(1985). *Befraktning: Olika befraktningsformer*. Stockholm: LiberTryck Stockholm

Skärvad, P-H & Olsson, J.(2003). *Företagsekonomi 100: Olika sätt att dela in företag samt fakta om svenskt näringsliv: Juridisk form*. Malmö: Daleke Grafiska AB.

Stopford, Martin. (1997). *Maritime economics-The sales and purchase market*. 2 uppl. London och New York: Routledge

Stopford, Martin. (2009). *Maritime economics-The sales and Purchase market*. 3 uppl. USA och Canada:Routledge

Internet

Alandia, 2011, *Marinaförsäkringar – Om alandia marine*. URL: http://www.alandia.com/text_nyhet.con?iPage=349&m=979 , (hämtat 6.6.2012)

Alandia, 2011, *Marinaförsäkringar - Försäkringar*. URL: http://www.alandia.com/text_nyhet.con?iPage=348&m=981 , (hämtat 5.3.2012)

Birka Cargo Ab Ltd, 2012. *Huvudmeny – About us*. URL: http://www.birkacargo.com/English/Eng_Menu_Page.htm (hämtat 24.7.2012)

Enter, 2010, *Yhtiömuodot, Mitkä ovat eri yhtiömuodot?* URL: http://www.ypenter.fi/?q=dRVvWELNiepr30*gK*fXYHmuZpyYamnz7v==5004, (hämtat 15.2.2012)

Enter, 2010, *Yhtiömuodot, Mikä vaikuttaa yritysmuodon valintaan?* URL: http://www.ypenter.fi/?q=dRVvWELNiepr30*gK*fXYHmuZpyYamnz7v==5004, (hämtat 15.2.2012)

If, 2012, *Företag-våra försäkringar-varuförsäkringar* URL: <http://www.if.se/web/se/Foretag/varaforsakringar/varuforsakring/Pages/Varutransporter.aspx> , (hämtat 6.3.2012)

Meriaura Group, 2011. *Home – Company – Meriaura brochure (PDF)*. URL: http://www.meriaura.fi/meriaura_company (hämtat 22.5.2012)

Norwegian shipbroker association, 2012. *Salesform-salesform 2012 lansert*. URL: <http://shipbroker.no/forbundsnytt/saleform-2012-lansert/> (hämtat 8.3.2012)

Yritys- ja yhteisötietojärjestelmä, 2012. *Hemsidan-Y blanketter-blanketter för etableringsanmälan*. URL: <http://www.ytj.fi/svenska/tjanster/y-blanketter/1940> (hämtat 14.3.2012)

Väisänen, P. (2006). *Val av företagsform – Kommanditbolag (PDF)*. URL:
<http://www.startaaget.fi/utbildningsmaterial/3%20Val%20av%20f%F6retagsform.pdf>
(hämtat 6.2.2012)

Väisänen, P. (2006). *Val av företagsform – Öppet bolag (PDF)*. URL:
<http://www.startaaget.fi/utbildningsmaterial/3%20Val%20av%20f%F6retagsform.pdf>
(hämtat 6.2.2012)

Ålandsbanken. (2012). *Om Ålandsbanken – företagsberättelse*. URL:
http://www.alandsbanken.fi/info/opencms/Finland/sv/om_alandsbanken/fakta_om_alandsbanken/foretagsberattelsen/ (hämtat 25.7.2012)

I det etableringspaket som Patent- och registerstyrelsen har utarbetat finns alla handlingar som behövs för att bilda och registrera ett aktiebolag: **avtalet om bolagsbildning, bolagsordningen, en blankett för etableringsanmälan Y1 och handelsregistrets bilageblankett 1.**

Etableringspaketet har utarbetats för de bolag för vilka en standardbolagsordning är tillräcklig, vars aktiekapital betalas i pengar och vars hela teckningspris tas upp i aktiekapitalet. Detta paket kan inte användas om ni behöver bestämmelser som avviker från det vanliga, så som:

- ni behöver en bolagsordning som innehåller något extra i förhållande till en standardbolagsordning (t.ex. ert bolag har aktier av olika slag eller aktierna skall ha ett nominellt belopp)
- aktierna betalas mot annan egendom än pengar (apport),
- teckningspriset tas inte i sin helhet upp i aktiekapitalet.

Ett aktiebolag skall alltid anmälas för registrering inom tre månader från det att avtalet om bolagsbildning undertecknades. I annat fall förfaller bildandet av bolaget. Aktierna skall vara helt inbetalda på ett konto som öppnas för det bolag som bildas.

HURDAN FIRMA ANTECKNAS I HANDELSREGISTRET?

Ett aktiebolags firma skall innehålla kännetecknet för bolagsformen "oy" eller "ab", eller ordet "osakeyhtiö" eller "aktiebolag". Enligt firmalagen skall firmen särskilja innehavarens företag, m.a.o. firmen kan inte enbart beskriva verksamhetens art eller de produkter som erbjuds. Firmen får inte heller vara förväxlingsbar med firmen av ett annat företag som är verksam inom samma bransch, och den skall dessutom tydligt skilja sig från firmor som redan har registrerats. Läs mera på handelsregistrets webbplats www.prh.fi > Handelsregistret under firma.

På förhand kan man inte helt försäkra sig om firmans registrerbarhet. Det är dock möjligt att själv på förhand söka fram firmor som är registrerade eller under behandling. Detta sker via Patent- och registerstyrelsens informationstjänst Virre på www.virre.fi eller via företags- och organisationsdatasystemet på www.ytj.fi. Även varumärken tas i beaktande vid namngranskningen. Varumärkesdatabasen finns på www.prh.fi > Varumärken.

På blanketten för etableringsanmälan Y1 kan ni anmäla två namnalternativ utöver den firma som ni önskar registrera. Om det påträffas ett hinder för registrering av den anmälda firmans granskas namnalternativen i preferensordning.

BEHANDLINGSavgIFT

Behandlingsavgiften betalas i förväg. Den kan betalas antingen på PRS:s konto eller när anmälan inlämnas till PatRek-kundservicen, TE-centralen eller magistraten.

Kontonumren är:

Nordea 100030-111958
OKO 500001-20378343
Sampo 800013-49922

Anteckna "Patent- och registerstyrelsen, handelsregistret" som mottagare och i meddelandefältet firmen på ert företag samt att det gäller en etableringsanmälan. Foga kvittot på betalningen till anmälan.

FEL I ANMÄLNINGAR OCH ÄNDRINGAR I BOLAGSORDNINGEN UNDER ETABLERINGEN

Eventuella fel i anmälan meddelas kontaktpersonen per post eller telefon.

Om det redan under etableringsfasen uppstår ett behov att ändra bolagsordningen eller styrelsens sammansättning, eller att införa andra ändringar i avtalet om bolagsbildning, förutsätts det vanligen att alla aktieägare som bildar bolaget är ense om dem. Därför skall till handelsregistret inges ett skriftligt avtal om ändring av avtalet om bolagsbildning i original. Det skall vara undertecknat av samtliga aktieägare som bildar bolaget. Dessa kan också befullmäktiga någon annan att underteckna ändringsavtalet på deras vägnar.

För att underlätta eventuella rättelser har i avtalet om bolagsbildning upptagits ett fält där ni kan befullmäktiga ett ombud som antecknats i etableringsanmälan att hos handelsregistret göra alla behövliga rättelser på samtliga aktieägares vägnar. Dessutom finns en s. k. rättelseblankett i paketet som ni kan använda när rättelser skall meddelas till handelsregistret.

ATT KOMMA IHAG NÄR AVTALET OM BOLAGSBILDNING UPPRÄTTAS

Aktier

I avtalet om bolagsbildning skall antalet aktier som varje aktieägare har tecknat anges. Tiden för aktiernas betalning skall bestämmas så att grundanmälan kan inlämnas inom tre månader från undertecknandet av avtalet om bolagsbildning. Aktierna skall vara till fullo betalda när anmälan görs. Aktiekapitalet skall vara minst 2500 euro. Teckningspriset för aktierna tas i sin helhet upp i aktiekapitalet.

Aktieägare

Bolaget kan ha en eller flera aktieägare.

Om en juridisk person tecknar aktier, skall dess namn och FO-nummer antecknas i avtalet om bolagsbildning. För en utländsk juridisk person skall dessutom ett registerutdrag som styrkt kopia fogas till anmälan. En utländsk aktieägare som inte har en finsk personbeteckning skall anteckna sin födelseid. Dessutom skall hans/hennes passkopia eller annan identitetshandling bifogas till grundanmälan, om personen i fråga inte har anmälts till handelsregistret tidigare.

Styrelse, revisorer och verkställande direktören

Om styrelsen har fler än en ordinarie ledamot skall för den väljas en ordförande. Ersättare skall väljas om styrelsen har färre än tre ordinarie ledamöter.

Revisorn skall vara en av Centralhandelskammaren godkänd revisor (CGR), av handelskammare godkänd revisor (GRM) eller motsvarande sammanslutning. Revisorssuppleant skall väljas om den ordinarie revisorn inte är en CGR- eller GRM-sammanslutning.

Enligt revisionslagen kan bolag under vissa förutsättningar låta bli att välja revisor. Bolag kan besluta att inte välja revisor om högst ett av följande villkor har uppfyllts under både den avslutade räkenskapsperioden och den som omedelbart föregår den:

- 1) balansomslutningen överstiger 100 000 euro,
- 2) omsättningen eller motsvarande avkastning överstiger 200 000 euro eller
- 3) antalet anställda överstiger i medeltal tre personer.

Revisorns namn och eventuella revisorssuppleantens namn skall anges i avtalet om bolagsbildning. Om ingen revisor väljs i bolaget, skall ett kryss sättas i rutan "Revisorer har inte valts" i avtalet om bolagsbildning.

Enligt aktiebolagslagen är verkställande direktör ett frivilligt organ.

Räkenskapsperiod

Om räkenskapsperioden bestäms i avtalet om bolagsbildning. Den normala räkenskapsperioden för ett bolag är 12 månader. Den uttrycks genom att ange den dag och månad då perioden börjar och slutar.

- t. ex. bolagets räkenskapsperiod är 1.1 - 31.12.

Den första räkenskapsperioden kan vara längre eller kortare än 12 månader, dock inte över 18 månader. Den börjar i och med att avtalet om bolagsbildning undertecknas. Även den första räkenskapsperioden skall utgå samma dag i samma månad som den normala räkenskapsperioden.

- t. ex.: bolagets räkenskapsperiod är 1.1 - 31.12. och den första perioden slutar 31.12.2007.
- alltså inte så här: bolagets räkenskapsperiod är 1.1 - 31.12. och den första perioden slutar 30.6.2007.

På anmälningsblankett Y1 antecknas bolagets ordinarie räkenskapsperiod och tidpunkten för utgången av den första perioden. Kontrollera att tiden från undertecknandet av avtalet om bolagsbildning till utgången av den första räkenskapsperioden inte överstiger 18 månader.

**Ett aktiebolags avtal om bolagsbildning skall fogas till handelsregisteranmälan i original.
ATT KOMMA IHÅG NÄR BOLAGSORDNINGEN UPPRÄTTAS**

Välj antingen bolagsordningsmall A eller B.

Mall A upptar de punkter som enligt lagen är obligatoriska, dvs. firma, hemort och verksamhetsområde. Dessutom innehåller den en klausul om styrelsens rätt att ge en namngiven person en procura eller en rätt att företräda bolaget. Om ni väljer denna dokumentmall, fyll i bolagets firma, hemort och verksamhetsområde. Lägg inte till något annat i bolagsordningen, eftersom de övriga punkterna fås direkt från lagen.

Mall B upptar utöver firma, hemort och verksamhetsområde även några centrala bestämmelser i aktiebolagslagen som man brukar ta med i bolagsordningen. Därtill innehåller den en klausul angående rätten att företräda bolaget, vilket underlättar företräddandet, och en inlösningsklausul. Om ni väljer mall B, fyll i bolagets firma, hemort och verksamhetsområde. Lägg inte till något annat i bolagsordningen och ändra inte heller texten i dokumentmallen.

Hemort

Hemorten skall vara en kommun i Finland.

Verksamhetsområde

Ett väl uppsatt verksamhetsområde anger tydligt vilken bransch bolaget är verksam i och vilket slags verksamhet bolaget bedriver, t. ex. reparation och service av och handel med fordon. Verksamhetsområdet skall vara verklighetstroget, dvs. det skall omfatta alla de områden som bolaget är eller kommer att vara verksam i. Ett alltför omfattande verksamhetsområde är dock inte heller bra eftersom det kan försvåra registreringen av företagsnamnet (firman). Skyddet för företagsnamnet är i sista hand beroende av företagets faktiska verksamhetsområde.

Närmare anvisningar i anslutning till handelsregisteranmälningar finns på Patent- och registerstyrelsens webbplats <http://www.prh.fi> > Handelsregistret. Vid behov kontakta även handelsregistrets rådgivningstjänst, tel. (09) 6939 5900.

Avtal om bolagsbildning

1. Genom detta avtal om bolagsbildning bildar vi ett aktiebolag vars firma är

JW-shipping AB

Vi tecknar bolagets aktier enligt följande:

Fullständigt namn	Födelse-/FO-nummer	Antal aktier
Jens Sebastian Håkansson Wickström	210384-187N	8
Håkan Åke Wickström	130149-1378	2

2. För varje aktie skall till bolaget betalas 250 euro.
 Aktierna skall betalas senast 1.6.2012 (dd.mm.åååå).
3. Till ordinarie styrelseledamöter väljer vi Jens Sebastian Håkansson Wickström

 och till ersättare Håkan Åke Wickström

4. Till styrelseordförande väljer vi _____
5. Till revisor väljer vi _____
 och till revisorssuppleant _____
- Revisorer har inte valts
6. Till bolagets verkställande direktör väljer vi Jens Sebastian Håkansson Wickström
(verkställande direktör är inte obligatorisk, ifylls vid behov)
7. Bolagets räkenskapsperiod är 1.6-31.5 (pp.kk. - pp.kk.)
8. Bolagsordningen är bifogad till detta avtal om bolagsbildning.
9. Befullmäktigas i anmälningsblanketten angivet ombud att hos handelsregistret på samtliga aktieägares vägnar göra alla av handelsregisternmyndigheten eventuellt förutsatta rättelser i avtalet om bolagsbildning eller bolagsordningen.

Underskrifter och namnförtydliganden av samtliga aktieägare samt datering

underskrifter	namnförtydliganden	datering
_____	Jens Wickström	14.3.2012
_____	Håkan Wickström	14.3.2012

Välj antingen mall A eller mall B
Mall A
Bilaga till avtalet om bolagsbildning

Bolagsordning

1§ Bolagets firma är

2§ Bolagets hemort är

3§ Bolagets
verksamhetsområde
är

4§ Bolaget företräds av styrelsen. Dessutom kan styrelsen ge en namngiven person en prokura eller en rätt att företräda bolaget.

6/2011

Välj antingen mall A eller mall B
 Mall B
 Bilaga till avtalet om bolagsbildning

Bolagsordning

- 1§ Bolagets firma är JW-shipping AB
- 2§ Bolagets hemort är Pargas
- 3§ Bolagets verksamhetsområde är Handel och sjöfart. Bolaget kan äga egna fartyg, aktier i andra bolag, samt fast egendom.

Teksti17

- 4§ Bolaget har en styrelse som omfattar en till fem ordinarie ledamöter och åtminstone en ersättare, om styrelsen har färre än tre ordinarie ledamöter. Styrelseledamöternas mandatid fortgår tills vidare.
- 5§ Bolaget företräds utom av styrelsen, även av styrelsens ordförande och verkställande direktören var för sig samt av styrelseledamöterna två tillsammans. Dessutom kan styrelsen ge en namngiven person en procura eller en rätt att företräda bolaget.
- 6§ Kallelse till bolagsstämma skall utfärdas tidigast två månader och senast en vecka före stämman skriftligen till varje aktieägare vars adress är känd för bolaget.
- 7§ Ordinarie bolagsstämma skall hållas årligen inom sex månader från räkenskapsperiodens utgång på den dag som styrelsen bestämmer.

I den ordinarie bolagsstämman skall beslut fattas om:

1. fastställande av bokslutet;
2. användningen av den vinst som balansräkningen utvisar;
3. ansvarsfrihet för styrelseledamöter och verkställande direktören;
4. vid behov val av styrelseledamöter samt revisorer.

- 8§ Aktieägare och bolaget har rätt att lösa in en aktie som från någon annan ägare än bolaget övergår till en annan.

Primär inlösenrätt har aktieägaren. Om flera aktieägare vill utöva sin inlösenrätt delas aktierna mellan dem, som önskar lösa in aktier, i proportion till deras aktieinnehav. Om aktierna inte delas jämnt, delas de aktier som blir kvar med lott mellan dem som önskar inlösen. Bolaget har inlösningsrätt om ingen av aktieägarna löser in de övergående aktierna.

I övrigt tillämpas på inlösen bestämmelserna i aktiebolagslagen.

PATENT- OCH REGISTERSTYRELSEN
 Handelsregistret
 Arkadlagatan 6 A, P. B. 1150, 00101 Helsingfors
 tel. (09) 6939 500, fax (09) 6939 5602

RÄTTELSEBLANKETT

Företags firma:	
FO-nummer:	Anmälningsdiarienummer:

Fyll de punkter som skall rättas. Om ytterligare handlingar har inbegärts, bifoga dem till denna blankett.

Firman skall anges i exakt den form (t.ex. stora och små bokstäver, mellanslag) som den önskas bli antecknad i registret. Vi registrerar det första av namnalternativen som vi finner godtagbart.

1. Namnalternativ
2. Namnalternativ
3. Namnalternativ

Ny firma är
Ny parallellfirma är (anmäls vid behov)
Ny bifirma är (anmäls vid behov)

Om alla aktieägare (aktiebolag) eller bolagsmän (öppet bolag eller kommanditbolag) bestyrker ändringen av firma genom att underteckna denna blankett, behövs inga andra bilagor.

Övrigt som anmäls för registrering med anledning av rättelseuppgifter: <small>(för personer anges deras uppgift i företaget, namn, personbeteckning, adress och medborgarskap)</small>

Datum _____

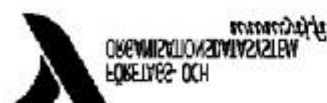
Underskrift/er med namnförtydligande/n**:

Ytterligare information per telefon: _____

namn och telefonnummer kl. 8.00 -16.15

** styrelseledamot eller verkställande direktör (aktiebolag) / ansvarig bolagsman (öppet bolag och kommanditbolag) / enskild näringsledare / styrelseledamot (andelslag) / företrädare och namntecknare (bifirma) / eller befullmäktigad (fullmäktigt bolags)

Myndighetens anteckningar											
▶	▶	▶	▶	/	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶



ETABLERINGSANMÄLAN

Aktiebolag, andelslag, sparbank, stiftelse, förening och annat samfund

Y
I

Med blanketten kan Ni anmäla Er till eller ansöka om registrering i handelsregistret, stiftelseregistret, registret över moms Skyldiga, försöksuppbörsregistret, arbetsgivarregistret och som försäkringspremieskattskyldig. Ni ska även anteckna uppgifterna för fastställande av förskott på blanketten.

Sänd blanketten under adress: PRS - SKATTEFÖRVALTNINGEN, Företagsdatasystem, PB 2000, 00231 HELSINGFORS

Företags eller samfundets namn			
Firma JW-shipping AB		Företagets språk <input type="checkbox"/> finska <input checked="" type="checkbox"/> svenska	
2. Namnalternativ		3. Namnalternativ	
Hemort (kommun)			
Pargas			
Andra eventuella firmor (Fyll i vid behov)			
Parallellfirmor (Firmor på frammande språk)			
Firma		Den branschdel som idkas med respektive bifirma	
Firma		Den branschdel som idkas med respektive bifirma	
Kontaktuppgifter			
Postadress (gata/väg, husnummer, trappuppgång, lägenhetsnummer eller postbox)		Postnummer	Postanstalt
Storpensor/Houtskär		21710	Korpo
Besöksadress (gata/väg, husnummer, trappuppgång, lägenhetsnummer)		Postnummer	Postanstalt
Storpensor/Houtskär		21710	Korpo
Telefon	Mobiletelefon	Fax	
	044-331 3377		
E-post wickstrom.jens@gmail.com		Hemsidas webbadress	
Företaget anmäler sig till följande register:			
<input checked="" type="checkbox"/> handelsregistret (bifoga kvittot på behandlingsavgift)	<input checked="" type="checkbox"/> registret över moms skyldiga	<input type="checkbox"/> arbetsgivarregistret	
<input type="checkbox"/> stiftelseregistret	<input checked="" type="checkbox"/> försöksuppbörsregistret	<input type="checkbox"/> Skatteförvaltningens register över försäkringspremieskattskyldiga	
Företagsform (Använd även bilageblankett för respektive företagsform. Förteckningen på sidan 2)			
<input type="checkbox"/> Bostadsaktiebolag	<input type="checkbox"/> Andelslag	<input type="checkbox"/> Ideell förening	
<input type="checkbox"/> Publikt aktiebolag	<input type="checkbox"/> Stiftelse	<input type="checkbox"/> Annan, vad? _____	
<input checked="" type="checkbox"/> Aktiebolag (=privat aktiebolag)	<input type="checkbox"/> En utländsk näringsidkares filial		
Räkenskapsperiod			
Räkenskapsperiod (dd.mm-dd.mm)		Dagen då den första räkenskapsperioden upphör (dd. mm.åååå)	
1.6-31.5		31.5.2013	

Företaget har grundats till följd av ändring av företagsform (se ifyllningsanvisningar)	
Föregångarens fullständiga namn eller firma	Företags- och organisationsnummer eller pers. beteck.

Verksamheten inleds senare (Påverkar inte registreringen i handelsregistret, se ifyllningsanvisningar.)
<input checked="" type="checkbox"/> från datum 1.6.2012

Y

Person och/eller företag t.ex. bokföringsbyrå, som ger tilläggsuppgifter om denna anmälan till skatteförvaltningen		
Namn Jens Wickström		Företags- och organisationsnummer 210384-187N
Postadress Nylandsgatan 12 aB 37	Postnummer 20500	Postanstalt Åbo
Telefon	Mobiltelefon 044-331 3377	
Fax	E-post Wickstrom.jens@gmail.com	

Person och/eller företag (ombud) som ger tilläggsuppgifter om denna anmälan till handels- eller stiftelseregistret		
Företagets namn		Personens namn Jens Wickström
Postadress Nylandsgatan 12 aB 37	Postnummer 20500	Postanstalt Åbo
Telefon	Mobiltelefon 044-33 13377	
Fax	E-post Wickstrom.jens@gmail.com	

Tilläggsuppgifter

BILAGEBLANKETTER ENLIGT FÖRETAGSFÖRM (Fyll i en av följande blanketter.)

- | | | | |
|---------------------------------------|--|-----------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 1 | AKTIEBOLAG/PUBLIKT AKTIEBOLAG | <input type="checkbox"/> 5 | BO STAD SRÄTT S FÖRENING/BOENDEFÖRVALTNING S-OMRADE/EUROPEISK EKONOMISK INTRESSE-GRUPPERING/ENUTLÄND S REGI STRERAD INTRESSE-GRUPPERING S DRIFTSTÄLLE I FINLAND/HYPOTEK S-FÖRENING/SPARBANK/STATENS AFFÄRSVERK |
| <input type="checkbox"/> 1B | BO STAD SAKTIEBOLAG/FÖR SÄKRING SAKTIEBOLAG/PUBLIKT FÖR SÄKRING SAKTIEBOLAG | | |
| <input type="checkbox"/> 2 | ANDELSLAG/ANDELSBANK | | |
| <input type="checkbox"/> 3 | ENUTLÄND S K NÄRING S IDKARE S FILIAL | <input type="checkbox"/> 11 | STIFTELSE |
| <input type="checkbox"/> 4 | ÖMSE S IDIOT FÖR SÄKRING S BOLAG/PUBLIKT ÖMSE S IDIOT FÖR SÄKRING S BOLAG/FÖR SÄKRING S FÖRENING | <input type="checkbox"/> 12 | IDEELL FÖRENING |

Om företaget har anmält sig på s. 1 till registret över moms skyldiga, förskottsutskottsregistret, arbetsgivarregistret eller som försäkringspremieskattskyldig, fyll i också s. 3.

Datum och underskrift		
Datum 14.3.2012	Underskrift och namnförtydligande Jens Wickström	Telefon 044-331 3377

I 24 § personuppgiftslagen ingående information om register som hänför sig till blanketten fås på internet under adressen: www.ytj.fi samt från Patent- och registerstyrelsen och Skatteförvaltningen.

Postadress som skall anmälas till Skatteförvaltningen		
<input checked="" type="checkbox"/> Sätt kryss i rutan om postadressen är densamma som adressuppgiften som antecknats på sidan 1 och som är avsedd för allmänt bruk. I annat fall fyll i adressuppgifterna på raderna nedan.		
Postadress	Postnummer	Postanstalt

Y1

Huvudbransch som skall anmälas till Skatteförvaltningen (Den bransch som företaget bedriver som sin huvudsakliga bransch.)
Handel och sjöfart

Uppgifter om inledande av moms skyldighet	
Anmäler sig som moms skyldig	Anmäler sig som moms skyldig för inköp eller eget bruk
<input checked="" type="checkbox"/> från, datum 1.6.2012	<input type="checkbox"/> från, datum
Utländsk näringsidkare anmäler sig som moms skyldig	endast som deklarations skyldig
<input type="checkbox"/> från, datum	<input type="checkbox"/> från, datum
<input type="checkbox"/> Bedriver endast primärproduktion	

Uppgifter om ansökan om att bli moms skyldig		
Överlåtelse av nyttjanderätt till fastighet (MomsL 12 och 30 §)	Rörelse i liten skala, allmännyttigt samfund eller religionssamfund (MomsL 12.1 §)	
<input type="checkbox"/> från, datum	<input type="checkbox"/> från, datum	
Utländsk näringsidkare (MomsL 12.2 §)	Utländsk distansförsäljning (MomsL 63 a §)	Gemenskapsinternt förvärv (MomsL 26 f §)
<input type="checkbox"/> från, datum	<input type="checkbox"/> från, datum	<input type="checkbox"/> (dd.mm.åååå - dd.mm.åååå)
Primärproducent ansöker om att bli moms skyldig	Omsättningen för räkenskapsperioden (MomsL 3 §)	
<input type="checkbox"/> från, datum	euro	

Anser sig inte vara moms skyldig, motiveringar		
<input type="checkbox"/> Verksamhet i liten skala MomsL 3 §	<input type="checkbox"/> Finansiella tjänster MomsL 41 §	<input type="checkbox"/> Allmännyttigt samfund/religionssamfund/muslimska verksamhet MomsL 4-5 §
<input type="checkbox"/> Hälso- och sjukvårdstjänster MomsL 34 §	<input type="checkbox"/> Försäkrings tjänster MomsL 44 §	<input type="checkbox"/> Annan moms fri verksamhet, vilken?
<input type="checkbox"/> Socialvårdstjänster MomsL 37 §	<input type="checkbox"/> Honorar eller ersättningar för upphovsrätt MomsL 45 §	
<input type="checkbox"/> Utbildningstjänster MomsL 39 §	<input type="checkbox"/> Fastighetsöverlåtelse MomsL 27 §	

Uppgifter om försäkringspremie skyldighet
Anmäler sig som försäkringspremie skyldig
<input type="checkbox"/> från, datum

Kontonummer
IBAN
BIC

Uppgifter om löneutbetalning	
Anmäler sig som arbetsgivare med regelbunden löneutbetalning	Anmäler sig som arbetsgivare som betalar sjobärets inkomst
<input type="checkbox"/> från, datum	<input type="checkbox"/> från, datum

Uppgifter om deklarations- och betalningsperiod för skatter på eget initiativ
(Fyll i denna punkt endast om omsättningen under det år då verksamheten inleddes uppgår till högst 50 000 euro och ni vill komma i förångd deklarations- och betalningsperiod.)
Omsättningen under det innevarande kalenderåret (Till omsättningen räknas företagets alla försäljningar i Finland och utomlands.)
euro
Den önskade längden på deklarations- och betalningsperioden
(Fyll i denna punkt endast om ni vill ha en kortare deklarations- och betalningsperiod än vad omsättningen berättigar till, se anvisningarna.)
<input type="checkbox"/> 1 mån. <input type="checkbox"/> kvartal

1

PATENT- OCH REGISTERSTYRELSEN
Handelsregistret

ETABLERING SANMÅLAN
Bilaga till blankett Y1
Aktiebolag / publikt aktiebolag

FIRMA		
JW-shipping AB		
DATUM FÖRAVTALET OM BOLAGSBILDNING		
14.3.2012		
AKTIEKAPITAL OCH AKTIER		
Aktiekapitalets belopp	Antal aktier	Aktiens nominella belopp (om fastställt)
2500	10	250
Ytterligare information i anslutning till aktier (ifylls vid behov, se anvisning)		
STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS FÖRSÄKRAN		
Undertecknade samtliga bolagets styrelseledamöter och verkställande direktören försäkrar att bestämmelserna i aktiebolagslagen har iakttagits vid bolagsbildningen.		
Datum 14.3.2012		
Samtliga styrelseledamöters och verkställande direktörens underskrifter med namnförtydliganden		
Jens Wickström Jens Wickström		
REVISORNS INTYG ÖVER BETALNING AV AKTIER		
Undertecknade bolagets revisorer intygar att bestämmelserna i aktiebolagslagen om betalning av aktier har iakttagits.		
Datum		
Revisornas underskrifter med namnförtydliganden		

STYRELSE			
Namn Jens Sebastian Wickström	Personbeteckning 210384-187N	Medborgarskap Finskt	<input type="checkbox"/> ordförande <input checked="" type="checkbox"/> ledamot
Postadress (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning) Nylandsgatan 12 aB 37		Postnummer 20500	Postanstalt Åbo
Namn Håkan Åke Wickström	Personbeteckning 130149-1328	Medborgarskap Finskt	<input type="checkbox"/> ledamot <input checked="" type="checkbox"/> ersättare
Postadress (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning) Universitetsgatan 38 c 58		Postnummer 20100	Postanstalt Åbo
Namn	Personbeteckning	Medborgarskap	<input type="checkbox"/> ledamot <input type="checkbox"/> ersättare
Postadress (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning)		Postnummer	Postanstalt
Namn	Personbeteckning	Medborgarskap	<input type="checkbox"/> ledamot <input type="checkbox"/> ersättare
Postadress (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning)		Postnummer	Postanstalt
Namn	Personbeteckning	Medborgarskap	<input type="checkbox"/> ledamot <input type="checkbox"/> ersättare
Postadress (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning)		Postnummer	Postanstalt
Namn	Personbeteckning	Medborgarskap	<input type="checkbox"/> ledamot <input type="checkbox"/> ersättare
Postadress		Postnummer	Postanstalt

REVISORER HAR INTE VALTS



REVISORER			
<input type="checkbox"/> Revisor	<input type="checkbox"/> Revisorsuppleant	<input type="checkbox"/> OGR	<input type="checkbox"/> GRM
Namn (person eller sammanslutning)		Personbeteckning eller företags- och organisationsnummer	
Postadress för person (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning)		Postnummer	Postanstalt
Sammanslutningens huvudsavägare revisor		Personbeteckning	
Postadress för person (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning)		Postnummer	Postanstalt
<input type="checkbox"/> Revisor	<input type="checkbox"/> Revisorsuppleant	<input type="checkbox"/> OGR	<input type="checkbox"/> GRM
Namn (person eller sammanslutning)		Personbeteckning eller företags- och organisationsnummer	
Postadress för person (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning)		Postnummer	Postanstalt
Sammanslutningens huvudsavägare revisor		Personbeteckning	
Postadress för person (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning)		Postnummer	Postanstalt

Bilageblankett 1, s. 2 (3)

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR		
Verkställande direktör		
Namn Jens Sebastian Håkansson Wickström	Personbeteckning 210384-187N	Medborgarskap Finskt
Postadress (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning) Nyländsgatan 12 aB 37	Postnummer 20500	Postanstalt Åbo
Verkställande direktörens ställföreträdare		
Namn	Personbeteckning	Medborgarskap
Postadress (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning)	Postnummer	Postanstalt
FÖRETRÄDANDE AV BOLAGET		
Personer som har berättigats att företräda bolaget och prokurister		
Namn Jens Sebastian Håkansson Wickström	Personbeteckning 210384-187N	<input checked="" type="checkbox"/> berättigad <input type="checkbox"/> prokurist
Postadress (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning) Nyländsgatan 12 aB 37	Postnummer 20500	Postanstalt Åbo
Medborgarskap Finskt	Hur bolaget företräds (var för sig / tillsammans med vem) Jens Wickström allena	
Namn	Personbeteckning	<input type="checkbox"/> berättigad <input type="checkbox"/> prokurist
Postadress (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning)	Postnummer	Postanstalt
Medborgarskap	Hur bolaget företräds (var för sig / tillsammans med vem)	
Namn	Personbeteckning	<input type="checkbox"/> berättigad <input type="checkbox"/> prokurist
Postadress (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning)	Postnummer	Postanstalt
Medborgarskap	Hur bolaget företräds (var för sig / tillsammans med vem)	
Namn	Personbeteckning	<input type="checkbox"/> berättigad <input type="checkbox"/> prokurist
Postadress (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning)	Postnummer	Postanstalt
Medborgarskap	Hur bolaget företräds (var för sig / tillsammans med vem)	
Namn	Personbeteckning	<input type="checkbox"/> berättigad <input type="checkbox"/> prokurist
Postadress (fylls inte i om personen har finsk personbeteckning)	Postnummer	Postanstalt
Medborgarskap	Hur bolaget företräds (var för sig / tillsammans med vem)	

ANVISNINGAR TILL AKTIEBOLAGS ETABLERING SANMÅLAN

Förutom bilageblankett 1 fyllalltid också i blankett Y1.

Om utrymmet på blanketten inte räcker kan ni bifoga flera motsvarande sidor eller fortsätta på ett separat A4-papper. Bifoga inte anvisningarna till anmälan.

HANDLINGAR SOM SKALL FOGAS TILL AKTIEBOLAGS ETABLERING SANMÅLAN:

1. Anmälningsblankett Y1 och handelsregistrets bilageblankett 1 i original
2. Avtalet om bolagsbildning i original
3. Bolagsordningen
samt vid behov:
4. Protokoll från styrelsemötet (t.ex. om prokurister, bifirmore.d.)
5. Extra utredning om utänningar i bolaget
 - för en utländsk person (=en person som inte har en finsk personbeteckning),
t.ex. en passkopia
 - för ett utländskt bolag som aktieägare,
ett registerutdrag angående företaget från registret i bolagets hemland
6. Ett utlåtande av en godkänd revisor (CGR eller GRM), om aktiekapitalet har betalats med annan egendom än pengar

OM PERSONEN SOM SKALL ANMÅLAS:

Här en finsk personbeteckning:

Om personen har finsk personbeteckning, behöver inte hans eller hennes postadress anges: uppgiften registreras på basis av personbeteckningen direkt från uppgifterna i befolkningsregistret.

Inte har en finsk personbeteckning:

Om personen inte har finsk personbeteckning, ange hans eller hennes födelseid, postadress och det land där han eller hon är bosatt.

Inte har en stadigvarande hemort inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

Minst en ordinarie styrelseledamot och en av de eventuella ersättarna skall vara bosatt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I annat fall behövs för dessa personer en dispens för att vara styrelseledamöter/ersättare. Dispens söks hos Patent- och registerstyrelsen.

Även verkställande direktören och dennes ställföreträdare skall vara bosatta inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, annars behöver de en ovan nämnd dispens.

En av revisorerna skall vara bosatt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Från detta krav kan dispens inte sökas eller beviljas.

I fråga om hemorten av en prokurist eller den som har berättigats att företräda bolaget finns det inga begränsningar.

AKTIEKAPITAL OCH AKTIER

Ett privat aktiebolag skall ha ett aktiekapital på minst 2 500 euro och ett publikt aktiebolag ett aktiekapital på minst 80 000 euro.

En aktie behöver inte ha ett fastställt nominellt belopp, men om ett nominellt belopp har fastställts, skall det nämnas i bolagsordningen och antecknas på anmälningsblanketten.

Ytterligare information i anslutning till aktier

Om aktierna sinsemellan är av olika slag, anmäl vart och ett aktieslag och antalet aktier sorterat enligt aktieslag. Här kan också t.ex. anmälas att bolagets aktier hör till värdeandelssystemet, att bemyndiganden har givits e.d.

STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS FÖRSÄKRAN SAMT REVISORNS INTYG

Då bolaget anmäls till registret skall aktiekapitalet vara till fullo betalt på bolagets bankkonto. Försäkran undertecknas av alla ordinarie styrelseledamöter och verkställande direktören, om sådan utsetts.

Revisorns intyg undertecknas av bolagets alla revisorer. Om bolaget inte enligt lagen och/eller bolagsordningen är skyldigt att välja en revisor, bifoga annat dokument varav det framgår att aktiekapitalet har betalats, t.ex. ett kontoutdrag eller motsvarande verifierat från en penninginrättning.

Anvisningar till aktiebolags etableringsanmälan, s. 1 (2)

REVISORER

Revisor/revisorssuppleanten kan vara en person eller en sammanslutning. Revisor skall vara en av Centralhandelskammaren godkänd revisor (CGR), av handelskammare godkänd revisor (GRM) eller motsvarande sammanslutning. Om en sammanslutning anmäls som revisor, skall också den huvudansvariga revisorn för detta bolag anmälas. Om en person anmäls som ordinarie revisor, skall även en revisorssuppleant utses och anmälas. Om bolaget inte enligt lagen och/eller bolagsordningen är skyldigt att välja en revisor och ingen sådan har valts, sätt kryss i rutan REVISORER HAR INTE VALTS. Endera av dessa uppgifter skall fyllas i, med andra ord antingen revisorns namn eller att en revisor inte har valts.

FÖRETRÄDANDE AV BOLAGET

Bolaget kan företrädas av:

1. Styrelsen i sin helhet direkt med stöd av lagen
2. Styrelsens ordförande, en styrelseledamot, en ersättare för styrelsemedlem, verkställande direktören och/eller verkställande direktörens ställföreträdare på basis av en bestämmelse i bolagsordningen (t.ex. "bolaget företräds av styrelsens ordförande och verkställande direktören var för sig eller två styrelseledamöter tillsammans"). Dessa uppgifter anmäls inte på blanketten.
3. Styrelsen kan ge en namngiven person rätt att företräda bolaget. Rättigheter att företräda bolaget kan ges endast om därom har föreskrivits i bolagsordningen.
4. Styrelsen kan ge en namngiven person en procura. Styrelsen har alltid rätt att ge prokuror.

Personer som avses i punkt 3 ovan antecknas på blanketten som personer som har berättigats att företräda bolaget och personer enligt punkt 4 anmäls som prokurister.

I punkten Hur bolaget företräds anmäls om personen i fråga företräder bolaget ensam eller tillsammans med någon/några. Vid det senare alternativet anmäls med vem prokuristen/den berättigade personen får företräda bolaget (t.ex. tillsammans med en annan prokurist, tillsammans med en styrelseledamot eller verkställande direktören). Detta skall också framgå av styrelsens beslut.

KVITTOT PÅ BETALNING AV ANMÄLAN S BEHANDLINGSAVGIFT SKALL FOGAS TILL ANMÄLAN

Behandlingsavgiften skall betalas innan anmälan lämnas in. Avgiften kan betalas via persondator eller i en betalautomat. Även giroblankett kan användas.

Avgiften betalas in på något av följande konton:
 Nordea Bank Finland Abp FI0716603000111958
 Pohjola Bank Abp FI3550000120378343
 Sampo Bank Abp FI7280001300049922

Om banksystemet inte godkänner IBAN-kontonumret, kan du utelämna de fyra första tecknen, dvs. landskoden FI och de två första siffrorna, från kontonumret. Som mottagare antecknas "Patent- och registerstyrelsen, handelsregistret" och i meddelandefältet anges den anmälan som avgiften hänförs till (etableringsanmälan och firmamamn). Kvittot på betalningen fogas till anmälan. Det kan vara ett kvitto från betalautomaten, en datorutskrift, en kopia av ett kontoutdrag eller betalarens exemplar av giroblanketten.

Om anmälan lämnas in på Patent- och registerstyrelsens kundservice vid Arkadiagatan 6 i Helsingfors, kan anmälan även betalas kontant, med bankkort eller kreditkort (Visa, Visa Electron, OK, Eurocard, Mastercard, Diners Club eller American Express).

Ytterligare information om behandlingsavgiften och anmälningsförfarandet: www.prh.fi

Jussi Mälkiän haastattelussa käytetyt kysymykset

1. Minkälainen yritys on Meriaura OY
2. Mitkä ovat Meriaura OY:n liiketoiminnan osa-alueet ja toimintamuodot?
3. Minkä kokoisia ovat yhtiönne varustamoasiakkaat, pieniä vai keskisuuria?
4. Onko yhtiöllänne omia laivoja vai käytättekö vuokrattua kalustoa?
5. Minkälaisia rahtausmuotoja käytetään yleisimmin? (aikarahtauksia, matkarahtauksia tai bare boat)?
6. Miten laiva ja rahti kohtaavat toisensa?
7. Kuinka pitkiä ovat yleensä sopimukset?
8. Minkä tyyppiset rahdit voidaan tällä hetkellä pitää parhaimpina rahtimuotoina?
9. Miten pääsääntöisesti rahtaus hinnoitellaan?
10. Sovelletaanko rahtaajan ja rahdinantajan välillä voitonjakomuotoja?
11. Minkälaisia voisivat olla tulevaisuuden rahdit ja rahtausmuodot?
12. Voidaanko tulevaisuutta ajatellen nähdä muutoksia laivatyypeissä? Minkälaisia?
13. Onko uuden yrittäjän helppoa tulla alalle?
14. Mitkä ovat uuden alalle pyrkivän yrittäjän suurimmat kompastuskivet, eli karikot?
15. Minkälaisina voidaan tulkita tulevaisuuden näkymät varustamoalalla?
16. Mikäli pyrkii varustamoalalle uutena yrittäjänä, mitkä ovat tärkeimmät huomioitavat seikat, eli ”kultaisten säännöt ja ohjeet”?
17. Minkälaiseksi voidaan nähdä nimenomaan Suomen varustamoalan tulevaisuus?
18. Voidaanko nähdä ulkomaisen työvoiman tulo suomalaisiin varustamoihin uhkana tai etuna?
19. Mikä on suomalaisen merimieskoulutuksen merkitys suomalaiselle varustamoalalle ja mahdollisille uusille yrityksille alalla?
20. Jos on päättänyt lähteä varustamoyrittäjäksi, mitkä ovat tärkeimmät onnistumisen ”avaimet”?
21. Voitko Sinä suositella lähtemistä varustamoyrittäjäksi ja mitä suosittelet näin ollen huomioitavaksi?

Intervju med Jan Linnell, verkställande direktör för Alandia Marine

1. Vilka försäkringar är obligatoriska inom sjöfarten?
2. Vad har dessa försäkringar för betydelse i allmänhet?
3. Vilka olika typer av försäkringar finns det som är bra att ha som redare?
4. Vad tillför dessa försäkringar redaren?
5. Hur prissätter man dessa olika försäkringar?
6. Vilka är de ungefärliga kostnaderna för dessa olika försäkringar per år för en redare?
7. Kommer försäkringarna att öka i framtiden? I så fall vilken typ av försäkringar och varför?
8. Kan man få era försäkringar fast fartyget är registrerat till ett annat land?
9. Vilka är de viktigaste kriterierna för en redare att beakta, då han/hon väljer frivilliga försäkringar.
10. Har alla försäkringsbolag försäkringar för sjöfarten
11. Hurudan är konkurrensen mellan olika försäkringsbolag beaktande försäkringar för sjöfart?
12. Kan man ta försäkring mot kreditförluster?
13. Kan man ta försäkring som tryggar lån och räntor?
14. Kan man ta försäkring som täcker utebliven inkomst t.ex. vid avbruten trafik pga fartygets haveri eller reparation.

Intervju med Jan-Peter Pomrén, bankdirektör på Ålandsbanken i Pargas

1. Kan du generellt redogöra för, hur banken fungerar då någon kommer och skall ha lån för upphandling av ett fartyg?
2. Är det någon skillnad om man köper fartyget från utlandet eller från Finland?
3. Hur mycket behöver man i allmänhet egen omsättning eller egendom till säkerhet, om man skall köpa ett fartyg och behöver lån då fartyget kostar drygt 1-2 miljoner?
4. Kan det fartyg man ämnar köpa användas som säkerhet för ett lån?
5. Har det någon inverkan på möjligheterna till finansiering om rederiet är nygrundat eller redan etablerat?
6. Kan man inhandla ett fartyg och finansiera det med leasing?
7. Har det någon inverkan på finansieringen via banken, om fartyget är under finsk eller främmande flagg?
8. Vilka dokument kräver banken för att bevilja ett lån till en inskaffning av ett fartyg.
9. Hur går det till steg för steg då man ansöker om ett lån? Ansökningsproceduren?
10. Om man av någon anledning skulle ha betalningsanmärkningar, vilken inverkan har det på möjligheterna att få ett lån?
11. Kan banken lämna till säljaren av fartyget en säkerhet för betalningen, om säljaren är utomlands?
12. Vad är en remburs och hur fungerar den?
13. Är det vanligt att man tar ett lån för den här typen av upphandlingar i främmande valuta?
14. Hur mycket står banken i direkt kontakt med fartygsmäklaren?
15. Hur samarbetar den finska banken med den utländska banken i samband med fartygsköpet?
16. Är lån för den här typen av anskaffningar helt vanligt för våra finska banker?
17. Känner du till om man också kan ta lån för detta ändamål från en utländsk bank?

Intervju med Jari Sorvettula, verkställande direktör för Birka Cargo ab

Intervjun går ut på att få reda på hur en redare fungerar vid köpande av ett fartyg och vilka synpunkter han har vid köpande av ett fartyg.

1. Hur fungerar det i praktiken då man köper ett fartyg? Steg för steg!
2. Är det någonting speciellt man bör beakta innan man gör ett beslut om ett fartygsköp?
3. Vad använder man en fartygsmäklare till?
4. Vilka är mäklarens huvuduppgifter vid köpande av ett fartyg och vilket är hans ansvar.?
5. Är mäklaren legitimerad, likt en fastighetsförmedlare?
6. I vilken valuta brukar man vanligtvis göra upp köpehandlingarna?
7. Kan man köpa eller sälja ett fartyg utan att involvera en mäklare?
8. Vilken är möjligen skillnaden om man köper fartyget från utlandet och inte från Finland, då man utgår ifrån att det finns ett utbud?
9. Vem uppställer ”memorandum of agreement” d.v.s. sammanställer ett protokoll över affärsförloppet vid köp eller försäljning och hur fungerar det?
10. Vem bär risken, köparen, säljaren eller mäklaren om fartyget senare visar sig inte motsvara det utlovade?
11. Förekommer det några inspektioner som man skall göra före en affär? Om så vilka och hur går de till?
12. Är det vanligt att säljaren lämnar någon garanti över fartyget?
13. Hur är det med besiktningen, bör den vara gjord före köpet?
14. Skall fartyget vara dockat vid köpet, eller sjösatt?
15. Vilka är de detaljer man bör undersöka på fartyget man har för avsikt att köpa?
16. Vilka dokument bör man se vid köpet och vilka följer med fartyget till den nya ägaren?
17. I vilket skede övergår försäkringsansvaret till köparen?
18. Är det möjligt att köpa befракtningsavtal tillsammans med fartyget?
19. Ifall fartyget är trafikgående, följer besättningen med affären eller icke?
20. Är det brukligt att innehålla en del av köpeshillingen som säkerhet för t.ex. en resa eller för uppgjord tid?
21. Fartyg under finsk flagg har tidigare varit fria från omsättningsskatt, hur är det idag?
22. Vilka är de viktigaste specialpunkterna, man bör uppta i ett köpeavtal?