

ELIAS KAUNISTO & JANNE LAAKSO

VARUSTAMON PERUSTAMISEN PERUSTEET

Merenkulun koulutusohjelma

Merikapteeni

2013



VARUSTAMON PERUSTAMISEN PERUSTEET

Kaunisto, Elias
Laakso, Janne
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Merenkulun koulutusohjelma
Merikapteeni
Tammikuu 2014
Ohjaaja: Sandell, Peter
Sivumäärä:51
Liitteitä:-

Asiasanat: varustamotoiminta, varustamon perustaminen, merenkulku

Tässä opinnäytetyössä käsitellään varustamon perustamista ja siinä huomioon otettavia asioita. Työn tarkoituksena on käsitellä varustamotoiminnan aloittamista kohta kohdalta ja tarjota vinkkejä ja tietoa eri vaihtoehdoista. Käymme läpi koko prosessin markkinoiden tiedostamisesta ja liikeidean saamisesta aina lopullisen tuotteen eli rahdin vakuuttamiseen. Pyrimme tarjoamaan laajan näkemyksen mahdollisuuksista ja liiketoiminnan edellytyksistä.

Tämä työ keskittyy tuntemaamme ympäristöön eli lähinnä Pohjois- ja Keski-Euroopan markkinoille. Tarkoitus on antaa tietoa tämän pinta-alaltaan pienen mutta liikennetiheydeltään vilkkaan alueen erikoisvaatimuksista ja mahdollisuuksista.

Koska lähdemme liikkeelle perusteista, olemme lähestyneet aihetta pienen varustamon tarpeista. Emme siis yritä kertoa millä eväillä päästään markkinajohtajaksi vaan miten saadaan pyörimään se ensimmäinen yritys ja liikkeelle se ensimmäinen laiva.

THE BASICS OF FOUNDING A SHIPPING COMPANY

Kaunisto, Elias

Laakso, Janne

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in

January 2014

Supervisor: Sandell, Peter

Number of pages:51

Appendices:-

Keywords: Operating a shipping company, Founding a shipping company, seafaring

In this thesis we are processing the founding of a shipping company and the things that need to be taken into consideration. The meaning of the thesis is to handle the start up of a shipping company step by step and give tips and information about different options. We go thru the whole process from recognizing the markets and getting the business idea to insuring the final product, freight. We try to offer a wide sight about the possibilities and requirements of business.

This thesis focuses to Northern- and Middle- European markets, because it is the environment that we know. The meaning is to give information about the special demands and opportunities of this small but densely trafficked sea area.

Because we are starting from the basics we are addressing the subject from the needs of a minor shipping company. We are not trying to advise how to build a market leader, but how to make the first business running and the first ship to sail.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	6
2	MARKKINOIDEN KARTOITUS.....	7
2.1	Toiminta-alueen määrittäminen.....	7
2.2	Toiminta-alueen kuljetustilanteen määrittäminen	8
2.3	Toiminta-alueen kuljetustarpeen määrittäminen	9
2.4	Toiminta-alueen haasteet.....	9
2.4.1	SECA-alue	10
2.4.1.1	Diesel.....	10
2.4.1.2	LNG.....	11
2.4.1.3	Rikkipesuri.....	12
2.4.2	Pohjoinen sijainti	12
3	YHTIÖN PERUSTAMINEN	13
3.1	Yhtiömuodot.....	13
3.1.1	Yksityinen elinkeinonharjoittaja	14
3.1.2	Kommandiittiyhtiö ja avoin yhtiö.....	14
3.1.3	Osakeyhtiö ja julkinen osakeyhtiö.....	15
3.1.3.1	Osakeyhtiön perustaminen.....	16
3.1.3.2	Tilintarkastaja.....	17
3.1.3.3	Yhtiöjärjestys.....	17
3.1.3.4	Osake.....	18
3.1.3.5	Osakeyhtiömuodon muuttaminen.....	19
3.1.4	Osuuskunta.....	19
3.1.5.1	Osuuskunnan perustaminen.....	20
3.1.6	Laivaisännistöyhtiö.....	20
3.1.7	Pooling sopimukset.....	21
3.1.7.1	BIMCO POOLCON.....	21
3.1.8	Ship Management sopimukset.....	21
4	TONNISTOVEROTUS.....	22
4.1	Yleistä.....	22
4.2	Hakeutuminen tonnistorojojärjestelmään.....	22
4.3	Yhtiöt tonnistorojoituksen piirissä.....	23
5	RAHOITUS.....	24
5.1	Alusrahoituksen historiaa.....	24
5.2	Rahoituksen järjestäminen.....	26
5.3	Rahoitusvaihtoehdot.....	26
5.3.1	Pankit.....	26
5.3.2	Rahastot.....	26

5.3.3 Rahoitusvaihtoehtoja Suomessa.....	28
6 KÄYTETYN ALUKSEN HANKINTA	29
6.1 Meklari	29
6.2 Toimeksianto laivan myymiseksi tai ostamiseksi.....	29
6.3 Neuvottelut hinnasta ja kunnosta.....	30
6.4 Memorandum of agreement (MOA).....	31
6.5 Tarkastukset.....	31
6.6 Kaupan lopullistaminen (closing).....	32
7 UUDEN ALUKSEN HANKINTA.....	32
7.1 Telakan valinta.....	32
7.2 Rakennussopimus	33
7.3 Rakennusvaihe	34
7.4 Luovutus ja takuu.....	34
8 UUDISRAKENNUKSIA KOSKEVIA MÄÄRÄYKSIÄ	35
8.1 Hiilidioksidipäästöjen vähentäminen	35
8.2 Typen oksidien vähentäminen	36
9 RAHTAUSSOPIMUKSET JA KULJETUSSOPIMUKSET.....	36
9.1 Rahtausopimukset	36
9.1.1 Alusrahtaus.....	37
9.1.2 Aikarahtaus.....	38
9.1.3 Matkarahtaus.....	39
9.2 Kuljetussopimukset.....	41
9.2.1 Merirahtikirja.....	41
9.2.2 Konossementti.....	41
10 MERIVAKUUTUS.....	42
10.1 Merivakuutuksen historiaa.....	42
10.2 Merivakuutuksen nykytila.....	44
10.3 Alusvakuutukset.....	45
10.3.1 Pakolliset alusvakuutukset.....	45
10.3.1.1 Kaskovakuutus.....	45
10.3.1.2 P&I- Vakuutus.....	45
10.3.2 Vapaaehtoiset alusvakuutukset.....	47
10.3.2.1 Keskeytysvakuutus.....	47
10.3.2.2 Kaskoetuusvakuutus.....	47
10.3.2.3 Sotavaaravakuutus	47
10.3.2.4 Lakkovakuutus.....	48
LÄHTEET	50

1 JOHDANTO

Meillä kahdella on koulun läpi vieminen kestänyt selkeästi kauemmin kuin normaalisti. Syitä on monia, mutta työllistyminen ja praktiikan hankkiminen olivat etusijalla nuorten miesten silloisessa elämäntilanteessa, joten koulu sai jäädä katkolla. Työpaikan löytäminen olikin usein aiheena keskusteluissa sekä koulussa että vapaa-ajalla. Koulussa käsiteltiin usein työnhaku prosessia ja eri kanavia jobin löytymiseen, kavereilta ja vanhemmilta seiloreilta sitten kyseltiin vinkkejä vapaista paikoista. Työpaikan luominen vaan ei koskaan tullut puheeksi.

Nyt, vuosikymmen myöhemmin, on asia alkanut mietityttää yhä enemmän. Mikä estää luomasta itselleen työpaikkaa? Koulussa kun ei asiaa käyty läpi ollenkaan niin ajatus oman itsensä pomona olemisesta ajoi tutkimaan asiaa enemmän. Näin opinnäytetyölle oli keksitty osuva aihe.

Työssämme olemme ottaneet selvää asioista ja eri vaihtoehdoista jotka liittyvät oman varustamon pyörittämiseen ja yhtiön perustamiseen. Tarkoituksena ei ollut tehdä käsikirjaa jota seurata askel askeleelta, vaan koota aiheesta tietoa ja esitellä olemassa olevia vaihtoehtoja. Työssä on myös paneuduttu lähitulevaisuudessa voimaantuleviin määräyksiin, jotka tuovat mukanaan uusia haasteita merenkululle meille tutuilla vesillä.

Idea oman varustamon perustamisesta on työn toteuttamisenkin jälkeen validi. Helppoa se ei ole mutta eipä mahdotontakaan. Toivomme myös, että työstämme on apua muillekin asiasta kiinnostuneille.

2. MARKKINOIDEN KARTOITUS

Mikäli on edetty siihen tilanteeseen, että varustamon perustaminen vaikuttaa ajankohtaiselta ja järkevältä, on sille oltava tilausta. Tämä saattaa tarkoittaa esimerkiksi sitä, että on havaittu joko puutteita ennalta olevassa laivauspalveluiden tarjonnassa tai on ilmaantunut uusia tai hyödyntämättömiä mahdollisuuksia käyttää merikuljetuksia ja niiden mukanaan tuomia mahdollisuuksia. Joka tapauksessa, tällaisessa tilanteessa on tarkoin selvitettävä, onko uudelle varustamolle toiminta- ja selviytymisedellytyksiä nykyisessä tai välittömän lähitulevaisuuden kilpailutilanteessa. Tämänkaltaisessa selvityksessä on otettava huomioon suuri määrä muuttujia, jotka vaikuttavat niin varustamon toimintaan kuin sen kilpailukykyyn kanssatoimijoihinsa nähden.

2.1 Toiminta-alueen määrittäminen

Vaikkakin merenkulku ja meriliikenne ovat lähtökohtaisesti maailmanlaajuisia toimintaa, eikä niitä juurikaan rajoita poliittiset tai uskonnolliset rajat, on eri maantieteellisten alueiden välillä merkittäviäkin eroavaisuuksia ja erikoisvaatimuksia. Näihin kuuluvat muun muassa polttoaineita koskevat standardit ja käytettävien koneistojen rajoitukset sekä määräykset. Myös vuodenaikojen ja kausiluontoisten sääilmiöiden vaikutukset on otettava huomioon. Vallitsevan kilpailutilanteen selvittely on myös tärkeää. Juurikin näiden paikallisten erojen ja toimintamallien tuntemus sekä mahdollisesti alueen sisällä aiemmin hankitut kokemukset auttavat rajaamaan aloittelevan varustamon toiminta-alueita ja oletettuja kilpailuvaltteja. Tässä työssä keskitymme kuitenkin enimmäkseen Itämeren ja sen lähialueiden erikoispiirteisiin ja palaamme niihin myöhemmissä kohdissa tarkemmin.

2.2 Toiminta-alueen kuljetustilanteen määrittäminen

Suomalaisten varustamoiden ja laivaliikenteen pääpaino on selkeästi Euroopan sisäinen tuonti ja vienti. Suurin osa laivastostamme onkin keskittynyt Itämerenmaiden ja pohjoisen Euroopan lähiliikenteeseen. Vuonna 2010 Suomen laivaliikenteen bruttotulot viennistä muiden pohjoismaiden välillä olivat noin 500 miljoonaa euroa kuten myös tuonnin bruttotulot. Muihin Euroopan maihin vientiä oli noin 350 miljoonaa ja tuontia noin 320 miljoonaa. Vertailtaessa lukuja muiden Euroopan maiden välillä (n. 110milj. €) ja Euroopan ulkopuolisten kuljetusten välillä (n. 20 milj. €), voidaan todeta suomalaisen meriliikenteen ja varustamotoiminnan olevan erittäin Suomi ja Eurooppa keskeistä. (ETLA No 1270, Hernesniemi, 2012)

Taulukko L1. Suomalaisten ja ulkomailta aikarاهدattujen alusten bruttotulot (pl. aikarاهدtitulot) lähtö- ja määrämaan mukaan ulkomaan meriliikenteessä 2010, milj. euroa

	Suomesta	Muista Pohjoismaista	Muualta Euroopasta	Muualta maailmasta	Yhteensä	EU-27-maista
Suomeen	.	487	319	–	807	746
Muihin Pohjoismaihin	486	–	–	–	531	.
Muualle Eurooppaan	344	–	107	–	469	.
Muualle maailmaan	–	–	–	–	28	–
Yhteensä	836	527	456	16	1 836	
EU-27-maihin	823	.	.	–		77

Huomio: Valtaosa, 1643 MEUR, liikenteen tuloista Suomi-sidonnaista.

Lähde: Tilastokeskus

2.3 Toiminta-alueen kuljetustarpeen määrittäminen

Vaikka markkina-alue on pieni ja Euroopan sekä koko maailman taloustilanne nykyään erittäin haastava, tunnelin päähän tuo valoa merikuljetusten oletusten vastainen jatkuva kasvu. Vaikkakin kasvuvauhti on kahden viimeisen taantuman myötä selvästi hidastunut, se ei ole kuitenkaan pysähtynyt. STT:n arvion mukaan vuoteen 2020 mennessä on odotettavissa globaalisti noin 4 % kasvu tavaramäärissä. Se tarkoittaisi, että merikuljetusten määrä nousisi maailmanlaajuisesti yli 12 miljardiin tonniin. (Kauppalehti 29.11.2012) Itämeren tavaraliikenteelle on ennustettu Baltic Transport Outlook 2030-raportin mukaan jopa noin 30 % kasvua vuoteen 2030 mennessä. Tämä nostaisi tavarakuljetusten määrän lähes miljardiin tonniin vuodessa nykyisestä noin 750 miljoonasta tonnista. Tämän kasvun suurimpana moottorina toimii Venäjän kiihtyvästi kasvava tavarankuljetus tarve. Se, mitenkä suuren osan tuosta kasvusta Suomi ja suomalaiset varustamot pääsevät hyödyntämään, jää nähtäväksi. Valtteina meillä on toimiva ja tehokas transitoliikenneverkosto Venäjälle ja laaja kokemus Itämeren erikoisolosuhteista.

2.4 Toiminta-alueen haasteet

Itämeri on merialueena melko poikkeava ja lähes ainoa laatuaan maailmassa. Sen suljettu, lähes järvimäinen olemus tuo mukanaan monia haasteita, jotka raskastavat niin varustamoita kuin itse vesialuettakin. Itämeri on keskisyvyydeltään vain 54 metriä kun esimerkiksi välimeri on noin 1000 metriä. Sen tilavuus on siis pinta-alaan nähden erittäin pieni. Tämä yhdistettynä rikkonaiseen ja saaristoiseen rannikkoon tekee merialueesta erittäin haavoittuvan niin saastekuorman kuin ympäristö onnettomuuksien suhteen. Tästä syystä Itämerellä on voimassa joitain erikoismääräyksiä ja käytäntöjä. Muitakin erikoispiirteitä käydään läpi seuraavaksi.

2.4.1 SECA-alue

Itämeri on kuulunut erityiseen SECA-alueeseen (Sulphur Emission Control Area) jo vuodesta 1997. Nyttemmin alueeseen kuuluu myös Pohjanmeri ja Englannin kanaali sekä osa Californian rannikkoa. Kyseisellä alueella on käytettävä erityistä, matalarikkistä polttoainetta. Tällä hetkellä raskas polttoöljy saa SECA-alueella sisältää rikkiä enintään 1 %. Muualla maailmalla kun saa ajaa vielä vuoteen 2020 asti polttoaineella jossa rikkiä on enintään 3,5 %. Jo tällä hetkellä voimassa olevilla määräyksillä varustamot joutuvat maksamaan huomattavasti enemmän polttoaineistaan liikkeessaan SECA-alueilla kuin muualla maailmassa. 1.1.2015 astuu voimaan vieläkin tiukemmat päästörajoitukset. Näiden rajoitusten täyttäminen tuo suunnattomia paineita niin laivan varustajille, telakka- ja moottoriteollisuudelle kuin polttoaineen toimittajillekin. Vuoden 2015 alusta alkaen käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus täytyy olla alle 0,1 %. Tällä hetkellä tällaista raskasta polttoöljyä ei ole edes saatavilla sen mahdollisesta hinnasta puhumattakaan. Käytännössä laivoilla on siis kolme mahdollisuutta vastata tuleviin määräyksiin:

1. Siirtyä raskaasta polttoöljystä dieselin käyttöön.
2. Siirtyä raskaasta polttoöljystä LNG:n käyttöön
3. Asentaa laivaan ns. scrubberi tyyppinen rikkipesuri

2.4.1.1 Diesel

Dieselin käyttöön siirtyminen ei suoranaisesti tuota suuriakaan ongelmia laivaväelle tai varustamolle, koska suurin osa koneista pystyy käyttämään dieseliä ilman suuria muutostöitä tai lisä laitteistoja sellaisenaan. Mutta olemassa olevalle infrastruktuurille sen kerrannaisvaikutukset saattavat näkyä pidemmälle kuin äkkiseltään tulisi ajatelleeksi. Tällä hetkellä dieselin hinta on jo karkeasti kaksinkertainen raskaaseen polttoöljyyn verrattuna. Tämä hintaero siirtyy joko suoraan kuljetusten hintoihin ja sitä kautta kuluttajahintoihin tai on pois varustamon katteista, jotka jo nykyään ovat tiukkoja. Toinen pohtimisen arvoinen asia on dieselin pienempi ominaispaino ja sitä kautta matalampi energia sisältö. Monissa koneissa tämä tarkoittaa huipputehon tippumista. Tämä tarkoittaa, että

aiemman nopeuden ylläpitäminen vaatii prosentuaalisen kuormituksen kasvatamista, ja täten hyötysuhteen lievää tippumista. Eli kalliimpaa polttoainetta kuluu myös tonneissa mitaten enemmän kuin aiemmin. Tulevaisuudessa selviää myös vaikuttaako dieselin huonommat voiteluominaisuudet koneiden kestävyys- tai huoltotarpeeseen. Ja kun otetaan huomioon dieselin kysynnän raju kasvu, nousee sen hinta entisestään. Olemassa olevien jalostamorakenteiden kapasiteetti tulee myös olemaan kovilla mikäli kaikki alueiden laivat päätyvät käyttämään dieseliä

2.4.1.2 LNG

Raskaan polttoöljyn korvaaminen LNG:llä ei ole aivan ongelmattonta. Tällä hetkellä olemassa olevissa aluksissa LNG käyttö vaati huomattavia muutostöitä. Muutokset koskisivat niin koneistoja kuin säilytystäkin. Nesteytettyjen kaasujen varastointi vaatii erityiset paineastiat sekä erikoisvalmisteiset kylmäkoneet kaasun jatkuvaan jäädytykseen sen pitämiseksi nesteytetyssä muodossa. Propulsio koneistot sinänsä on mahdollista muuttaa kaasulla toimiviksi mutta niiden ja niiden lisälaitteiden modifioinnit tekevät siitä taloudellisesti kannattamatonta. Tästä syystä LNG:llä toimivat alukset tulevatkin kysymykseen lähinnä uudisrakennuksina tai mittavien uudistusten yhteydessä toteutettavina. Näitäkin on jo toteutettu. Wärtsilä oli mukana ensimmäisessä muutostyössä kun Bit Viking muunnettiin LNG käyttöiseksi. Alus ajaa nykyään Norjan rannikolla Bitumia ja muita öljytuotteita. Polttoaineena tosin LNG on jopa edullisempaa kuin raskas polttoöljy. Nykyään LNG:llä toimivia uudisrakennuksia on jo jonkin verran liikenteessä. Näistä valtaosa on kaasutankkereita, jotka kuljettavat lastinaankin nesteytettyjä kaasuja ja voivat ottaa polttoaineensa lastista. Poikkeuksiakin on. Esimerkkinä 2013 liikennöinnin aloittanut Viking Grace, joka on lajissaan maailman suurin matkustaja-alus ja ensimmäinen Suomen lipun alle rekisteröity alus, joka pystyy käyttämään polttoaineenaan yksinomaan maakaasua. Kaasujen bunkrausverkosto on toistaiseksi liian harva ns. ”villin linjan” käyttöön mutta linjaliikenteessä sen käyttö on jo täysin mahdollista. Maaorganisaatioiden onkin syytä herätä kasvavaan tarpeeseen ajoissa, jotta säännösten voimaantultua polttoaineita on saatavilla riittävän laajalti. (www.wartsila.com)

2.4.1.3 Rikkipesuri

Rikkipesuri on erikseen asennettava laite, jonka tarkoituksena on puhdistaa moottorin tuottamasta savukaasusta siihen sitoutuneet rikin oksidit. Nämä oksidit ovat suoraan verrannollisia rikin määrään polttoaineessa. Rikkipesureita on kolmea päätyyppiä. Makeavesipesurissa veteen sekoitetaan lipeää ja seos ruis-kutetaan sumuna pakokaasun joukkoon jossa se sitoo itseensä pienhiukkasia ja rikin oksideja. Lipeä on emäksistä ja sen tarkoituksena on neutraloida rikkidioksidin veden kanssa muodostamaa rikkihappoa. Lisäksi se nostaa prosessin hyötysuhdetta. Merivesipesurin idea on pääpiirteiltään sama mutta siinä hyödynnetään meriveden omaa alkalisuutta. Kuivapesurissa rikki saadaan reagoimaan kiinteän kaliumhydroksidin kanssa ja näin ollen poistamaan sitä pakokaasuista. Jokainen näistä laitteista poistaa toimiessaan tehokkaasti rikkipäästöjä mutta niiden vaatimat muutokset ja asennustyöt tuovat mukanaan kustannuksia ja muita ongelmia. Laitteet ovat sekä isoja että painavia, joten ne vievät tilaa ja lastikapasiteettia. Ne myös asennetaan korsteeniin tai sen välittömään läheisyyteen, toisin sanoen ylös, jossa ne heikentävät laivan alkuvakavuutta. Lisäksi niistä aiheutuu kustannuksia huoltojen ja käyttökulujen muodossa. Uudehkoihin ja kohtalaisen kookkaisiin aluksiin jotka kuluttavat polttoainetta suuria määriä on taloudellisesti järkevintä asentaa pesuri. Näissä aluksissa polttoaineiden hintaero maksaa investoinnin takaisin noin 1-3 vuodessa riippuen arviosta ja laivasta. Vanhempiin ja pienempi kulutuksisiin laivoihin pesuri ei ole hinnaltaan kilpailukykyinen vaihtoehto, johtuen jäljellä olevien käyttövuosien vähyydestä.

(http://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/25235/jose_hernandez.PDF.pdf?sequence=1)

2.4.2 Pohjoinen sijainti

Itämeri ylettyy Perämerellä miltei pohjoiselle napapiirille. Tämä aiheuttaa väistämättä vuodenaikojen välillä suuria vaihteluita niin lämpötiloissa kuin sääolosuhteissakin. Vaikka Golf-virta lämmittääkin Itämeren aluetta sijaintiaan lämpimämmäksi, on talvimerenkululla tarjottavanaan merkittäviä haasteita niin aluksille kuin niiden miehistöillekin. Kovimpina talvina vedet ovat jäässä Tans-

kan salmiin asti ja pohjoisemmassa jääpeite kasvaa niin paksuksi, ettei ilman murtaja-avustusta pärjää kuin murto-osa alueella liikkuvista aluksista. Heikoimpinakin talvina pohjoisen merialueen satamat pysyvät suljettuna aluksilta joilla ei ole tarvittavia jääluokkia.

Käytäntö on osoittanut, että pelkkä laivan jääluokka ei riitä takamaan sen riittävä kulkua haastavissa ja alati muuttuvissa olosuhteissa. Miehistön kokemuksella ja tietotaidolla jäänavigoinnista on suuri merkitys laivan liikkeisiin jääkentäissä. Koska jäänmurtajia on rajallisesti ja niiden avustus alueet suuria, laivojen omalla konevoimalla kulkeminen nopeuttaa kuljetusten perille pääsyä sekä nostaa laivojen käyttöastetta. Murtaja-avustuksella päästään kyllä perille mutta avustusta saattaa joutua odottamaan pitkiäkin aikoja. Tämä ajan menetys tuottaa varustamolle tappiota. Tämä korostaa hyvin koulutetun työvoiman merkitystä sekä varustamoille että koko elinkeinolle. Tuoreiden merenkulkijoiden koulutus ja vanhan kokemuksen säilyttäminen alueella on ensiarvoisen tärkeää. Ilman osaavaa miehistöä aluksen kulku jäissä hidastuu tai pysähtyy kokonaan eikä tavara kulje odotusten eikä aikataulujen mukaisesti.

3 YHTIÖN PERUSTAMINEN

3.1 Yhtiömuodot

Yhtiömuodon valinta varustamo perustettaessa on tärkeä päätös. Se vaikuttaa sekä varustamon perustajan, että osakkaiden vastuun ja omistussuhteiden jakaantumiseen. Tämän lisäksi yhtiömuoto vaikuttaa muun muassa yrityksen verotukseen. Vaikka varustamotoiminnassa yleisin yhtiömuoto on nykyään osakeyhtiö, on aikaisemmin suosittu usein verotuksen ja myös käytännön syistä useita muitakin yhtiömuotoja kuten esimerkiksi kommandiittiyhtiötä tai laivaisännistöyhtiötä. Seuraavaksi käydään läpi yleisimmät yhtiömuodot ja niiden erityispiirteet.

3.1.1 Yksityinen elinkeinonharjoittaja

Luonnolliset henkilöt voivat harjoittaa omissa nimissään tapahtuvaa yritystoimintaa ilman, että sitä varten perustetaan erillinen juridinen organisaatio. Erillistä lakia yksityisenä elinkeinonharjoittajana toimimisesta ei ole. Sopimus-kumppani voi velvoittautua suoraan liikkeen omistajan kanssa ja tällöin ei organisaatiota tarvita. Tämä elinkeinonharjoittamisen muoto on nimeltään yksityisliike ja sen harjoittaja on nimeltään yksityinen elinkeinonharjoittaja. Oikeudellisesta näkökulmasta katsottuna luonnollisen henkilön ammatinharjoittamisella ja yksityisliikkeellä ei ole eroa. Kuitenkin yksityisliikettä pidetään laajempänä toimintana kuin pelkkä luonnollisen henkilön ammatinharjoittaminen omiin nimiinsä. Yksityisellä elinkeinonharjoittamisella saadut varat voidaan ottaa välittömästi käyttöön ammatinharjoittajan yksityistaloudessa ilman erillistä päätöstä.

Yksityisellä elinkeinonharjoittajalla on kirjanpitovelvollisuus yrityksen tapaan. Tästä huolimatta ei yritystoiminnan ja yksityistalouden omaisuutta erotella, vaikka näiden kirjanpidot eriävätkin toisistaan. Yksityinen elinkeinonharjoittaja hoitaa yleensä elinkeinoonsa liittyvät oikeustoimet itse. (Villa, Ossa & Saarilehto, 2007, 21, 22)

3.1.2 Kommandiittiyhtiö ja avoin yhtiö

Kommandiittiyhtiö ja avoin yhtiö ovat henkilöyhtiöitä. Henkilöyhtiön toimintaan vaaditaan kaksi tai useampi henkilö jonka toimintaan yhtiömuoto ja organisaatio perustuu. Kommandiittiyhtiö ja avoin yhtiö pitää merkitä kaupparekisteriin, mutta niiden toiminta perustuu sopimukseen. Yhtiön rekisteröinti ei sinänsä anna yhtiölle oikeutta toimia. Yhtiön toiminta alkaa vasta yhtiösopimuksen astuessa voimaan. Yhtiösopimus voi olla malliltaan suullinen, hiljainen tai kirjallinen. Tunnusomaisina piirteinä henkilöyhtiölle voidaan pitää: yhtiömiesten oikeudellista itsenäisyyttä yhtiöstä, yhtiömiesten varallisuus erillään yhtiön varallisuudesta, lisäksi yhtiömiehillä on rajaton henkilökohtainen vastuu yhtiön velvoitteista. Osakeyhtiöille on asetettu säädöksiä muun muassa pääoman vähimmäismäärän, pääoman pysyvyyden sekä velkojen suoja koskien. Tätä ei olla

nähty tarpeelliseksi henkilöyhtiöiden kohdalla johtuen kommandiittiyhtiön vastuunalaisten yhtiömiesten ja avoimen yhtiömiesten rajoittamattoman henkilökohtaisen vastuun takia.

Kuinka avoin yhtiö ja kommandiittiyhtiö eroavat toisistaan? Kommandiittiyhtiöllä ja avoimella yhtiöllä on yhtäläinen oikeudellinen itsenäisyys ja tarkoitus. Ero kuitenkin syntyy siinä, että kommandiittiyhtiöllä on kahdenlaisia yhtiömiehiä vastuunalaisia ja äänettämiä. Äänettämiä yhtiömiehiä ja vastuunalaisia yhtiömiehiä pitää molempia olla vähintään yksi. Äänettömällä yhtiömiehellä on rajoitettu vastuu ja hänellä ei ole valtaa yhtiön hallinnollisissa päätöksissä, ja ei täten osallistu yhtiön hallinnoimiseen tai päätöksentekoon ellei tästä ole erikseen sovittu. Äänetön yhtiömies toimiikin yhtiössä usein vain pääoman sijoittajana. Äänetön yhtiömies vastaa kommandiittiyhtiön sitoumuksista vain sijoittamallaan pääomalla. Vastuullinen yhtiömies kantaa henkilökohtaisen vastuun yhtiön sitoumuksista rajattomasti ja henkilökohtaisesti niin kommandiittiyhtiössä kuin avoimessakin yhtiössä. Avoimessa yhtiössä täytyy myös olla vähintään kaksi yhtiömiestä ja he ovat molemmat vastuullisia yhtiön sitoumuksista kuten vastuullinen yhtiömies kommandiittiyhtiössä. (<http://www.ypenter.fi>)

3.1.3 Osakeyhtiö ja julkinen osakeyhtiö

Osakeyhtiö on varustamotoiminnan kannalta yleisin ja lähestulkoon ainoa yhtiömuoto nykyajan Suomessa. Esimerkiksi Suomen Varustamot ry:n 27 jäsenvarustamoista 24 on osakeyhtiöitä (OY), ja 3 on julkisia osakeyhtiöitä (OYJ). Näiden varustamoiden yhteenlaskettu liikevaihto oli vuonna 2012 noin 1.9 miljardia. (<http://www.shipowners.fi>)

Suomessa osakeyhtiöistä on olemassa kaksi muotoa: Julkinen osakeyhtiö (OYJ), ja yksityinen osakeyhtiö (OY). Yhtiön perustamisesta lähtien molemmissa yhtiömuodoissa on yhtiö, ja sen osakkeenomistajat erillisiä oikeushenkilöitä. Yksityisen osakeyhtiön arvopapereita ei voida käyttää julkisen kaupankäynnin kohteena. Vähimmäisosakepääomat yrityksillä on seuraavat: Julkinen osakeyhtiö 80 000 euroa ja yksityinen osakeyhtiö 2500 euroa. Osakeyhtiön oikeushenkilön

oikeudet ovat erillään sen osakkeenomistajien velvollisuuksista ja oikeuksista. Oikeushenkilönä osakeyhtiö on oikeustoimikelpoinen. Tämä tarkoittaa sitä, että osakeyhtiöllä on velvollisuuksia ja oikeuksia. Osakeyhtiö voi mm. hallita ja omistaa omaisuutta, sekä olla kantajana ja vastaajana oikeudessa. Tärkeimpinä yhtiöoikeudellisina periaatteina voidaan osakeyhtiössä pitää johdon huolellisuus ja lojaliteettivelvollisuutta, yhtiön voiton tuottamisen tarkoitusta ja tahdonvaltaisuuden periaatetta. Tahdonvastaisuuden periaatteen mukaan: ”Osakkeenomistajat voivat yhtiöjärjestyksessä määrätä yhtiön toiminnasta sopimusvapauden asettamissa rajoissa.” (Villa ym., 2007, 59) Osakeyhtiölaissa mainitaan lisäksi seuraavat keskeiset periaatteet: enemmistöperiaate, pääoman pysyvyys, osakkeenomistajan rajoitettu vastuu, osakkeiden luovutettavuus. Perimmäinen tarkoitus osakeyhtiön toiminnassa ellei toisin ole yhtiöjärjestyksessä sovittu, on voiton tuottaminen osakkeenomistajille.

Osakeyhtiön johdon tehtävä on toimia huolellisesti ja ajaa yhtiön etua. Osakeyhtiön hallitukseen kuuluu yleensä hallintoneuvosto ja toimitusjohtaja. Huolellisuus ja lojaliteettivelvoite koskee yhtiön johtoon kuuluvia henkilöitä ja heidän tulee toimia tehtävissään ajaen yhtiön etua. He ovat vastuussa toimistaan osakkeenomistajille. Lähtökohtaisesti hallintoneuvoston ja toimitusjohtajan pitää toimia yhtiön tarkoituksen mukaisesti, eli voiton tuottamista tavoitellen. Huolellisuusvelvoite nimensä mukaan tarkoittaa, että yhtiön hallintoneuvoston ja toimitusjohtajan tulee toimia yhtiötä johtaessaan huolellisesti, siis samalla tavalla kun huolellinen henkilö toimisi jos hänet laitettaisiin vastaavanlaisiin olosuhteisiin. (Villa, Ossa & Saarnilehto, 2007, 58, 59)

3.1.3.1 Osakeyhtiön perustaminen

Osakeyhtiö perustaminen tapahtuu kirjallisella perustamissopimuksella jonka laativat ja allekirjoittavat yhtiötä perustavat osakkeenomistajat. Perustamissopimuksen allekirjoittaminen edellyttää yksimielisyyttä yhtiön perustamisehdoista. Toisin kun kommandiittiyhtiö tai avoin yhtiö, osakeyhtiötä ei voida perustaa hiljaisella tai suullisella sopimuksella, vaan osakeyhtiön perustamissopimus on aina kirjallinen. Perustamissopimuksessa ilmenee määrä, jonka kukin osakkeen-

omistaja allekirjoittamalla sopimuksen itselleen merkitsee. Asioita joita perustussopimuksesta tulee aina käydä ilmi: 1) Sopimuksen päivämäärä, 2) Kaikki osakkeenomistajat ja kunkin merkitsemät osakkeet, 3) Osakkeesta yhtiölle maksettava määrä, 4) Osakkeen maksuaika, 5) Yhtiön hallituksen jäsenet. Lisäksi perustamissopimuksesta saattaa käydä ilmi yhtiön hallintoneuvoston jäsenet, toimitusjohtaja sekä tilintarkastaja. Jo perustamissopimukseen voidaan nimetä hallintoneuvoston ja hallituksen puheenjohtaja perustettavalle osakeyhtiölle.

3.1.3.2 Tilintarkastaja

Osakeyhtiölle ei tarvitse valita tilintarkastaja. Kuitenkin jotta tämä tulisi toteen täytyy ainakin yhden seuraavista edellytyksistä täyttyä kahden ensimmäisen tilikauden aikana: Taseen loppusumma yli 100 000 euroa, liikevaihto tai sitä vastaava tuotto yli 200 000 euroa, sekä palveluksessa yli kolme henkilöä. Muussa tapauksessa tilintarkastaja valitaan osakeyhtiölain mukaan. Tilintarkastajan valintavelvollisuus koskee myös yhteisöä jolla jo perustettaessa on tilintarkastusvelvollisuuden määrittävien raja-arvojen mukaista liiketoimintaa. (Villa, Osa & Saarnilehto, 2007, 62)

3.1.3.3 Yhtiöjärjestys

Osakeyhtiötä perustettaessa yhtiöjärjestyksen täytyy olla osa perustamissopimusta. Se voi olla joko osa sopimusta tai se voidaan myös liittää sopimukseen erillisenä asiakirjana. Myös yhtiön tilikaudesta tulee määrätä yhtiöjärjestyksessä tai perustamissopimuksessa. Suositeltavaa kuitenkin on että tilikaudesta määrätäisiin yhtiöjärjestyksessä. On mahdollista laatia yhtiöjärjestys hyvin lyhyenä. Pakollisia määräyksiä siitä mitä yhtiöjärjestykseen tulee sisällyttää ovat: 1) toimintatila, 2) kotipaikan kunta Suomessa, 3) toimiala. Perusilmoitus tehdään kaupparekisteriin. Siihen kuuluu perustamissopimus ja lisäksi siihen tulee merkitä perustettavan yhtiön osakepääoman sekä osakkeiden määrä. Osakkeita yhtiössä on oltava vähintään yksi. Osakepääoman vähimmäismäärä on laissa säädetty yksityisessä yhtiössä 2500 euron suuruiseksi ja julkisessa osakeyhtiössä

80 000 euron suuruiseksi. (Villa, Ossa & Saarnilehto, 2007, 63)

3.1.3.4 Osake

Osake on osuus joka pitää sisällään osakkeenomistajan velvollisuudet ja oikeudet yhtiössä. Se on osakeyhtiön vallankäyttöön sekä rahoitukseen liittyvä väline. Osakkeen määrittelemät velvollisuudet ja oikeudet voivat perustua mm. osakkeen merkintäehtoihin, yhtiöjärjestykseen, perustamissopimukseen, ja osakeyhtiölakiin. Osakkeeseen liittyviä velvollisuuksia, oikeuksia tai edes kaikkia peruspiirteitä ei määritellä osakeyhtiölaissa erikseen. Osakeyhtiölaista voidaan silti johtaa nämä kaikki. Voidaan sanoa kaikkien osakkeiden antavan yhtäläiset oikeudet, jos näin ei kuitenkaan ole siitä määrätään yhtiöjärjestyksessä. Yhtiön eri osakkeet voivat poiketa toisistaan sekä velvollisuuksien että oikeuksien osalta. Jos yhtiön eri osakkeilla on eroja, ne tulee ilmetä yhtiöjärjestyksestä. Yhtiöjärjestyksessä eriarvoisiksi määrätty osakkeet muodostavat oman osakelajin. Suhde jonka osake luo osakkeenomistajan ja osakeyhtiön välille ei ole luonteeltaan velkasuhde vaan yhtiösuhde. Tämän yhtiösuhteen osapuolia ovat kaikki yhtiön osakkaat ja yhtiö itse.

Osakkeen tuomat oikeudet ovat nimeltään osakeoikeuksia. Tavallisesti osakeoikeudet jaetaan varallisuuspitoisiin oikeuksiin ja hallinnoimisoikeuksiin. Varallisuusoikeuksista keskeisimpiä ovat: jako-osuus, oikeus osinkoon, ja oikeus merkitä yhtiön uusia osakkeita. Hallinnoimisoikeuksista keskeisempiä ovat: oikeus moittia yhtiökokouksen päätöksiä, puhe, ääni sekä läsnäolo-oikeus, aloiteoikeus yhtiökokouksessa, ja oikeus käyttää ns. vähemmistöoikeuksia. Velvollisuutta käyttää osakkeenomistajan oikeuksia ei kuitenkaan ole.

Merkittävin osakeoikeuden velvollisuuksista on osakkeen merkintähinnan maksu merkintäehtojen mukaisesti. Lisäksi yhtiöjärjestyksessä voidaan antaa määräys velvollisuudesta suorittaa lisämaksuja osakeyhtiölle. Yhtiöön nähden osake on jakamaton. Tämä ei kuitenkaan estä osakkeen yhteisomistusta vaan tarkoittaa sitä, että osaketta ei voi pilkkoa tai jakaa pienempiin osiin.

Lähtökohtaisesti yksi osake antaa yhden äänen yhtiökokouksen asioissa. Yhden osakkeen antama äänimäärä voidaan kuitenkin määrätä yhtiöjärjestyksessä myös erisuuruiseksi. Toisen osakelajin äänimäärä voi nykyään olla esimerkiksi sata tai tuhat ääntä, ja toisen osakelajin osakkeilla saa yhden tai ei yhtään ääntä. Nämä kaikki asiat perustuvat tahdonvaltaisuuden periaatteeseen. Tahdonvaltaisuuden periaatteen mukaan osakkeenomistajat määräävät itse keskinäisistä suhteistaan yhtiöjärjestyksessä. Yhtiöjärjestykseen ei kuitenkaan saa laittaa sisältöä joka on osakeyhtiö tai muun lain vastaista. (Villa, Ossa & Saarnilehto, 2007, 67)

3.1.3.5 Osakeyhtiömuodon muuttaminen

Jos yksityinen osakeyhtiö täyttää laissa säädetyt julkisen osakeyhtiön määräykset, voidaan yksityinen osakeyhtiö muuttua julkiseksi kahden kolmasosan enemmistöllä yhtiökokouksen äänistä. Äänestys tehdään ilman velkojiensuojamenettelyä ja ilman osakelajikohtaista äänestystä. Yhtiömuodon muutos on virallinen vasta, kun julkinen osakeyhtiö on rekisteröity kaupparekisteriin. Jos halutaan muuttua julkinen osakeyhtiö yksityiseksi, onnistuu tämä yhtiökokouksessa samalla kahden kolmasosan äänienemmistöllä. Muutettaessa yksityinen osakeyhtiö julkiseksi, tulee yhtiön toiminimen perässä olla tämän jälkeen merkintä ”julkinen osakeyhtiö” tai lyhenne ”oyj”.

3.1.4 Osuuskunta

Osuuskunta on yhteisöyritys johon voi kuulua sekä henkilöitä, että yrityksiä. Osuuskunnan tarkoitus on harjoittaa taloudellista toimintaa joka tukee sen jäsenien elinkeinoa. Osuuskunnan jäsenet myös käyttävät hyväkseen osuuskunnan palveluja. Osuuskunnan perustamiseen tarvitaan vähintään kolme henkilöä tai yhteisöä. Sen omistajia kutsutaan jäseniksi ja pääomaa osuuspääomaksi.

Jäsenten kaikille saman suuruiset osuusmaksut muodostavat osuuspääoman. Sen määrä vaihtelee jäsenmäärän ja osuuskunnan säännöissä määritellyn osuusmaksun suuruuden mukaan. Lakisääteistä vähimmäispääomaa ei ole.

Jos osuuskunnan jäsen eroaa tai erotetaan osuuskunnasta, maksetaan tälle osuusmaksu takaisin. Jäsenet vastaavat osuuskunnan sitoumuksista vain siihen sijoittamallaan pääomalla. Osuuskunnan ylintä päätäntävaltaa käyttävät jäsenet. Kullakin jäsenellä on yleensä yksi ääni kun päätetään osuuskunnan asioista.

Jäsenet valitsevat osuuskunnan hallituksen. Hallitus puolestaan valitsee toimitusjohtajan. Jäsenten valitsemat tilintarkastajat valvovat, että hallitus ja toimitusjohtaja ovat toimineet moitteettomasti sekä siitä, että osuuskunnan tilinpäätös antaa oikean kuvan sen taloudellisesta asemasta ja toiminnan tuloksesta. (www.ypenter.fi)

3.1.5.1 Osuuskunnan perustaminen

Osuuskunnan perustamiseksi laaditaan perustamiskirja, johon liitetään osuuskunnan säännöt. Säännöissä on mainittava vähintään toiminimi, kotipaikka, toimiala, tilikauden päättymispäivä sekä osuusmaksun määrä, maksuaika ja -tapa. (www.ypenter.fi)

3.1.6 Laivaisännistöyhtiö

Laivaisännistöyhtiön voi muodostaa kaksi luonnollista tai oikeushenkilöä eli yhteisöä tai yritystä. He voivat harjoittaa kauppamerenkulkua yhdellä aluksella joka on merkitty alusrekisteriin. Laivaisännistöyhtiön velvoitteista vastataan aluksen omistusosuuden mukaan.

Laivaisännistöyhtiö perustetaan kirjallisella sopimuksella. Yhtiösopimusta voidaan myöhemmin tarvittaessa muuttaa laivaisäntien yksimielisellä päätöksellä.

Laivaisännistöyhtiön juoksevia hallinnollisia asioita hoitaa pääisäntä joka tällaisessa yhtiössä tulee aina olla. Pääisännän tulee asua Euroopan talousalueella. Pääisäntä voi olla luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö kuten yritys jonka kotipaikka on Euroopan talousalueella. Pääisäntä hoitaa yhtiön asioita muiden isäntien ohjeistuksen mukaan. Pääisäntä toimii yhtiön puolesta esim. oikeusasioissa ja viranomaisten kanssa.

Laivaisännistöyhtiön kokous päättää yhtiön asioista. Yhtiökokouksen voi kutsua koolle kirjallisesti osakkaat joilla on omistuksessaan yhteensä 1/10 osa kaikista osakkuuksista. Yleensä kokouksen kuitenkin kutsuu koolle pääisäntä. (<http://www.nettilaki.com>)

3.1.7 Pooling sopimukset

Pool-sopimukset ovat yhteisyrityksiä joissa saman alustyyppin aluksia liitetään yhteen suuremman markkinaosuuden, suurempien sopimuksien ja parempien rahtaussovimusten mahdollistamiseksi. Pooleilla on yhteinen hallinto ja markkinointi. Pooliin liittyminen voi olla pienelle varustamolle merkittävä kilpailuetu perinteiseen varustamotoimintaan verrattuna. (<http://www.varustamosaatio.fi>)

3.1.7.1 BIMCO POOLCON

2012 Baltic and International Maritime Council eli BIMCO julkaisi alan ensimmäisen yhtenäisen pooling-sopimuksen 2012. POOLCONin mukaan poolin toimintaa johtaa poolin johtaja (pool manager) ja alusten omistajat aikarahtaavat aluksensa poolin käyttöön.

(<https://www.bimco.org>)

3.1.8 Ship Management-sopimukset

Management-sopimus on sopimus jossa annetaan toimeksiantajan käyttöön asiantuntemus ja osaaminen toiselta osapuolelta korvausta vastaan. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi, että toimeksisaanut eli manager ottaa hoitaakseen varustamon joitakin toimintoja. Tällaisia toimintoja voivat olla esim.: aluksen ylläpito,

tarkastukset, miehittäminen, kirjanpito, aluksen kaupallinen operointi, rahtaus ja niin edelleen. Management-sopimuksen yksityiskohdat voivat vaihdella suuresti. Periaatteessa kuitenkin management tehtävän saanut hoitaa alukseen liittyviä asioita varustamon lukuun ja varustamon nimissä. (Siika-aho, 1999, 53)

Alan yleisin management sopimus on jo pitkään ollut BIMCO Shipman 1998. vuonna 2009 tuli BIMCOLta uudistettu versio management sopimuksesta BIMCO 2009.

(<https://www.bimco.org>)

4. TONNISTOVEROTUS

4.1 Yleistä

Tonnistoveron laskenta tapahtuu varustamon omistuksessa olevan nettotonniston perusteella, ja se pitää valita kymmeneksi vuodeksi tuloverotuksen sijaan. Vaikka varustamo tekisi tappiollista tulosta, määrätään tonnistovero siitä huolimatta. Tonnistoverotus ei välttämättä aina kuitenkaan merkitse alhaisempaa efektiivistä veroastetta. Tonnistoverotusjärjestelmän suurin ansio kuitenkin lieenee, että se johtaa aina neutraaliin verotukseen.

4.2 Hakeutumisaika tonnistovero järjestelmään

Jo olemassa olevien varustamoiden tulee valita tonnistoverojärjestelmä neljän vuoden sisään kun muutokset tulevat voimaan. Jos kuitenkin juuri perustettu varustamo haluaa liittyä tonnistoverotuksen piiriin, se voi tehdä niin, että hakeudutaan järjestelmään kolmen kuukauden sisällä siitä, kun varustamo on rekisteröity. Jos tuloverotettava yhtiö tulee osaksi konsernia joka on tonnistoverotuksen piirissä, tulee sen myös hakeutua järjestelmään kolmen kuukauden sisään. Jos konserniin liittynyt yhtiö ei tätä tee, on seurauksena koko konsernin tonnistoverostatuksen peruuttaminen. Voi myös käydä niin, että tonnistovero-

tuksen alaisena oleva yhtiö liittyy konserniin joka on tuloverotuksen piirissä. Tässä tapauksessa jos ei koko konserni halua siirtyä tonnistoverotukseen, täytyy siihen liittyneen yhtiön luopua tonnistoveron käytöstä.

4.3 Yhtiöt tonnistoverotuksen piirissä

Tonnistoverotuksen piiriin voi hakeutua yhtiöt jotka ovat yleisesti verovelvollisia Suomessa, sekä EU:n alueelta tulevat varustamot joilla on Suomessa kiinteä toimipaikka. Tonnistoverotuksessa olevien varustamoiden täytyy siis tosiasiallisesti sijoittua Suomeen ja sitä tulee myös johtaa Suomesta. Lisäksi kaikkien näiden yhtiöiden tulee harjoittaa meriliikennettä kansainvälisesti. Kansainväliseksi meriliikenteeksi luokitellaan:

- Ulkomaisen ja Suomalaisen sataman välinen liikenne
- Avomeren ja ulkomaalaisen sataman välinen liikenne
- Liikenne kahden eri sataman välillä kahdessa eri ulkomaassa. Kansainväliseksi liikenteeksi ei luokitella
- Liikennettä joka tapahtuu kahden Suomalaisen sataman välillä
- Ulkomailla tapahtuva liikenne jonka lähtö ja määräsatamat ovat yhden maan sisällä.

Yhtiömuodot jotka eivät kelpaa tonnistovero järjestelmään

- Yksityinen elinkeinonharjoittaja
- Kommandiittiyhtiö ja avoin yhtiö
- Laivaisännistöyhtiö

Alukset jotka voidaan ottaa tonnistoverotuksen piiriin

- Alukset joita kaupallisesti ja strategisesti johdetaan Suomesta
- alukset joilla Gros Tonnage vähintään 100
- Alukset jotka on tarkoitettu tavaroiden ja matkustajien kansainväliseen kuljettamiseen, ja joita tähän tarkoitukseen pääasiassa myös käytetään.
- Jos varustamon aluksista 25% on alusrekisterissä ovat ne tonnistovero kelpoisia

- Varustamon aluksista enintään 75% saa olla miehistön kanssa vuokrattuja aluksia.
- Varustamon aluksista enintään 40% saa olla liputettuna EU:n ulkopuolelle että sen suomeen rekisteröidyt alukset olisivat tonnistoverokelpoisia.
- Myös hinaajat ja puskijat voidaan ottaa tonnistoveron piiriin jos ne puskevat tai hinaavat pääsääntöisesti kansainvälisessä meriliikenteessä olevia aluksia.

Alukset jotka eivät kelpaa tonnistoveron piiriin

- Kalastusta harjoittavat alukset
- Alukset joita käytetään merikaapeleiden laskussa
- Jäänmurtaajat ja ruoppaajat (Engblom,2011)

5 RAHOITUS

Rahoituksen järjestäminen lienee yksi vaikeimpia asioita varustamoa perustettaessa. Rahoituksen saaminen riippuu paljon siitä paljonko yksityistä rahoitusta on saatavissa. Jos varustamon perustaja on jo toiminnassa oleva yhtiö vankalla talouspohjalla joka haluaa laajentaa varustamotoimintaan, ovat mahdollisuudet rahoitukseen hyvät, ja mahdollisuuksien kirjo laaja. Sen sijaan, jos varustamoa perustavat yksityishenkilöt tai henkilöt ilman suurta yksityistä pääomaa, muuttuu mahdollisuuksien kirjo melko suppeaksi. Tämä tarkoittaa käytännössä pankkilainaa ja loppurahoituksen hakemista yksityisiltä pääomamarkkinoilta tai valtiollisilta tahoilta. Seuraavassa käydään läpi rahoitusvaihtoehtoja.

5.1 Alusrahoituksen historiaa

Alusrahoituksen historia juontaa juurensa 1500-luvulle, jolloin laivojen toimintaa rahoittivat varakkaat yksityishenkilöt rajallisen vastuun alaisessa järjestelmässä. Kiinnelainarahoittaminen muodostui oikeastaan vasta 1800-luvun puolivälissä, kun merenkulkuyhteisö alkoi ottaa velkaa laivastojensa rahoittamiseen. Noihin aikoihin lainat olivat yleensä rajoittuneet pieniin summiin ja konservatiiviseen järjestelmään, jossa annettiin laina vasten laivan arvoa. Yleisesti merenkulun lainantarve oli vähäinen. Monet vanhemmista yrittäjistä rahoittivat hankintansa saavutetuilla voitoilla. Tilanne pysyi hyvin samanlaisena aina 1950-luvulle asti.

1950 ja 1960-luvuilla Yhdysvaltojen, Euroopan sekä Japanin nopeasta talouskasvusta johtuen kysyntä kasvoi merkittävästi uusien, uuden tyyppisten ja suurempien alusten suhteen. Pääoman kerääminen entisellä tavalla voitoista tuli jatkuvasti vaikeammaksi. Tästä syystä merenkulusta oli tulossa ala joka tarvitsi suuria pääomia ja ulkoista rahoitusta toimiakseen. Aluksi pankit jatkoivat rahan lainaamista entiseen malliin ja lainasivat rahaa laivan arvoa vastaan. Tyypillinen laina-aika oli kolmesta viiteen vuoteen aikarahtiin perustuvissa sopimuksissa, tai vaihtoehtoisesti 50% ennakkomaksu rungon arvosta. 1950-luvulta aina 1970-luvulle asti tapahtui merkittävä kasvu rahtaukseen perustuvassa rahoituksessa. Tähän kuului aikarahtaus sopimukseen perustuva rahoitus, jossa tehtiin sopimuksia jopa seitsemästä viiteentoista vuoteen, sekä pitkäaikaiset alusrahtaus sopimukset. 1960-luvulla suosioon tuli uudenlainen valtioiden takaama telakkalaina. Se tarjosi 80 prosentin rahoitusta, teennäisen matalalla kiinteällä korolla. Telakat hankkivat tätä hyväksikäyttäen mahdollisimman paljon tilauksia. Tämän ajan rahoitusmarkkinoita hallitsivat pankit ja telakkalainat. Telakkalainoista suurimman osan järjesti pankit ja takasi valtiot. 1980-luvulla kiinnostus telakkalainoihin kuitenkin hiipui, sillä markkinakorot painuivat alle OECD:n määrittelemän 8.5 prosentin kiinteän koron.

Vasta viimeisen 20 vuoden aikana on tapahtunut kehitystä merenkulun rahoituksen suhteen ja on ilmaantunut uusia lähteitä hankkia pääomaa. Näihin lukeutuvat sekä velka että pääoma julkisilta markkinoilta, verotukseen perustuva yh-

teistyö (KS, eli kommandiittiyhtiöt Norjassa, sekä K/G Saksassa), sekä pääomarahastot jne. Toiset näistä rahoitusmuodoista tulevat käyttöön vain ajoittain merenkulku ja rahoitusmarkkinoiden sen salliessa. Nykyään kuitenkin velkarahoitus pankista on yleisin rahoitusmuoto ja se kattaa n.70% markkinoista. (Stephenson & Harwood, 2006, 68)

5.2 Rahoituksen järjestäminen.

Merenkulun rahoituslähteet prosentteina

- 35% Sisäinen pääomarahaus, telakkalainat, valtiolainat jne.
- 40% Syndikaattilainat
- 10% Ei laivaan sidotut kiinnelainat
- 5% Rahastot ja julkinen rahoitus
- 5% KS, K/G. Kommandiittiyhtiöt (Rahoitus verohelpotusten kautta)
- 2.5% Pääomarahastot
- 2.5% Tax leasing

(Stephenson & Harwood, 2006, 68)

5.3 Rahoitusvaihtoehdot

5.3.1 Pankit

Merenkulun rahoitukseen erikoistuneista pankeista voidaan mainita esimerkiksi Nordea joka on pohjoismaiden suurin merenkulkua rahoittava pankki ja myös maailman laajuisesti viiden suurimman joukossa. Suuret pankit analysoivat varustamon kassavirtoja ja taloudellista kokonaistilannetta, eivät siis pelkästään yhden laivan kannattavuutta ja toimintaa. Toinen suuri kuljetustoimintaan erikoistunut pankki Euroopassa on DVB. DVB:llä on työryhmä joka tarkkailee merenkulun eri aloja ja kehittävät palveluitaan tätä kautta merenkulun toimintaa varten sopiviksi

(www.varustamosaatio.fi)

5.3.2 Rahastot

Suomessa ei varsinaista rahastoa merenkulku varten olla suunnitelmista huolimatta vielä perustettu, mutta pohjoismaissa ja muualla maailmassa niitä on useita. Auttaisivatkin suuresti varsinkin pienempiä varustamotoimintaan lähteviä yrityksiä, jos heitä tukemassa olisi olemassa rahasto joka auttaisi esimerkiksi alushankinnoissa lainatakauksia antamalla. Lisäksi olisi tarpeellista jos löytyisi puolueeton taho jolta voisi saada ilmaista tai edullista konsultointiapua rahoitukseen, alushankintaan ja rahtaussopimuksiin liittyen. Seuraavaksi esimerkkejä muutamista jotka tarjoavat rahoitusmahdollisuuksia myös kansainvälisesti.

Svenska Skeppshypotek on rahasto joka perustettiin vuonna 1929 nuorentamaan Ruotsin kauppalaivastoa rahoituksen kautta. Skeppshypoteket voi luotottaa hankintoja 70% asti ja pienempiä yhtiöitä rahoitetaan erikoistapauksissa jopa 90%. Nykyään Hypoteket rahoittaa ulkomaalaisia varustamoja jos niillä on intressejä myös Ruotsissa. Näistä lainoista Ruotsin valtio takaa 350 Miljardia ja rahoitus kerätään pankeilta. Laina aika on maksimissaan 15 vuotta ja alukset joita rahoitetaan, saa olla enintään 20 vuotta vanhoja. Laina-asioiden lisäksi toimii Hypoteket myös neuvonantajana.

Norjassa puolestaan on toiminnassa rahasto jonka toiminta tähtää NOx-päästöjen vähentämiseen. Se on perustettu yhteistyössä Norjan ympäristöministeriön kanssa. Rahasto toimii niin, että alukset maksavat rahastolle maksua, ja rahaston tuotto käytetään NOx-päästöjen vähentämiseen. Rahaston tavoitteita on mm. kolmenkymmenen kahden aluksen muuntaminen LNG-käyttöisiksi, sekä vähentää NOx-päästöjä 23000 tonnia vuoteen 2017 mennessä. Lisäksi Norjassa on olemassa NOx-vero joka on suuruudeltaan 2€/NOx kg. Kuitenkaan aluksien jotka kuuluvat rahastoon ei tarvitse tätä veroa maksaa.

Yhdysvalloissa on kehitetty Title XI Federal Ship Financing Program-niminen rahoitusohjelma. Tässä ohjelmassa Yhdysvaltojen hallitus tukee kauppamerenkulkua jotta se pysyisi modernina ja kehittyisi. Rahoitus on järjestetty yksityiseltä sektorilta, esimerkiksi eläkerahastoista, vakuutusyhtiöistä, pankeista sekä kaikille suunnatuista joukkovelkakirjoista. Rahoitusta on saatavissa laivatyy-

peistä riippuen 87,5% asti ja maksuaikaa aina 25 vuoteen asti. Jotta yhtiö pääsisi mukaan kyseiseen ohjelmaan, tulee laivojen täyttää tarkat valtion antamat laatustandardit. tämän lisäksi yhtiöiden tulee todistaa kannattavuutensa pitkällä aikavälillä

Saksassa johtava merenkulkulogiikan rahastoyhtiö on nimeltään Buss Capital. Buss Capital luo ja myy investointeja. Buss Capital aloitti toimintansa vuonna 2003 jotta se voisi hyödyntää Buss Groupin merenkulkuosaamisen koko merenkulkusektorilla. Aloittamisensa jälkeen on perustettu yksitoista suljettua kontti-rahastoa, kaksi risteilyalusrahastoa, ja kaksi konttialusrahastoa. Vaikka rahastot ovat suljettuja, on ne tarkoitettu myös yksityisille sijoittajille.

Euroopan sekä Yhdysvaltojen markkinoilla toimii myös Northern Shipping Funds niminen merenkulun rahoittaja. Se on keskittynyt öljy, offshore ja shipping- palvelusektoreille. Northern Shipping Fundsin strategia on tarjota varustamoille vaihtoehtoista rahoitusta ja tätä kautta se keskittyy pitkän tähtäimen merenkulun kehitykseen. Yhtiön toimistot sijaitsevat Irlannissa, Iso-Britanniassa ja Norjassa.

(www.varustamosaatio.fi)

5.3.3 Rahoitusvaihtoehtoja Suomessa

Pankkien ja rahastojen lisäksi Suomessa rahoitusta tarjoaa valtion omistama Finnvera. Rahoitusmahdollisuuksia tarjotaan jotta alaa voitaisiin edistää koko Suomen talouden hyväksi. Finnvera tarjoaa rahoitusta yrityksen alkuun saamiseksi, yrityksen kasvattamiseksi sekä yrityksen kansainvälistymisen edistämiseksi, merenkulun ja sen toiminnan edistämiseksi. Suomalaista merenkulun toimintaa ja merenkulkua edistäville projekteille voi hakea alustakauksia Finnveralta sekä kotimaiset, että ulkomaiset toimijat. Takausta voivat hakea Telakat sekä varustamot uusille tai jo olemassa oleville laivoille, jotka täyttävät tietyt kriteerit. Yleisimpiä Finnveran myöntämiä alustakauksia ovat rakennusajan lainat sekä maksutakuut telakoille tai vientiluotot ulkomaalaisille ostajille. Takuun

suuruus on enintään 80% myyntihinnasta. Finnveran lainoja on takaamassa valtio, tästä syystä se voi antaa lainaa suuremmalla riskillä kun esimerkiksi pankit. Finnveran rahoitus on yleensä myös hieman pankkeja kalliimpaa, sillä se ei kilpaile näiden kanssa rahoituksen antajana.

(www.varustamosaatio.fi)

6. KÄYTETYN ALUKSEN HANKINTA

Aluksen ostaminen ei oikeastaan ole kovinkaan monimutkainen prosessi mikäli rahoitus on kunnossa. Se aloitetaan valitsemalla laivameklari jonka puoleen käännytään. Meklarin kanssa käydään läpi viiden kohdan prosessi. Ensiksi katsastetaan markkinoita ja tarjolla olevia aluksia. Tämän jälkeen neuvotellaan aluksen hinta, kirjoitetaan ”memorandum of agreement”, suoritetaan aluksen tarkastukset ja lopuksi lyödään kaupat lukkoon tekemällä ns. ”closing”. Closing on yleisesti käytetty termi kaupan virallistamisesta.

6.1 Meklari

Aluskauppa-ala on suuri ja maailmanlaajuinen bisnes, jossa liikkuu suuret volyymit ja suuret rahat. Aluksia myydään ja ostetaan jatkuvasti, kymmenillä miljardeilla vuosittain. Martin Stopfordin tutkimusten mukaan vuonna 1997 myytiin noin 1000 alusta ja kaupoissa liikkui rahaa noin 9,5 miljardia euroa. Vuonna 2006 samat luvut olivat 1500 alusta ja 36 miljardia euroa. Aluskaupalla on monia eri syitä, kuten vanhentuneen laivaston uusiminen tai taloudellisen tilanteen heilahtelut. Yleisesti aluksia ei myydä suoraan varustamolta toiselle vaan välikätenä käytetään alaan erikoistuneita laivameklareita. Meklarin tehtäviin kuuluu joko myydä alus varustamon puolesta tai etsiä markkinoilta varustamolle sopiva alus. Vaikka meklarit pyytävät yleensä prosentin välityspalkkioita kauppasummasta, on heillä laajemmat kontaktit tarvittavan aluksen tai ostajan löytämiseksi.

6.2 Toimeksianto laivan ostamiseksi tai myymiseksi

Myyntitoimeksiannossa meklari saa kaikki alukseen liittyvät tiedot ja piirustukset koneistoista, varustuksesta, luokituksista, katsastuksista ja muista asiaan ja kauppaan liittyvistä seikoista varustamolta. Kauppahinnan määrittämisessä käytetään usein asiaan perehtynyttä arvioitsijaa. Näillä tiedoilla alus asetetaan kauppavastavaksi.

Meklarit ja meklaritoimistot toimivat siten, että he ottavat yhteyttä asiakkaisiin ja muihin meklaritoimistoihin ja yrittävät myydä alusta kaikkien olemassa olevien kanaviensa kautta. Tällä tavoin suuri osa meklareista tekee yhteistyötä keskenään. (Stopford, 2009)

Ostotoimeksiannossa varustamo ilmoittaa meklarille omat vaatimuksensa aluksen koon, tyypin, iän, hinnan, ominaisuuksien tms. suhteen ja meklarin tehtäväksi jää etsiä markkinoilta parhaiten asiakkaan toiveita vastaava alus.

Kun toimeksianto on tehty meklari aloittaa joko ostajan tai sopivan aluksen etsimisen. Varustamot voivat luonnollisesti myydä tai ostaa aluksia omatoimisestikin mutta tämä on melko harvinaista sillä ostaja ja myyjä ovat usein maantieteellisesti kaukana toisistaan eikä kummallakaan aika riitä lennellä katsomassa erilaisia aluksia.

6.3 Neuvottelut hinnasta ja kunnosta.

Kun meklari on löytänyt sopivan ostajan alukselle tai ominaisuuksiltaan ostajalle sopivan aluksen markkinoilta, alkavat neuvottelut hinnasta ja muista maksuasioista.

Nopeilla ja jatkuvasti elävillä markkinoilla ostajalla ei ole liiemmin aikaa pohtia päätöksiään. Hyvät alukset myydään nopeasti ja mikäli päätöstä venytetään liian pitkään saattaa joku muu ostaja ilmaantua paikalle ja nopealla päätöksellä viedä aluksen. Toisaalta, jos alus on markkinoilla myynnissä pitkään, on aluksessa joko jotain vikaa tai hinta-arvio ei ole kohdallaan. Se saattaa myös olla ajan-

kohdan rahtimarkkinoille vääränlainen tai tarkoitettu niin kapealle toiminta-alueelle ettei sille ole yleistä tilausta maailmalla.

Kun neuvottelut on saatu siihen pisteeseen, että kysyntä ja tarjonta kohtaavat kirjoitetaan ns. ”re-cap telex”. Toisin sanoen asiakirja jossa selviää sovitut pääkohdat aluksesta ja kaupan ehdoista. Kun kaikki asiat on saatu sovittua, siirrytään seuraavaan vaiheeseen. (Stopford, 1997, s.97)

6.4 Memorandum of agreement (MOA)

Kun myyjä ja ostava ovat päässeet yhteisymmärrykseen kaupan yksityiskohdista ja kauppaan kuuluvista varusteista yms. kirjoitetaan MOA eli memorandum of agreement. MOA on kauppasitoumus koskien kaupan kohteena olevaa alusta. Tähän sopimukseen kirjataan aluksesta maksettava hinta, luovutuspäivä tai ajanjakso sekä muita yksityis-kohtia jotka kuuluvat kauppaan. Näitä ovat muun muassa varastot, varusteet, liikuteltavat koneistot, yms.

Jokaisella meklaritoimistolla saattaa olla käytössään oma versionsa MOA:sta mutta on myös yleisesti käytettyjä vaihtoehtoja. Norwegian shipbrokers associationin MOA on ehkä yleisimmin käytetty laivakaupoissa. Siitä käytetään yleisimmin nimeä Salesform. Kyseistä sopimusta on nykyään kolme eri versiota. Vanhin, Salesform 87 on norjan kielinen ja keskimäinen Salesform 93, on tästä lähinnä suora käänös. Salesform 93 on yleisimmin käytetty mutta tämän hetken markkinoille siihen on kaivattu tiettyjä muutoksia. Niinpä BIMCO:n ja Norwegian Shipbrokers Assosiationin yhteistyössä tekemä uusin versio on vuodelta 2012. Se koostuu 18 klausuulista jotka eivät ole pakollisia mutta auttavat kauppakumppaneita sopimaan asioista riittävän kattavasti.

6.5 Tarkastukset

Kun ostosopimus on allekirjoitettu ostaja tai erillinen katsastusmies (surveyor) tulee tarkastamaan aluksen. Yleisimmin tarkistetaan aluksen vedenalaiset osat. Tämä voidaan tehdä joko telakoimalla alus tai kustannussyistä yleisemmin su-

keltajien toimesta. Myös muut aluksen osat, rakenteet ja koneistot tarkastetaan huolellisesti. Näissä tarkistuksissa selvitetään muun muassa, että luokituslaitoksen määräämät minimivaatimukset täyttyvät ja kartoitetaan tulevien investointien ja korjausten määrää. Mikäli ostaja katsoo, ettei ole tyytyväinen tarkistuksen tuloksiin, on tällä oikeus vetäytyä kaupasta ilman seuraamuksia. (Stopford, 1997)

6.6 Kaupan lopullistaminen (closing)

Mikäli ostaja on hyväksynyt tarkastusten tulokset ja kauppasopimus tyydyttää kaupan molempia osapuolia, on aika siirtyä kaupan loppuun viemiseen, joka tunnetaan nimellä closing. Kun kaikki tarvittavat paperit on kasassa ja luovutus päivä lähestyy, annetaan ilmoitus, että laiva on valmiina luovutukseen (Notice of readiness of delivery). Kun ilmoitus on otettu vastaan, järjestää ostaja loppumaksun aluksesta. Kun myyjän pankki vahvistaa kauppasumman vastaanotetuksi, voidaan alus luovuttaa ostajalle. Luovutuksen ohessa hoidetaan loppuun alusrekisterin ja luokan paperit ja kauppa on viety loppuun.

7. UUDEN ALUKSEN HANKINTA.

Aloittelevalle varustamolle harvemmin tulee eteen uuden aluksen hankkiminen, ellei tarkoitus ole aloittaa täysin uudenlaista tai erittäin kapean sektorin liiketoimintaa. Varsinkin rahoitus ilman aiempaa liiketoimintaa vaatii luovuutta, koska yhtiön on pystyttävä toimimaan myös rakennusvaiheen ajan. Laivan rakentaminen kun on aikaa vievää toimintaa eikä varustamolla tänä aikana ole ainakaan laivan suhteen minkäänlaisia tuloja, pelkästään menoja. Mikäli varustaja kuitenkin päätyy uudisrakennuksen tilaamiseen, on projekti aloitettava huolellisella suunnittelulla.

7.1 Telakan valinta

Lähtökohtana voidaan pitää, että aluksen ominaisuudet niin käyttötarkoituksen kuin mittojenkin osalta ovat tiedossa ja suunnittelutyö on saatu päätökseen. Mikäli alus on niin sanottua malli sarjaa, eli vastaavanlaisia on jo tehty useampia, on rakentavan telakan valinta helpompaa. Mikäli kyseessä on ainutlaatuinen tai muutoin erikoisempi alus, on telakan valinnassa useita eri kriteerejä ja niiden sekoituksia. Harkittavana ovat ainakin hinta, aikataulut, telakan aiemman preferenssit ja toimitusvarmuus. Näiden seikkojen painotus on tapauskohtaisia ja riippuu monesta eri asiasta. Kun varustamon omat kriteerit telakan valinnan suhteen ovat selvillä, järjestetään usein tarjouskilpailu telakoiden välillä. Eri telakoille toimitetaan sekä yleispiirustukset että tarkat listat vaadittavista ja asennettavista laitteista. Telakat sitten omien kokemustensa pohjalta laativat tarjoukset rakennustyöstä. Tarjouksiin kirjataan pyydetyt asiat kuten hinta, aikataulu ym. Tarjousten perusteella valitaan minkä telakan palveluksia tilataan. Mikäli markkinat ovat avoinna ja rahtaussovimusten neuvotteluissa on kiire, saattaa hinta olla toisarvoinen nopeaan luovutukseen verrattuna. Laatu ja aluksen toiminta varmuus taasen saattavat olla etusijalla vaikeissa olosuhteissa ja pidempiaikaisissa sopimuksissa. Vaativissa ja pioneerityyppisissä tilauksissa telakan aiemmat työt ja kokemus vaativista projekteista saattavat auttaa tarjouskilpailun voitossa.

7.2 Rakennussopimus

Kun telakan valinta on suoritettu, aloitetaan sopimusneuvottelut. Neuvotteluissa rakennetaan lopullinen rakennussopimus. Rakennussopimus on monimutkainen sopimus kokonaisen laivan rakentamisesta ja luovuttamisesta, joka käsittelee vasta tulevaisuudessa olemassa olevan tavaran kauppaa. Siihen merkitään tarkkaan kaikki laivaan tulevat varusteet, koneet, järjestelmät ja niiden yksityiskohdat. Siinä käsitellään myös riskien jakamista ja hallintaa sekä mahdollisia vakuuksia ja takauksia. Sopimuksessa on yleisesti määrätty myös viivästyksistä johtuvat kompensatiot ja mahdolliset sakot.

Vaikka jokainen sopimus on erilainen ja räätälöity tietylle tilaukselle, rakennussopimukset kasataan yleensä olemassa olevien standardisopimusten ympärille. Näitä ovat esimerkiksi: SAJ Form (Shipbuilders' of Japan 1974) ja AWES Form (Association of European Shipbuilders and Shiprepairers 1999). Sopimuksen pohja valitaan useimmiten telakan sijainnin perusteella.

7.3 Rakennusvaihe

Vaikka kyse olisi pienestäkin aluksesta, sen vaatima työmäärä on valtava ja sen sitomat resurssit suuria. Jotta aluksen valmistumisaikataulu olisi edes siedettävä, on rakentamisessa mukana suuri määrä ulkopuolisia toimijoita. Telakat jakavat laivan ns. osiin ja ulkoistavat pienempiä kokonaisuuksia alihankkijoille. Nämä puolestaan teettävät osan töistä pienemmillä alihankkijoilla. Jotta monitahoinen paketti pysyisi kasassa ja lopputulos olisi laadultaan ja kustannuksiltaan toivottu, tarvitaan projektiin jatkuvaa tarkkailua ja valvontaa. Kun laivan varsinaiset rakennustyöt päästään aloittamaan, niiden etenemistä seurataan tarkoin monien tahojen toimesta. Telakan oma työnjohto ja laaduntarkkailijat ovat luonnollisesti paikalla koko projektin ajan. Varustamon edustaja/edustajat ovat myös läsnä koko rakennusajan. Yleensä varustamon puolesta paikan päälle lähetetään toimintaa valvomaan sekä kansi- että konepuolen edustaja. Käytännössä töitä valvovat aluksen tuleva päällikkö sekä konepäällikkö. Valitun luokituslaitoksen edustaja on myös virkansa puolesta valvomassa töiden edistymistä ja varmistamassa, että rakenteet, materiaalit ja laitteistot ovat säädösten ja määräysten mukaisia.

7.4 Luovutus ja takuu

Kun laiva on saatu valmiiksi ja koeajot ym. on hyväksytysti suoritettu, on aika luovuttaa laiva ostajalle. Lyhyiden koeajojen ja testausten aikana ei kuitenkaan saada täyttä kuvaa laivan toimimisesta kokonaisuutena. Tästä johtuen aluksille myönnetään takuu aivan kuten esim. uusille autoille. Takuun kesto on aina sopimuskohtainen. Vaikka työt ja asennukset on tehty valvonnan alla ja tarkastettu ja hyväksytty varustamon edustajan toimesta, on rakenteiden ja laitteiden vauri-

oituminen normaali käytössä tai niiden toimimattomuus toimittaneen telakan vastuulla. Vastuu ei kuitenkaan koske määräysten ja ohjeiden vastaista tai muuten huolimatonta käyttöä. Myös normaalien huoltotoimenpiteiden laiminlyönti johtaa vastuusta vapautumiseen.

8 UUDISRAKENNUKSIA KOSKEVIA MÄÄRÄYKSIÄ

Kuten mikä tahansa teollisuudenala myös laivanrakennus kehittyy jatkuvasti. Uusia säädöksiä kehitellään ja uusia innovaatiota joudutaan luomaan, jotta niihin pystytään vastaamaan. Säädökset saattavat koskea turvallisuutta, toimintaa tai nykyään yleisesti ympäristön kokemaa kuormitusta alusta käytettäessä. Nämä säännöt tulevat usein voi-maan portaittain tai erilaisilla siirtymäajoilla ja koskettavat ensimmäisinä uudisrakennuksia tai tiettyjä maantieteellisiä alueita. Aiemmin käsitellyn rikkipäästönormin rinnalle onkin tulossa uudisrakennuksia koskevia hiilidioksidi ja typpioksidi rajoituksia.

8.1 Hiilidioksidipäästöjen vähentäminen

IMO eli kansainvälinen merenkulkujärjestö hyväksyi vuoden 2011 heinäkuussa säännöt, joiden tarkoituksena on vähentää laivojen päästöjä ja nostaa energiatehokkuutta. Ideana on, että jos polttoaineen kulutusta vähennetään, on päästöjenkin vähentäminen helpompaa. Laivojen uudet energiatehokkuusmääräykset kirjataan MARPOL-sopimuksen ilmansuojeluliitteeseen ja ne tulevat voimaan vuonna 2013.

Jäävahvistetuissa aluksissa joudutaan runko rakentamaan avovedessä kulkevia laivoja huomattavasti vahvemmaksi ja näin ollen myös painavammaksi. Myös konetehoa tarvitaan enemmän. Suomi onkin vahvasti ajanut sääntöihin ehdotusta jäävahvistettujen aluksien erikoisominaisuuksien ottamisesta huomioon kun niitä sovelletaan laivojen suunnitteluun. Tällä pyritään varmistamaan, etteivät

jäissä kulkevat alukset joudu huonompaan asemaan kuin pelkästään avovedessä kulkevat.

Energiatehokkuussäädösten ideana on, että jokaiselle laivalle lasketaan jo suunnittelu-vaiheessa energiatehokkuutta ilmaiseva indeksiarvo, EEDI (Energy Efficiency Design Index). Tämä indeksi ilmoittaa laivan ja sen koneistojen tuottaman hiilidioksidimäärän suhteessa sen kuljettaman lastimäärään. Laskelmassa oletetaan laivan käyttävän konetehostaan 75 prosenttia. Jokaiselle laivatyyppille lasketaan oma referenssikäyränsä, johon otetaan keskiarvo kaikkien laivatyyppi-luokkaan kuuluvien, viimeisen kymmenen vuoden aikana rakennettujen alusten EEDI-arvoista. Uusien alusten on alitettava nämä referenssiarvot. Alkuvaiheessa sääntöjä sovelletaan vain tiettyihin laivatyyppeihin, kuten säiliö-, kontti- ja kuivalastialuksiin. Ro-Ro- ja Ropax-alukset kuljettavat kulutukseensa nähden pieniä tonnimääriä ja näille ollaankin kehittelemässä omia laskusääntöjään. Suomen Varustamot ry on tiiviisti mukana kehittämässä näitä laskusääntöjä, jotka ottavat huomioon näiden alusten erityisvaatimukset ja jääolosuhteiden vaatimat ominaisuudet.

8.2 Typen oksidien vähentäminen

Vuonna 2008 IMO teki päätöksen, jonka mukaan laivaliikenteen typenoksidi (NOx) päästöjä tullaan rajoittamaan vaiheittain. Uudet määräykset tuovat mukanaan Tier III –vaatimukset. Niiden tavoitteena on vähentää NOx-päästöjä noin 80 prosenttia. Tier III –vaatimukset tulevat voimaan 1.1.2016 alkaen uusilla aluksilla, jotka operoivat erikseen määrättävillä NECA-alueilla (NOx Emission Control Area). Itämeren suojelukomissio (HELCOM) hakee Itämerta liitettäväksi kyseiseen alueeseen. Myös Pohjanmeri tulee liitetyksi NECA –alueisiin. Tällä hetkellä ainut kaupallinen vaihtoehto vastata määräyksiin on SCR-katalysaattori mutta ennen vuotta 2016 on markkinoille odotettavissa myös muita menetelmiä, jotka täyttävät vaatimukset. Myös LNG:n käyttö on yksi tapa täyttää nämä määräykset.

9. RAHTAUSSOPIMUKSET JA KULJETUSSOPIMUKSET

Rahtaus sopimus on yksi tärkeimpiä asioita laivanvarustajalle ja varustamointia suunnittelevalla yrittäjällä. Esimerkiksi rahoitusta hankittaessa on näyttelee rahtaus sopimus suurta roolia. Aluksen rahoitusta haettaessa pitkä aikarahtaus sopimus voi taata sekä varustajalle ja alukselle töitä pitkäksi aikaa. Tätä kautta pystytään myös rahoittaja vakuuttamaan sijoituksen kannattavuudesta ja varustajan takaisinmaksukyvyistä. Toisaalta taas monen uudisrakennuksen takaisinmaksu hoidetaan alusrahtaus sopimuksen kautta.

9.1 Rahtaus sopimukset (charter-party, C/P, certepartia)

9.1.1 Alusrahtaus (Bareboat charter, demise charter)

Kun rahdataan alus ilman miehistöä, on kyseessä bareboat-rahtaus eli alusvuokra. Bareboat-rahtauksen ollessa kyseessä, operoi aluksen rahtaaaja alusta täysin, eli vastaa miehityksestä, polttoaineesta ja niin edelleen.

Alusrahtaukselta on kahta muotoa. Näitä ovat rahoitusperäinen ja operatiivinen rahtaus. Rahoitusperäistä rahoitusta käytetään vaihtoehtona lainarahoitukselle. Tämä rahoitusmuoto on käytössä etenkin uudisrakennusten kanssa. Tätä menetelmää voidaan myös käyttää varustamon alusten siirtämiseksi pois yrityksen taseesta. Näin toimittaessa alus voidaan myydä esimerkiksi rahoituslaitokselle, ja tämän jälkeen vuokrataan se takaisin omaan käyttöön. Tällaiset sopimukset ovat tavallisesti monimutkaisia, ja voivat olla hyvinkin pitkäkestoisia. Edellä mainitut sopimukset sisältävät yleensä myös ehdon, jonka mukaan vuokranottajalla on sopimuksen päätyttyä velvollisuus ja oikeus ostaa alus.

Operatiivista rahtaukselta harjoittava merenkulkuyritys on vuokrannut aluksen käyttöönsä. Tällaisella yrityksellä ei ole halua, tai ehkä valmiutta ostaa omaa alusta, mutta sillä voi kuitenkin olla riittävät henkilöstöresurssit ja tekninen osaaminen aluksen operointiin. Jotta yritys, jolla on hyvä kaupallinen osaaminen ja markkinointikanavat valmiina, haluaa lähteä operoimaan alusta ilman merenkulkuun tarvittavaa teknistä osaamista, tietotaitoa ja henkilöstöä. Aluksen

operoiminen tällaiselta yritykseltä onnistuu solmimalla miehitys ja tekninen management sopimus yrityksen kanssa joka on erikoistunut juuri näihin palveluihin. Tämäkin on yksi esimerkki operatiivisen rahtauksen harjoittamisesta.

Aluksen omistajan tulee saada vuokraa jokaiselta päivältä jolloin alus on vuokrattuna. Aluksen vuokrasopimuksen päättyessä aluksen vuokraaja on vastuussa siitä, että alus palautetaan sopimuksen mukaisessa kunnossa. Aluksen omistajalla on panttioikeus aluksella kuljetettavaan rahtiin. Jos aluksen vuokra, vakuutuksia, ylläpitoa tms. laiminlyödään, saa aluksen omistaja ottaa aluksen haltuun. Bareboat-rahtauksessa yleisimmin käytetty rahtausopimusmalli on BIMCO:n Barecon 2001. (Ek, Korkka, Kosola & Pöyhönen, 2011, 197)

9.1.2 Aikarahtaus (Time Charter)

Aikarahtaus perustuu siihen, että alus on rahtaaajan käytössä jonkun tietyn ajan. Aluksesta on sovittu joku tietty päivavuokra. Päivavuokra veloitetaan kuukausittain ja velottaminen tapahtuu usein myös etukäteen. Aikarahtausopimuksen aikana rahtaaaja on vastuussa suorista käyttökuluista esimerkiksi: väylämaksuista, satamamaksuista, bunkkerista sekä tietysti alusvuokrasta. Laivan varustaja puolestaan on vastuussa lasti- sekä merikelpoisuudesta, navigoinnista, sekä miehityksestä. Lisäksi sopimuksesta riippuen varustamo vastaa usein myös lastin käsittelystä. Jos verrataan matkarahtaukseen, on aikarahtauksessa varustajalla suurempi riski joutua kärsimään mm. odotettua hitaammasta liikennöimisestä tai matkan viivästymisestä. Jos rahtausopimukseen liitetään ns. off-hire-lauseke voi varustamo joutua vastuuseen mm. satamassa makuu ajasta (laytime), mistä se ei ilman tätä lauseketta vastaisi. Off-hire-lausekkeessa määritellään tapaukset, joissa rahtaaaja ei ole velvollinen maksamaan alusvuokraa koska alusvuokra on jonkun ehdoissa mainitun syyn takia katkennut. Erityinen express-lauseke on aikarahtausopimuksissa jotta voitaisiin määrätä alukselle toimintanopeus. Esimerkiksi New York Produce Exchange eli NYPE-rahtausopimukseen sisältyy tällainen lauseke. Aikarahtausopimuksessa varustamo vastaa pääomakustannuksista, operointikustannuksista, ylläpidosta sekä miehistön kustannuksista. Kuljetettavalle tavaralle tapahtuneista vahingoista vastuu yleensä jaetaan ja tästä sovitaan erikseen rahtausopimuksessa. On yleis-

tä, että rahtaaaja ottaa vahinkovakuutuksen nimeltä Charterer's liability. Charterer's liability vakuutus kattaa korvausvastuun sekä oikeudenkäyntikulut mikäli lasti vaurioituu kuljetuksen aikana.

Kun rahtaussopimus saatetaan voimaan, voidaan sille edellytyksenä tarkistaa aluksen bunkkeri sekä varustus rahtaaajan eli aikarahdinantajan toimesta. Rahtaaajalla on oikeus saada korvausta varustamolta, tai jopa purkaa rahtaussopimus jos esimerkiksi lastaus tai aluksen luovutus viivästyy varustamosta johtuvasta syystä. Lisäksi jos aluksessa on vikoja tai puutteita on rahtaaajalla oikeus vaatia rahdin vähennystä. Jos kyseessä on vakavia vikoja tai puutteita, on rahtaaajalla oikeus jopa purkaa rahtaussopimus.

Rahtaaaja on aikarahtaussopimuksen mukaan vastuussa ahtauksesta, lastauksesta, purkauksesta, trimmauksesta sekä lastin luovuttamisesta. Rahtaaajan kuitenkin täytyy noudattaa näissä toimissa varustamon ohjeistusta turvallisuuden ja alusvakavuuden säilyttämiseksi.

Aluksen merikelpoisuudesta ja turvallisuudesta tulee huolehtia kaikkina aikoina sillä rahtaaaja voi lain puitteissa purkaa rahtaussopimuksen jos alus ei ole merikelpoinen. Rahtaaaja voi purkaa rahtaussopimuksen myös jos varustamo toiminnallaan aiheuttaa matkan myöhästymisen tai jos varustamo muuten ei täytä rahtaussopimuksen ehtoja. (Ek, Korkka, Kosola & Pöyhönen, 2011, 197)

9.1.3 Matkarahtaus

Matkarahtauksessa kuljetetaan sovittua lastia tietty matka satamasta toiseen. Rahdinantaja sopii kuljetuksen varustamon kanssa ja maksaa rahdin kuljettamisesta sovitun hinnan. Matkarahtaussopimus voi kattaa vaan yhden matkan tai tiettyinä ajankohtina tapahtuvat useammat matkat. Aluksen operoinnista vastaa tässä rahtausmuodossa varustamo ja kantaa myös taloudellisen riskin ja vastuun matkan suorittamisesta. Aikarahtauksessa varustamon vastuulla ovat aluksen merikelpoisuus, navigointi, varustus, sekä miehitys. Rahdinantaja on vastuussa siitä, että rahti vastaa rahtaussopimusta sekä määrältään että laadultaan.

Rahdin hinta on sovittavissa rahtaaajan sekä varustamon välillä, ja se määräytyy matkan mukaan. Vaikka usein maksuperusteena käytetään yksikkörahtia joka on jokin tietty määrä US-dollareita per rahdattu tonni, voidaan rahti sopia maksettavaksi myös könttäsuummana (lumpsum).

Matkarahtaus sopimusmalleista yleisimmin käytetty on BIMCO:n Gencon 1994. Tätä sopimusmallia täydennetään tarvittaessa erityisehdoilla. Gencon 1994 rahtaus sopimus on varustajan kannalta hyvä sopimus. Gencon 1994 rajaa varustajan vastuuta melko laajalti. Rahdinantajalle taas paremmat ehdot tässä tapauksessa ovat Gencon 1976 sopimuksen ehdot. Rahtaus sopimusta solmittaessa rahtaaajan tuleekin kiinnittää erityistä huomiota Genconin toiseen lausekkeeseen (Owner's responsibility clause). Tätä lauseketta tarkastelemalla tulevat ilmi Gencon 1994 ja 1976 sopimusversioiden erot vastuun suhteen.

Lastaukseen ja purkaukseen kuluva aika on rahtaus sopimuksessa määritelty tarkasti (laytime). Siinä tapauksessa että lastaus tai purkaus viivästyy, tulee rahdinantajalle eli rahtaaajalle maksettavaksi lisämaksu (demurrage). Rahdinottaja on vastuussa siitä että lastitilat ovat sellaiset, että lasti voidaan niissä kuljettaa turvallisesti. Rahdinantaja puolestaan on vastuussa rahtaus sopimuksessa sovitun lastaus sataman ja purkaus sataman soveliaisuudesta aluksen purkamiseen ja lastaamiseen. Lisäksi rahdinantaja on vastuussa siitä että rahtaus sopimuksessa sovitut satamat ovat turvallisia.

Yleisesti käytössä olevien free in and out-sääntöjen, eli FIO-sääntöjen ollessa käytössä, ei varustamo ole vastuussa lastin purkamisesta tai lastauksesta. Sen sijaan varustamo on vastuussa vahingoista joita lastille saattaa sattua matkan aikana. Rahdinantaja on vastuussa jos lasti aiheuttaa alukselle tai muulle lastille vahinkoa. Rahtaaajan vastuuta vahingon sattuessa ei ole rajoitettu. Tätä varten on olemassa Charterer's liability-vakuutus. Kyseisen vakuutuksen voi hankkia alusvakuutuksia antavasta P&I-Klubista. P&I-klubista hankittaessa Charterer's liability vakuutuksen enimmäisvastuu on yleensä 50 milj. USD. Myös vakuutusyhtiöt myöntävät Charterer's liability-vakuutuksia. Jos kyseinen vakuutus hankitaan vakuutusyhtiön kautta on enimmäisvastuu yleensä 10-20 milj. USD.

Vaikka vakuutusyhtiöiden vakuutuksen enimmäisvastuun määrä on huomattavasti pienempi, on myös itse vakuutuksen hinta pienempi.

Jos rahdinantaja jostain syystä peruu rahtaus sopimuksen ennen kun lastaus on alkanut, on rahdinkuljettajalla oikeus saada korvausta menetetyistä rahdista. Jos rahdinkuljettaja haluaa perua rahtaus sopimuksen, voi hän tehdä niin, jos ilmoittaa asiasta kohtuullisissa ajoin ennen rahdin ottamista. Jos lastinantaja aiheuttaa rahdinottajalle myöhästymisen, on rahdinottaja oikeutettu korvaukseen.

Kun kyseessä ovat tankkilaivat, usein on käytössä pelkästään tankkilaivoille suunnattuja sopimusmalleja. Näistä käytetyimpiä lienevät Internationa Association of Independet Tanker Owners, eli INTERTANKOn Asbatankvoy sekä Intertankvoy. Lisäksi suuryritykset käyttävät monesti omia rahtaus sopimuksiaan kuten Shell:in Shelltime. (Ek, Korkka, Kosola & Pöyhönen, 2011, 197,198)

8.2 Kuljetussopimukset

9.2.1 Merirahtikirja (Sea waybill)

Lastinantaja saa todistuksen siitä, että hän on sopimusosapuoli merikuljetuksessa merirahtikirjan eli sea waybill:in. Merirahtikirjassa nimetään vastaanottaja jolle rahti luovutetaan määräsatomassa. Merirahtikirja todistaa myös rahtikirjoissa nimetyn rahdin laadun ja määrän. Tavarahan omistusoikeuteen ei merirahtikirjalla ole vaikutusta. On yleistä nykyään, että sea waybill toimitetaan sähköisesti. (Ek, Korkka, Kosola & Pöyhönen, 2011, 196)

9.2.2 Konossementti (Bill of Lading, B/L)

Konossementti on siirrettävä arvopaperi joka samoin kun merirahtikirja on todiste rahdin laadusta ja määrästä sekä merirahtaus sopimuksesta. Rahdin kuljettaja on velvollinen luovuttamaan rahdin konossementtia vastaan. Remburssikaupassa edellytetään pääsääntöisesti että konossementti laaditaan toimitukselle joka on kaupan kohteena. Konossementteja on nykyään myös sähköisessä muodossa,

mutta perinteisestä konossementista sähköiseen siirtyminen on silti ollut hidasta. . (Ek, Korkka, Kosola & Pöyhönen, 2011, 196)

10. MERIVAKUUTUS

Vaikka merivakuutus jakautuu tavarankuljetusvakuutukseen ja alusvakuutuksiin. Seuraavassa käsitellään ainoastaan alusvakuutuksia sillä tavarankuljetusvakuutuksen ottaa yleensä kuljetusasiakas ja sen merkitys varustamotoiminnan kannalta on minimaalinen. Sen sijaan alusvakuutuksen ehtoihin ja tarpeeseen on syytä perehtyä huolella, sillä onnettomuuden sattuessa vääränlainen vakuutusturva ajaa melko varmasti varsinkin pienemmän varustamoyrittäjän konkurssiin. Tässä osiossa on lyhyesti kerrottu erilaisista alusvakuutuksista ja siitä, mitä ne kattaa. Vakuutukset on eritelty pakollisiin ja vapaaehtoiisiin vakuutuksiin.

10.1 Merivakuutuksen historiaa

Kuljetusvakuutus juontaa tiedettävästi juurensa aikaan 2250 eKr., ja Hammurabin lakiin. Hammurabin laki oli ensimmäinen säilynyt dokumentti jossa säädettiin karavaanilainasta. Karavaanilainana oli laina jonka kauppias otti suunnitellakseen karavaania. Lainan oli kuljetettavaa tavaraa vastaava arvostaan ja otettiin sitä vastaan. Noihin aikoihin sattui usein, että lasti ei saapunut perille, joten tappio tuli usein lainan antajan harteille. Jos kuljetus sen sijaan onnistui, tuli laina maksaa takaisin 20 % korolla.

Foinikialaiset levittivät karavaanilainan välimerelle. Välimerellä karavaanilainan vakiintuneeksi nimeksi antiikin aikoina tuli merilaina. Rooman valtakunnassa keisari Justianuksen laki määräsi merilainan koron 12 prosenttiin. Merilainan 12% korosta katsottiin puolet olevan sotavaaran kattamista varten. Merilainajärjestelmä lakkautettiin vuonna 1227 sillä katollinen kirkko kielsi sen,

koska katsoi että se on kiskonnan muoto. Tämän kiellon katsotaan olevan lopullinen sysäys merivakuutustoiminnan alkamiseksi.

Merivakuutustoiminnan alkupäivistä ei ole juurikaan säilynyt tietoa. Ensimmäinen säilynyt vakuutuskirja löydettiin Genovalaisen kauppiaan papereiden joukosta ja on muodoltaan hyvinkin samanlainen kun Englannissa vielä 1980 luvun lopulla käytössä ollut SG, eli Shipping & Goods- policy. SG perustui sekin merilainaan. Välimereltä vakuutustoiminta levisi ensin kohti länttä Portugaliin ja sieltä kohden pohjoista. 1300-luvulla perustettiin Portugaliin laivojen keskinäinen vakuutusyhdistys. Myös Antwerpenissa on harjoitettu vakuutustoimintaa jo hyvin varhaisessa vaiheessa ja Hollannissa sekä Saksassa hieman myöhemmin eli 1500-luvulla. 1668 perustettiin Pariisiin ensimmäinen merivakuutusyhtiö. Vaikka merivakuutustoiminta alkoi Englannissa 1500-luvulla, vakiintui sen käytäntö 1600-1700 luvun vaihteessa. Alkuna Englantilainen vakuutuskäytäntö sai Lontoossa jossa laivavakuutusten välittäjillä ja vakuutuksen tarvitsijoilla oli tapana tavata Edwart Lloyd'sin pitämässä Lloyds Coffee House- kahvilassa vakuutusten merkeissä. Tästä kehittyi Corporation of Lloyd's of London niminen instituutio joka on tavallaan vakuutuspörssi, ei vakuutusyhtiö. 1720 Englantiin perustettiin kaksi vakuutusyhtiötä jotka onnistuivat saamaan aikaan lain joka kielsi uusien vakuutusyhtiöiden perustamisen Englantiin lähes sadan vuoden ajan. Tämän ansiosta Lloyd's saavutti Englannin markkinoilla lähestulkoon monopoliaseman.

Pohjoismaisten merivakuutusyhtiöiden historia alkaa 1726 kun Kööpenhaminaan perustettiin ensimmäinen merivakuutusyhtiö. Ruotsin ensimmäinen merivakuutusyhtiö perustettiin Tukholmaan 1739. Norjan ensimmäinen merivakuutusyhtiö perustettiin puolestaan 1845 ja Suomen Turussa aloitti vuonna 1850 Suomen Merivakuutusyhdistys. Vakuutuksen kohteena alussa olivat purjelaivat jotka ylittivät tietyn vähimmäiskoon. 1860 aloitti toimintansa Toinen Merivakuutusyhdistys. Toisen Merivakuutusyhdistyksen pääpaino oli lastien vakuuttamisella, se myönsi kuitenkin vakuutuksia myös aluksille. Ensimmäisiä varsinaisia vakuutusyhtiöitä olivat Merivakuutusosakeyhtiö Triton ja Suomen Merivakuutus Osakeyhtiö. Triton perustettiin vuonna 1889 ja Suomen Merivakuutus

Osakeyhtiö vuonna 1898. Muidenkin alojen vakuutusyhtiöt laajensivat vakuustointiaan merivakuutuksen piiriin saavuttaen siinä suuria markkinaosuuksia.

Merivakuutusyhtiöiden toiminta keskittyi enenevässä määrin. Tästä syystä merivakuutusyhtiöiden määrä on alkupäivistä lähtien jatkuvasti laskenut. Nykyään 80% kuljetusvakuutus markkinoista on kahden yhtiöryhmän hallinnassa. Vuonna 2010 kaskovakuutusta aluksille Suomessa tarjoaa yksi kotimainen ja kaksi ulkomaista yhtiötä. Lisäksi Suomessa toimii joitakin edustajia jotka merkitsevät vakuutuksia pääasiassa Lontoossa toimiville vakuuttajille. (Ek, Korkka, Kosola & Pöyhönen, 2011, 9, 10, 11)

10.2 Merivakuutuksen nykytila

Pian sen jälkeen kun Englannissa sallittiin taas perustaa uusia vakuutusyhtiöitä, perustettiin Lloyd'sin kanssa kilpaileva järjestö nimeltään Institute of London Underwriters eli ILU. Kustannuspaineet ja jäsenkato pakottivat ILUn yhdistymään London International Insurance and Reinsurance Market Associationin eli LIRMA:n kanssa vuoden 1998 loppupuolella. Tämän uusi yhtiö nimettiin International Underwriting Association of Londoniksi, eli IUA:ksi. IUA:n Institute-ehdot ovat saavuttaneet johtavan aseman maailmankaupassa. Nykyään Lloyd's sekä IUA tekevät paljon yhteistyötä tavaravakuutuksien osalta yhteistyöelimessä nimeltä Joint Cargo Committee Vastaavia elimiä alusten vakuuttamisessa on Joint Hull Committee sekä Joint War Committee sotavakuutuksissa. Näiden yhteistyöelimien lausunnot vaikuttavat suuresti merivakuuttajien maailmanlaajuiseen toimintaan. (Ek, Korkka, Kosola & Pöyhönen, 2011, 14)

Vakuutusala on voimakkaasti keskittynyttä liiketoimintaa. Kilpailulainsäädäntö on myös tiukentunut sillä seurauksella että vakuuttajien yhteistyö joka on jatkunut jo pitkään, on päätynyt 2000-luvulla. Suomessa on lopettanut toimintansa Merivakuutusyhtiöiden yhdistys MVY, Ruotsissa vastaava yhteistyöjärjestö sekä Pohjoismaainen Merivakuutuspooli on lopettanut toimintansa.

Etenkin alusvakuutuksen piirissä on havaittu Norjan merivakuuttajien yhdistyksen (Cefor) nousu yhteispohjoismaisen yhdistyksen asemaan sillä siinä on jäseniä kaikista pohjoismaista. Ollaan siirrytty yhteispohjoismaisten vakuutusehtojen (Nordic Plan) käyttöön ja lopetettu kansallisten ehtojen kehittäminen.

Sama kehitys on nähtävissä myös tavaravakuutus puolella. Tosin siellä ollaan hylkäämässä kehityksessä pysähtyneet kotimaiset ehdot ja siirrytään kohti kansainvälisessä kaupassa yleisesti käytettyjä Institute-ehtoja. (Ek, Korkka, Kosola & Pöyhönen, 2011, 15)

10.3 Alusvakuutukset

10.3.1 Pakolliset alusvakuutukset

10.3.1.1 Kaskovakuutus

Aluksen vahinkovakuutus on nimeltään kaskovakuutus. Kaskovakuutuksella vakuutetaan alus koko arvosta. Vakuutus korvaa varustajan tarpeiden mukaan ja riippuen suojan kattavuudesta meripelastuksen, kokonaishäviön, omalle alukselle tulleet vauriot osittain, yhteentörmäysvastuun, yhteishaveritapauksissa aluksen osuuden, konevauriot sekä jäävauriot, edellyttäen alukselta jääluokkaa. (<http://www.alandia.com>)

10.3.1.2 Protection&Indemnity eli P&I-vakuutus

P&I-vakuutus on vakuutus joka pitää sisällään aluksen operaattorin tai varustajan laissa määritellyn vastuun vahingonkorvaamisesta aluksen operoinnin yhteydessä. P&I- vakuutus toimii kaskovakuutusta täydentävänä lisävakuutuksena. P&I vakuutus täydentää kaskon vastuusuojaa esim. yhteishaveritapauksissa sekä yhteentörmäystilanteissa. Kaskovakuutuksen tavoin P&I vakuutukseen voidaan liittää useita lisäturvaa antavia osia, mutta yleisimmät P&I vakuutukseen laitettavat vastualueet ovat:

- **Henkilövahinkovastuu**
Korvaa vahingot aluksella oleville matkustajille, miehistölle, ahtaajille, esim. kuolemantapauksen, matkatavaroiden tai muut omaisuusvahingot, henkilövahingot jne.
- **Lastivastuu**
Korvaa rahdin menetyksen tai vaurioitumisen
- **Päästövastuu**
Korvaa esim. kemikaali tai öljyvuodon aiheuttamat kustannukset kuten päästöjen rajoittamisen tai puhdistuksesta aiheutuneet kustannukset
- **Vastuu toisten omaisuudesta**
Korvaa jos vakuutusnottaja aiheuttaa vahinkoja jonkun muun omaisuudelle.
- **Yhteentörmäysvastuu**
Korvaa sellaiset osat jotka eivät kuulu kaskovakuutuksen piiriin yhteentörmäyksen tapahtuessa. Yhteentörmäys voi olla aluksen tai muun kelluvan esineen kanssa. P&I-vakuutukseen voi ottaa kaskoa täydentämään yhteentörmäys vastuuvakuutuksen..
- **Hylynpoisto**
Korvaa esim. lastin, varusteiden tai hyllyn pelastamisen ja/tai pois viemisen, merkitsemisen sekä hävittämisen.
- **Palvelu ja neuvot vahinkotapausten arvioinnissa.**
(<http://www.alandia.com>)

Nykyään ei ole yleistä velvoitetta ottaa P&I vakuutusta, se on kuitenkin lisätty ns. pakollisten vakuutusten joukkoon sillä suurin osa maailman tonnistosta on jonkin tyyppisen rahoituksen alaisena ja rahoittajat usein vaativat kyseistä vakuutusta rahoituksensa kohteelle. Lisäksi on olemassa kolme säädöstä jossa vaaditaan vakuutusta niissä spesifioituille aluksille. P&I Vakuutus on yksi vakuutusvaihtoehto. (<http://www.alandia.com>)

- ”Bunkkeriyleissopimus Vuonna 2008 voimaan astunut yleissopimus edellyttää, että kaikilla yli 1 000 bruttotonnin aluksilla on oltava vakuu-

tus, joka kattaa aluksen omistajan vastuun bunkkeriöljyn aiheuttamissa pilaantumisvahingoissa.

- EU:n vakuutusdirektiivi aluksen omistajan vakuutuksesta merioikeudellisissa vahingonkorvausvaatimuksissa. Direktiiviä on sovellettava EU:n jäsenvaltioissa 1.1.2012 alkaen, ja se edellyttää, että kaikilla aluksen omistajilla, joiden aluksen bruttovetoisuus on vähintään 300 tonnia, on velvollisuus vakuuttaa aluksensa varustajan vastuun yleisten rajoitussääntöjen mukaan.
- Ateena-asetus. Asetus, joka astui voimaan 31.12.2012, edellyttää, että kaikilla yli 12 matkustajalle rekisteröidyillä matkustaja-aluksilla, jotka liikennöivät kansainvälisessä liikenteessä sekä kotimaan liikennealueilla A ja B, on oltava varustajan matkustajavastuu yleissopimuksen mukaisesti. Asetusta voidaan laajentaa kattamaan myös muut matkustaja-alukset jotka liikennöivät kotimaan Liikenteessä ”
(<http://www.alandia.com>)

10.3.2 Vapaaehtoiset alusvakuutukset

10.3.2.1 Keskeytysvakuutus

Loss of hire-vakuutus on lisävääkuutus joka korvaa tulonmenetyksen kun alus on poissa käytöstä kaskovahingon takia. Tavallisesti näissä tapauksissa on 21 tai 14 päivän mittainen omavastuu aika, ja vakuutuksen kattama aika on 90 tai 180 päivän mittainen. Loss of hire-vakuutuksen ehdoissa on sovittu päiväkorkauksen suuruus.

10.3.2.2 Kaskoetusvakuutus

Kaskoetusvakuutus tai rahtietuusvakuutus on vakuutus jota voidaan verrata keskeytysvakuutukseen jonka määrä on aiemmin määrätty. Kaskoetusvakuutuksen korvaus maksetaan kertakorvauksena. Kaskoetusvakuutus korvaa ainoastaan kokonaishäviön sattuessa. Vakuutusmäärä on ylimmillään 25% aluksen kaskovakuutusmäärästä.

10.3.2.3 Sotavaaravakuutus

Sotavaara on riski jota tavallinen kaskovakuutus ei kata. Tästä syystä sotavaaraa varten on otettava oma vakuutuksensa. Tiettyihin maihin meneminen tarkoittaa, että sotavaara on suurempi. Tämä puolestaan johtaa siihen, että joudutaan maksamaan suurempi vakuutusmaksu jos halutaan pitää vakuutus voimassa. Sotavaaravakuutuksen piiriin voivat kuulua mm. seuraavat tapaukset

- Valtaus
- Pidätys
- Pakkoluovutus
- Lakko
- Työsulku
- Mellakka
- Kansalaislevottomuus
- Sabotaasi
- Rosvoaminen
- Merirosvous
- Kapina

10.3.2.4 Lakkovakuutus

Lakkovakuutus otetaan puolestaan pelkkiä lakkotapauksia varten. Lakkovakuutus korvaa varustamolle lakosta aiheutuneet kulut ennalta vakuutus sopimuksessa määritetyn määrän mukaan. Myös lakkovakuutuksessa on omavastuu aika.

Lakkovakuutus korvaa sataman tai aluksen lakkoilusta johtuneet kulut. Lakko-
vakuutuksia myöntävät yleensä niihin erikoistuneet vakuutusyhtiöt.

(Alandia,2013)

LÄHTEET

Villa, S, Ossa, J, Saarnilehto, A, Yritysmuodot, Toiminta, Rahoitus ja Verotus, WSOY 2007

Ek, H, Korkka, M, Kosola, K, Pöyhönen, P, Kuljetusten Vakuuttaminen, FIN-VA 2011

Stephenson & Harwood, Shipping Finance Third Edition, Euromoney Books, 2006)

Engblom, A, Varustamotoiminnan Välitön Verotus, 1.4,2011

Siika-Aho, O, Teoksesta Befraktning suomentanut Olli Siika-aho. Rahtaustointiminta MKK julkaisut 1999

www.bimco.org, Viitattu 25.10.2013,
https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Ship_Management/SHIPMAN2009.aspx

www.bimco.org, Viitattu 25.10.2013,
https://www.bimco.org/en/About/Press/Press_Releases/2012/2012_10_18_POO_LCON.aspx

www.varustamosaatio.fi, Viitattu 15.11.2013
http://www.varustamosaatio.fi/wp-content/uploads/2013/02/V%C3%A4yl%C3%A4-auki-tulevaisuuteen_2013.pdf

www.varustamosaatio.fi Viitattu 5.11.2013 http://www.varustamosaatio.fi/wp-content/uploads/2013/01/V%C3%A4yl%C3%A4-auki-tulevaisuuteen_2013.pdf

www.nettilaki.com Viitattu 6.11.2013, <http://www.nettilaki.com/a/mik%C3%A4-on-laivanis%C3%A4nnist%C3%B6yhti%C3%B6>

www.shipowners.fi Viitattu 20.10.2013
<http://www.shipowners.fi/fi/suomen+varustamot+ry/historiikki/>

www.alandia.fi, Viitattu 18.11.2013,
<http://www.alandia.com/fi/merivakuutus/merivakuutus/pakollinen-pi-vakuutus>

www.alandia.fi, Viitattu 18.11.2013
<http://www.alandia.com/fi/merivakuutus/merivakuutus/pi-vakuutus>

www.alandia.fi, Viitattu 19.11.2013
<http://www.alandia.com/fi/merivakuutus/merivakuutus/kaskovakuutus>

www.ypenter.fi Viitattu 22.12.2013

<http://www.ypenter.fi/?q=KQn8Cz2VfO999UDhdKzNe2qzdzGKYHrv502D>

www.ypenter.fi Viitattu 23.12.2013

<http://www.ypenter.fi/?q=KQn8Cz2VfO999UDhdKzNe2qzdzGKYHjv502B>

http://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/25235/jose_hernandez.PDF.pdf?sequence=1

Viitattu 2.1.2014

www.wartsila.com Viitattu 28.12.2013

Alandia,2013, MKK Alusvakuutukset seminaari 30.10.2013 Alandia johdanto-
toesitelmä

Merenkulun tulevaisuus Suomessa 2015 ja siitä eteenpäin, PBI Research Institute

Laivapolttoaineiden rikki- ja vesihioksisuus vuonna 2015, LVM:n julkaisu 20/2009.

Laivojen typenoksidipäästöjen rajoittaminen, LVM:n julkaisu 42/2010.

ETLA No. 1270

Stopford, Martin. (1997). Maritime economics-The sales and purchase market. 2
painos.