



THE CAPTAIN

MEDLEMSTIDNING FÖR ÅNIKAP

2005

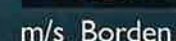
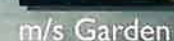
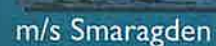
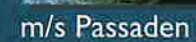
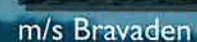


We train. You save money.

We believe we can train your people in achieving the lowest lifecycle cost of ownership, attaining the highest possible efficiency and meeting your environmental targets, for less money than you are spending right now. To find out more about the Wärtsilä Land and Sea Academy's tailored operation, maintenance and safety training services visit <http://wlsa.wartsila.com>



FINSKÄGDA GRÖNQVIST SHIPPING VÄXER I ESTLAND • NÄR ÖSTERSJÖN TOG
BORE IX • DYRA OMBYGGNADER – HELT I ONÖDAN



More info...
www.engship.fi

```

graph LR
    ED[Engine Department  
28.11.2002 - v05]
    ED --- Safety
    ED --- MES[Main engine & system]
    ED --- SA[Special activities]
    ED --- DM[Deck machineries]
    ED --- ES[Electrical system]
    ED --- CAS[Control / Automation system]
    ED --- FMBK[Financial Mgmt and Book Keeping]
    ED --- AE[Auxiliary engine]
    ED --- ERM[Engine room management]
    ED --- SES[Safety / Environmental system]
    ED --- AS[Auxiliary system]
    
    MES --- Maintenance
    Maintenance --- CCE[Component condition evaluation]
    Maintenance --- OP[Overhaul procedures]
    Maintenance --- MN[Measurements and no go criteria]
    Maintenance --- WP[Work planning]
    Maintenance --- SP[Safety procedures]
    Maintenance --- FT[Functional test]
    Maintenance --- PK[Pms knowledge]
    Maintenance --- OR[O/h report]
    
    MES --- Operation
    Operation --- TS[Troubleshooting]
    Operation --- Prop[Propulsion]
    Operation --- SG[Steering gear]
    Operation --- ERS[Engine related system]
    
    MES --- SpecialActivities[Special activities]
  
```

[illegible]

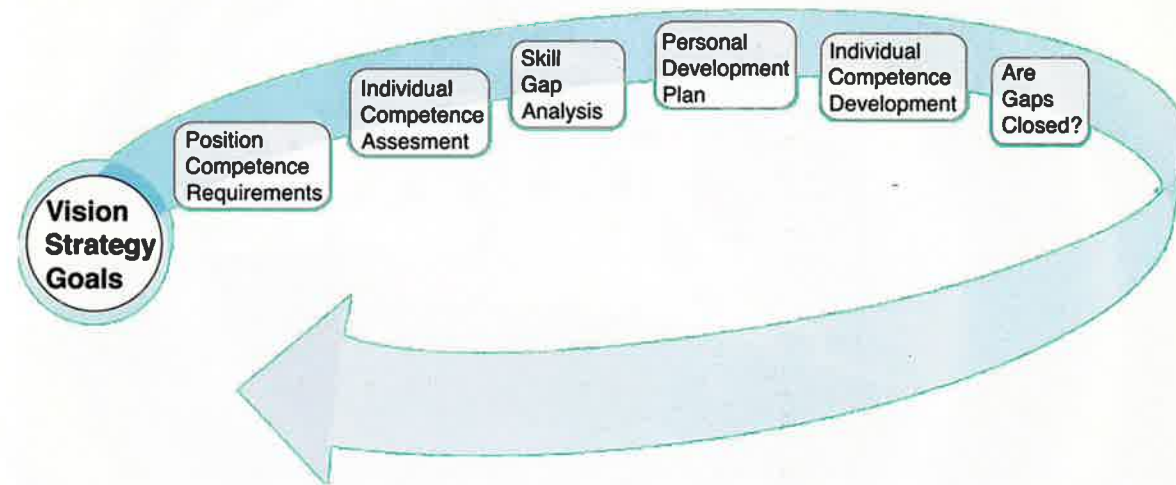
5. Individual Competence Development. As stated earlier, focus on seafarer competence/training will increase. It is no longer enough just to show training certificates, as it is becoming more and more common to ask seafarers to demonstrate their knowledge. This creates pressure on how training is developed and also delivered, which means

- a. Safer operation by
 - i. Reduced accidents/incidents
 - ii. Increased safety, security and environmental awareness
 - iii. Strengthened adherence to the company procedures
 - iv. Less audit/vetting non-conformities
- b. More efficient operation by
 - i. Enhanced energy management
 - ii. Pro-active voyage planning
 - iii. More efficient cargo handling and cargo care.
- c. Increased customer satisfaction by
 - i. Timely delivery of cargo
 - ii. Reduced cargo loss/contamination/damage
- d. Increased crew loyalty by
 - i. Individually tailor-made career opportunities
 - ii. Clarified goals
 - iii. More "quality time" available through targeted training.

WLSA helps to implement and manage customer's personnel Competence and Career Management, to develop and implement target in-house training programs and to assess competence levels of customer's existing personnel or new hires. WLSA provides also both mandatory and tailor-made maritime training courses based on customer's business needs through its network of training centers or on-board/at-site.

Jari Ullakonoja
Director, Wärtsilä Land and Sea Academy

Competence and Career Management



Competence and Career Management process

DEMANDS FOR SHIPPING are constantly changing. Advanced technologies, globalization and alliances together with more stringent regulatory requirements to health, safety, security and environmental aspects are creating new challenges for ship owners and operators.

Traditional business tools can no longer be relied on. The workforce and their level of competency will have to be put more in focus than in the past. The growing challenge is to find the best and most efficient way to equip and develop people to respond quickly and effectively in a constantly changing environment, so that the company can compete successfully.

There are, of course, several challenges that people working at sea have to tackle. Some of these are:

- Ensure a safe and pollution free environment
- Improve operational efficiency at sea and in port
- Exceed customer expectations
- Share know-how and knowledge among co-workers.

COMPETENCE AND CAREER MANAGEMENT PROCESS

Competence and Career Management process forms a structured platform, which enables the company to:

- Make informed decisions and choices about where and how to allocate and leverage the investment in developing people
- Deliver tangible, quantifiable results to the bottom line,

such as reduced accidents/incidents, improved energy management; and reduced cargo loss/contamination/damage

- Decrease the risk of losing qualified people who value growth and development.

Competence and Career Management process has six main steps:

1. Position Competence Requirements. The first step in the Competence and Career Management process is to establish requirements for each position/rank. This is done by first establishing departmental (deck, engine, galley/hotel) competence areas, which are further expanded into skill matrixes with defined position/rank specific skill levels.

2. Individual Competence Assessment. One of the most important factors for successful Competence and Career Management process implementation is to identify the methods and means with which to carry out competence level assessments. Assessment methods depend on competence areas. In order to ensure that correct assessment result is reached, the following different assessment methods and tools can be used:

- a. Self assessment
- b. Theoretical test/exam based assessment
- c. Practical/simulation based assessment
- d. Testimonials/shipboard assessment

Utmaningen.

FINLANDS SJÖFART står inför en utmaning. Antalet fartyg under finsk flagg minskar samtidigt som nyheter angående nybyggnadsbeställningar låter vänta på sig. Detta trots att staten godkänt EU:s s k "guidelines". Var klämmer skon?



Är det manne en väntan på de utlovade reserveringarna för fartygsanskaffningar eller är det eventuellt den uteblivna möjligheten att använda blandbesättningar? Dessa två punkter skiljer ännu Finland från de flesta europeiska sjöfartsnationer. Eller är det bara allmän "håglöshet"?

Under tiden upplever sjöfarten en "boom" i våra grannländer. Sverige beställer nytt, flaggar svenskt, facken gör avtal med utländska redare, man tillåter blandbesättning o s v. Tyskland har beställt en ofantlig mängd nybyggen

och lider av kronisk brist på kompetent befäl. Vad beror det på?

Är det för att man vågar ta risker och innovativt försöka lösa eventuella problem? I alla fall görs det något, emellanåt kanske det misslyckas, men det hela går framåt och vi betraktar resultatet här på sidan om!

Nu borde alla parter i det s k sjöfartsklustret dra sitt strå till stacken för att få Finlands sjöfart in på rätt bana igen och anta utmaningen som framtiden ställer oss. Ånikaps medlemmar är en viktig del i detta kluster, vi har möjligheter att påverka. Under detta år fyller föreningen 20 år och vi hoppas få uppleva en ändring till det bättre och att tron på finländsk sjöfart åter igen växer sig stark.

Per-Olof Karlsson
Ordförande, Ånikap

Kunnande och god hälsa

KÄRA LÄSARE, i år ser det ut som vi skulle få ut vår tidning i tid, dvs redan i början av året 2005, vi noterar ett ökat intresse för medverkan via annonser och finansiella bidrag, som övriga glädjeämnen kan noteras ett tilltagande intresse bland våra skribenter ute på fartygen. Det är bra, tillsammans kan vi göra en ännu bättre tidning.

Till uppgifterna i mitt dagliga värv ingår att följa med sjöpersonalärenden som naturligtvis sett ur arbetsgivarens synpunkt framförallt omfattar kunnande (sjömanskap) och god hälsa. Detta är hörnstenarna, som ett lyckat och bestående arbetsförhållande bygger på, härvid sammanfaller naturliga parter intressen.

Tyvärr kan vi notera en kraftig uppgång i sjukfrånvaro, ja den har tiodubblats sedan 60-70 talet, var söka orsaken och hur skall vi få ordning på det hela? Tex psykiska besvär som depressioner, arbetsutmattning mm. har under de senaste åren ökat i mångfald, ibland får man den uppfattningen att vissa diagnoser kan tas fram vid behov för

att sedan ställas undan igen. Ett visst missbruk av sjömanshjälsövården, som står handfallen, är ett faktum.

Fick för övrigt nyligen en ny definition för vad ISM står för från mycket auktoritärt håll. Med ISM avser man ersätta bristande sjömanskap eftersom denna blivit eftersatt p g a olika orsaker.

Ma o nu har man ersatt praktiskt kunnade med byråkrati, inte att undra på att folk blir sjuka.



Bengt Björkholm
Viceordförande, Ånikap

INNEHÅLL

- 3 Ledare
- 5 Dyra ombyggnader – helt i onödan
- 6 Finskägda Grönqvist Shipping växer i Estland
- 8 Merenkulkua naisnäkökulmasta
- 10 Sveriges långa väg till en bra sjöfartspolitik
- 11 När Östersjön tog "Bore IX"
- 14 "Petiga regionala bestämmelser"
- 15 Under bekvämlighetsflagg
- 18 Competence and Career Management



THE CAPTAIN, 2005

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

bengt.bjorkholm@engship.fi

Produktion: Breakwater Publishing AB

Repro/tryck: Elanders Gummessons, Falköping, Sverige 2005



ERA BEKYMMER ÄR VÅRA BEKYMMER!

Våra yrkeskunniga fartygsmäklare på Grönqvist Shipping AS tar hand om era fartyg. Tid är pengar och vi vet, hur man kan spara er tid!

- Skeppsklarering
- Spedition
- Befraktning

Vi betjänar Er på svenska, estniska, ryska, finska och engelska längs hela Estniska kusten

Marati 14
EE-11712 TALLINN
Estonia

phone: +372 6 307 914
fax: +372 6 307 919
mail: mail@gronqvist.ee

www.gronqvist.ee



Välkommen att trivas på de vita båtarna!

Välkommen på semesterresa till Åland, Sverige, Estland och St. Petersburg.
Vi har det största urvalet av ruttor och den lyxigaste flottan på Östersjön.

www.silja.com

SILJA LINE

Your reliable and flexible shipping partner in Northern Europe



MANN LINES

Mann Lines operates a weekly scheduled liner ro-ro service on the well established route Turku-Bremerhaven-Harwich-Cuxhaven-Paldiski-Turku, using the modern, purpose-built ro-ro vessel M/S Estraden. The line also serves Immingham to Paldiski and Turku via Cuxhaven, and vice versa.

Mann Lines carries general cargoes including high and heavy project cargoes, mobile machines, cars, trailers and containers. With decades of experience, Mann Lines offers reliable and flexible quay-to-quay, door-to-door and project cargo solutions according to customers' needs.



MANN LINES OY
Konttikatu 16
FI-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@mannlines.ee

MANN LINES
www.mannlines.com

finna. Dessutom omfattar det finskflaggade tonnage inte alla slags fartygstyper men under bekvämlighetsflagg är utbudet stort.

Att söka anställning under bekvämlighetsflagg lyckas numer bäst via internet. Noteras bör att de flesta rederier söker yngre men välklassificerat och kompetent befäl. Att erhålla anställning utan mångårig erfarenhet är svårt.

Jag anser att arbete under bekvämlighetsflagg inte skiljer sig nämnvärt från arbetet under nationell flagg. Variation i besättningens nationalitet och kultur färgar atmosfären ombord på ett intressant och positivt sätt och enligt mitt sätt att se på saken så kan ingen nationalitet kallas för dålig eller bra, alla kulturer består av individer. Själv har jag arbetat under bekvämlighetsflagg i femton år och kan på det varmaste rekommendera detta alternativ för alla och envar.

Jari Mäkineste
Befälhavare mt "Atlantic Prosperity"

The Scandinavian SHIPPING GAZETTE

**Prepare for lots of interesting
themes in 2005 ...**

SPECIAL THEMES IN SSG 2005

2. Short Sea Shipping	Publishing day 28 Jan
4. IT & Communications	Publishing day 25 Feb
6. Shipbuilding and Ship Repair	Publishing day 24 Mar
8. Tanker Technology	Publishing day 22 Apr
10. Shipping and Ship Management	Publishing day 20 May
12. Maritime Russia	Publishing day 17 Jun
16. Shipping Communities	Publishing day 26 Aug
18. Yearbook of Maritime Technology	Publishing day 23 Sep
20. Ports and Maritime Logistics	Publishing day 28 Oct
22. Safety & Security	Publishing day 25 Nov
24. Ships of the Year	Publishing day 23 Dec

Sign up for a year of interesting and informative reading!

www.shipgaz.com

Skärgårdstrafik med decenniers erfarenhet



Transport av passagerare,
fordon och gods inom
Finlands skärgårdsområde.

Förbindelsefartyg:

m/s AURA
m/s AURORA
m/s BERGÖ
m/s FALKÖ
m/s FINNÖ
m/s FISKÖ
m/s JURMO II
m/s KAITA
m/s KIVIMO
m/s ROSALA II
m/s URSUS
m/s VIKEN



Trädgårdsgatan 19 b, 20100 Åbo
Tel. 030 620 7000, Fax 030 620 7175
Internet: www.finstaship.fi



Dyra ombyggnader – helt i onödan

FLERA REDERIER KÄNNER SIG LURADE efter att ha satsat stora summor på att uppgradera isförstärkningen på ett antal fartyg. Nu hoppas Fraktfartygsföreningen på kompensation från staten.

När Sjöfartsverket i Finland år 2002 förnyade lagen om farledsavgifter bestämdes att den gamla typen av isklassintyg skulle förnyas. När processen kom igång under följande år framgick det att en betydande del av fartygen i trafik på Finland inte uppfyllde kraven för sin isklass.

Från tidigare var det känt att vissa fartyg använt sig av flera olika certifikat. En överraskning var att mindre avvikelser från bestämmelserna även uppdagades i fall där rederierna beställt nybyggen med isklass 1A eller 1A Super. De hade tagit leverans av fartygen i tron att de fullständigt uppfyllde alla de krav som specificerades vid beställningen och som övervakades och certifierades av klassificeringssällskap och myndigheter.

Av Fraktfartygsföreningens medlemsfartyg var det sju som inte uppfyllde kraven på grund av att det isförstärkta bältet längs vattenlinjen inte gick tillräckligt högt upp. Dessutom upptäcktes ett språkfel i regelverket som Sjöfartsverket informerade om på följande sätt: "I de finskspråkiga bestämmelserna talas det inte om färskvattenlastlinjen sommartid utan endast om sommarlastlinjen. I de svensk- och engelskspråkiga bestämmelserna nämns ordet färskvatten däremot. Skillnaden inverkar på isförstärkningens höjd och därigenom på isklassen."

ORDER OCH KONTRAORDER

I början av hösten 2003 meddelade Sjöfartsverket att de erforderliga tekniska kraven måste uppfyllas i sin helhet för att fartygen skulle få bibehålla sin isklass. Detta kunde ordnas antingen genom att flytta lastmärket längre ned eller förhöja det isförstärkta bältet i skrovet. Om inga åtgärder vidtogs skulle isklassen ändras till den nivå som reglerna föreskriver.

Att inte göra något åt saken och i praktiken förlora

isklassen var givetvis otänkbart för de drabbade rederierna. Förutom att fartygen inte längre skulle kunna användas i trafik på finska hamnar vintertid, skulle dessutom farledsavgifterna höjas avsevärt. För flera tidsbefraktade fartyg visade det sig inte heller möjligt att flytta lastmärket. Befraktarna kräver i regel att fartygen uppfyller både avtalsenlig lastkapacitet och isklass.

I november 2003 bekräftade Sjöfartsverket i ett cirkulär att man kommer att fästa speciell uppmärksamhet vid att fartyg i alla avseenden uppfyller isklassens tekniska krav. Vidare påpekades att detta innebär ombyggnad, ändring av lastmärket eller andra tekniska åtgärder.

Rederierna inledde ombyggnadsarbeten så fort som möjligt – till betydande kostnader. Till exempel ett containerfartyg på 4 455 DWT fick sin isförstärkta zon höjd med 10 cm och räkningen gick på 100 000 euro.

När sex av de finländska fartygen redan byggts om meddelade trafikministeriet den 22 december 2003 att Sjöfartsverket kan informera berörda rederier om att de skall avstå från reparationer för att återfå fartygens isklass. De rederier som strävat efter att uppfylla varje bestämmelse belastades med dyra ombyggnadskostnader, medan de som beslutat att vänta kunde fortsätta oförändrat.

LÖSNINGEN DRÖJER

Den 13 januari 2004 tillsatte trafikministeriet en arbetsgrupp för att försöka reda ut denna röra. Den skall lägga fram ett förslag hur man skall hantera oklarheterna i isklasser och farledsavgifter så att man undviker onödiga efterkrav och att de problem som uppstått kan lösas på ett rättvist sätt. Dessutom skall man se på hur motsvarande oklarheter i framtiden skall undvikas.

Utgående från arbetsgruppens rapport lade regeringen den i november 2004 fram en proposition om ändring av lagen om farledsavgifter. Enligt den skulle Sjöfartsverket för ett fartyg även kunna godkänna en isklass som fastställts genom ett "alternativt förfarande". Förutsättningen skulle vara att förmågan att gå i is "tekniskt håller samma nivå som om fartygets isklass hade fastställts enligt Sjöfartsverkets isklassbestämmelser".

Vidare föreslogs att Sjöfartsverket efter ansökan skulle ha rätt att tilldela ett fartyg en högre isklass om det "endast i ringa grad avviker från bestämmelserna gällande isklassen i fråga". Detta skulle kräva särskilda skäl och dessutom skulle "fartygets isforceringsförmåga vara god". Propositionen stoppades i riksdagens grundlagsutskott. Därefter drog ministern tillbaka förslaget som för dåligt berett.

– Dylikt händer högst en gång i året, säger vd Olof Widén vid Fraktfartygsföreningen.

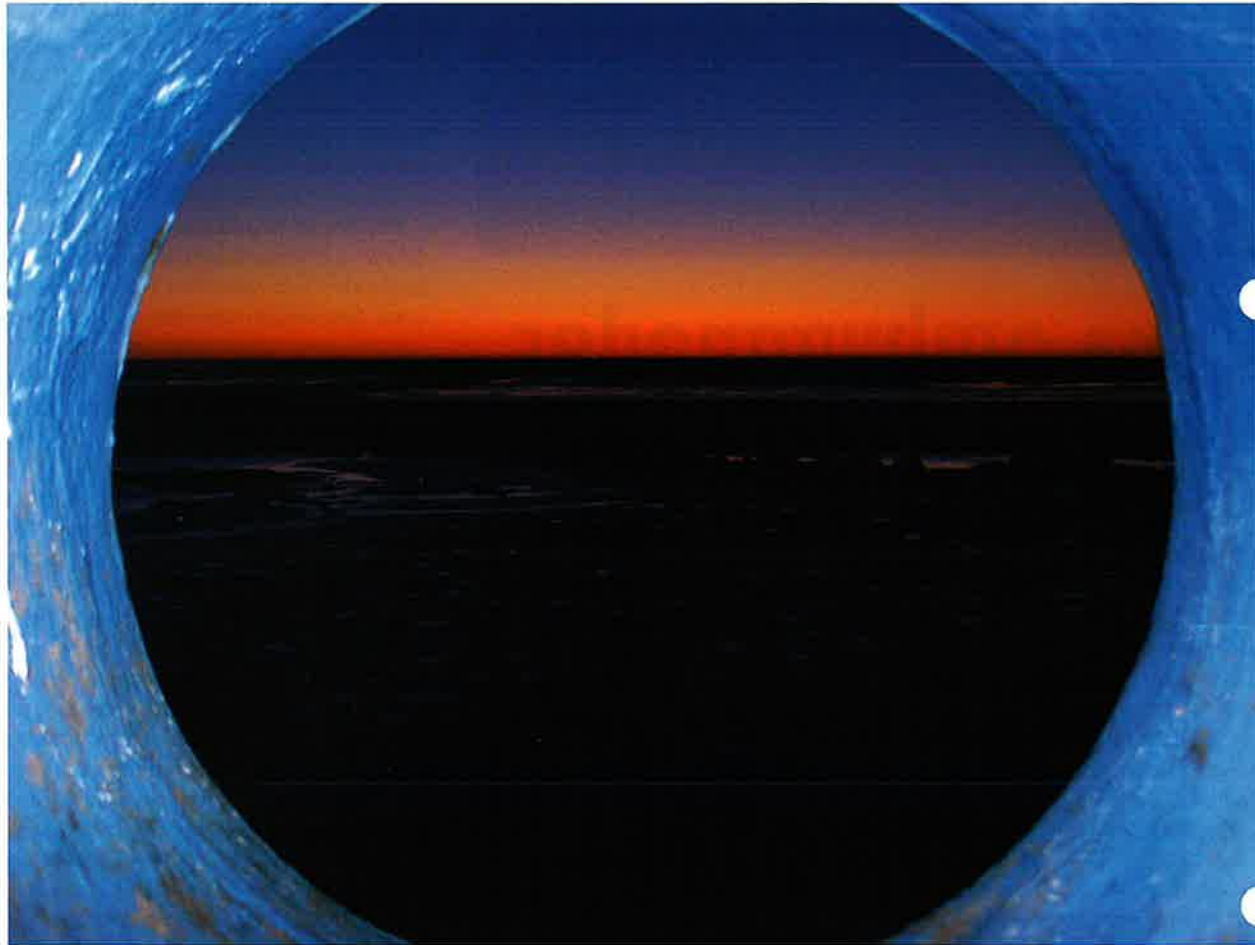
En direkt konsekvens av lagändringen skulle enligt Fraktfartygsföreningen ha varit att de fartyg som hela tiden uppfyllt bestämmelserna och de fartyg som i efterhand förstärkts skulle försättas i en sämre situation.

Fraktfartygsföreningen kräver därför att samtliga fartyg som inte till fullo uppfyller samtliga regler som isklassen kräver skall byggas om eller ändra lastmärket. Som en kompromisslösning föreslår man att staten ersätter de extra kostnader som förorsakats för de rederier som vidtagit åtgärder enligt de anvisningar man fått från Sjöfartsverket.

Arbetsgruppens tidsfrist har förlängts så att man har tid på sig att komma fram till en lösning under år 2005.

Pär-Henrik Sjöström

Finnskägda Grönqvist Shipping växer i Estland



DE FRÄMSTA ANLEDNINGARNA till att Grönqvist Shipping AS grundades i Estland 1999 var att erhålla pålitlig service med säkert och obrutet informationsflöde samt en tillräcklig fokusering på de "egna" fartygen för att främja deras trafik. När företaget grundades år 1999 av Leif och Christian Grönqvist ingick i Prima Shippings flotta M/S "Tower Julie" och M/S "Casandra". År 2001 tillkom M/S "Cleopatra".

Grönqvist Shipping AS är specialiserat på fartygsmäklande i Estland. I företaget jobbar för tillfället fyra personer på heltid samt undertecknad på deltid.

Företagets VD är kapten Peeter Veegen som har en lång erfarenhet inom den estniska shippingvärlden som bl.a. VD för Tallink, vice ordförande för företaget AS Eesti Merelaevandus samt som rektor för den Estniska Sjöfartsakademien. Övriga anställda är Martin-Gustav Lepp och Tarvo Terras, båda utexaminerade från Estniska Sjöfartsakademien, samt bokförare Tiia Peek. Företaget betjänar sina kunder på estniska, svenska, finska, ryska och engelska.

Kontoret ligger i Tallinn, ca 3 km väster om centrum, i förorten Kopli i Bekkeri hamn. Det var en ganska naturlig plats att etablera sig på eftersom största delen av trafiken var riktad till detta område men även för att Bekkeri hamn

hade planer på att utvidga sig i framtiden. Då företaget nu varit verksamt i 5 år i Bekkeri hamn och då hamnen kommer att växa ökar möjligheterna att påverka t ex fartygens lossnings- och lastningstider. Hamnbesöken blir helt enkelt flexibla. Man kan överlag säga att det estniska shippingfolket lärt sig känna företaget. Om man respekterar människorna man har att göra med och följer regler och stadgar får man själv mera respekt och blir på samma gång mera trovärdig. Detta igen innebär att man även i andra hamnar tas på allvar och kan påverka fartygens trafik. Men det kräver en viss tid för ett litet utländsk företag att uppnå denna position. Min personliga åsikt är att det tar mellan 3 och 5 år att uppnå detta.

UTÖKAD KUNDKRETS

Företaget har sakta men säkert vuxit. Förutom att man tar hand om de "egna fartygen" har man nära samarbete med bl a Boliden och fartygen "Najaden" och "Trenden" i Muuga samt Finnsementti och fartyget "KCL Ballerina" i Kunda. I dagens läge sköter Grönqvist Shipping över 300 fartygsbesök årligen inklusive de "egna" fartygen.

Den senaste samarbetspartnern är Finstaship, där Grönqvist Shipping AS fungerar som Finstaships kontakt-

Under bekvämlighetsflagg

REDERINÄRINGENS FRÄMSTA MÅLSÄTTNING är att göra vinst. Därför har ett flertal rederier valt att flytta sin verksamhet från nationell flagg till s k bekvämlighetsflagg för att maximera det ekonomiska resultatet.

Med ett bekvämlighetsflaggat fartyg avses ett fartyg som är registrerat i ett land som omfattar vissa lättnader för rederiet. Sådana länder är t ex Panama, Bahama och Liberia. Dessa länder upprätthåller ett fartygsregister, utfärdar kompetenscertifikat samt sköter flaggstatens uppgifter gentemot en blygsam avgift.

Största delen av de länder som tillåter bekvämlighetsflagg har delegerat flagglandets uppgifter till klassificeringssällskap som i praktiken utför fartygsinspektioner och rapporterar till flagglandet som sedan utfärdar nödvändiga certifikat.

Till sjöss har bekvämlighetsflaggade fartyg till största delen övertagit marknaden, främst då i trampfart.

TANKFARTYG

Undertecknad började arbeta under bekvämlighetsflagg då sjökaptensexamen var avslutad 1990. Jag noterade en tidningsannons där man sökte överstyrmän till ro-rofartyg i karibisk fart och eftersom jag ännu var arbetssökande, tog jag kontakt och fick anställning. Mitt arbetsförhållande som överstyrmann och befälhavare räckte några år och omfattade ro-rofartyg och produkttankfartyg.

Jag noterade i ett tidigt stadium att det är till fördel att specialisera sig på någon särskild fartygstyp – det är nästan ett måste inom branschen idag – och då jag undersökte olika möjligheter föll mitt val på tankfartyg som transporterar råolja. Mitt beslut påverkades naturligtvis av att jag tidigare arbetat för Aland Tanker Company och där erhållit utbildning och arbetspraktik.

Jag trivdes mycket bra i ATC:s fartyg men kände en stark dragning till varmare vatten och större fartyg varför jag sände arbetsansökningar till olika rederier med förfrågan om lönenivå och arbetstörns längd.

Till att börja med närmade jag mig skriftligt men då kontakt erhållits sköttes fortsättningen via telefon. Jag stod dock i kontakt med personalavdelningen hos min nuvarande arbetsgivare i nästan två år innan anställning erbjöds, det svåraste var att finna en tidpunkt för anställningsbörjan som passade båda parter.

Rederiet opererar stora råoljetankfartyg worldwide och dess målsättning är att bedriva sjöfart med fartyg som inte är äldre än 15 år. Jag började min anställning som överstyrmann och har de senaste tre åren tjänstgjort som befälhavare.

OLIKA TYPER AV REDERIER

Bekvämlighetsflaggade rederier kan uppdelas, som alla rederier, i välskötta företag som känner och tar sitt ansvar och i sådana som endast är ute efter snabbvinster med undermåligt tonnage och vars verksamhet och kontinuitet är mycket osäker.

Numer ser dock Port State Control och U.S. Coast



Tankfartyget "Atlantic Prosperity".

Guard till att inspektion av fartygen som anlöper hamnarna är så tajt, att dåligt tonnage är sällsynt i amerikanska och europeiska hamnar. Detta gäller särskilt tankfartyg och stora passagerarfartyg vilka, som regel, med god marginal, uppfyller alla krav på säkerhet, bemanning och kompetens, t ex min nuvarande arbetsgivare ombesörjer och arrangerar noggrant den extra skolning som behöves för att uppfylla kraven för nödvändiga kompetensbrev.

VARIERANDE ARBETSFÖRHÅLLANDEN

Arbetstörnsens längd varierar beroende på rederi, trafikområde och även arbetstagarens egna önskemål beaktas. Emedan sexmånaders-skatteregeln bör beaktas för finländska medborgare bör beaktas, medför detta längre arbetstörn.

Nämnda regel kräver ett arbetsförhållande som räcker minst 6 månader. Arbetstagaren får då vistas i Finland högst 6 dagar per månad under den period som arbetsavtalet är i kraft för att undgå inkomstskatt. Skatteregeln, som är den enda i sitt slag i Europa, påverkar naturligtvis den finländska sjömannens val av arbetsplats.

Lönenivån är i regel god men utbetalas endast för den tid sjömannen är ombord. För ledig tid iland utgår ingen lön, dessutom inbetalas inte pensionspremie av de flesta rederier.

Försäkringsskydd ombesörjes alltid av rederiet men endast för ombordtid. Under ledig tid iland ersätts eventuell sjuktid av FPA (Folkpensionsanstalten) om arbetstagaren inbetalat ca 2 % av sin lön i socialskyddsbidrag.

Lönenivån bestäms ofta med beaktande av arbetstagarens nationalitet så att arbetstagare som kommer från ett land med hög levnadsstandard erhåller högre lön än arbetstagare som kommer ifrån ett låginkomstland.

Arbetstiden omfattar 8 timmar daglig vaktjänstgöring utökad med tilläggsarbete, som gäller samtliga ombord, bestående av lasthantering, säkerhetsarbete m m som alltid utföres utanför vaktjänstgöring. Särskilt i hamn kan lasthanteringsarbetet vara betungande men i allmänhet försöker man följa bestämmelserna för minimivilotider.

UT I VÄRLDEN

Allt ge sig ut på bekvämlighetsflaggade fartyg är för många arbetssökande det enda alternativet om man vill arbeta till sjöss där anställning under hemlandets flagga inte står att



”Petiga regionala bestämmelser”

Nordlund Shippings torrlastfartyg ”Anette” har varit ett ”icke Solas-fartyg” med ett brutto under 499 enligt Oslo mätregler från 1947, vilket inneburit lättnader i bemanning, utrustning, certifikat m.m. Vid ommätning av ”Anette” enligt de nya reglerna från 1969, blev dråktigheten större och fartyget förlorade dessa lättnader.

JAG ÄR EN S K ENFARTYGSREDARE som inom kort kommer att lägga av näringsverksamheten av naturliga skäl. Gebitet har varit spännande och intressant alltsedan 1960 då det begav sig. På några spaltmillimeter skall jag försöka delge eventuella läsare shippingens idag utsatta läge.

Först och främst beror läget på det faktum att den politiska makten ej anser det mödan värt att bekanta sig med sjöfartsbusinessen. Det finns nämligen ej någon som kan betala i form av röster inför nästa mandatperiod. Av totalt ca 12 000 aktiva finländska sjömän kanske 10 procent använder sin rösträtt. Vad är detta i ett sammanhang då röstetal uppemot 10 000 fordras för att få sitta vid köttgrytorna?

De tjänstemän som idag sköter om politikernas hastigt nedtecknade ukaser har i stort sett ingen som korrigerar en eventuell slagsida. Någon redarkapitalists ”mayday” betraktas som en näringsbroms och en naturlig del av retoriken – ”för så har dom alltid skrikit”.

Vi har ett fartyg under 1000 ton, som blivit ommätt nio år i efterskott trots att allt gjorts med sjöfartsmyndigheterna godkännande. Man anar frustrationen hos sjöfartsinspektionen, som får det delikata uppdraget att fungera som budbärare i frågor som är uppenbart oskäligen, men det oaktat inte har möjlighet att tolka vad som är rimligt.

Konsekvensen av detta är att vår båt numera inte kan trafikera i samma utsträckning som tidigare. Vi har dessutom inte haft möjlighet att kalkylera dessa helt onödiga kostnader i tidsfrakten. Följden blir troligen att i förtid lägga ner rederinäringen då likvida medel saknas. Fartygets säkerhetsmässiga status kan jämföras med, om jag får travestera litet, att bygga om en ”folkvagn” till Mercedes.

Sjöfartsmyndigheten ger utslag men ger ej råd hur man skall förfara – vem skall då veta detta?

Klassen som borde ha ansvar, har ej sådant. Varven släpfrån sig och sjöfartsmyndigheterna slår kniven i ryggen på sina äldre kolleger genom att ogiltigförklara deras kanske tio år gamla beslut. Det ligger något av tsartiden över verket. Fastnar man där – räkna med orimligheter!

Totalansvarig – ”maksumies” (= mannen som betalar) som finnarna fyndigt kallar det – för misstagen är och förblir fartygets ägare.

Jag har hört att även andra rederier har råkat ut för liknande bl a genom nedklassning av fartyg från isklass 1A till isklass 2 medförande retroaktiva farledsavgiftsökningar på hundratusentals euro, för flera år tillbaka.

Vad liknar det?!

Vore det inte dags att reformera och utbilda tjänstestadga och personal inom verket så att moderna och rättvisa metoder kunde tillämpas med ansvar för vållande i bakgrunden. Hela förvirringen fulländas genom onödigt petiga regionala bestämmelser rörande beviljandet av behörighetsintyg i vårt land.

Branschen ropar efter kompetens men erhåller behörighet – som är något helt annat, snarare jämställdhet.

Erik Nordlund
Nordlund Shipping, Mariehamn



person i Estland och underhandlar med estniska myndigheter och företag om försäljning av Finstashes tjänster. Samtidigt fungerar Grönqvist Shipping normalt som fartygsmäklare åt Finstashes fartyg.

Grönqvist Shipping jobbar även nära intill Baltic Ship Repair Yard där Peeter Veegen tjänstgjort två år som hamnkaptan. Grönqvist Shipping har t ex avtal med de finska isbrytarna och eventuella besök på varvet sker under dess agentur. Grönqvist Shipping underhandlar även på sidan om själva fartygsmäklandet om dockningsavtal och priser i samråd med olika rederier till ovan nämnda varv.

Tills vidare koncentrerar man sig först och främst på mäklande av fartyg längs hela den estniska kusten men företaget är i tillväxt och söker aktivt nya kunder på den estniska, nordiska och europeiska marknaden och ”håller dörrarna öppna” åt olika håll. Man forskar i möjligheten att inleda mera omfattande befraktningsverksamhet eller någon slags linjeagentur.

Det har visat sig att om man vill ha mera och större estniska kunder kan det vara svårt att jobba enbart med fartygsmäklande. Man föredrar klart företag som kan erbjuda



hela kedjan med befraktning, mäklande, spedition m.m. Detta har fått oss att se oss omkring efter alternativ.

På den estniska marknaden finns helt klart 2–3 större bolag som omfattar alla dessa tjänster och dessa ligger bra till. Men det krävs alltid små företag som fyller ut luckorna och där anser vi oss vara ett potentiellt alternativ.

FLEXIBILITET

Grönqvist Shipping är tills vidare ett så litet företag att man ännu snabbt kan anpassa sig efter kundens behov. Men företaget är också tillräckligt stort för att ha all den kunskap som krävs och bli taget på allvar på marknaden.

Estland är en växande marknad för fartygsmäklande och befraktning. För tillfället bygger man ut ett flertal hamnar och även helt nya hamnar varvid varuflödena och antalet fartygsanlöp ökar. Hamnar är förstås alltid intresserade av finansierare och det har visat sig att om man kan komma med en kund till en hamn har man mycket stora möjligheter att själva få investera i t ex lagerutrymmen i hamnarna. Möjligheterna att bygga upp någon sorts linjetrafik på Estland är inte heller en omöjlig tanke som väcker stort intresse i hamnarna.

Estlands hamnar utgör en intressant arbetsmiljö där det konstant dyker upp nya projekt. I Finland känns det många gånger som om marknaden är mer stagnerad och statisk, medan den i Estland lever och söker nya idéer.

LYCKAD ETABLERING

Att starta ett företag i Estland har förstås sina risker men ”var är det nu inte på det viset”!? Det krävs ofta ganska ihärdigt och välförberett arbete på grund av en ny kultur och ny byråkrati. Även lojala, pålitliga samarbetspartners, lokalt kunnande och lokala kontakter är mycket viktiga för en bra start och en fungerande organisation.

Som helhet har vistelsen i Estland hittills varit en bra idé, värd alla ansträngningar. Det finns heller ingen orsak att tro att det inte skulle gå att fortsätta i samma stil i framtiden. Vi kommer att jobba på med att göra det vi tror att vi kan och är bra på.

Nämnas kan att Grönqvist Shipping även har undersökt möjligheterna att flytta en del av sin verksamhet till Finland och inleda fartygsklareringar längs finska sydkusten. Detta återstår trots allt att se!

Kuulmiseni – terviseks

Jimmy Gustafson
Grönqvist Shipping

Merenkulkua naisnäkökulmasta

NAISET OVAT LÖYTÄNEET viime vuosikymmeninä tiensä merenkulun ammattiteihin, kuten muilaukseen ennen hyvin miesvaltaisille aloille. Merenkulkuun naisilla ei ole kuitenkaan koskaan ollut yhtä korkeaa kynnystä, kuin vaikkapa naispapeilla kirkkoihin. Onhan laivoilla ollut naisia hyvin kauan, jos ei nyt aivan merenkulun syntymästä asti niin vähän sen jälkeen. Bysästä on löytynyt topakoita kurlinpitäjiltä purjelaiva-ajolsta alkaen. Jotkut heistä ovat jääneet elämään legendoina meriniestarinoihin. Löytyipä Eriksonin purjelaiva L'Avenir:sta naispuolinen merimiesoppilaskin. Häntä kai voimme pitää uranuurtajana naisten "maihinnonsille" kansipuolen ammattiteihin.

Sitten merenkulussa koitti aika jolloin laivoissa tarvittiin radiosähköttäjiä. Kipinän ammatissa naisia toimi jo varsin yleisesti. Aika kuitenkin kulki kipinöistä ohi varsin nopeasti. Oltiin tilanteessa, jossa naisen halutessaan merelle oli valittava, joko se tuttu liesi byssän puolelta tai hypättävä miesten saappaisiin kansi- tai konepuolelle. Jostain kumman syystä kansipuolelle alkoi hakeutua naisia pikku hiljaa kasvavissa määrin. On heittä toki konepuolellakin ja lisää on kouluttautumassa, mutta kyllä nainen konehuoneessa on edelleen harvinaisuus.

PERHE JA FYSIIKKA

Itse olen seurannut merenkulkua vasta yhdeksänkymmentäluvun alusta, josta voidaan kai ajatella alkaneen naisten ryntäys kansipuolelle. Merenkulun ammattiteihin kouluttautuu huomattava määrä naisia, mutta uskoakseni suurin osa heistä ei lähde koskaan merelle tai jää ainakaan laivoihin. Muistaakseni merimieskoulussa vuosikurssillani oli kuusi naista ja luulen, että tänä päivänä kukaan muu heistä ei seilaa aktiivisesti. Naisen merimiesammattia rajoittavat, kuitenkin ne samat vanhat perinteiset tekijät: perhe ja fysiikka.

Perheen naiset ovat yhdistäneet merenkulunammattiin vaihtelevalla menestyksellä. Mitä työn fyysiseen puoleen tulee tekniikka on helpottanut paljon työskentelyä laivoilla. Edelleen on kuitenkin käytössä paljon vanhaa hyväksi havaittua kalustoa, jonka käsittely vaatii fyysistä voimaa. Kaluston uusiutuessa fyysisen voiman tarve vähenee kuitenkin tulevaisuudessa työssä kuin työssä. Ihmisellä on loputon halu kehittää työtä helpottavia menetelmiä ja säästää tällä aikaa ja työssä tarvittavan henkilökunnan määrää. Eli säästää samalla kustannuksia.

Päällystö tehtäviin siirryttäessä fyysisen voiman tarve vähenee luonnollisesti, ellei sitten halua nostaa kurittomia miehistön jäseniä seinälle. Se ei enää ole kuitenkaan nykykäytännön mukaan suotavaa. Laivoilla ollaan alettu pitää jo aivan arkipäiväisenä asiana, että miehistöön liittyy myös naispuolisia jäseniä. Kokemukseni mukaan heitä välillä, jopa toivotaan. "Eikö sieltä saataisi naispuolista puolimatruusia?" "Mitä, tuleeko sieltä messikalle?" Nämä eivät ole laivallamme harvinaisia kommentteja.



Henna Aaltonen, yliperämies, ms "Borden".

TYÖPAIKKANA MUUTTUNUT

Yliperämiehenä toimiessani on uuteen satamaan saavuttaessa välillä käynyt niin, että föremanni on kiertänyt ruumassa kaikki työntekijät perämiehestä puolimatruusiin läpi kyselemässä forstia. Eikä usko millään että se on tuo pieni tyttö tuolla rampin vieressä. Yleensä seuraavalla kerralla hän on kuitenkin löytänyt forstin ensiyrityksellä.

Euroopassa naiset ovat tulleet satama- ja laivaympäristöön jädäkseen. Vanha konservatiivinen Britannia on varsinkin yllättänyt naisten satamatyöntekijöiden määrällä, samoin Saksasta löytyy paljon naisia satamatyöntekijöistä. Sitä vastoin Ranskassa ja Espanjassa heitä tapaa erittäin harvoin.

Laiva työpaikkana on muuttunut normaalin maatyöpaikan suuntaan sukupuolijakauman suhteen ja näkisin sen laivatyöympäristöä rikastuttavana tekijänä.

Lopuksi eräs aiheeseen liittyvä pöytäkeskustelu, joka on jäänyt elävästi mieleeni: Istuimme pöydässä ruokailemassa poikkeuksellisesti koko kansipäällystöstä samaan aikaan. Päällikkö istui ensimmäistä ja toista perämiestä vastapäätä ja katseli, kun pojat söivät talviaikaan perunat kuorineen. Hän kysyi: "Ettekö te pojat kuori ollenkaan perunoita?" Kuorin minä jos samassa pöydässä istuu naisia", vastasi kakkonen. Minua vastapäätä istuva ykkönen ihmetteli vähän ja kysyi: "Entäs Henna?" Johon kakkonen hetken tuumattuaan vastasi: "Joo, mutta Hennaa ei lasketa." Näinkin voi käydä!

Henna Aaltonen, yliperämies, ms "Borden"

FURUNO®

Ny radar, ECDIS och INS från Furuno

Creating **Blue** Solutions

Upplerv den tekniska utvecklingen...

FURUNO Voyager skall upplevas!

Huvudbeständsdelarna i FURUNO Voyager är den nya radarserien FAR-28x7 och ECDIS serien FEA-28x7. Därtill kommer en genomtänkt

konsoldesign som inte bara ser bra ut, utan också ger en platsbesparande och optimal lösning.

Det hela är integrerat i ett 100 Base TX Ethernet nätverk med tillräcklig kraft att interswitcha

upp till fyra radar eller mixa två radarantennar i en och samma bild. Därutöver - en ytterst driftsäker lösning.

Naturligtvis uppfyller Voyager alla relevanta godkännanden för SOLAS fartyg.



Radarserien FAR-28x7 och ECDIS serien FEA-28x7 kan naturligtvis levereras som fristående radar- och ECDIS system.

Båda systemen kan dessutom levereras i bordsutförande eller som black box lösningar med separat handhavandepanel, skärm och processorenhet - eller välj en fristående konsol i Voyager designen (se ovan).



>> **Kontakta oss för mer information.**

FURUNO FINLAND OY
PL 74
Niittyrinne 7
02271 Espoo

Phone: +358 9 43 55 670
Fax: +358 9 43 55 67 10
E-mail: info@furuno.fi



FURUNO FINLAND OY
PROFESSIONAL MARINE ELECTRONICS

www.furuno.fi

PORT & SEA

TAILOR MADE LOGISTICS

Jokainen kuljetus on yksilöllinen.

Siksi tarjoamme logistisia ratkaisuja, jotka lähtevät sinun kuljetustarpeistasi.

Me toteutamme logistiikkasi alusta loppuun - saat kokonaisvaltaisen ratkaisun sisältäen merikuljetukset, satamaoperaatiot, maakuljetukset sekä halutessasi myös varastoinnin ja huollinnat.

Ota yhteyttä - kuljetustarpeesi on meille tärkein!

Tel: +358 (0)2 2111 600

Fax: +358 (0)2 2111 666

E-mail: charter@meriaura.fi

Address: 2. Linja 3, 20100 Turku, Finland

Website: www.meriaura.fi



MERIAURA

Med signallampan försöker han nå ett fartyg som just passerat, men nödsignalen uppfattas ej. Kl 20.14 kontaktas Mariehamn Radio som genast uppfattar allvaret. Mayday går ut och Stockholms kustradio sänder ut helikopter och två sjöräddningsbåtar. Omedelbar kontakt med närliggande fartyg får man ej.

LIVBÅTEN OBRUKBAR

Livbåten går inte att få ur dävertarna och man tar nu till räddningsflotten (kapacitet 10 personer). I den svåra sjögången är det mer än svårt att hoppa och träffa flotten. Sju man lyckas med detta och så sker det som inte skulle få ske: Från flotten begär man mera lina för att slippa slås sönder då den ideligen kastas emot fartygets utsida (slagsidan är så stor så att man kastas emot livbåten ombord), då slits linan fri och flotten rusar till havs, bort från det sjunkande fartyget.

Kl 21.07 emottog Mariehamn Radio det sista meddelandet från fartyget och där sades att fartyget höll på att slå runt och att de sista nu skulle lämna fartyget. Vi kommer dock aldrig att få veta på vilket sätt de försökte rädda sina liv. Helikoptern fann och kunde rädda dem som lyckats komma i flotten.

SAMMANFATTNING

Jag sammanfattar kort haverikommissionens slutplädering: Fartyget uppfyllde inte internationella kraven på stabilitet då hon lämnade Kemi. I de förhållanden som rådde vad gäller vindstyrka och isbildning var det dumdrigt och inte god sjömanssed att ge sig ut på Östersjön.

Efter att ha lämnat Ålands hav var fartyget ånyo emottagligt för isbildning och kraftig sidovind, styrka 8 Beaufort, dessutom hade bunkerförbrukningen gjort fartyget lättare. Instabiliteten hade definitivt ökat hela tiden. Det troliga är att även lasten hade förskjutits, om även bara några centimeter, slagsidan var de sista minuterna så stor att fartyget tog in vatten. Varför hade inga nödraketer avfyrats?

Javisst, kanhända kunde mycket ha gjorts annorlunda, men som det sägs "på landbacken finns det alltid kloka, när olyckan går till sjöss".

Bengt Karlsson
Producent, Expo Nautica



Suomen Laivanpäälystöliitto Finlands Skeppsbefälsförbund

Vuodesta 1905 kansipäälystön etujen hyväksi För däcksbefälets förmåner sedan år 1905

Navigare necesse est

www.seacommand.fi

Hietalahdenranta 15 A 3, 00180 Helsinki
Puhelin (09) 612 2440, Fax (09) 605 633

Sandvikskajen 15 A 3, 00180 Helsingfors
Telefon (09) 612 2440, Fax (09) 605 633

Jäsenrekisteri
Medlemsregister
Mirjam Tuisku
(09) 6122 4413
mirjam.tuisku@seacommand.fi

Toiminnanjohtaja
Verksamhetsledare
Bo Gyllenberg
(09) 6122 4411, GSM 0400 526 728
bo.gyllenberg@seacommand.fi

Suomen Merenkulku -lehti
Finlands Sjöfart -tidningen
Toimitussihteeri
Redaktionssekreterare
(09) 5860 4810
suomenmerenkulku@seacommand.fi

Taloussihteeri
Ekonomisekreterare
Harriet Björkqvist
(09) 6122 4412
harriet.bjorkqvist@seacommand.fi

Varatoiminnanjohtaja
Vice verksamhetsledare
Antti Palola
(09) 6122 4414, GSM 040 509 6030
antti.palola@seacommand.fi



MÅNGSIDIG SJÖFARTSUTBILDNING VID SYDVÄST SJÖFART!

Vuxenutbildningslinjen till vaktstyrman och vaktmaskinmästare är treåriga påbyggnadslinjer där tidigare utbildning beaktas vid uppgörande av en personlig studieplan. Utbildningarna startar igen hösten 2005. Kontakta skolan för mera information.

Vuxenutbildningslinjen till sjökaptan är för dig som är styrman eller vaktstyrman, har befälsfarenhet och nu önskar fortsätta till sjökaptan. Ansökningsblankett fås på vår hemsida <http://maritime.sydvast.fi> under aktuellt.

NYTT! Vi planerar att inleda vuxenutbildning till sjöingenjör hösten 2005

Fr.o.m. hösten 2004 är det möjligt att studera till vaktmaskinmästare vid Sydväst Sjöfart. Nu hoppas vi att hösten 2005 även kunna inleda sjöingenjörsutbildning. Kontakta skolan för närmare information.



SYDVÄST SJÖFART erbjuder även ett stort antal kortkurser åt sjöfartsbranschen. Kurserna uppfyller STCW-95 kraven och kan ordnas på svenska, finska eller engelska. Exempel på kurser är:

ECDIS (Electronic Chart Display Information System)
STICS (Simulator Training In Critical Situations)
SSO (Ship Security Officer)
OSC/SAR (On Scene Coordinator/Search And Rescue)
FRB (Fast Rescue Boat)
BRM (Bridge Resource Management)

Vi skraddarsyr och kombinerar kurser efter behov och önskemål. Vi är flexibla. Tag kontakt!

Sydväst Sjöfart
Malmgatan 5, 20100 ÅBO

<http://maritime.sydvast.fi>
Tel. 02-433 7350 sjofart@sydvast.fi

Sveriges långa väg till en bra sjöfartspolitik

SJÖFART ÄR EN HELT INTERNATIONELL verksamhet där förutsättningarna till största delen bestäms av samhällets – statsmakternas, industrins och konsumenternas – krav på billiga transporter. Transporten tillför sällan något till en varas förädlingsvärde utan ses mest som en ren kostnad. Kvalitetskraven på transporten står i direkt paritet till värdet av det som transporteras och huvuddelen av handelsflottans transporter avser lågvärdigt gods. Om än livsviktiga varor för samhället och industrin är det då bara priset på transporten som är avgörande. Då får man inget extra betalt för att ett fartyg har en viss flagg eller är bemannat av sjöfolk av en viss nationalitet.

När ett lands handelsflotta får problem på grund av de ramförutsättningar de verkar inom måste det landets ledning se över sin sjöfartspolitik.

Behöver ett land en nationell handelsflotta?

Inom EU har de enskilda medlemsnationerna såväl som Unionen valt att svara ja på frågan. Skälen är flera: sjöfart är av grundläggande betydelse för EU, medlemsstaternas och industrins utveckling och då måste man säkra tillgången till den nödvändiga kompetensen. Ju större handelsflotta, desto större inflytande har man också över miljö- och säkerhetsfrågor på det internationella planet. En ökad andel av handelsflottan som kontrolleras av EUs medlemsstater innebär dessutom att förutsättningarna för undermålig sjöfart försämras. En egen handelsflotta skapar också jobb, självklart till sjöss men faktiskt i än större utsträckning inland.

Hur skapar man då internationellt hållbara ramförutsättningar så att den egna handelsflottan kan konkurrera på lika villkor? Det finns framförallt tre områden där man behöver se över det nationella regelverket: Bemanningskostnader, rederibeskattnings och nationella särregler.

Grundläggande är dock att alla beslut som tas är långsiktiga och skapar stabilitet. Att inte veta vad som gäller från ett halvår till ett annat är en omöjlighet om man skall kunna bedriva sjöfart där det krävs investeringar på flera tiotals miljoner euro varje gång ett nytt fartyg beställs.

Ända fram till det senaste svenska sjöfartspolitiska beslutet har den svenska sjöfartspolitikens präglats av två saker:

- Den har varit avgränsad till svenskflaggad sjöfart, vilket har gjort att man inte helt förstått hur internationaliserad sjöfart är och hur stor betydelse den svenskkontrollerade utlandsflaggade sjöfarten har för svensk sjöfarts utveckling.

- Den har präglats av den svenska "lagom-attityden". Man har pratat om "rimlig" konkurrenskraft, vilket lett till åtgärder som i praktiken inneburit att man har stävjat utflaggning. Där emot har de inte varit tillräckliga för att vara helt konkurrensneutrala gentemot omvärlden. Därmed har handelsflottan inte förnygrats och det har heller inte funnits ett tillräckligt offensivt ramverk för att understödja en expansion av näringen.

Det sjöfartspolitiska beslutet 2002 var ett trendbrott. Den nettomodell som då infördes har tillsammans med de av arbetsmarknadens parter framförhandlade TAP-avtalen (vilka innebär att en viss del av bemanningen ombord kan bestå av utländska sjömän anställda på särskilda kollektivavtal) inneburit att bemanningskostnaderna reducerats till konkurrenskraftiga nivåer. I ett första skede har detta inneburit att en efterlängtat förnyring av en ålderstigen svensksflaggad handelsflotta kunnat inledas. I takt med att nya fartyg tillförs flottan, fajas äldre ut, men man kan redan se att den svensksflaggade handelsflottan totalt börjar växa. Genom att beslutet infördes i lagstiftningen, fördes frågan också bort från de årliga statliga budgetförhandlingarna och därmed skapades den viktiga långsiktigheten.

När det gäller beskattningen kommer 2005 att innehålla två positiva och viktiga inslag för svenska rederier. De stora flertalet av dessa är små eller medelstora familjeägda företag och sloandet av de allmänna arvs- och gåvoskatterna kommer att underlätta generationsskiftet. Under nästa år kan vi också kanske kunna stryka ett streck över det något pinsamma faktum att Sverige som enda sjöfartsnation inom EU saknar ett tonnagebaserat skattesystem eller liknande. En utredning skall senast i december 2005 lämna förslag i frågan. Avsaknaden av ett sådant system har inneburit att den svenska sjöfarten tappat marknadsandelar under de rådande goda sjöfartskonjunkturerna.

Nationella särregler i den internationella sjöfarten är en styggelse. Även om motivet bakom sådana regler är gott, t ex bättre miljö eller säkrare fartyg, innebär de i

praktiken alltid en konkurrensfördel för utländska handelsflottor på bekostnad av den egna flottan, också när det gäller transporter till och från det egna landet. Vill man ställa högre krav på sjöfarten finns det bara två möjligheter: att arbeta för internationella regeländringar och att öka trycket på lastägarna så att de i sin tur ställer högre kvalitetskrav på de fartyg som skeppar deras varor.

Svenska särregler har varit ett stort problem för rederierna. Under senare år har detta minskat i betydelse, främst tack vare en förändrad attityd och ökad förståelse hos myndigheterna samt EUs överlåtelseförordning, dvs rätten att utan stora åthävor kunna flytta fartyg från ett skeppsregister till ett annat inom unionen.

Sammantaget kan man säga att Sverige är på rätt väg, även om den svenska vägen hittills har varit betydligt längre än den som andra mer framsynta sjöfartsnationer valt att gå.

Rolf P Nilsson
Chefredaktör, Svensk Sjöfarts Tidning



Foto: Sea-Foto

När Östersjön tog "Bore IX"

JAG MINNS FOTOGRAFIET VÄL; i förgrunden det kraftfulla monumentala vintersjömärket med män spanande och i kamp med Östersjöns isar, i bakgrunden det stora Borehuset med flaggan vajande på halvstång, sorgtyngd i ett sakta snöfall över Åbo stad. En perfekt tidningsbild som lyckas förmedla en tragedi till sjöss som tagit med sig sex sjömän i djupet på norra Östersjön sent på kvällen den 19 januari 1969.

Det gäller olyckan för 35 år sedan och torrlastfartyget ms "Bore IX" (brt 492/1297, nrt 236/928, dwt 950/2150, lev. Från Oy Laivateollisuus Ab i Åbo 1967) som på sin resa i cellulosalast ifrån Kemi med destination Purfleet i England i storm och köld kantrade och förläste 10 sjömil söder om Svenska Björn.

Jag är t o m ganska säker på att jag innehar en kopia/tidn. urklipp av fotografiet från Bore-svären men naturligtvis nu hittar jag det inte, var så säker säker att när denna tidnings dead-line löper ut så kommer "fotot emot mig". Då jag dock fått möjligheten att skriva i denna värderade "The Captain" påminner jag mig att jag i något sammanhang erhållit en kopia, och den finner jag, över haverikommissionens rapport över olycksförloppet ombord på ms "Bore IX", med en besättning på 13 man. Befälhavare var 50-åriga Houtskärsfödda Birger Åkerfelt.

LASTADE CELLULOSA

"Bore IX" lastade den 11 januari först i Uleåborg och fortsatte sedan till Kemi för att fullfölja lastningen av cellulosa. Lasten vid avgång 17 januari kl. 11 var 1609 ton (450 ton i undre rummet och 1157 på mellandäck). Överstyrman övervakade och godkände lastningen som sådan, hon låg dock lite på fören (53 cm) och begärde isbrytarassistenten av ib "Varma" som förde henne i isrännan ända till sena

eftermiddagen. Från "Varma" frågade man per radio varför hon rätt ofta med babords bog stötte kraftigt emot isrännans kant och svaret blev att det måste bero på att fartyget hade förlit trim. Ingen direkt skada kunde dock upptäckas vid kontroll ombord. När isbrytaren styr norrut kopplas autopiloten åter på, vindstyrkan är varierande ostlig 3-7 Beaufort.

VINDVARNING

Rundradion ger morgonen den 19 januari vindvarning med vindstyrka upp till 8 Beaufort. Samma morgon närmar sig "Bore IX" Ålands hav och man har på morgonsidan av noten noterat märkbar isbildning på däck och lastluckor p g a. överbrytande sjöar. Fartyget hade dessutom fått en babords slagsida på 5 till 10 grader, lufttemperaturen var -4 grader.

När fartyget når Kobbaklintar avbryter man färden och och alla man sättes nu att hacka is. På babordssidan var isens tjocklek upp till 20 cm. Resan fortsätter och man passerar Armbågens boj kl 17.30 och sätter kurs 208 grader. Vinden var ostlig 7-8 Beaufort, lufttemperaturen -5 grader och styrbords slagsida ca 5 grader, vilket ansågs godtagbart med vindstyrkan och dess riktning.

SLAGSIDA

Kl 20 går 2. styrman och lättmatros vakt på kommandobryggan och plötsligt byts sjömannens arbetsrutin till ett olycksaligt drama. Allt sker sedan mycket snabbt.

Plötsligt är slagsidan hela 35 grader och fartyget blir ligande så. Befälhavaren skyndar till bryggan och ger rorsman ordern "dikt babord", maskinens varvtal tas ner och sakta vänder fartyget stäven upp mot vind. Befälhavaren berordrar besättningen att göra klart för att lämna fartyget.