



REDERI AB ENGSHIP

Quality and care
FROM THE NORTH



Do you believe in efficiency, experience
and quality, then you are looking for
REDERI AB ENGSHIP, a Finnish
ship owner with a history of competence
and safety in sea transport.

Our tonnage consists of 15 traditional dry cargo,
container vessels and modern ro-ro-carriers.

Finnish shipping company

REDERI AB ENGSHIP

Slottsgatan 33 B

FIN-20100 Åbo Finland

tel +358-2-512 5500

fax +358-2-250 2087

engship@engship.fi

www.engship.fi

Händelserikt år när Navigationsskolan jubilerar

VI KAN KÄNNA historiens vingslag då skolans 190-årsjubileum nu ligger framför oss. Det kommer att bli ett händelserikt år med flera olika evenemang som anordnas till jubileans ära. Ånikap kommer att hedra skolan vid jubileumsmottagningen i september samt vid anordnandet av Sjöfartsmässan (24–25 oktober).



Medlemmarna har även möjlighet att fira jubileet i samband med Skepparbalen den 25 oktober i Åbo Slott. Den anordnas nu för tredje gången i Ånikaps regi.

Ett gediget arbete har påbörjats med skolans historik, där Ånikaps medlemmar kommer att aktivt medverka. En kortare beskrivning över historikens innehåll kommer att presenteras under jubileumsåret. Själva huvudarbetet att

beskriva skolans verksamhet från 1813 till dags dato, innefattande grundlig forskning i olika arkiv och bl.a. samlandet av intervjuer, kommer säkert att ta en ansevärd tid. Man har dock beslutat göra arbetet grundligt och ej med alltför snäv tidtabell för att garantera en kvalitativ och läsbar historik. Skolan bör få en historik som är värdig landets äldsta yrkesskola.

Jag vill här ta möjligheten i akt att å föreningens vägnar gratulera Navigationsskolan i Åbo och samtidigt önska lycka och framgång åt Sydväst/Sjöfart som nu axlar ett stort ansvar i att både upprätthålla skolans traditioner och samtidigt möta framtidens utmaningar.

*Per-Olof Karlsson
Ordförande, Ånikap*

ISM-koden – nyordning och förvirring

BÄSTA LÄSARE, DAGS att komma ut med ett nytt exemplar av Ånikaps egen tidning *The Captain* 1/2003. Premiärnumret 1/2002 togs väl emot av läsarna, men väckte tyvärr ändå en viss anstöt i vissa kretsar. Måhända är det orsaken till att de litterära medlemsbidragen varit fåtaliga även detta år, sjöfartskretsarna är som känt snäva i detta land.

Sjöfartsbranschen har under år 2002 drabbats av en viss nyordning i syfte att förbättra säkerheten till sjöss. Safety Management System (ISM) har tagits i bruk och samtliga kompetenscertifikat har förnyats enligt STCW-95. Som alltid i dylika fall har de nationella tolkningarna av IMO:s nya regler varit olika. I Finland visade det sig vara nödvändigt att nyskola äldre sjövana besättningar, annars inget nytt certifikat. Onödigt och kostsamt, enligt de flesta.

ISM-koden har väckt många diskussioner. Också här tolkar man litet hur som helst, tyvärr. I värsta fall blir koden en försvårande och dyrköpt erfarenhet för ett rederi som råkar ut för "teoretiskt aktiva" inspektörer som fått för sig att svaret till allt bör finnas i ISM. En sak är dock säker, sysselsättningseffekten är stor.

Redaktionen har i detta nummer försökt bredda underlaget till att täcka såväl hårda som mjuka värden. Hoppas Ni finner tidningen intressant och kom ihåg att "Bonken" Karlsson eller undertecknad gärna tar emot kommentarer.

*Bengt Björkholm
Viceordförande Ånikap
bengt.bjorkholm@engship.fi*



THE CAPTAIN, 2003

The Captain ges ut med ett nummer per år av Sjökaptenerna från Åbo Navigationsinstitut (ÅNIKAP).

ÅNIKAP

Malmgatan 5, FI-201 00 Åbo, Finland

E-post: per-olof.karlsson@sydvast.fi

Produktion: Breakwater Publishing AB

Repro/tryck: Elanders Gummessons, Falköping, 2003

INNEHÅLL

- 3 Ledare
- 4 När skall vi börja tala om lotsens arbete?
- 6 Sjösäkerheten på Östersjön
- 8 To work onboard Royal Caribbean International
- 9 Kurators arbete ombord
- 11 Lotskarriären
- 12 MF/HF DSC-laite, paljon melua turhasta
- 13 Utprickning av farleder under det gångna årtusendet
- 15 Fraktfartygsföreningens tillkomst
- 16 Bore Shipowners employs Finnish officers under Dutch flag

När skall vi börja tala om lotsens arbete?

Sjökapten Kari Larjo höll detta föredrag om lotsens arbete på ett sjösäkerhetsseminarium i Helsingfors våren 2002.

Det förvånar mig att ingen kommenterade föredraget på seminariet. Inte heller efteråt har någon diskussion uppstått.

Att lotsens arbete är av stor vikt för sjösäkerheten är utan tvivel helt klart. Stora ekonomiska värden borde också öka rederiernas intresse för frågorna.

Vi publicerar denna skrivelse i sin helhet och tar garna emot kommentarer och synpunkter.

Esa Mäkelä, sjökapten

FÖR 15 ÅR SEDAN frågade en svensk lots mig hur jag ser på lotsarnas framtid. Frågan förvånade mig eftersom jag inte då kunde svara på den. Jag kunde då inte placera allt i rätt ordning, men nu vill jag svara på den frågan.

Finska Sjöfartsverkets utvecklingsplan publicerades våren 2002. Dess femte paragraf behandlar lotsning. Utvecklingsplanen avviker inte från andra betänkanden av lotsningskommittéer under Finlands självständighetstid. Det som är nytt är att man nu vill göra lotsverket till ett kommunalt verk och delvis privatisera det.

Det hela började med kommunala lotsverk under 1600-talet. Om detta ”nya” förslag skulle verkställas skulle man flytta klockan 350 år tillbaka och vi skulle förvaltningsmässigt återgå till ruta 1. Detta vittnar snarare om ett misslyckande än en positiv förändring.

Vi kan betrakta alla betänkanden under självständighetstiden som ett och samma dokument. Den första tanken är att det har hänt mycket under 80 år, men i själva verket är det två saker som avlöser varandra. Man har alltid talat om pengar i någon form och man har aldrig behandlat lotsens arbete. Det är alltså ekonomiska faktorer som avgör om det finns orsak att göra betänkanden angående lotsning.

Lotsens arbete får aldrig uppmärksamhet, det bara försvinner som ”ringarna i vattnet”. Man kan inte se det eller ännu mindre analysera det. Enbart arbetets följder finns att betrakta. Lotsens arbetete dokumenteras inte, det finns inte heller läroböcker om det. Bara olyckorna dokumenteras, men de förmedlar en felaktig bild av lotsens arbete.

Lotsens praktiska arbete och dess juridiska definition är totalt olika. Försöket att diskutera lotsens arbete leder undantagslöst till ansvarsfrågor. Juridiskt är lotsen en rådgivare som ger befälhavaren förslag om olika manövrer som han endera förkastar eller godkänner. I praktiken måste lotsen ge order och det är just vad befälhavaren väntar sig, ty annars fungerar lotsningen inte. Juridiskt sett är befälhavaren fartygets ”chaufför”, som lotsen ger råd till. Rådgivarens definition passar inte för lotsen, den är i sin falskhet kränkande för honom och ansvarsfrågan har lett till en förvrängd juridisk definition.

Under Sveriges och Rysslands herravälde i Finland hade lotsen ett personligt ersättningsansvar för lotsning. När Finland hade varit självständigt i 13 år märkte staten att den höll på att bli ansvarig för sådana misstag som gjordes av lotsen. Detta rättades snabbt till med en lag om redarens ansvar (Lag om redarens ansvar och sjöpanträtt 73/31, 20.02.1931). Enligt lagen svarade rederiet för alla fel gjorda av befälhavaren, lotsen och besättningen. Avvikande åsikter finns inte arkiverade, men det är troligt att rederierna och lots- och fyrmannaföreningen protesterade mot lagförslaget. Skeppsredarens ansvarsparagraf flyttades till Finlands första sjölag på sommaren 1939 (Sjölag 167/39, 09.06.1939, §11). I praktiken flyttades ersättningsansvaret till skeppsredaren.

Staten försäkrade slutligen sin ansvarsfrihet i skadeersättningslagen år 1974. Där konstaterades lakoniskt att staten och kommunen inte är ansvariga för lotsning (ska-deersättningslagen 412/74, §7).



Med nämnda lags skyddsparafer begränsades lotsens ansvar. Lots- och fyrmannaföreningen begärde att lotsarna skulle befrias från ekonomiskt ansvar i sjöolyckor, men denna önskan hade ingen verkan.

År 1998 trädde en ny lotslag i kraft. Den förkastade lotspliktens grunder från svenska tiden, men bibehöll ansvarsfrågorna oförändrade. Enligt lagen är lotsen ansvarig under lotsning (Lotslagen 90/98, 1998, §7). Justitieministeriet var inte nöjt med ansvarsfrågan men ministeriet presenterade ingen egen åsikt i saken. Lotsens ansvar var slutligen stabiliserat och ingen av de delaktiga ville ta ställning till det.

Lotsens och lotsningsorganisationens intressen är inte eniga på grund av lagen. Det ligger i statens intresse att överlämna alla beslut gällande lotsningen till lotsen. Lotsen måste således fatta beslut som hör till lotsverket och även bära ett ansvar som hör till staten. Staten utnyttjar lotsen, ty han sköter själv sin egen skolning och likaså sätter han själv operativa gränser för sin verksamhet. Organisationen kan i detta fall diskutera enbart ekonomiska frågor.

Ansvarsfrågan bör ändras så att praktiskt lotsningsarbete och dess teoretiska definition blir eniga. Låt oss inbilla oss att vi skulle ha makt att ändra lagar:

- Från sjölagen tar vi bort ordet "lots" i fartygsbesättning.
- Från skadeersättningslagen §7 tar vi bort ordet "inte" och då skulle lagen lyda att "Staten ansvarar för lotsning".
- Till sist ersätter vi i lotslagens §7 meningen "lotsen ansvarar för lotsning" med orden "Staten ansvarar för lotsning".

Ovannämnda ändringar skulle ge en ny framtid för lotsningen.

Användandet av statlig lots skulle för redaren betyda en garanti för lotsning och den skulle ge säker valuta för lotsavgifterna. Om man inte sköter om ansvarsfrågan vill redaren i framtiden slippa lotsningen helt och hållet. Om staten bär ansvaret blir lotsanvändandets princip lockande för redaren.

Dessa paragrafförändringar förorsakar inte några som helst principiella förändringar i lotsens arbete. Om staten skulle ta ansvaret för lotsningen skulle inte lotsen mera behöva bli kallad enbart rådgivare. Han skulle bli mer ordregivare, och makten skulle bli klart större än i nuvarande system. Hans framtid skulle också vara garanterad.

De största förändringarna skulle dessa paragrafförändringarna innebära för lotsningsorganisationen. Enligt nuvarande system gör myndigheten ett fel i sitt praktiska arbete om den ger stöd åt lotsen i hans beslutsfattande. Staten kan inte utbilda lotsen i hur man bör lotsa, inte heller sätta operativa gränser för lotsningen, vilka skulle öka säkerheten, eftersom staten då eventuellt skulle bli delansvarig. Paragraferna hindrar sjöfartsmyndigheterna att utnyttja det höga kunnande som de har.

Inom sjöfarten fungerar man i allmänhet som man alltid gjort. Om man alltid har fungerat enligt en viss formel, känns det alltid rätt. Man tror att ingen är skyldig till något fel om verksamheten fortsätter som förut. Således har hundraåriga traditioner bibehållits och lotsbetänkandena är uppreningar av varandra.

När man börjar tala om lotsens arbete har man all orsak att även använda psykologisk yrkeskunskap, ty annars kan inte hundra år gamla gordiska knutar öppnas.

Kari Larjo
sjökapten

Sjösäkerheten på Östersjön

MAN HAR KUNNAT följa med i massmedier hur det arbetas för att göra sjösäkerheten på Östersjön ännu bättre än vad den är i dag. Alla verkar vara oroliga för riskerna den ökande tankfartygstrafiken till de nya oljehamnarna i Finska viken medför. Nya farleder och trafikseparerings-system med effektivare radarövervakning planeras. Det har till och med nämnts att ett fartyg skall ha ett pass som tillåter henne att trafikera Östersjön. För att ett fartyg skall kunna erhålla passet krävs det att fartyget är i gott tekniskt skick och har en kunnig besättning.

Visst går det att övervaka och kontrollera att ett fartyg är i det skick som krävs, men hur skall det gå att kontrollera att allting är OK med människorna ombord och dem som opererar fartygen?

En sakkännare i sjöfartsfrågor sade ungefär så här en gång då han stod på min brygga och klappade bryggstolens ryggstöd. "Den här stolen är orsaken till många tillbud ute till havs." En annan gång berättade en kollega att baren ombord var orsaken till grundstötningen.

Vid de båda tillfällena var jag tvungen att korrigera deras, enligt min mening, felaktiga tolkningar. Till den senare svarade jag att hemma i min hemkommun har vi minst en hembränningsapparat i varje kvarter, men inte får vi köra bil berusade för det. Man kan absolut inte skylla på en bryggstol eller på ett dagrum för en incident. Det är nog attityden till sitt arbete hos navigatören på fartygsbryggan som i de båda fallen varit skurken i dramat.

Bryggbefäl från så kallade civiliserade länder äger med all säkerhet de rätta kvalifikationerna och utbildningen till att föra ett fartyg. Därför har attityden och motivationen samt ansvarskänslan blivit en allt viktigare faktor i en säker sjöfart. Om någon navigatör vet själv att han inte klarar av sitt arbete och inte kan hålla sig vaken eller nykter under sin sjövakt bör han snarast möjligt söka sig i land. Det finns en massa av dessa, av olika orsaker, "sömniga personer" på fartygsbryggorna i Östersjön.

SÄKERHETSRIKERNÄ OCKSÅ på ett fartyg där besättningen av en eller annan orsak inte trivs ombord och därmed nonchalerar säkerhetsföreskrifter samt slarvar i utförande av sitt arbete.

Utöver dessa tidigare nämnda finns det en hel hop av ansvarsfulla, välmotiverade och kunniga navigatörer som av dagens tidspress, arbetsbörda och stress kanske heller inte uppfyller kraven på en säker vakthållning på sin brygga.

Det förekommer fortfarande rätt allmänt att det endast finns en navigatör på bryggan nattetid. Av olika orsaker förbiser många av fartygsbefälhavarna ett gott sjömanskap och förordningarna om vakthållning. Av någon orsak följer



man på vissa fartyg noggrannare ett vaktkörningsschema än vad man följer säkerheten till sjöss. Då kanske bryggvakten helt enkelt är trött och helt slutkörd på grund av mycket arbete och obetydligt med vila under ett hamndygn.

ELEKTRONISKA ATTIRALJER STRÖMMAR också ombord i en strid ström. En stor del av dessa är endast till för att göra bryggbefälets arbete lättare och därmed framförande av fartyget säkrare. En del av dessa attiraljer, läs GMDSS-utrustning, försämrar direkt säkerheten när dessa stup i kvarten bör kvitteras då de ger alarm – och oftast helt i onödan på grund av störningar och fel. Fastän de säkert blir till nytta i en nödsituation.

Ny apparatur och nya programvaror bidrar också till en sämre vakthållning, då bryggbefälet under sina sjövakter försöker lära sig hur de fungerar.

En persondator på en fartygsbrygga bidrar även den till en sämre vakthållning. Persondatorerna har kommit för kommunikationernas skull samt för olika slag av uppföljning, rapportering, bokföring samt för lastplanering etc. En ansvarsfull navigatör vet att navigering är det han är uppe på på bryggan för. Om navigatörens inställning är den rätta kan han säkert kontrollera e-post eller fylla i en rapport eller arbetstidsjournal utan att riskera fartygets undergång och skeppskamraternas hälsa. Det kan – och får – inte vara en tidspress att vid ett bestämt klockslag fylla i arbetstidsjournalen eller skicka en rapport iland. Utan det gör man vid rätt tillfälle och vid en säker situation. Om inget tillfälle ges för detta gör styrmannen det enklast efter sin bryggvakt eller då en kollega tagit över vakten.

DÄREMOT FÖREKOMMER DET, speciellt på så kallade containerfeederfartyg, att lastplanering och stabilitetsberäkningar hör till det nästan dagliga arbetet för överstyrmän på deras bryggvakter. I mån om möjlighet utförs dessa arbeten under säkra situationer, men tidspressen tillåter inte alltid detta utan arbetet måste göras omgående och oberoende av trafiksituation. Då riskerar den last-

planerande styrmannen inte endast säkerheten på sitt eget fartyg utan också säkerheten på de fartyg som är i omedelbar närhet. Speciellt om han dessutom är tvungen av olika orsaker vara ensam på sin bryggvakt.

Varför är den lastplanerande styrmannen då tvungen att utföra arbetet under sin vakt? För det första vill befraktare etc. i land genast veta hur mycket last det ryms ombord. Och för det andra kanske han vill få möjligheten till en tupplur på sin frivakt, för att sedan vara alert under sin nästa bryggvakt och eventuellt orka utföra ännu mera pappersarbete. Vissa överstyrmän kanske undviker övertidsarbete på sin frivakt för att inte göra sig impopulära för sin redare och/eller slippa "elaka ögon" från sin befälhavare.

Ofta är också kontakten till land dålig och överstyrmannen vet att lastlistor bör mottagas och lastplaner bör bli skickade innan kontakterna försvinner. Laststyrmannen måste också beakta sina egna och sina kollegors arbetsro vid trånga eller trafiktäta passager, speciellt vid mörker då lastdatorns bildskärm lyser upp hela fartygsbryggan.

DET BÖR LÄGGAS allt mera vikt på att få samarbetet att fungera bättre mellan alla berörda parter. Sakliga dialoger personer emellan bidrar till ett intimare samarbete där varje enskild individ känner till varandras uppgifter och tankegångar.

Oberoende hur än framtiden utvecklas kommer det alltid att behövas personliga insatser för att få allting att fungera. Välutbildade, motiverade och ansvarsfulla personer vilka stortrivs med sina uppgifter och arbetskollegor är minst lika viktiga pusselbitar i befrämjandet av sjösäkerheten som radarövervakningar och trafiksepareringssystem. Nu då fartygen tack vare dagens teknik kommit allt närmare land och dess organisation bör det också fästas allt mer vikt vid samarbetet mellan de båda. Ett fungerande fartyg kräver alltid sin man, oberoende om han sitter vid ett skrivbord på ett luftkonditionerat kontor i land eller på en rullande fartygsbrygga ombord.

*Jan-Erik Stenroos
överstyrmän, på sin frivakt någonstans på Östersjön*

Your Shipping Partner



Head Office: Oy Rettig Ab Bore World Trade Center, Turku, Veistämönaukio 1-3,
P O Box 144, FIN-20101 Turku, Finland, Tel. +358 2 281 3600, Fax +358 2 253 4036,
Email info@boret.com

Bore Shipowners B.V., Beurs-World Trade Center, Beursplein 37, P O Box 30005,
NL-3001 DA Rotterdam, Netherlands, Tel. +31 10 205 3391, Fax +31 10 205 5167,
Email info@boreship.com



A MEMBER OF THE RETTIG GROUP

To work onboard Royal Caribbean International

ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL is one of the two cruise brands owned by Royal Caribbean Cruises Ltd (RCCL). The other brand is Celebrity Cruises.

RCCL started the cruise ships operations in beginning of 1970's with three Finnish built cruise ships. Since then, the company has grown having today totally 25 cruise ships and some 29,000 employees from over 104 nationalities. The main office is located in Miami, USA, and the ships are sailing under Bahamian and NIS flags.

Since I joined the company over four years ago, the fleet has grown from app. 530,000 brt to 1,220,000 brt. Today Royal Caribbean Internationals fleet consists of five different class of ships. The passenger capacity is between 2,000 and 3,800 guests depending of the type of the ship. The company has one Voyager-class ship and two Radiance-class ships in order.

The Radiance class ships are the equipped with gas turbine based power plants and the other ship types with Diesel power plants. The Voyager and Radiance class ships are also equipped with Azipod or Azipod/Fixipod propulsion systems, Vision class with electrical propulsion system and others classes with mechanical propulsion system.

Under Royal Caribbean Internationals brand, ten of the ships are sailing under Bahamian flag (International ships) and six under NIS flag (Norwegian ships). The difference with crew is mainly, that on NIS ships, almost all the deck and engine officers are Norwegians but on international ships they are a mix of different nationalities.

SO HOW IS IT to work onboard the Royal Caribbean Internationals ships? Like earlier mentioned, there are a lot of people from different nationalities onboard. As an example, onboard the Navigator of the Seas, the world largest cruise ship, we have 1,240 crewmembers from 66 different nationalities onboard. All the Nordic countries are also well represented. Due to the amount of nationalities onboard, the company's official working language is English. And of course it is all about team work. Even when having three departments (deck, engine, hotel) onboard, everything is finally based to team work – and that works.

The deck department is almost as onboard the ships in Nordic countries, except the number of employees. On most of the ships, there are totally nine bridge officers (Master, Staff Captain, Chief Officer, 3 1st Officers and 3 2nd Officers). In addition to that, also Security Officer, Deputy Security Officer, Safety Officer, Environmental Officer and Marine Admin. Assistant are part of the Deck Department. The Chief Radio Officers position has just disappear from Royal Caribbean's fleet. Totally, Marine Departments have 98 employees onboard the Navigator of the Seas.

The working periods are normally 14 weeks onboard and 14 weeks off, except for 2nd Officers 14 weeks on and 7 weeks off. So there are two working periods per year.

For a person having family home this might be quite long time to be away from home but it also possible to have family onboard for a while.



The fleet of Royal Caribbean International

Class	Size	Length
Nordic Empress (1 ship)	44000 brt	211 m
Sovereign (3 ships)	73000 brt	268 m
Vision (6 ships)	68000–78000 brt	264 and 279 m
Radiance class (2 ships)	91000 brt	293 m
Voyager class (4 ships)	138000 brt	311 m

SINCE THE TRAINING and education has very high quality in Nordic countries, especially for deck and engine officers, the future for persons having that background is also very good in this “business”. At the moment, Royal Caribbean is hiring for deck positions mostly only 2nd officers. This is to guarantee a career beginning from lower officer ranks.

The Company has also good training programs for deck and engine officers regarding technical equipments as well as different safety training. The company has built up many training programs in co-operation with a local training facility in USA (Star Center) where most of the courses are kept, as well as having in-house trainers onboard for training. Also some of the Equipment suppliers training facilities are used.

Royal Caribbean's policy is to have person onboard the same ship for about three years and then to be transferred to next ship (deck and engine officers). Of course there might be changes due to newbuilding program etc. This is also good giving some changes for daily routines after for a while.

*Captain Mikael Ström,
Staff Captain, m/s Navigator of the Seas
Royal Caribbean International*

Kuratorsns arbete ombord

SKEPPSKURATORN HAR en egen roll ombord. Han kan vara en del av besättningen, men bara nästan. Han förblir en utomstående, men en som förstår sig på båtlivet. Arbetet är ett sätt att komma i kontakt. Att vinna förtroende är nyckeln för ett lyckat arbete. Naturligtvis har kuratorn tystnadsplikt. Alla kuratorer deltar i regelbunden utbildning. Så kunde man beskriva kuratorn i nötskal.

"If a person goes to a psychologist, people might think he/she is sick. People see pastors at funerals, weddings, baptism and so on. It feels more natural. It is one of the pastor's roles in society to talk to people."

Under de senaste tre åren har kuratorsarbetet undersökts. Citatet ovan är en av kommentarerna till frågan om det hjälper att kuratorn är kyrkligt utbildad. Undersökningen gjordes av SIRC (Seafarers' International Research Centre) i universitetet i Cardiff. Forskarna intervjuade kuratorer, sjöfolk och personalansvariga i rederier. Kuratorer skrev också dagbok under sina seglingar (anonymt). Allt material är nu sammanställt och resultatet lovande för ett fortsatt arbete.

"The main research findings demonstrate that there is considerable demand among seafarers on all types of vessels for shipboard welfare services of the kind provided by sailing chaplains of the Apostle of the Sea, Finnish and German seamen's missions. The activities of sailing chaplains are also welcomed by companies, other secular service providers (like MEPA) and seafarer interest organisations."

Av materialet framgår att kuratorsarbetet har gehört bland sjöfolket. Ganska exakt 2/3 (66,2 %) av de intervjuade ville ha kuratorer ombord i fortsättningen. Över hälften (52,2 %) såg behov för kuratorn i allmänhet. Det arbetssätt som har utvecklats genom åren tycks vara rätt. Att inte "hänga med" som passagerare, utan aktivt delta i fartygets vardag, ökar motivationen hos kuratorerna samtidigt som kuratorn blir bättre accepterad av besättningen. Kuratorn blir en naturlig del av fartygssamhället och kan vid behov fungera som personalvårdare och medlare.

DAGENS SJÖFART KRÄVER mycket av sin personal. Besättningen har få möjligheter till avkoppling utanför fartyget. Ändå behöver man tidvis avstånd till sina sysslor. Tidigare kunde man gå till sjömanskyrkan eller sjömansklubben, men i dag får man oftast hitta sin vrå ombord. Korta hamntider och minskad besättning är faktorer som gör sjöfarten stressande för sjöfolk. En utbildad skeppskurator fungerar som säkerhetsventil när besättningen inte kan använda sig av de traditionella avkopplingsmetoderna. Samtidigt kan kuratorn ses som ett tillägg till arbetshälsovård.

Ibland går inte allt som det skall. En kurator blir utsänd till fartyget, men tillbaka kommer bara kritik. Bäst är när kuratorn själv märker att han är på fel ställe. Oftast är det



fråga om personkemi, lyckligtvis. Ett fel ord i sammanhanget kan förstöra mycket. Någon gång har kuratorn även haft fel attityd till sitt jobb. Kuratorn blir befriad från aktuellt fartyg och en annan kanske träder fram.

Vi från sjömanskyrkans sida strävar till att vara så noggranna som möjligt med valet av kuratorer. Det är ändå samma problem som i vilket tillsättning som helst. Man kan inte bygga ett vattentät system, utan fel personer blir insläppta. Oftast gallrar "det naturliga urvalet" bort personer som inte passar som kurator.

Ett annat problem har med resurser att göra. Många anser att kuratorer besöker fartygen för sällan – och det med rätta. Sjömanskyrkan har två heltidsanställda kuratorer som tar hand om fyra till sex fartyg var. Resten av kuratorerna är så kallade avtalskuratorer, som har sin anställning någon annanstans men får segla i sin tjänst. Dessa har ett fartyg var, men kan oftast inte segla mera än högst två gånger om året. Samma gäller heltidsanställda. Idealet skulle vara varannan, var tredje månad, cirka en vecka åt gången. Än så länge kan vi inte nå dithän, mest på grund av saknande resurser.

Kuratorsarbetet sker i tätt samarbete med rederiets personalavdelning. Det är i sista hand rederiet som avgör vilka fartyg som skall ha kuratorer. Eventuella problem löses i samarbete med rederiet.

Sjömanskyrkan ser till att kuratorerna har en god grundkunskap om sjölivet, men detaljerna får rederiet och fartyget stå för. Sjömanskyrkan hoppas på fortsättning på det samarbete som har varat i tjugo år.

Jaakko Laasio

*Sjömanspräst, avdelningschef för arbetet bland sjöfarare,
Finlands sjömanskyrka rf*

(Citaten ur SIRC:s rapport på kuratorsprojektet, ännu inte publicerat.)



Alfons Håkans Ltd, Slottsgatan 36C, FI-201 00 Turku, Finland

Phone: +358 2 51 55 00, 24 hour phone (emergency): +358-50-633 04, Telefax +358-2-251 58 73

E-mail: office.turku@alfonshakans.fi, Internet: www.alfonshakans.fi



TOWAGE • SALVAGE • ICEBREAKING HEAVY TRANSPORT • SUBMARINE WORK

RELIABILITY SINCE 1896

Towage and Heavy Transport

The red-and-blue funnel of Alfons Håkans Ltd is a familiar sight to vessels visiting Finnish ports from all over the world. Our operations are especially concerned with assisting vessels within harbour areas and serving the shipbuilding industry in both the towage of newbuilding and docking of vessels for repairs. Additionally, during the winter months our tugs are actively involved in the important task of icebreaking.

Alfons Håkans Ltd has specialised in the demanding task of towing pontoons laden with heavy steel constructions. We also provide our clients with complete turn-key solutions. Transport is performed safely and punctually by our own powerful tugs and pontoons.

Offshore and Salvage

Alfons Håkans Ltd provide specialist towage and related services to the offshore industry on a worldwide basis. The company operate 33 tugs mainly in the Baltic and the North Sea. As a family concern, we pride ourselves particularly in the service that we provide for our customers.

The company's salvage capabilities are known to many of the leading insurance brokers and underwriters in the world, due to the many successful salvage cases performed in the Baltic as the Janra, Sally Albatross, Pamisos, Finn-Baltic and 50 other salvage cases rendered in the last ten years.

We also provide complete engine-room preservations.

Lotskarriären

För cirka ett år sedan påbörjade jag min tilltänkta kåserisamling, skrev i rask takt kåseri nummer ett och ... ja, där blev det sedan. Därför ger jag ut min kåserisamling här och nu.

ATT VARJE PERSONS beteende präglas av hans eller hennes yrke är väl ganska naturligt. Av förekommen anledning har jag litet närmare tittat på lotskårens beteende och utveckling, vilket har lett till följande rubrik och skrift där orden lyda i undertecknads namn.

Grundförutsättningen är att han kämpat sig igenom ett navigationsinstitut och fått rätten att kalla sig sjökapten. Rätten att tro att han har en utbildning av minst doktorsgrad har han tagit sig själv. Efter några svettiga år som styrman har han erhållit ett sjökaptenbrev. När man efter detta träffar honom på kvarterspuben, räknar man ihop alla år han seglat på olika båtar bara för att konstatera att man pratar med en pensionär. Det är då han är mogen att söka sig till lotsyrket.

Hans verkliga ålder är vid det laget cirka trettio år. Han är full av energi och entusiasm inför sin nya tjänst, vars ed han svurit inför bättre vetande. Sin lotsutbildning erhåller han såsom lotsselev med såväl teoretisk utbildning på navigationsinstitut som praktisk utbildning genom att följa med äldre lotsar på deras lotsningsresor. Tidigare svarade eleven för den teoretiska utbildningen själv. Den kallades kartritning, var mycket torr och fordrade ännu mera öl.

SÅSOM NYBAKAD LOTS är han litet nervös men entusiastisk inför sina lotsningsuppdrag. Sin kunskap om farleder och deras djup delar han gärna med sig av åt den, som vill höra på. Han vet djupet bakom varenda boj och remmare och är övertygad om att han så kommer att göra resten av sitt liv. Men ack vad han misstar sig. Redan vid trettiofem är en stor del i salig glömska.

Mellan trettiofem och fyrtio har han lärt sig farlederna och börjar vara den perfekta orädda lotsen han alltid drömt om att vara. Ingen som någon gång besökt hans

stamställe har kunnat undgå att minst fem gånger ha hört om när han redde ut situationen som kunde ha blivit Skärgårdshavets genom tiderna största katastrof.

Sedan kommer han in i fyrtioårskrisen, skiljer sig och går omkring och är rädd för döden. Synen avtar och han måste skaffa glasögon. Han blir mer och mer medveten om sin ålder och börjar intressera sig för pensionsförmåner. Vid fyrtiofem är denna hans nya hobby så utvecklad och hans synfält för vad som rör sig omkring honom hopkrympt så att om man frågar honom vad klockan är bara gapar han. Men frågar man däremot hur länge han har kvar till pensionen, svarar han med en exakthet som ingen till dags dato uppfunnen miniräknare kan prestera.

Vid femtio super han sig full eller far till södern. När han nyktrat till efter endera alternativet blir han snål. Härefter är pengar allt. Själva lotsningsprestationen blir en bisak. Det är det ekonomiska utbytet av den som är det väsentliga.

Vid femtiofem borde han gå i pension.

FÖR ATT ÄNNU KLARGÖRA vad ovanstående har haft som uppgift att framföra skall vi till slut göra en kort repetition över utvecklingen under lotsens olika livsskeden:

Tankar vid trettio: "Det här klarar jag inte. Jag måste nog söka mig tillbaka till sjön."

Tankar vid trettiofem: "Kanske ändå att det börjar gå. Men nog borde jag tillbaka till sjön."

Tankar vid fyrtio: "Det här är jag bra på. Det här är mitt idealjobb."

Tankar vid fyrtiofem: "Fan vad tjatigt. Jag borde väl nog fara till sjöss, men jag klarar väl mig inte där mer."

Tankar vid femtio: "Jag skulle nog annars fara till sjöss, men hur fan skall dom klara sej utan mej här."

Femtiofem: Tankeverksamheten inom arbetslivet upphört. Dras instinktivt till pensionärsdanserna, där han tror sig fortfarande vara samma stora charmör som han en gång aldrig var.

Kalle Blomkvist



MF/HF DSC-laite, paljon melua turhasta



LOKITIEDOSTO LAIVAN MF/HF radiossa kertoo kolmen päivän ajalta seuraavaa: tullut yhteensä sata DSC viestiä. Kolme on hätäviestejä, tosin jostain toiselta puolelta maapalloa, kaksi viestiä on edellisten releointeja ja yksi vastaanotetun hätäviestin kuittaus rannikkoradio-asemalta. Jäljelle jää yhdeksänkymmentäneljä muuta viestiä, joista kaikki ovat safety tai urgency viestejä. Teoriassa se tekee 1,3 viestiä joka tunti. Käytännössä viestit eivät tietenkään jakaudu näin tasaisesti, vaan on jopa sellaisia vahteja joissa joutuu menemään samaisen aparaatin luokse toistakymmentä kertaa kuittaamaan hälytyksen hiljaiseksi.

Ajatellaanpa jotain vilkkaasti liikennöityä mutkaista väylää joka vaatii erityistä tarkkaavaisuutta. Laivojen radioasemilla stressaavasti piipittävät MF/HF DSC:t häiritsevät navigointia ja muun liikenteen seuranta. Kaikilla komentosilloilla vahtipäälliköt joutuvat juoksentelemaan radioaseman ja tutkan väliä useita kertoja. Tämäkö lisää turvallisuutta? Pikemminkin turhautuneisuutta! Eräs suosikki viestityypeistä on hätäviestit, jossa hädässä olevan sijainti sekä hädän laatu on tuntematon ja MMSI numero on pelkkiä nollia.

ENTÄPÄ SITTEn radioasemanhoitajan lupakirjan ylläpito? Käyttäjät tuskailevat laitteiden viestivalikoiden sekamelskassa. Yhteyttä toisiin laivoihin on lähes mahdoton saada, muilla kuin hätä- ja turvallisuustasajuuksilla ja niillä liikennöinti on ankarasti kielletty, muutoin kuin hätä- ja turvallisuus-asioissa. Itämerellä laivastamme otettiin yhteyttä

MF/HF DSC-radiolla Witowo Radio rannikkoradio-asemaan hätä- ja turvallisuustasajuuksilla 2187,5 kHz, valiten vahingossa rutiini kategoria. Telehallintokeskukselta tuli välittömästi selvityspyynnö, jossa asiaa tiedusteltiin. Selvityksen alullepanijana olivat Italian viranomaiset! Miksi tällainen virhe on tehty mahdolliseksi radiolaitteen ohjelma-valikoissa? Eikö tämänkin selvityspyynnö olisi pitänyt lähettää laitteen valmistajalle?

MAHDETTIINKO TÄMÄ MF/HF DSC laitteiden kehittäely miettiä loppuun asti? Laitteet olivat vanhentuneita jo tullessaan käyttöön. Muut viestintä-välineet ovat nousseet radioiden ohi. Olisiko selvempää, jos tärkeät ja turvallisuus viestit tulisivat kokonaan tekstimuodossa, johonkin puskurimuistiin ilman äänihälytystä? Sitten ne voitaisiin lukea milloin tahansa ja viestien päällekkäisyys voitaisiin näin ollen poistaa. Olisiko myös syytä olla jokin muu kuin hätätaajuus, jota MF/HF laitteet kuuntelisivat oletusarvoisesti? Tämä mahdollistaisi rutiini kategorian liikenteen myös laivojen välille. Helpottaisi melkoisesti radioasemanhoitajien lupakirjan uusintaa ja vähentäisi osaltaan rannikkoradio-asemien kuormitusta testi lähetysten osalta.

Hyvä esimerkki radio aaltojen uudelleen hyödyntämisestä on sähköpostin käyttö MF/HF radion välityksellä. Toivottavasti seuraava kehitysaskel vie näitä laitteita eteenpäin, eikä digitaalisuus olisi pelkkää sanahelinää.

*Pasi Roos
yliperämes, M/S Estraden*

Utprickning av farleder under det gångna årtusendet

SJÖFARARE HAR GENOM tiderna varit beroende av någon form av utmärkning av farleder. I en urkund från omkring år 400 f.Kr. beskrivs hur det efter mörkrets inbrott brann eldar för att vägleda fartygen in till Atens hamnstad Pireus. Även romarna utnyttjade fyrbåkar och Plinius berättar att i Roms hamnstad Ostia fanns en av kejsar Claudius byggd fyr (41–54 e.Kr.). Antikens kanske bäst kända fyr är den på ön Pharos utanför Alexandria. Den betjänade sjöfarten i över 1500 år.

På 1200-talet berättas om olika utmärkningar i den finska skärgården. Från cirka år 1250 härstammar en segelledsbeskrivning på latin, "Navigatio ex Dania per Mare Balticum ad Estoniam", där det berättas hur man kan nå Finska viken. De tidigaste farledsmärkena utgjordes i Norden av naturens egna märken, berg, ovanliga klippor, träd och stenrösen. Även kors, stenkummel och dylikt restes i ett mycket tidigt skede. Angående förhållandena på den finska kusten finns de första för nutiden bevarade uppgifterna i Tallins biskop Torkels segelledsbeskrivning från år 1241. Redan år 1260 nämns att på ögruppen Utö finns ett för sjöfarten avsett stenröse. Man använde även flytande sjömärken såsom remmare och bojar gjorda av tunnor. Ganska tidigt började man binda fast olika kvistar, halmstackar m.m. vid remmarna för att kunna skilja dem åt.

DÅ GUSTAV VASA grundade Helsingfors år 1550 beordrade han kronofogdarna att utmärka farleden med remmare "lika som annerstede i Tysklandh sker". År 1555 gav han order om att de farligaste grunden på leden från Åbo till Borgå skulle utmärkas med remmare med toppmärken av kvastar och stackar. År 1559 fick kronofogdarna order att fästa särskild uppmärksamhet vid utmärkningen och att långsträckta grund skulle utmärkas i båda ändar.

I Johan Månssons sjöbok från år 1644 nämns utmärkningen i södra Finland. På Utö fanns då ett stenröse för sjöfarare. Det skulle ta en tid innan egentliga fyrar uppfördes i Finland, men igenkänningsbåkar hade redan uppförts tidigare och deras popularitet ökade under 1700-talet. Tillfälligt eldades det i olika båkar och torn redan under 1600-talet, men den första egentliga fyren uppfördes på Utö år 1753. Fyrtornet ritades av hovarkitekten Carl Hårleman. I tornet eldades fettlampor och ljuset reflekterades ut mot havet av fyra metallreflektorer. Tornets höjd var 31 meter från basen till lyktorna.

Finland övergick till gasdrivna fyrar i början av 1900-talet, då Gustav Dalén fått patent på gasfyrar och skymningsregulatorer. Till slutet av 1980-talet användes gasfyrar på så gott som alla platser där man inte hade tillgång till elektricitet. År 1995 ersattes den sista gasfyren vid kusten med ett solpanelsystem.

Inom utprickningen med remmare hade visserligen skett framsteg genom att kombinera olika färger med väderstrecken men remmarnas utseende förblev ganska oförändrat. Remmarna hade fått korgar och började likna varandra. De tillverkades av lotsar och lotslärlingar under vintern och sattes ut på våren. Varje lots hade sina egna områden med egna prickar.

Runt om i världen började olika system med utprickning ta form. Redan 1889 rekommenderade International Mari-

time Conference i Washington D.C. färger för lateralsystemet – styrbords märken röda och babords svarta. Införandet av olika ljus på bojar o.dyl. medförde att den svarta färgen försvann och ersattes med olika gröna nyanser.

ÅR 1936 REKOMMENDERADE en konferens ett helt motsatt system. Det så kallade "Uniform-systemet" är det hos oss kända, med rött om babord och grönt om styrbord.

De flesta länderna i världen har accepterat något av dessa system. Ända till 1977 kunde man generellt konstatera att Europa följde systemet från 1936 medan den övriga världen använde sig av 1889 års system. 1973 gavs nya instruktioner till IALA vilket medförde att olika länder antog någotdera av IALA:s system. IALA maritime buoyage system A kombinerar lateral och kardinal med rött om babord. Buoyage system B är enbart ett lateralt system med rött om styrbord.

System A är i bruk i Europa, Australien, Nya Zeeland, Afrika och Persiska viken. Syd-, Mellan- och Nordamerika samt Japan, Korea och Filippinerna använder system B.

Finland införde system A och har under 1980- och 1990-talen bytt ut alla gamla remmare till plastremmare med ovannämnda färger. Från början introducerades även toppmärken på de finska remmarna, men isen brukade ta dem och man övergav dem mycket snabbt. Med åren har färgerna förbättrats och radarreflektorer och ljusreflektorer har installerats på så gott som alla remmare.

FÖR NÄRVARANDE HAR det inte diskuterats några revolutionerande nyheter, men tekniken går hela tiden framåt och påverkar bl.a. reflektorer, ljuskaraktärer m.m. LED-lampornas användning kommer att öka, och med dem så minskar batteriförbrukningen ytterligare.

Fjärrstyrda system har redan tagits i bruk i bl.a. Raumos södra farled och framtiden för säkert med sig olika former av identifikationssystem för fasta och flytande sjömärken. Handelsfartyg och sjöfartsmyndigheter håller på att pröva ut AIS-system för att på radarskärmar identifiera och särskilja målen.

Denna apparatur kommer säkert att bli billigare i framtiden och då kunna utplaceras i fyrar m.m. så att man på radarskärmen eller speciella mottagare kan särskilja fyren.

Elektroniska sjökort, bättre satellitmottagare, elkompasser, allt kombinerat med olika mjukvaror till bärbara datorer kan innebära att vi någon gång långt i framtiden inte längre behöver remmarna "fysiskt" utan de viktigaste remmarna finns enbart såsom "blinkande stjärnor" på en mottagare.

Idag kan vi i princip sätta in t.ex. en GSM-telefon och en DGPS-mottagare i en remmare ifall någon skulle vilja ringa och fråga remmaren var den befinner sig. Men vad gör vi med det, för närvarande? Och problemet är åter våra isvintrar. Vi kan bygga in massor av saker, men antenner m.m. är ytterst känsliga då isen skuffar bojar och prickar under isen.

Vi får vänta och se vad det nya årtusendet för med sig, men tills dess så kryssar vi som tidigare.

Peter Lindberg

YOUR RELIABLE AND FLEXIBLE SHIPPING PARTNER IN NORTHERN EUROPE

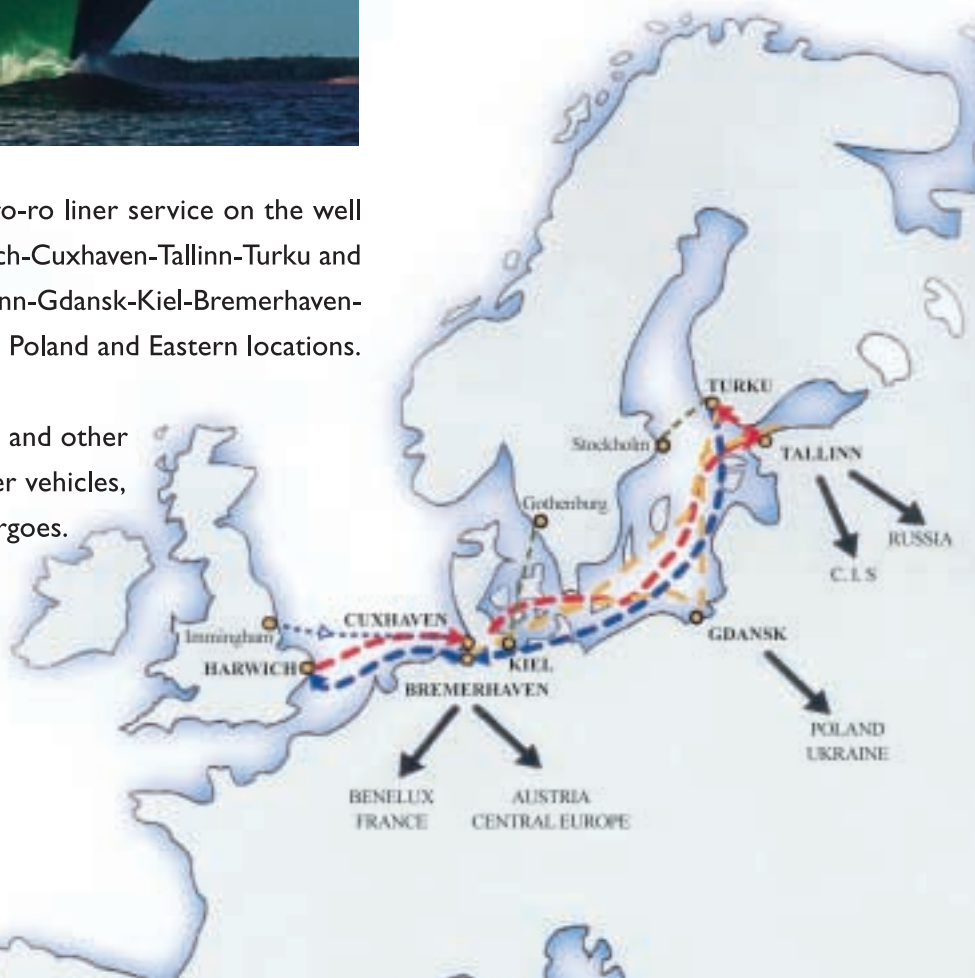


Mann Lines operates a weekly scheduled ro-ro liner service on the well established route Turku-Bremerhaven-Harwich-Cuxhaven-Tallinn-Turku and on the recently introduced route Turku-Tallinn-Gdansk-Kiel-Bremerhaven-Kiel-Turku, thereby establishing new links to Poland and Eastern locations.

Mann Lines carries forest industry products and other break-bulk cargoes on rolltrailers, cars, other vehicles, containers and trailers as well as project cargoes.

With decades of experience, Mann Lines offers reliable and flexible quay-to-quay, door-to-door and project cargo solutions according to customers' needs. We offer high quality transport services backed up by the close attention of a committed management team.

At your service:



MANN LINES OY
Konttikatu 16
FIN-20200 TURKU
Tel. +358 2 275 0000
Fax +358 2 253 5905
E-mail: sales@mannlines.fi

MANN LINES GMBH
Birkenstrasse 15
DE-28195 BREMEN
Tel. +49 421 1638 50
Fax +49 421 1638 520
E-mail: service@mannlines.de

MANN & SON LTD
The Naval House, Kings Quay Street
Harwich, Essex CO12 3JJ
Tel. +44 1255 245 200
Fax +44 1255 245 219
E-mail: enquiry@manngroup.co.uk

MANN LINES OÜ
Paldiski South Port, Rae Põik 10
EE-76806 PALDISKI
Tel. +372 679 1450
Fax +372 679 1455
E-mail: mannlines@cfs.ee

MANN LINES SP. Z O.O.
Westerplatte quay
80-601 GDAŃSK
Tel. +48 58 343 67 67
Fax +48 58 343 67 66
E-mail: mannlines@portgdansk.pl

MANN LINES
www.mannlines.com

Det finskflaggade småtonnaget var på väg mot en säker undergång

Fraktfartygsföreningens tillkomst



ÅR 1961 FANNS det 113 småtonnagefartyg i utrikesfart registrerade i den finska handelsflottan. Under de två följande decennierna tappade detta småtonnage sina marknadsandelar till utländska konkurrenter. Bottennoteringen nåddes 1985 då antalet finskflaggade småtonnagefartyg sjunkit till 20 enheter med en transportandel av 16%. Samtidigt trafikerade toppmodernt tyskt och holländskt tonnage på finska hamnar. Vid årsskiftet 1986/87 var t.ex. tyskarnas andel 46% av alla småtonnagelaster ut från Finland.

Det finska småtonnaget var föråldrat, rederiernas egna kapital obefintliga och avsaknaden av automation krävde överstora besättningar. Därtill tillämpades samma kollektivavtal som för färjesjöfarten, som vid samma tidpunkt hade sin glansperiod. Tillämpningen av detta, för småtonnaget, synnerligen olämpliga riksomfattande kollektivavtal ledde till orimliga lönekostnader i förhållande till konkurrenterna.

Småtonnageredarna utgör en synnerligen speciell yrkeskategori inom den finska sjöfartsmiljön. Beredskapen att satsa eget arbete, även kroppsligt sådant, trots en osäker utkomst är en sällsynt företeelse i dagens samhälle. Därtill kommer oräddheten inför tagandet av personliga ekonomiska risker. I första och andra generationens rederier är också inslaget av kombinationen sjöbefäl/redare påtagligt.

Det finns en yrkesstolthet, en tro på den egna förmågan och den finska flaggan, som inte är beroende av börskurser och optionsprogram. Fartygen är en inkomstkälla och inte ett avskrivningsobjekt och bedrivandet av lönsam sjöfart är ett måste.

Problemet för de finska småtonnageredarna var att de inte var organiserade. Det fanns ingen erfarenhet att röra sig i den politiska maktens korridorer och de etablerade rederiföreningarna nonchalerade öppet de mindre rederiernas röst. Deras medlemsavgifter var alldeles för obetydliga i jämförelse med färje- och tankrederiernas.

För att småtonnageredarna skulle kunna förverkliga sina idéer var den enda utvägen att göra någonting själv. För att kunna förhandla med staten och sjöfacken krävdes det en förening. Således grundades Småtonnageföreningen i januari 1987. Snart efter grundandet uppnådde man förhandlingsresultat med sjöfackförbunden. Dessa var, liksom statsmakten, uppenbart oroade över småtonnagets framtid.

Man var överens om att det krävdes en modernisering av tonnaget. Egna kollektivavtal och den finska exportindustrins löften om fleråriga transportavtal övertygade statsmakten och i budgeten för 1988 upptogs ett moment om räntestöd för byggandet av nytt småtonnage, därtill revideras bemanningsförordningen så att det skulle vara möjligt med rationella bemanningar.

Industrin höll sitt löfte och så fort som enighet nåddes mellan statsmakten, sjöfacken och Småtonnageföreningen slöts 3-5-åriga befraktningsavtal med den finska pappers- och metallindustrin. Man insåg fördelen i att få tillgång till moderna fartyg lämpade för gång i is.

Med alla pusselbitar på plats skingrades finansierarnas sista tvivel och i mars 1988 bestämdes de första nya fartygen från Sietasvarvet i Hamburg.

Tidigare på 1980-talet hade småtonnagefartyg i storleksklassen 1.700-3.000 dwt bemanningsintyg för tolv man.

Transporterade ton per sjöanställd och år

1985	2.083
1995	6.250
2000	11.000

Dessa ändrades i samband med "projekt småtonnage" och intyg för 7 man utfärdades för fartyg upp till 5.000 dwt.

Bemanningsminskningar kräver högre automationsgrad och besättningar med specialkunskaper. Samtliga nybyggen som tillkommit sedan 1988 har utrustats med beaktande av minimibemanningsprincipen. Detta är ett medvetet val för att trygga verksamheten på lång sikt. Idag kör de konkurrenter som utnyttjar billig arbetskraft från tredje länder med motsvarande fartyg med 2-3 man större bemanningar.

Under de senaste 15 åren har fraktnivåerna stått på stället och t.o.m. visat en negativ trend. Hur är det under sådana omständigheter möjligt att investera i nytt tonnage? Det krävs effektivare transporter och utvecklingen kan ungefär beskrivas enligt följande:

- Farterna har stigit med 30% vilket möjliggör ett ökat antal resor mellan Finland och kontinenten. Antalet rundresor per år har stigit från 26 till 34.

- Lasthanteringstakten har ökat. På 80-talet lastades 4.000 ton på två dygn (fyra skift). Idag lastas 8.000 ton på två skift, dvs. 16 timmar. Hamnliggetiderna har halverats.

• Fartygens lastkapacitet har ökat. Ett typiskt småtonnagefartyg lastade 1985 ca 2.500 dwt, 1995 ca 5.000 dwt och idag 8.000 dwt.

Vilket annat trafikslag kan uppvisa en lika god effektivitetsförbättring under en motsvarande 15 års tidsrymd? Om man ytterligare granskar den fartygsvisa transportprestationen i ton (mindre torrlastfartyg i nordeuropeisk trafik) per år i förhållande till antalet ombordanställda erhåller vi mycket konkurrenskraftiga jämförelsetal (se tabell).

Det är också livsviktigt att antalet landanställda inte sväller ut i förhållande till antalet sjöanställda. Bland Fraktfartygsföreningens medlemsrederier är antalet landanställda i snitt en person per fartygsenhet dvs. totalt 50 vilket skall placeras i relation till nuvarande knappa 1.000 sjöanställda. Vi kan med fog hävda att överstora administrativa enheter inte belastar fartygens resultat.

I slutet av 90-talet började medlemsrederierna även satsa på större fartyg. Det blev således aktuellt att fundera på ett nytt namn till föreningen som bättre motsvarade föreningens verksamhet och i mars 2000 godkände föreningsregistret namnbytet från Småtonnageföreningen till Fraktfartygsföreningen.

Föreningen har för tillfället 50 medlemsfartyg fördelat på tolv rederier. Samtliga är torrlastfartyg i utrikesfart.

Som en jämförelse kan nämnas att det i handelsfartygsförteckningen finns totalt 95 fraktfartyg.

Idag med facit i hand vet vi att utan en egen förening skulle det inte finnas några småredare eller smått och mellanstort lasttonnage i utrikestrafik i Finland.

Överlevnadsstrategin för en konkurrensutsatt näringsgren i ett högkostnadsland är en hög specialiseringsnivå, konkurrenskraftiga fartyg och motiverade besättningar. Medlemsrederierna måste hela tiden stå steget före sina konkurrenter. Det kan även uttryckas så att vi förbrukar hela tiden av den övergångstid vi har till förfogande fram tills nästa koncept måste lanseras. Hittills har också de vinster medlemsrederierna genererat utan undantag använts till investeringar i nytt tonnage. Detta ger både styrka och beredskap att hänga med i utvecklingen

Med åren har vi också lärt oss att tvångsmässiga insparingar utöver det som gjorts, i flera fall kan leda till ökade kostnader i form av reparationer och trafikstörningar. Det viktigaste för medlemsrederierna är att kunna fortsätta utveckla sina koncept i en sjöfartsmiljö, där det råder arbetsfred och den finska flaggan åtnjuter marknadens förtroende.

Olof Widén

VD i Fraktfartygsföreningen rf

Bore Shipowners employs Finnish officers under Dutch flag

BORE SHIPOWNERS, a company active in the shipowning business for more than one century, owns vessels under Finnish and Dutch flag. Our company is focusing on long-term relationships with companies looking for transport over sea. One of the most important factors in the operations of our vessels is competent personnel. Competent and well-trained officers and crew make the difference between average and good ship handling.

Over the last ten years the shipping culture changed more and more into an international environment. Where in the past flags states employed officers from their own country, now more and more ships are manned with a mix of nationalities. This trend into a more multi cultural society on board seagoing vessels was not only the result of manning cost but also the availability of officers worldwide. Recent figures show that the availability of officers in Western Europe is a major concern for many shipowners.

Looking at the near future with a large percentage of the ship's staff retiring the situation does not seem to improve. This shortage is one of the reasons that we focus on Finnish and Dutch officers to man our vessels.

We operate four RoRo vessels under Finnish flag, two RoRo vessels and three container vessels under Dutch flag. The management for the Dutch flagged vessels is done from our office in Rotterdam. This Rotterdam office is established in 1999 when two big RoRo vessels came into service. From Rotterdam we take care of the operations for the Dutch flagged vessels.

Employing Finnish officers on Dutch flagged ships can be arranged in different ways. We chose to employ our personnel direct. Direct employment gives us the advantage that our officers get familiar with the ways of working on our vessels, management procedures and the possibility for promotion inside the company.

WE BELIEVE THAT a career at sea is a very attractive profession. Officers are taking care of different aspects such as ship and cargo handling, quality and safety management, different aspects of maintenance, in a constant changing environment. Where on shore installations experts can be called for problem solving, the ships personnel have to manage on their own.

This extra responsibility has a positive effect on the job satisfaction.

Both Finland and The Netherlands have a wage tax system where the employment for own national officers on nation's own national flag is promoted. The non-taxed wages create the possibility for shipowners to compete against ships manned with officers from countries with non-national flag vessels. The wage tax system is also applicable for Finnish officers living in The Netherlands.

Niek Spiljard

Operations Manager of Bore Shipowners B.V.



More information about Bore Shipowners can be found on the web site www.boregroup.com.

Praktikanter gruppvis på Engship-fartyg

DE NYA UTBILDNINGSPROGRAMMEN för sjökaptenen och vaktstyrmän innehåller långa perioder av styrd praktik ombord på lastfartyg. Ett problem har varit att de som drivit igenom reformerna av utbildningen inte i tillräckligt hög grad tagit i beaktande hur praktikperioderna skall organiseras.

– För tio år sedan var vår dröm att ha ett eget skolfartyg, säger sjökapten Ossi Westilä, som är lärare vid Sydväst Sjöfart eller, som det tidigare kallades, Åbo Navigationsinstitut.

Han säger att skolorna i Raumo och Kotka har egna skolfartyg, men att de är mindre enheter utan möjlighet att exempelvis ta last. För navigering i skärgårdsförhållanden är de idealiska, men de går inte att använda för all praktik.

I Finland torde det också vara orealistiskt att tänka sig ett system med lastbärande skolfartyg som åtminstone delvis skulle bemannas av kadetter.

Ett mer realistiskt alternativ har utarbetats gemensamt av Sydväst och Rederi Ab Engship. Detta går ut på att eleverna i grupper tillsammans med en lärare går ut på sin första praktikperiod. Tidigare placerades eleverna en och en eller högst ett par på varje fartyg och en av styrmännen ombord svarade för handledningen.

Eftersom det knappast på något lastfartyg finns gott om extra hyttkapacitet ställer inkvarteringen till med problem om grupperna blir för stora. Normalt finns maximalt tolv extra hyttplatser som används för passagerare. Därför kan inte en hel klass gå ut på samma fartyg samtidigt.

Denna gång delade man in årskursen i tre grupper. Som tidpunkt valdes den allra första praktikperioden.

– I detta skede av utbildningen behöver eleverna som mest hjälp och handledning ombord, säger Westilä.

Han menar att detta inte heller belastar fartygets eget manskap och befäl eftersom en egen lärare följer med. Att man valt en veckas längd för praktiken beror på att detta passar både skolan och rederierna.

– En vecka är en idealisk tid eftersom de flesta linjefartyg går i trafik med veckocykel. Modulerna i utbildning-

en är fem dagar, vilket innebär att läraren kan vara ute under en vecka utan att det ställer till med större problem.

EFTER DEN FÖRSTA introduktionen till det praktiska sjölivet i grupp genomför eleverna resten av sin praktik på normalt sätt en och en. Meningen är att de då har lärt sig de elementära principerna för arbetet och livet ombord. I slutskedet av utbildningen blir det åter dags att i grupp genomföra en praktikperiod. Även då följer en lärare med. Då går man igenom vad man lärt sig under sin utbildning och koncentrerar sig på bryggrutinerna så att eleverna efter att de utexaminerats kan ta över ansvaret för sin vakt.

Erfarenheterna från de första försöken med praktik i grupp är positiva. Den grupp sjökaptensstuderande som i oktober gjorde en resa med Rederi Ab Engships ro-ro-fartyg Estraden är lika nöjda som den medföljande läraren Ossi Westilä.

– Det gick väldigt bra och jag fick ut mer än planerat, kommenterar han veckan ombord, säger han.

Gruppen omfattade sju elever. Givetvis kan inte alla utföra samma arbeten på samma ställen samtidigt och därför gjorde man upp ett schema så att alla elever under resans gång fick utföra alla olika typer av uppgifter. Med sex hamnar på en vecka var det också möjligt för dem som var med på Estraden att få pröva på allting.

– Vi har tränat alla grundläggande färdigheter som förtöjning, att sätta ut lotslejdare, gå säkerhetsrundan, vara utkik på bryggan och så vidare, säger Westilä.

BEFÄLHAVARE TOM RÖNNQVIST på Estraden är också nöjd med veckan. Han har gått den långa vägen och börjat som jungman och sedan arbetat upp sig till lättmatros och matros innan han började i navigationsskolan.

– Även om man studerar till sjökapten är det viktigt att man kan utföra alla arbeten på däck. Man måste förstå vad arbetena går ut på för att kunna leda arbetet ombord som befäl, anser han.

Efter praktiken avlägger alla rapport om vistelsen ombord. Därefter skall man utvärdera erfarenheterna.

– Vi samlar ihop så mycket information som möjligt för att kunna förbättra och utveckla idén till följande gång, berättar Westilä.

Han påpekar att hela utbildningen går ut på att utbilda personer som kan arbeta i ett team. Ombord måste man kunna lita på varandra.

– Det är OK att inte veta och kunna allt, men då skall de övriga i teamet vara medvetna om detta, säger Westilä.

BLAND DE ELEVER som var med på Estraden under veckan anser de flesta att tiden tog slut i mitten.

– Detta har gett mycket mer än jag förväntade, säger Sofia Palmu, och de andra nickar instämmande.

Henrik Poppius säger att gruppen blivit väl mottagen ombord och att den ganska väl fått reda på vad arbetet ombord egentligen går ut på.

– Definitivt ett intressant yrke som det lönar sig att satsa på, anser han om sitt yrkesval.



En grupp nöjda praktikanter tillsammans med sin lärare Ossi Westilä ombord på Estraden.

År 2003 fyller Sydväst Sjöfart (f.d. Åbo Navigationsinstitut) **190 år**



Jubileumsåret firas bl.a. med

deltagande i **Tall Ships' Race** 31.7–3.8.2003
och **sjöfartsmässa** 24–25.10.2003

samt anordnande av ett **jubileumsseminarium**
och **festmiddag** 18.9.2003



En vuxenlinje till vaktstyrman inleds i januari 2003 vid Yrkesinstitutet Sydväst.
Påbyggnadslinje för matroser, inrikes- och östersjöskeppare.



Fråga efter våra kortkurser /
Tiedustele lyhytkursejamme:
Sjösäkerhet / Meriturvallisuus:
Airisto Center 0400-525402
Övriga / Muut: 02-4107066,
lotten.brannkarr@sydvast.fi

Tfn (02) 410 70 00 • Malmgatan 5, 20 100 Åbo • E-post navi@sydvast.fi



**HIGH TECH SIMULATION SYSTEMS
FOR TANKERS AND TUGS MASTERS
CUSTOMIZED INTEGRATED TRAINING**

**Via Buccari 29
16153 Genova, ITALY
Tel. +39 010 609911
Fax. +39 010 60991240
e-mail: marketing@sindel.it
[http: //www.sindel.it](http://www.sindel.it)**





Sonera erbjuder den rätta satellittjänsten var du än rör dig på världshaven. Vi erbjuder pålitlig service för alla sjöfarare. Vissa av Soneras satellittjänster, är en del av det globala GMDSS systemet (Global Maritime Distress and Safety System). Vårt serviceområde består av: tal, data 600 bit/s - 64 kbit/s, paketdata MPDS (Mobile Packet Data Service), fax och telex.

Yrkessjöfarten litar på Soneras satellittjänst. Ring +358 (0)800 13 7774