



THE CAPTAIN

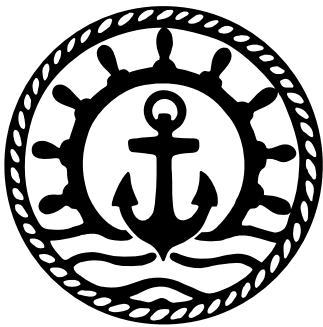
MEDLEMSTIDNING FÖR ÅNIKAP

2007

Hangö – Nantong med Heralden

Befälhavarens ställning i den moderna sjöfarten
Fartygsbefälhavaren bör vara tusenkonstnär

BEFÄLHAVAREN I SKEPPSMÄKLARENS ÖGON • SOM BEFÄLHAVARE I ANTARKTIS
NEW MASTER'S PROGRAMME • RESESKILDNING FRÅN FILIPPINERNA



Suomen Laivanpäälystöliitto

Finlands Skeppsbefälsförbund

Navigare necesse est

*Vuodesta 1905
kansipäälystön
etujen hyväksi*



*För däcksbefälets
förmåner
sedan år 1905*

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

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

Varatoiminnanjohtaja
Vice verksamhetsledare
Pekka Partanen
(09) 6122 4414, GSM 0400 707 682
pekka.partanen@seacommand.fi

Suomen Merenkulku -lehti
Finlands Sjöfart -tidningen
suomenmerenkulku@seacommand.fi

Toimitussihteeri/Redaktionssekreterare
Hilkka Kotkamaa
(09) 6122 4416, GSM 040 540 5224

Vi diskuterar befälhavarens ställning

BÄSTA LÄSARE! DETTA år kommer hoppeligen att vara det år då man presenterar nya krafttag från politikernas sida för att ge Finlands sjöfartsnäring bättre verksamhetsförutsättningar och framför allt en bättre framtidstro.

I årets Captain presenteras en mängd intressanta artiklar angående befälhavarens ställning nu i dagens läge. Glädjande är även den korta artikel som beskriver

den nya högre högskoleutbildningen för den maritima sektorn med start i höst. Utbildningen Nordic Master in Maritime Management ger nordiskt sjöbefäl en enastående möjlighet att få bättre förutsättningar för landbaserade karriärer. Detta har man länge väntat på, särskilt här i Finland.

The Captain har nu blivit lite större. Man har utökat tidningen med fyra sidor, vilket är glädjande eftersom det ger en antydning över att tidningen läses och uppskattas.

*Per-Olof Karlsson
Ordförande, Ånikap*

Kraven har ingalunda minskat

ÅNIKAP:S EGEN TIDNING The Captain kommer detta år ut en aning försenad. Redaktionen har igen haft mycket att göra på annat håll. Årets tema har vi valt från tidningens namn – The Captain eller med andra ord fartygets befälhavare.

Vad som intresserar oss denna gång är befälhavarens ställning ombord och hur hans verksamhetssituation uppfattas av involverade personer, som alla aktualiserar dagens sjöfart på sätt eller annat. På grund av utrymmesbrist kan vi tyvärr endast publicera några axplock av allt influet material. Alla tycks dock vara ense om att de krav som ställs på befälhavaren idag ingalunda har minskat, trots teknisk utveckling och effektiv utveckling av utbildning och säkerhet.

Det juridiska ansvaret är alltid befälhavarens. Om maskinchefen av misstag pumpar ut olja så är det befälhavaren som åtalas. Om agenten iland inte erlägger hamnavgiften i tid så arresteras befälhavaren.

Trots att befälhavaren till sin natur kan vara social är han i sin position som fartygschef mycket ensam och kan i sista hand endast lita på sin egen förmåga att bedöma svåra situationer. Vilken befaren befälhavare har inte i trängda situationer känt ensamhetens vända, då besätt-

ningen inväntar order i en dramatisk situation där fartyg, last och människoliv står på spel? I de allra flesta fall fattar han det riktiga beslutet och incidenten kan därefter avfärdas och efterbehandlas via rapportering till expertisen iland. Men märk väl att det alltid är befälhavaren som fattar beslutet och tar på sig ansvaret – även i fall där felaktiga beslut har påtvingats honom.

Absoluta kriterier för att bli en bra fartygsbefälhavare är tillräcklig erfarenhet, självförtroende och insikt om sin ansvarsfulla position.

*Bengt Björkholm
Vice ordförande, Ånikap*



INNEHÅLL

- 4 Befälhavarens ställning i den moderna sjöfarten
- 8 Befälhavaren i skeppsmäklarens ögon
- 11 New Master's Programme for Mariners
- 12 Fartygsbefälhavaren bör vara tusenkonstnär
- 14 Hangö – Nantong med Heralden
- 18 En reseskildring från Filippinerna
- 22 Som befälhavare i Antarktis



THE CAPTAIN, 2007

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@bore.eu

Produktion: Breakwater Publishing AB
Repro/tryck: Elanders Gummessons, Falköping, Sverige 2007

Befälhavarens ställning i

"GUD I HIMMELEN, kaptenen på skeppet." Så var det någon gång i början av tiderna. Då beslöt befälhavaren självständigt t.o.m. om frakterna, och fartyget och dess trafikering var nästan helt under hans kontroll. Redaren fick mycket sällan höra om sitt fartyg, och då var det i form av brev som varit länge på väg. Befälhavarens lön bestod till största delen av de intäkter fartyget hämtat. Detta gjorde förstås att befälhavaren ville maximera det som fartyget inbringade.

Världen har förändrats sedan dess och så även befälhavarens ställning ombord på fartygen. Befälhavarens arbete är i allt större utsträckning bundet till världen omkring fartyget och är inte så självständigt som tidigare. I dagens läge måste befälhavaren i allt sitt handlande ta en mycket

omfattande internationell och nationell lagstiftning i beaktande. Dessutom finns det ett stort antal myndighetsbestämmelser i vilka man tolkar t.ex. SOLAS-förordningar. Tolkningen av dessa borde vara likadan i alla länder, men så är tyvärr inte fallet. Detta sätter ibland befälhavaren i svåra situationer som han inte har kunnat förbereda sig för. Han har inte heller kunnat påverka hur dessa förordningar tillämpas.

ISPS-KODEN HAR MÄRKBART försvårat personalens och allmänhetens tillträde till och från hamnar och fartyg. Befälhavaren ansvarar för att koden följs på fartyget. I hamnarna har man egna lokala bestämmelser, som fartyget och personalen måste följa. Befälhavaren måste se till att dessa bestämmelser följs. Personalen förstår inte alltid att bestämmelserna kommer från hamnmyndigheterna och då blir befälhavaren enkelt syndabocken.

Rederierna har ofta egna, tämligen omfattande instruktioner och föreskrifter. Det kan finnas till och med flera mappar av dessa. Befälhavaren måste givetvis sträva till att följa de bestämmelser rederiet har utarbetat. Ibland händer det dock att dessa bestämmelser är motstridiga med myndighetsbestämmelserna. Detta sätter befälhavaren i en tämligen otrevlig sits och han/hon måste sträva till att snabbt åstadkomma en lösning som fyller myndighetskraven. Det finns mera tid till förfogande för att ändra på rederiets anvisningar, men inte ens det går alltid så enkelt.

I DAGENS LÄGE satsar man mycket på säkerhet inom sjöfartens alla delområden. Det finns flera förordningar och lagar som har med säkerhet att göra och dessa måste man följa. Det finns särskilda bestämmelser för fartyget och dess personal. Flera olika instanser bevakar fartygets verksamhet. Fartygets fart övervakas i många kuststater med hjälp av olika VTS-system. Navigationen i kustvatten är inte längre så fri som den brukade vara. Detta är givetvis en bra sak och sjösäkerheten har definitivt blivit bättre.

Tyvärr följer inte alla fartyg rutterna enligt ruttsepareringssystemet utan ignorerar dem ibland på ett mycket fräckt sätt. Nu för tiden har övervakningen ökat och därför minskar antalet förbrytelser. Om fartyget har brutit emot föreskrifterna har befälhavaren i första hand ansvaret och blir anklagad för förbrytelsen, som han kanske inte ens har vetat om.

OFTA UPPFATTAS BEFÄLHAVAREN enbart som navigatör och chef för däcksavdelningen. Så är dock inte läget, utan befälhavaren leder hela fartyget. En erfaren befälhavare berättade en gång att han under sitt första år som befälhavare var en överstyrman klädd i befälhavarens rock. Detta är ett bevis på att befälhavaren inte alltid ens själv förstår sin egen ställning. Man måste komma ihåg att befälhavaren har ansvar för hela fartyget och även för besättningen och passagerarna. Befälhavaren borde bekanta sig förutom med däcksavdelningen också med de övriga avdelningarnas verksamhet. Ofta är det tydligt att alla inte gillar ett sådant tillvägagångssätt. Befälhavaren måste dock leva med det. Å andra sidan fungerar befälhavaren som stöd för



den moderna sjöfarten

alla avdelningar i ett antal situationer, vilket hjälper avdelningscheferna att lösa en stor del av sina problem.

En sektor som nuförtiden sysselsätter befälhavaren väldigt mycket är personaladministrationen. Befälhavaren har ansvar för att besättningens behörighetsbrev är i ordning. Det är en bra idé att upprätthålla ett behörighetsregister på fartyget. Detta underlättar helhetskontrollen och man behöver inte bläddra i olika papper så ofta. Informations-teknik är en bra hjälpreda i detta. Ibland uppstår det stridigheter bland personalen och dessa framhävs i den intima arbetsmiljön. Befälhavaren kanske måste reda ut stridigheter och tack vare sin ställning är han den rätta personen att göra det. Jag kände mig ibland mera som dagisföreståndare än befälhavare. Till all tur var det enbart tillfälligt.

Det finns en stor mapp med certifikat som har med fartyget att göra och det verkar bli allt fler certifikat. Att uppdatera dessa papper är en av befälhavarens viktigaste uppgifter. Man måste beställa de av myndigheterna och klassificeringssällskapen utförda inspektionerna i god tid så att certifikaten som baserar sig på dessa inspektioner inte går ut. Ett datorbaserat register är en bra hjälpreda i administreringen av certifikat.

ATT UTVECKLA SIG SJÄLV och studera kontinuerligt är ett viktigt element i befälhavarens arbetsbild. Tekniken utvecklas och instrumenten förändras med ständigt



ökande fart. Ett gammalt ARPA-intyg har knappast någon betydelse när det gäller att behärska dagens navigationsinstrument. Fastän jag ovan har skrivit om de åtskilliga uppgifterna som en befälhavare har, är navigationen fortfarande en av befälhavarens viktigaste uppgifter. Navigationsfärdigheter och instrumentkontroll borde man upprätthålla i tillräckligt stor utsträckning.

Många befälhavare har lotsningsrättigheter, dvs. linjelotsbehörighet för vissa farleder. Att erhålla denna behörighet är en process som kräver tid, arbete och besvär.

**TURVAA ELÄMÄN
aallokossa**
1956 - 2006
TRYGGHET I LIVETS SJÖGÅNG

Merimieseläkekassa on julkaissut 50-vuotisjuhlansa kunniaksi CD-ROM-multimediahistoriikin merimiehen eläketurvan kehityksestä. Eläkeasioiden lisäksi historiikki valottaa myös Suomen merenkulun vaiheita purjelaivakaudesta nykypäivään, merimiehen työtä ja suomalaisen sosiaaliturvan kehitystä. Tekstin ohella CD-ROM sisältää yli 160 valokuvaa, runsaasti elävää kuvaa sekä lehtileikkeitä.

I anslutning till sitt 50-års jubileum har Sjömanspensionskassan publicerat en multimedial historik om hur sjömannens pensionsskydd utvecklats genom åren. Utöver pensionsfrågorna belyser historiken också den finländska sjöfartens utveckling från segelfartygens tidevarv fram till dagens situation, sjömannens arbete och det finländska socialskyddets utveckling. Utom texten innehåller cd-romskivan över 160 fotografier, ett flertal film-snuttar samt tidningsurklipp.





Voit tilata CD-ROM-historiikin omaksesi Merimieseläkekassasta:
www.merimieseläkekassa.fi tai puhelimitse 010 633 990.
Du kan beställa en egen cd-romhistorik av Sjömanspensionskassan: www.sjomanspensionskassan.fi eller per telefon 010 633 990.

University of Turku
CENTRE FOR MARITIME STUDIES

Education and Conference Services

- ◆ University-level continuing education
- ◆ Open university courses and programmes
- ◆ Seminars and conferences on current issues in the maritime and logistics fields
- ◆ Tailored personnel training courses and programmes

For more information, please contact Course Secretary Ilse Leppäranta, tel. +358 (0)2 281 3321, e-mail ilse.lepparanta@utu.fi.

Research and Consulting Services

- ◆ Independent, high-quality and customer-oriented research and consulting services in the Baltic Sea area

Fields of specialty

Shipping and Ports
Transports and Infrastructure
Business Logistics and Business Development
Logistics in Regional Development

For more information, please contact Unit Manager of Research and Consulting Services Antti Saurama, tel. +358 (0)2 281 3341, e-mail antti.saurama@utu.fi.



Centre for Maritime Studies
Veistämönaukio 1-3, FIN-20100 Turku, Finland
Tel. +358 (0)2 281 3300 Fax +358 (0)2 281 3311
http://mkk.utu.fi

Även dessa behörigheter är i kraft endast en viss tid och man måste förnya dem med lagstadgade intervall. Detta kräver naturligtvis att man navigerar i farleden i fråga minst så mycket som förordningarna kräver.

Då samhället blir allt mer hektiskt, har tajta tidtabeller blivit en del av linjetrafiken. Detta förorsakar mera press på befälhavaren, eftersom ofta förekommande förseningar inte är bra för rederiets rykte som en pålitlig befraktare. Säkerheten när det gäller fartyget, personalen, passage-rarna och lasten måste emellertid alltid absolut komma först. Mottagaren av lasten har inte någon glädje av varor som har kommit fram enligt tidtabellen men som är förstörda.

I OFFENTLIGHETEN HAR man i allt större utsträckning diskuterat oroande nyheter om hur befälhavare har blivit behandlade i samband med vissa olycksfall. När bogpropellern på ett fartyg fick en funktionsstörning och fartyget drev emot kranen på land, dog personen som då befann sig i kranen. Befälhavaren dömdes till tolv års fängelse. Hurdant rättstänkande är det här?

Befälhavaren på det tankfartyg som brast till följd av de felaktiga beslut som myndigheterna i en kuststat gjort fördes bort av polisen med benen dinglade i luften. Man ville hitta den skyldige snabbt och befälhavaren var ett utmärkt mål. När man läser om dylika fall, börjar man tänka att befälhavaren har ställts utanför lagen. Om det blir allt vanligare att behandla befälhavare på detta sätt, funderar många säkert noggrant innan de tar emot en ställning som befälhavare.

Pekka Partanen
Sjökapten

FURUNO®

Radar, ECDIS och INS från Furuno

Upplev den tekniska utvecklingen...

Creating **Blue** Solutions

FURUNO Voyager skall upplevas!

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

konsol design 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.

VOYAGER
Integrated Navigation System



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
P.O. BOX 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

Tidsenliga tjänster för sjöfarten

Botnica



Aurora



Seili



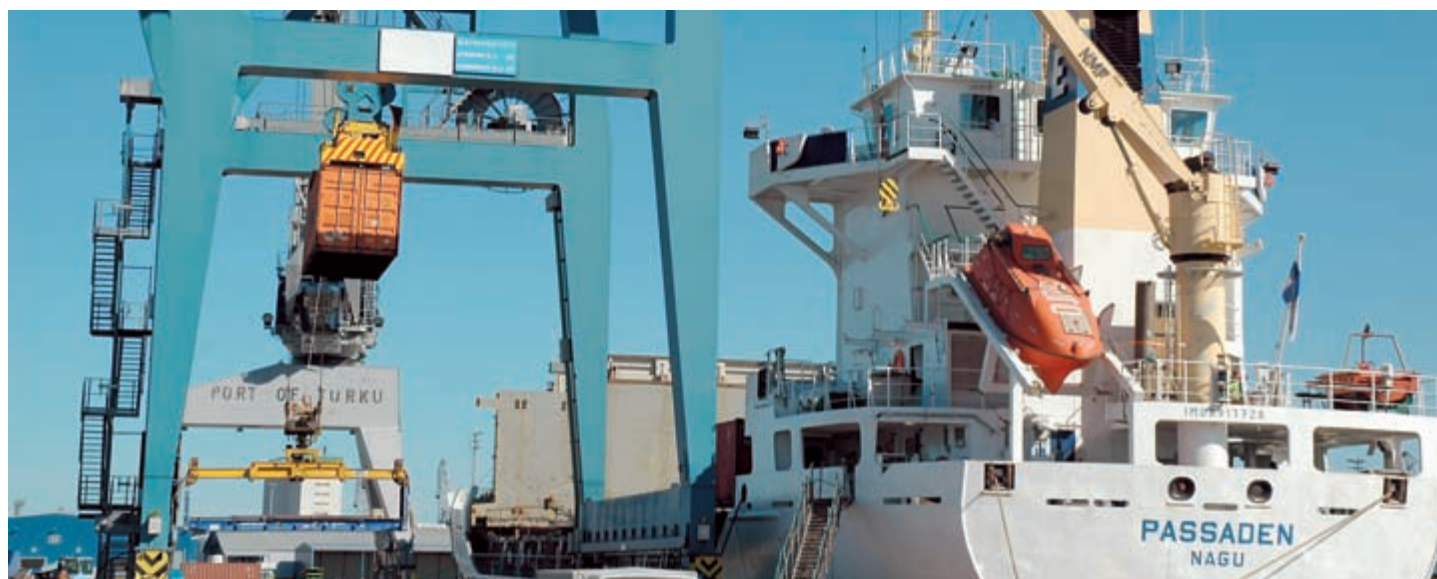
Urho



FINSTASHIP

Rederiverket

Gjuterivägen 16, FI-00380 Helsingfors, Finland
Telefon (växeln): 030 620 7000, www.finstaship.fi



Befälhavaren i skeppsmäklarens ögon

OY THUNSHIP AB, som grundades 1954, har under åren specialiserat sej på förmedling av roro-, container- och andra typer av torrlastfartyg. Mest gäller våra uppdrag tidsbefraktning (time charter eller T/C) samt köp och försäljning (sale and purchase eller S&P) av dylika fartyg.

Man hör oftast ordet "mäklaren" användas om personer och företag inom vår yrkesgrupp, också när man talar om hamnagenter eller skeppsklarerare. Skeppsmäklaren, eller varför inte befraktningsmäklaren, är en person eller ett företag som förmedlar fartyg och förhandlar fram villkor till (tids-)befraktningsavtalen mellan rederiet (Owners) och befraktaren (Charterers), eller vid S&P-affärer, mellan fartygets ägare (Sellers) och fartygets köpare (Buyers). Skeppsmäklaren producerar efter avslut också certepertiet (Charter Party) eller försäljningskontraktet (MOA, Memorandum of Agreement) i enlighet med uppnådda villkor, och följer aktivt med under charterns gång genom att hålla regelbunden kontakt med båda parter och bistå med problemlösningar ifall sådana uppstår.

Förutom att finna det lämpliga fartyget på marknaden, blir skeppsmäklarens roll vidare att få kontraktsparterna till enighet, inte enbart gällande huvudvillkor i avtalet utan också samtliga certepartivillkor (C/P terms and details). Förståeligt är att vardera parten försöker uppnå möjligast goda villkor för sej, inte bara vad gäller den ekonomiska delen, utan också vid fördelningen av kostnader och ansvar mellan rederi och befraktare. Skeppsmäklaren upplever sej ofta som en salig blandning av ekonom, jurist, operatör, konsult, diplomat, tekniker, förliknare m.m.

EN BEFRAKTARE SOM hyrt in ett fartyg på timecharter har som regel också rätt att hyra fartyget vidare till en annan befraktare. Under en dylik "relet" eller "sublet" charter tar befraktaren rollen som rederi eller "Disponent Owner" i certepartiet mot den nya befraktaren, men bär fortsättningsvis ansvaret som befraktaren gentemot rederiet idet ursprungliga avtalet, eftersom den nya befraktaren och rederiet inte står i kontraktsförhållande.

I normala fall skrivs certepartiet ut när befraktningen är klar och fartyget får sin kopia ombord innan leveransen,

men inte sällan hinner fartyget bli levererat till befraktaren innan certepartiet är skrivet och då är det upp till rederiet att informera befälhavaren om villkor i avtalet som befälhavaren bör känna till då chartern börjar: inte minst namnet på befraktaren, var och när fartyget skall levereras, notiser som fartyget bör ge, hamnarna som fartyget kommer att anlöpa, On-hire survey-proceduren, hamnagenter, charterperiodens längd och annat primärt för att smidigt komma igång med chartern.

När C/P väl kommit ombord är det viktigt att befälhavaren läser in sej och speciellt noterar punkter som berör befälhavarens och besättningens åtaganden och ansvar som separat avtalats för denna charter.

Senast vid leveransen ger också befraktaren sina operativa instruktioner till befälhavaren, inklusive sina och hamnagenternas kontaktuppgifter.

Befälhavarens roll under en timecharter är speciell. Han representerar både sitt rederi (Head Owners) och befraktaren gentemot tredje part (t.ex. hamnagenter, lotsar, lastägare). Under en relet eller sublet charter representerar befälhavaren tre parter: rederiet, första befraktaren och andra befraktaren, och följer den befraktares operativa instruktioner som då bär ansvaret för sysselsättningen av fartyget med påföljande kostnader, eller som t.ex. Baltime 1939 C/P stipulerar: "The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements."

OBEROENDE AV BEFRAKTARENS instruktioner är det Befälhavaren som bär det slutliga ansvaret för säkerheten av fartyget, dess besättning och lasten. Han är ibland också tvungen att fatta oönskade beslut som medför extra kostnader och tidsförlust för befraktaren, eftersom säkerhet som regel alltid vinner över ekonomiska intressen, såväl under en timecharter som i rederiets egen trafik.

Alla parter strävar efter tids- och kostnadsbesparingar. En befraktare vill att befälhavaren hjälper till att hålla tradingkostnaderna nere genom att t.ex. minimera användandet av bogserbåtar och lotsar samt låta besättningen utföra surrning och säkring av lastenheter (t.ex. roro- och con-

tainerlaster). Speciellt självlotsning och lastsurning i hamnar där sådant tillåts blir allt vanligare önskemål i certepartier, inte endast för att det minskar på befraktarens kostnader utan också för att man undviker väntetider på lotsar och stuverifolk. Normalt erhåller också befälhavaren och besättningen en ersättning i dessa fall. Många rederier håller sej kritiska till att besättningen utför stuveriarbete, då man hellre skulle se att besättningen sköter sitt primära arbete ombord också under hamnanlöp, dvs. underhåll av fartyget.

Då besättningen gör lastarbete är det som "Charterers servants" men oberoende av vem som utför surring och säkring av last ombord sker det alltid "under the supervision of the Master" eftersom han i alla situationer bär sista ansvaret för fartygets sjövärdighet = säkerhet.

EN STOR KOSTNADSAKTÖR för sjöfarten idag är också bunkern pga. drastiskt höjda priser. Också här kan befälhavaren genom god rutt- och speedplanering och optimalt trim av fartyget bidra till minskad bunkerförbrukning. Befraktaren, som ju står för fartygets bunkerkostnader, köper gärna bunkern där priset är lägst och då möjligen från en mindre känd bunkerleverantör, med risk för att bunkerkvaliteten är undermålig.

Numera ingår rederiers kvalitetskrav på bunkern i alla certepartier, men provtagning, uppföljning och teknisk analys av levererad bunkerqualität är viktig ifall rederiet senare skall kunna ställa krav om ersättning från befraktaren, t.ex. vid skador på huvudmaskiner eller annat som en trolig följd av undermålig bunker.

DE MEST ANVÄNDA certepartibaserna vid befraktning av torrlastfartyg i våra farvatten är BIMCO:s gamla trotjänare Baltime 1939 (revised 2001), det moderna Boxtime för Containerfartyg (från okt 1990) samt det nyaste Gentime (från sept 1999), som hos BIMCO har ersatt Linertime. Globalt sett är troligen amerikanska New York Produce Exchange 1946 (NYPE) och moderniserade NYPE 93, fortfarande de mest använda certepartibaserna för torrlastbefraktning. Certepartibaserna stipulerar i sin grundtext både rederiets och befraktarens huvudansvarsområden och kostnadsfördelning, men i tillägg brukar främst befraktaren önska att fartyget (befälhavaren och besättningen) också tar på sej flera uppgifter, t.ex.:

- Bistå eller representera rederiet vid On-/Off hire Surveys
- Bevaka att olovlig last inte smugglas ombord
- Bevaka att inte obehöriga eller fripassagerare tar sej ombord
- Övervaka vid bunkring av bränsle
- Följa med och föra bok över temperatur och funktion av reeferenheter
- Assistera med surring/säkring av lastenheter
- Städa och måla/underhålla lastutrymmen
- Kolla surringar av rums- och däcklast under gång
- Göra lastplaner
- Rapportera om lastskador
- Rapportera om stuveriskador på fartyget
- Förvara och inventera surringsutrustning (rederiets och befraktarens)

Normalt är också att befälhavaren ombes underteckna Bills of Lading (Bs/L) eller Waybills för befraktaren, antingen "Blanco form" eller "non-negotiable" Bs/L såsom Congenbill, men också linjeoperatörers "negotiable" Bs/L

formulär med egna transportvillkor används. För att begränsa rederiets och fartygets ansvar är det normalt att man i certepartiet separat stipulerar, t.ex. "The Master to sign the Bills of Lading or Waybills, strictly in accordance with mate's or tally clerk's receipt without prejudice to the terms of the Charter Party".

Större företag som befraktar fartyg förser vanligen också befälhavaren med sina operativa "Standing instructions" i skrift, separat från certepartiet. Sådana instruktioner får inte stå i konflikt med villkoren i certepartiet, som i en konfliktssituation är de juridiskt gällande.

TROTS DIVERSE TEKNISKA DATA över fartyget, inkl. GA-plan och capacity plan, måste ibland befälhavaren kontaktas från land, t.ex. i frågor gällande fartygets lastkapacitet i speciella fall då vi talar om specialenheter med överstora dimensioner och vikter, dvs kan fartyget lasta detta, rymmer det ombord, räcker däcksstyrkan, var stuvade det, hur med stabiliteten? Även om rederierna har sin tekniska personal kontaktar man för säkerhets skull ändå befälhavaren, för ingen känner fartyget bättre än han i praktiken.

Att surra och säkra speciallast är ett kapitel för sej. Nödvändig surringsutrustning för säkring av speciallast finns inte på alla fartyg, utan det blir avlastarens sak att förse fartyget med lämplig utrustning enligt befälhavarens instruktioner, ofta värdefull utrustning – men säkerheten går ju före allt annat.

BEFÄLHAVAREN FÅR OFTA också agera värd ombord för gäster eller besökare från land och representerar då antingen sitt rederi eller sin befraktare. Befälhavaren har då rollen av representant eller ambassadör för både sitt rederi och sin befraktare, ett viktigt PR-arbete som vi ser det.

Befälhavaren är i en nyckelposition och utför ett mycket ansvarsfullt och viktigt arbete ombord, både för sitt rederi och inte minst för sin befraktare. Hur nöjd en befraktare är med ett fartyg under en charter är långt beroende på hur fartyget opererar, dvs. hur väl och smidigt fartyget (läs: befälhavaren) sköter sej och sina åligganden, hur god kontakt han håller till sin befraktare samt hur väl han ser efter deras intressen.

Ett gott och förtroendefullt förhållande mellan befälhavaren och befraktaren är således avgörande. Vi känner befraktare som under längre charteravtal inbjuder och bekostar fartygets (båda) befälhavare för besök hos dem för att bekanta sej med personerna på deras operativa avdelning, för de ser värdet i den personliga kontakten. Vi har också fraktat identiska systerfartyg från olika rederier men till samma befraktare. Det ena fartyget fick mycket beröm av befraktaren, medan det andra beskyldes för att vara fyrkantigt – mest beroende på att befälhavaren uppträdde osmidigt. Fartyget blev senare återlevererat, medan det andra fick en förlängd charter.

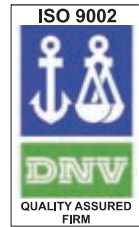
JAG HAR SKRIVIT denna artikel efter en vänlig begäran av Kapt. Bengt Björkholm hos Rettig Group Ltd Bore (tidigare Rederi Ab Engship). Med tanke på hur omfattande arbete en befälhavare utför, speciellt under en timecharter, är det som här beskrivits bara några axplock, absolut ingen lagbok eller befraktningskurs, endast lite tankar och erfarenheter från mitt dagliga arbete. Jag hoppas ändå att läsningen faller i god jord.

Björn Fodstad
Skeppsmäklare



Alfons Håkans Ltd

Slottsgatan 36C, FI-201 00 Turku, Finland
Phone: +358 2 51 55 00 ~ Telefax +358-2-251 58 73
24 Hour phone (emergency): +358-50-633 04
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 and Estonian 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.

New Master's Programme for Mariners

FIVE NORDIC MARITIME academies are now launching a unique Master's Programme. The course offers a new opportunity for further education and is available to persons whose goal is a leading position in shipping or who wish to be qualified for post-graduate studies.

The Nordic Master in Maritime Management is a two-year continuation of study for persons who have a BSc as a ship's officer or a Bachelor's degree in shipping & logistics or the equivalent.

Three directions are offered: Management, Logistics, and Survey and Technical Operation.

THE PROGRAMME IS a co-operation between five Nordic academies. Chalmers University of Technology in Göteborg is the host university. Fredrik Olindersson at Chalmers, coordinator of the programme, says that the initiative meets the needs of both the shipping business and academia.

"We want to strengthen the base for research in the shipping sector. There is today an increasing need of this research, in order to handle the coming global possibilities and challenges. For example, smarter and more efficient maritime logistics could meet



the heavy environmental demand", says Fredrik Olindersson.

FOR THOSE WHO wish to combine study and work, it will be possible to follow correspondence courses in most of the different areas. Participants will meet during concentrated periods, where presence will often be compulsory, for discussions, laboratory work, group work, reports and examinations.

Instruction will be given at all of the five Nordic ship's officer schools, which means that the students will get to know all of them. Jan Snöberg, head of Kalmar Maritime Academy, is very positive.

"It's an obvious development for Kalmar Maritime Academy to take an active part in this co-operation, and we think that it is very attractive for our students. We also hope that the partly local touch of the education will be an additional positive ingredient", says Jan Snöberg.



Facts: Master's Programme

The programme is open to participants from all countries, and instruction will thus be in the English language.

Application: No later than April 15. Participants who lack a Swedish personal identification number must submit a special application form provided by VHS at www.studera.nu.

Degree: The course of study leads to the degree of "Master of Science in Maritime Management" at Chalmers University of Technology.

Read more about the Nordic Master in Maritime Management: www.nordicmaster.info

For further information please contact
Fredrik Olindersson, Programme Coordinator,
+46-31-772 26 48, +46-739-82 63 03,
redrik.olindersson@chalmers.se

Partner Academies in Nordic Master in Maritime Management:

- Department of Shipping and Marine Technology, Chalmers University of Technology, Sweden, www.chalmers.se/smt/EN/
- Kalmar Maritime Academy, University of Kalmar, Sweden, www.sb.hik.se
- Åland Polytechnic, Åland, www.ha.ax
- Sydväst Maritime in Åbo, Finland, maritime.sydvast.fi
- Vestfold University College, Norway, www.hive.no

**I WANT YOU
FOR OUR FLEET**

NEAREST RECRUITING STATION
www.godbyshipping.fi

Fartygsbefälhavaren bör vara tusenkonstnär

VERKSAMHETSBIKEN FÖR KAPTENER i handelsfartyg undergick inga förändringar under hundratals år. Det var först då den tekniska utvecklingen tog fart i syfte att förbättra sjösäkerheten som de stora förändringarna gjorde intåg i alla dess former.

Samtidigt påbörjades effektivisering av säkerheten genom att man förnyade regelverk och bestämmelser på nationell och internationell nivå. Den allmänna uppfatt-

ningen var att säkerhet ger effektivitet, vilket i sin tur ger ekonomi.

Utvecklingen efter andra världskriget var dock relativt återhållsam, vilket gav befälhavaren möjlighet att ta åt sig förändringarna i lugn och ro, en sak i sänder.

Sedermera tog dock utvecklingen sådan fart att förändringarna endast med svårighet kunde upptagas av administrativa myndigheter och fartygsbefälhavare. Man hann



Vuxenutbildning vid Sydväst Sjöfart



Studera vidare...

Yrkeshögskolan:

Vaktstyrman, styrman ➔ **Sjökapten**

Vaktmaskinmästare ➔ **Sjöingenjör**

Gemensam ansökan 2007 till examensinriktad vuxenutbildning, **16.4-4.5.2007** på www.yhansokan.fi

Yrkesinstitutet:

Inriktad utbildning, vaktman ➔ **Vaktstyrman**

Maskinskött., vaktman ➔ **Vaktmaskinmästare**

Ansökningsperioden pågår till **1.6.2007**, och ansökningsblankett fås på vår hemsida eller via skolan.

Sydväst Sjöfart
Malmgatan 5
20100 Åbo, Finland

<http://maritime.sydvast.fi>

Tel. +358 (0)2 433 7350
Fax +358 (0)2 433 7487
E-post sjofart@sydvast.fi

inte med. Sådan vetenskap och sådant kunnande som man tidigare traditionellt erhållit ombord av äldre och mer erfarna kolleger, matas nu in förcerat, tyvärr ofta utan den säkerhet som endast kan erhållas via erfarenhet.

Sett ur sjösäkerhetens synvinkel bör dagens befälhavare vara något av en tusenkonstnär om han skall kunna leva upp till alla de krav som ställs.

SJÖMAN: Befälhavaren bör som tidigare behärska sitt fartyg i alla väder men numera i tätt trafikerade och trånga farleder, beaktande en snäv tidtabell. Med andra ord fungera med iakttagande av gott sjömanskap i förhållanden som ständigt förändras.

CHEF: Befälhavaren bör besitta sådana egenskaper att han på ett effektivt och säkert sätt kan leda sin personal och dess verksamhet genom en växande djungel av byråkrati, koder och formulär.

JURIST: Befälhavaren bör känna till juridiken vid olika hamnförhållanden, haverisituationer och därtill kunna ta hand om frågor som berör last, fartyg och besättning för att undvika eventuella rättsfall riktade mot rederiet eller honom själv.

EKONOM: Inköp till fartyget i främmande hamnar ställer stora krav på befälhavarens resurser att göra rätta bedömningar av utbudet.

PSYKOLOG: Befälhavaren bör behärska och avhjälpa kriser som kan uppstå vid ansträngda relationer ombord i fartyget.

DATANISSE: Befälhavaren bör behärska olika slag av elektroniska hjälpmedel trots att deras funktion inte alltid kan samordnas ens av en utbildad yrkesman.

POLIS: Som en direkt följd av händelserna den 11 september, ställer ISPS-koden numera krav på att befälhavaren skall hålla sitt fartyg på en sådan säkerhetsnivå att terroristdåd gentemot hans fartyg undviks. Detsamma gäller aktiviteter av pirater som under de senaste åren betydligt tilltagit.

RÖNTGENBLICK: Befälhavaren bör besitta egenskaper för att bedöma hurvida innehållet i containers är sjösäkert stuvat och stämplat.

TACK VARE UTBILDNING och erfarenhet har fartygsbefälhavarna trots de växande kraven lyckats fullgöra sina uppgifter med beröm. I framtiden kan dock skönjas hotbilder emedan den växande byråkratin i samhället också sträcker ut sina tentakler mot sjöfarten.

Eftersom alla de administrativa uppgifter som krävs att befälhavarna skall sköta är i starkt tillväxt kan dessa utgöra ett allvarligt mot sjösäkerheten som sådan.

Captain Paavo Wihuri

*Director of Maritime Safety and Security,
Finnish Maritime Administration*



SJÖFARTSMÄSSAN

19-20.10.2007

Malmgatan 5, Åbo, Finland



Sydvest
Sjöfart



Änikap r.f.

Den 19-20 oktober 2007 är det dags för sjöfartsmässa vid Sydvest Sjöfart i Åbo. Det är den åttonde sjöfartsmässan och en utomordentlig chans att bekanta sig med den nyaste tekniken, rekrytera nya förmågor eller hitta sitt framtida yrke.

Mässan riktar sig till yrkesverksamma, myndigheter, studerande och andra som har anknytning till sjöfart.

UTSTÄLLARE: Boka din plats i tid!

Kontakta:

per-olof.karlsson@sydvast.fi
+358 44 782 7351

<http://maritime.sydvest.fi>



Hangö – Nantong med Heralden

30/10 2006. VI GÅR UT från Hangö på förmiddagen, till Raumo visserligen, men jag vill säga att resan mot Kina började idag.

2/11. Avgång från Raumo. På lotsplatsen är den nordliga vinden fortfarande hård och sjögången mycket grov, men det går i alla fall för lotsen att komma bort.

3/11. Blåsigt från nord, medvind. Passerat Finnbirchs förlisningsplats på natten. Anlänt till Rostock på kvällen.

4/11. Ankomst Lübeck på förmiddagen.

5/11. Anländer till Holtenau strax efter midnatt. På förmiddagen i Brunnsbüttel. Blåsigt och regnit. NW 15–20 m/s. Ankrar utanför Weser.

6/11. Lättat ankarstrax efter midnatt. Väl förtöjda i Bremerhaven klockan 4. Lastar främst begagnade lastbilar och diverse arbetsmaskiner för Jeddah och Dubai. Får in 800 ton tjockolja men det räcker ännu inte fram till Kina. Ut på kvällen. Nordsjön är lika gropig som när vi kom in, så det är bara att fortsätta ha allt sjöklart i hytten.

7/11 DOVER, SOUTHAMPTON. Morgonen börjar med dimma. Gårdagens vind har avtagit och när dimman lättar kan man i diset se skymten av Dovers klippor. Igen ett litet jubileums ögonblick, det här fartyget har aldrig varit så här långt hemifrån, om man inte räknar byggnadssvarvet Sterkoder i Kristiansund förstås. Framme i Southampton på kvällen, och bråttom som det är, blir det igen nattjobb.

8/11. Ut kl 5 på morgonen. Lotsen lämnar oss så fort vi kommit ut i Solent sundet. Eftersom vi är på väg västerut blir det helt obekanta vatten igen. Vädret är hyfsat, endast litet swell.

9/11. Biscaya, Finisterre. Morgonen börjar mörk, eftersom vi fortfarande har finsk tid ombord och kommer att ha det ända till Egypten. Temperaturen i både luften och vattnet börjar närma sig 20 grader.

10/11. Blåsigt från ost. Vattnet 22 grader. Fyllt simbasängen för första gången. Kommer till Gibraltar strax före solnedgången. De tumlare kommer nära bogen, hoppar endast ett par gånger och sedan försvinner de. Kanske vår 20 knops fart är för mycket för dem för att det skall kännas roligt att leka i bogsvallet.

13/11. Reducerat farten för att anpassa ankomsten till Port Said-redden, så, att vi just hinner anmäla oss i tid för morgonkonvojen.

14/11. Kör fortfarande sakta. 25 grader och ordentligt hett i solen då den tittar fram. Fortsätter med förberedelserna för Suez.

15/11. PORT SAID, SUEZKANALEN. Tidigt på morgonen till ankarplatsen. Svårt att få kontakt med kanalmyndigheterna, eftersom tiotals fartyg försöker göra anmälningar och ta emot instruktioner på en och samma VHF-kanal.

På morgonen kommer kanalinspektören ombord. Båten han kom med blir kvar på utsidan. Vaktman ordnar ett par limpor, de blir nöjda och sticker iväg. Inspektörens enda uppgift verkar att hastigt ta en titt på några papper. Sedan börjar det huvudsakliga uppdraget. Han meddelar hur många limpor cigaretter han behöver. Frågar också efter T-skjortor! Råkar ha kvar några av rederiets reklamskjortor, så jag passar på att hålla honom nöjd. Efter detta frågar han efter ost. Stueren erbjuder honom att välja mellan två stora ostbitar, men han kan inte besluta sig, så det blir båda. Blir även av med ett tiokilos paket tvättpulver och diverse konserver och sötsaker. Ganska billigt hittills.



Fr.v.: Till Raumo.
Lotsen av vid El Ballah.
Redden i Port Said.
Jeddah Port Control Tower.
Dubai på morgonen.

Under: Besättningen på mooringbåten
i Port Said extraknäckte som souvenir-
försäljare ombord.
Passerade El Ballah efter avgång från
Port Said.

Efter att vi fått kanalinspektören ombord och svängt mot lotsplatsen, kommer chiefpiloten ombord för sin inspektion. Han meddelar rakt ut hur mycket "gifts" han behöver för sig själv och för myndigheterna iland också förstås.

Inne på hamnområdet kommer också agenten ombord. Likaså hälsoinspektören, hamnpolisen och projektorelektrikern. Agenten kommer dock som första man och meddelar att medicinarier och polisen inte kommer, men han kan ta iland deras "gifts".

Allt detta sker medan man utan att stanna, endast saktar farten en aning, passerar Port Said. Alla personer kommer med olika båtar och har olika önskemål beträffande var och hur de vill komma ombord. För en duger lotsporten, en annan vill ha landgången ut. Vår lilla besättning kan inte riktigt räkna till för att vara på många ställen på en gång, så det blir en del förhandlingar om varifrån var och en kommer och går. När vi dessutom skall hjälpa till med att bära stora kassar med "gifts" och projektorn, blir dessa femton minuter de mest hektiska någon ombord någonsin varit med om.

Lyckligtvis går allt bra eftersom man hört så mycket om hur det är, och alla har rätt inställning: att det är en intressant upplevelse efter många år av välorganiserad linjesjöfart med välfungerande minuttidtabeller. Nåväl, efter ett tag är alla obehöriga iland och resan kan fortsätta.

16/11. VI NÄRMAR OSS SUEZ. Hinner knappt passera Suez, så frågar lotsen om han kan få sina cigaretter. Den här går rakt på sak och berättar hur många limpor han skall ha och får det att låta som om jag borde förstått det själv! Så fort han fått sina limpor blir arbetet ointressant och han frågar om vi klarar oss ut själva, resten av vägen. Några mil av bojfarled återstår ännu till lotsplatsen och vi har varken ecdiskort eller sjökortspecial över området. Han säger att det är bara att hålla mellan bojarna, och det ser ju faktiskt ganska klart ut, så jag släpper iväg honom.

17/11. Kommer in till Jeddah middagstid. Lossningen börjar med det samma. Lotsen kommer på femton minuter och man måste vara klar att avgå, med maskin igång och



landgången uppe när man gör beställningen. Har inte ens hunnit ut från hamnbassängen när lotsen frågar om han kan gå redan. Han pekar med armen vartåt vi skall köra och jag kan bara säga det är helt klart och att han kan gå.

18–21/11. Passerar Aden på morgonen den 19 efter att ha passerat Bab el Mandeb-sundet på natten. Mycket trafik i sundet, helt på sin plats med separeringsområden. Vatten-temperaturen har stigit till 31 grader. Fint att fylla bassängen med, men litet för mycket för maskinkylningen som är dimensionerad för körning på nordligare breddgrader.

22/11. Kommer in i Hormuzsundet på eftermiddagen. Passerar ett amerikanskt hangarfartyg som påminner oss om oroligheterna i området.

23/11. ANKOMST TILL DUBAI strax efter midnatt. Sedan upprepas det vanliga igen; lotsen är upptagen, men om vi kan komma närmare så får vi honom utanför vågbrytaren. Eftersom vi fortfarande är pressade med tidtabellen blir det nattlossning.

På morgonen när allt är lossat och vi har fått papper på att vi är utklarade är det klart att avgå. Efter att vi lämnat lotsen, kontaktar bunkerfartyget oss och ger koordinaterna för ankringsplatsen. Bunkringen sker långt utanför normala farleder och ankarplatser och vi har på förhand blivit varnade för att inte ankra på gasledningarna.

24/11. Omanviken. Fartyget är tomt och vi håller god fart. Beslutar att så fort som möjligt skifta till kinesisk tid för att få ljusare kvällar.

25/11. Arabiska sjön. Värmen fortsätter att stiga. Det är disigt och molnigt och fuktigheten ökar. Blåsig. Passerar Mumbai, avståndet är 400 sjömil.

26/11. Suhelipar, Laccadiverna, Indiska oceanen. Vädret börjar bli hett och havet är spegelblankt. Sett både valar och sköldpaddor.

27/11 SRI LANKA, Indiska oceanen. Dagen börjar mulet och med regnskurar. På eftermiddagen tropikväder igen. Passerar Sri Lankas sydspets på kvällen. Till allas förvåning hörs GSM telefonerna. T.o.m. dataöverföringen fungerar.

28/11. Gjort förberedelser för passage av Malackasundet. I sundet finns en realistisk fara för piratattacker. Besättningen övas och instrueras i att hantera ett flertal olika scenarier. Brandslangar riggas på utsidan. Inte för att det skulle hindra någon från att borda oss men ger i alla fall en indikation på att vi har upptäckt piraterna och är förberedda.

29/11. Kommer in i Malackasundet på kvällen. Enligt IMO:s rekommendation skall man ha däcksbelysningen tänd och hålla förstärkt utkik.

30/11. På kvällen halvvägs i sundet. Det blir grundare och trafiken drar ihop sig till samma stråk mellan sandbankarna.

1/12. Passerar Singapore i gryningen. Passerar resans sydligaste punkt 1°02,3'N. Kommer på morgonen ut i Syd-kinesiska sjön. Försöker hitta en alternativ rutt som skulle föra oss runt den kommande cyklonen "Durian". Räkner med att fortsätta som planerat och reducera farten vid behov så att cyklonen hinner passera förom vår rutt.

2/12. Fortfarande hyfsat väder. Enda tecknet på den kommande cyklonen är ökad swell. Håller fortfarande god fart. På kvällen blir swollen så grov att den inverkar på farten.



3/12. Sydkinesiska sjön, passerar North danger reef. Under natten har cyklonögat passerat för oss. Vi kommer som närmast 100 sjömil från centrum. Grov korssjö som tvingar oss att ytterligare reducera farten.

4/12. Vinden har fortsatt att blåsa från nordost. Kör fortfarande försiktigt. Grov korssjö trots att swellen är emot. Farten tidvis under tio knop.

5/12. Sydkinesiska sjön, passerar Taiwan. På morgonen oförändrad sjögång. På eftermiddagen börjar Taiwan ge lä och vi är uppe i normal fart igen trots att vinden ökar.

6/12. Närmar oss Shanghairedden sent på kvällen. Ankarplatsen är mycket livligt trafikerad. Ankrat strax för midnatt. Vi har nu kört 13.200 sjömil, mer än halvvägs runt jorden.

7/12. Hivar upp ankaret i gryningen. Halvvägs till lotsplatsen får vi meddelande om att det är full tjocka högre upp på floden och att det knappast blir någon förbättring under dagen. Blir beordrade att återvända till ankarplatsen.

8/12. FORTSÄTTER IGEN i gryningen. Det är fortfarande disigt men rätt blåsigt. Lotsupptagningsproceduren fungerar på välbeprövat internationellt sätt. Lotsfartyget består av något som ser ut att vara ett gammalt kryssningsfartyg. Lotsen, en ung kille, verkar också proffsig. Pratar god engelska och har ett sakligt och vänligt beteende. Fortsätter vidare uppåt längs floden Jangtse. Vid Shanghai är floden ännu åtta sjömil bred, men själva farleden är under en sjömil.

Strömmen på floden är två-tre knop och de flesta flodbåtarna kör inte mot den, utan ankrar och väntar på att



den skall svänga. Av detta följer att alla lättar ankar och sticker iväg på samma gång då strömmen svänger. Detta sker över hela floden och resulterar i ett makalöst trafikkaos då hundratals pråmar skjuter ut från Huangpuffloden på en gång. Vi råkar förstas just vara på plats då detta sker. Ingen kommunikation eller samarbete med pråmarna förekommer.

I inklareringen på redde deltar, förutom agenten, polis, tull, hamnmyndighet också en läkare. Processen tar inte lång tid och är ganska avspänd. Passen kontrolleras där emot mycket noga och landgångskort skrivs ut.

10/12. Vid middagstid börjar det hända en massa. Två bogserbåtar förbereder sig för att dra ut ett fartyg från varvskajen. Får tillika en varvslots som säger att vår plats strax blir ledig. Ankarplatsen ligger mitt emot varvet och det gäller igen att komma över floden. Nantong passeras av 2500 fartyg dagligen, i medeltal nästan två per minut, och det gäller att hitta ett större mellanrum för att komma över till andra sidan. Med europeiska säkerhetsmarginaler skulle man inte alls kunna trafikera den här floden.

Klockan 13.30 förtöjda vid varvet. Konstaterar att resan är avslutad och att allt gått väl. Besättningen har varit motiverad och alla har tyckt att resan varit intressant.

*Jan Backman
befälhavare, ms Herald*



Överst
besättningen i
Malackasundet.

Fr.v. Pråmar i
Jantsefloden,
live och på
radar.
Den kinesiske
lotsen.
Solnedgång
över Indiska
oceanen.
Serenaden i
Nantong.





Vänster: Wärtsilä Land & Sea Academy i Subic Bay. Höger: Födelsedagskaffe tillsammans med filippinska arbetskamrater.

En reseskildring från Filippinerna

I BÖRJAN AV MARS 2006 påbörjade jag ett arbetspass i Filippinerna, utsänd av min arbetsgivare Sydväst Sjöfart i Åbo. De påföljande sex månaderna arbetade jag för Wärtsilä Land & Sea Academy (WLSA) i Subic Bay, Filippinerna som en följd av samarbetet mellan Sydväst Sjöfart och Wärtsilä.

WLSA ingår i Wärtsilä-koncernen, som idag är världsledande tillverkare av marindieslar. WLSA etablerade sig i Subic Bay år 1994. Där anordnas fortbildning inom Wärtsiläs maskinteknik både för kraftverks- och fartygspersonal. År 2005 utökades verksamheten, då WLSA investerade i simulatorer, inte bara maskinsimulatorer utan även brygg-, lasthanterings- och radiosimulatorer.

WLSA anordnar i Subic säkerhetskurser av olika typer för alla besättningskategorier ombord. Maskinsimulatorn används i fortbildningen för fartygsmaskinbefäl. Med lasthanteringssimulatorn erbjuds fortbildningskurser för däcksbefäl på olika typer av tankfartyg, inklusive kemikaliefartyg. Radiosimulatorn används för GMDSS-kurser, både kompletta och refreshmentkurser.

Bryggssimulatorn består av tre mindre fartygsbryggor, en medelstor brygga och en stor brygga. Här erbjuds idag ett stort urval av fortbildningskurser för fartygsbefäl, såsom Ship Handling & Maneuvering (SH), ECDIS, Integrated Navigation System (INS), Ship Simulator and Bridge Teamwork (SSBT), Bridge Resource Management (BRM), Bridge Team Management (BTM), Full Mission Training (FMT), m.m.

I FMT sammankopplas maskin- och bryggssimulatorerna, varvid man samtidigt i samma scenario tränar både brygg- och maskinpersonal.

Norska kemikaliefartygsoperatören Odfjell Shipping är idag WLSAs största kund i Subic. För Odfjell anordnas kontinuerligt fortbildning inom maskineri, fartygsmanövrering, GMDSS och safety.

I min arbetsbild ingick att utarbeta kursinnehåll samt organisera verksamheten inom nautiska sektorn.

Subic Bay Freeport Zone (SBFZ) är beläget 120 km väster om huvudstaden Manila (14 miljoner invånare) och ligger helt intill miljonstaden Olongapo City. Subic Bay är

idag ett frihamnsområde som ursprungligen var bas för US Navy fram till 1991, då den intilliggande vulkanen Pinatubo hade ett stort utbrott efter en vilotid på 600 år. Marinbasen, som inkvarterade 70.000 soldater, evakuerades och Filippinerna beslöt senare att inte förlänga kontraktet med USA. Området är inhägnat och man färdas dit genom portar som bevakas av polis dygnet runt. Den amerikanska infrastrukturen och standarden har bibehållits i området och en ny motorväg är under byggnad från Angeles till Subic, vilket förkortar restiden från Manila från nuvarande tre timmar till 1,5 timme. Flera utländska företag har etablerat sej i området.

Subic Bay är omringad av en mäktig djungel med skyhöga träd, lianer, apor, ormar och giftiga växter.

Med mej på resan var min fru Heli och barnen Emil och Michaela. Vi bodde i en rymlig radhuslägenhet, en f.d. amerikansk officersbostad, på Chico Street i Binictican Heights, Subic Bay.

Jag hade 20 minuter till min arbetsplats, med vyer över Subicviken, hamn och flygfält. WLSA Training Center ligger inne i djungeln. Längs vägen såg man ofta apor.

KLIMATET I FILIPPINERNA är tropiskt. När vi anlände dit var det högsommar ända till juni, med en dagsvärme mellan 30 och 40 grader och på natten 25 till 30. När solen gick ner 18:30 blev luften mycket fuktig. Den behagligaste tiden att röra sej utomhus var i gryningen. Ortsbefolkningen steg upp tidigt och arbetade i trädgårdar, motionerade mm. Jag såg en stor grupp skolungdomar spela korgboll en lördagsmorgon 6:00!

Under sex månader hinner man förstås bekanta sej med landet och befolkningen bättre än på en ordinär turistresa. Filippinerna är ett fattigt land med en befolkning på 84 miljoner. Landet består av över 7.000 öar med en mycket vacker natur. Området är mycket vulkaniskt och överallt i naturen ser man påminnelser av den vulkaniska härkomsten. Tyvärr saknas ett fungerande system för avfallshantering, vilket syns i byarna och längs vägarna. Manila Bay är ökad för sitt kringflytande skräp, som härstammar från huvudstaden.



Filippinerna är av naturen mycket vänliga och artiga. Ler du åt en filippinare får du alltid ett leende till svar. Det kan av en europé upplevas som konstlat, men enligt min åsikt ligger det bara naturligt för dem. Visst kunde vi här i norr gärna se lite mera leenden på gator och torg!

VI GJORDE NÅGRA utflykter under vår tid i landet, bl.a. till norra Luzon och beundrade världens åttonde underverk, risterrasserna i Banaue. De äldsta terrasserna är över 3.000 år gamla och här odlas fortfarande ris. Resan var lång men väl mödan värd.

Vi hittade också vår egen paradiso på västkusten vid kinesiska havet. En fiskare körde oss ut i sin fiskebåt och ön, som var obebyggd, var oftast helt tom på folk. Härlig sandstrand och kristallklart vatten, som gjort för snorkling. Där fanns både koraller och småfisk i regnbågens alla färger.

Regnperioden började i slutet av juni och pågick sedan tills vi åkte hem i början av september. Det regnade inte hela tiden, men när det regnade så gjorde det med besked. Vägar och gator låg ofta under vatten. När en tyfon drog förbi talade man om nio-dagars-regn.

I augusti gjorde vi en utflykt till Stillahavskusten i öster, närmare bestämt till vulkanen Mt. Mayon, som nu senare varit i media när regnet från en tyfon fick askmassorna på vulkanens sluttningar in rörelse och hela byar blev begravda med över tusen omkomna.

Redan under vårt besök var Mayon aktiv med lavaströmmar rinnande nedför berget och man väntade på en större explosion. Den närmaste befolkningen var evakuerad och en skyddszon på sju kilometer etablerad.

Vi fick erfara filippinsk gästvänlighet när vi övernattade hos en god vän till en av instruktörerna på WLSA. Vi bodde vid foten av Mayon strax utanför skyddsgränsen. På kvällen gjorde vi en utfärd tillsammans med värdens son. Efter mörkrets inbrott utrustade vi oss med ficklampor och vattenflaskor och gick genom djungeln tills vi kom ända in på lavaströmmen. Vi kände hettan och svavellukten på några tiotal meter ifrån lavan. Stora rödglödande stenar rullade i maklig takt nerför sluttningen och antände träd och buskar som låg i dess väg, när lavan sakta växte till sej



Ovan, vänster: Förrädiska havsströmmar i Kinesiska sjön.

Ovan, höger: Lokal arkitektur i bergsbyn Banaue.

Vår "egen" paradiso.

Nedan: En typisk filippinsk lokalbuss eller "jeepney".





Trafik i Manila.

ner längs sluttningen. Visst var det ganska riskfyllt att stå där, men vilken känsla! Once in a lifetime!

TRAFIKEN I MANILA är ganska utmanande, liksom trafiken i övrigt i det här landet. Det gäller att ha tålamod, inte stressa och reservera mycket tid när man ska resa med bil. Resan till Mt. Mayon var 520 kilometer lång och tog 15 timmar i anspråk. Resan gick bl.a. genom ett magnifikt område med stora kokosplantager, tiotals kilometer skog med bara höga kokosträd.

Om du i utlandet varnas för havsströmmarna längs en beach, ta varningen på allvar! Jag fick bittert erfara hur en havsström vid kinesiska havets strand drog mej ut från land. Den dagen var det härliga surfvågor på beachen. Jag simmade ut lite längre än vanligt tills jag plötsligt upptäckte att jag for längs med stranden och utåt i rask fart. Jag kunde inte ta mej närmare stranden genom att simma. Till all lycka hamnade jag in på ett grundare område där vågorna bröt kraftigt och jag lyckades "surfa" på vågorna in mot stranden. Upplevelsen gav mej faktiskt trauma för ett par veckor!

Boracay Island är en turistö söder om Manila som sägs ha världens vackraste stränder med vit korallsand. Boracay är dyrare än övriga landet, men dock billigare än europeiska turistmål.

TURISTNÄRINGEN I FILIPPINERNA är relativt liten, vilket är synd med tanke på den fina naturen. Landet är dock ett populärt resmål bland aktiva resenärer som själva ordnar och planerar sin resa. Vill man ha en annorlunda semesterresa, långt från turistmassorna, där man kommer i kontakt med ortsbefolkningen, då är Filippinerna ett gott alternativ.

I Filippinerna klarar man sej gott med engelska som talas av de flesta i landet. Man bor billigt på hotell och matpriserna på restauranger och snabbmatskedjor ligger på ungefär en fjärdedel av priserna i Norden.

Det sägs att Filippinerna är ett osäkert resmål, men jag kände mej aldrig hotad under min tid i landet.

För mej och min familj var det här halvåret oerhört intressant och gav oss många nya erfarenheter.

Peter Sär

Lektor på Sydväst Sjöfart i Åbo, Sjökapten



SafeOSKAR Occupational Health and Safety-project Publication (of the data bank), Conference and Exhibition 13-14 September 2007, Helsinki

Occupational Health-day
14 March 2007, Turku



www.safeoskar.fi





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>



Som befälhavare i Antarktis



JAG FICK ETT ERBJUDANDE om att ta över som befälhavare på expeditionskryssningsfartyget Sarpik Ittuk i Antarktis. Efter att i tio år ha kämpat för att avlägga lots-examen i Tallinn och erhållit lotsbrevet kändes det som om min mission i den trafiken var över för en tid och att det var en mycket lämplig tidpunkt att tacka ja. Hösten stod inför dörren och detta erbjudande var så udda att jag inte kunde motstå det.

Efter en lyckad, lärorik och tuff början på säsongen här nere så kan jag bara uppmuntra mina kolleger att någon gång bryta upp från räksmörgåsarnas värld och ta en paus, få en positiv synvinkel på arbetet, märka att vår finska yrkeskunskap, navigeringskunskap är på toppnivå och få en yrkesstolthet som bär långt då man kommer tillbaka till färjetrafiken. Förhoppningsvis finns det kvar passagerarfartyg under finsk flagg i vår då jag får ta skepparmössan i hand och knacka dörr och fråga om jag får komma tillbaka. Förhoppningsvis finns det någon handlingskraft kvar i riksdag och regering som gör konkreta handlingar för att bibehålla konkurrenskraftig sjöfart.

Mönstrade på i Ushuaia, världens sydligaste stad, där man möts av texten "Welcome to Ushuaia. The end of the world – a beginning of a new life". Det lät ju trevligt. Flygsträckan från Finland tog två dygn. Jag bytte plan fem gånger och funderade hela tiden på vad jag gett mig in på då jag brutit upp från ett toppjobb i ett av Finlands bästa rederier (bäst att gömma lite skryt i texten eftersom jag informellt blev lovad att få komma tillbaka). Tjänstledighet beviljades inte av princip, men med tillförsikt såg jag fram emot det nya jobbet.

En dröm som jag burit på länge har varit att få se Antarktis, det sista stora naturreservatet i världen med sitt rika djurliv och sina natursköna landskap. Där är all industriell exploatering förbjuden genom olika internationella avtal.

Samma kan man kanske inte säga om Ushuaia som är en pittoresk stad med 60.000 invånare. Staden var för länge sedan en argentinsk fångkoloni och är uppbyggd kring denna med en huvudgata. Ushuaia är omgiven av berg, ett

naturskönt landskap, och här kan man uppleva fyra årstider under samma dag. Vädret är ombytligt i dessa sydliga klimat, medeltemperaturen är cirka 5 plusgrader, maxtemperaturen cirka 15 grader.

Där i hamnen låg denna vackra skuta. Vacker är ett abstrakt begrepp – fartyget liknar en pitbullterrier men är en sjövärdig farkost, byggt för de grönländska förhållandena och stolt svajande Bahamaflagg. Ombord finns en besättning bestående av elva olika nationaliteter, och fartyget tar upp till 80 passagerare, inklusive expeditionsbesättning. I Antarktis är denna passagerarmängd normal eftersom högst 100 personer tillåts gå iland på de natursköna öarna som har otroliga namn efter expeditionsledare, världsdelar, pokerspel, kaptener eller olika händelser. Man kan riktigt känna historiens flyktslag när man studerar sjökorten över området.

DÅ JAG KOM OMBORD kände jag mig som befälhavare igen, det var "Welcome Captain" och inte att tänka på att bära väskan själv.

Jag blev visad till hytten där min hyttvärdinna mötte mig och frågade om jag vill att hon skall packa upp. Det passade mig utmärkt medan jag gick en rond med överstyrman och såg mig omkring med en kopp kaffe i handen. Efter en timmes runda var det klart i hytten, skjortorna strukna och allt inlagt i skåpet.

Vart man än gick möttes man av prydlighet, renhet och artighet, inga svordomar utan respekt. Jag har aldrig förstått varför blandbesättningar är som en svordom för oss hemma. Jag har haft förmånen att segla ute några gånger och kan bara konstatera att de som talar om brist på säkerhet på utflaggade fartyg inte har seglat på kryssningsfartyg med blandbesättning. Det fungerar bra med bra befäl.

Jag har ibland funderat på hur vi förlorade vår ställning som befälhavare, gick med på att köra sjövak, städa vår egen hytt och göra en massa annat jobb som urholkar vår status. Var har det gått snett på finska fartyg?

Nu för tiden är det inte prestigefyllt att vara befälhavare. Vissa personer inom rederier vet inte ens vad en befälhavare är – kanske skulle det vara bra att läsa sjölagen på de fina skolorna också? Ute i världen är en befälhavare Kapten med stort K! Vi bör bli bättre att hålla vår status, inte gå med på att vara passiva chaufförer. Vi är bättre än så, stå på er kolleger!

Men det borde vara lag på att man som befälhavare skall fara ut och se annat också, ta distans till sina rutiner, förkovra sig i sitt yrke för att kunna mötas med respekt i sina hemnavatten av kolleger och underhuggare.

EFTER AVGÅNGEN FRÅN USHUAIA via Beagle Channel med lots ombord passar det bra att förbereda sig inför de två dygn som följer över Drake Passage, den sjösträcka som oftast har hög sjö. Stormarna och lågtrycken följer efter varandra, man kan riktigt känna den fasa våra förfäder hade när de närmade sig Kap Horn i dessa väderleksförhållanden. Vi möttes omedelbart av all den styrka havet har med sig då vi kom ur lä från Beagle Channel.

Med organisationen ombord, med tydliga checklistor över nästan allt som byggs upp, är besättningen lätt att leda. Allt är tydligt och klart organiserat.

Efter två dygn anländer vi till English channel, en av "portarna" till Antarktis och därinnan har vi redan siktat de första isbergen. Isberg är fantastiskt vackra skapelser, man kan helt enkelt inte se sig mätt på dem. Ibland är de befolkade av pingviner på kafferast, ibland ligger någon av sältyperna och gosar, och alla slag av djur är totalt orädda för människor. Under den första resan tog jag 893 fotografier vilket visar hur fascinerad jag är av detta landskap och denna natur. Blir man inte en bättre människa och chef här blir man det aldrig – allra minst på dyra konsultföreläsningar där den enda som trivs är konsulten och kanske någon som inte ännu lärt sig det praktiska utan fortfarande lever på sina högskolestudieideal.

VÄL INNE I ANTARKTIS-OMRÅDET som består av ett gytter av öar, klippor, berg, vikar och sund börjar expeditionen. En viss grundplanering finns alltid men den är väderberoende och ändringar i dagsprogrammet är mer regel än undantag. Ständiga möten hålls med expeditionsledaren för att se på olika alternativ. Begränsningar uppstår genom att bara ett fartyg tillåts vara på samma landningsplats samtidigt för att störa naturlivet så lite som möjligt.

Det som är bra här är att respekten för natur och miljö är enorm. Reglerna för passagerare och fartyg i området är stränga. Det skulle passa bra för Östersjön också, men vi känner alla till de ekonomiska realiteterna i vår bransch.

Men här är basprogrammet bestämt ett år i förhand och då ändringar sker så har alltid det fartyg som har reserverat platsen förtur. Satellittelefonen och e-maileden går heta de blåsiga dagarna då alla vill vara i lä.

Här kommer Bridge Resource Management (BRM) till sin fulla rätt. Sjökortet är gamla, oftast inte anpassade till GPS. Djupmätningarna är bristfälliga eller gjorda för länge sedan. Många platser vi går till har inga djup alls utmärkta på korten. Använder man elektroniska sjökort så seglar man över torra land eftersom de inte stämmer här. Passagerarna är smala med strömmande sund och ofta hårda kastvindar nära berg och glaciärer. Här finns ingen lots. Här navigerar man med hjälp av sonar och ekolod, sunt förnuft och mycket känsla.

Ankringarna skall ske så nära landningsplatserna som möjligt, och ofta är det 200 meter djupt ännu 0,2 sjömil från land. Då det grundar skall man vara snabb att ankra och hoppas på att ankaret hålls där. Om det glider ner på djupet så blir man tvungen att köra upp med ankaret till grundare vatten så att vinschen orkar lyfta det. Otaliga är de gånger som vi får lyfta upp ankaret på grund av annalkade isberg eller growlers, hårda vindar som blåser upp inom en minut. Aldrig kan vaktstyrman slappna av utan måste vara på sin vakt hela tiden.

Eftersom ingen dag är den andra lik måste jag tillägga en berättelse från juldagen då vi var på väg ner till Snow Bluff. En person från expeditionsteamet kom rusande till bryggan och ropade "Captain, Captain – stop the ship, turn turn". Jag tryckte på MOB-knappen och ropade i UHF "man over board" som en reaktion. Vi var inne bland en massa is och sörja så Williamson var utesluten.

Nå, jag frågade vem som var överbord efter en crash-stop och manövrerade med bog- och akterthruster så det bara visade sig vara en Adelie-pingvin som stod och tittade på oss en bit bort. De är väl ganska sällsynta här, längre söderut och på några andra öar finns det fler av dem. Han ropade ut i hela fartyget "Kapten har siktat en pingvin på styrbords sida och svängt fartyget runt



Solnedgång i Antarktis.



En stor pingvin på luciadagen.

för att visa den". Man kan inte bli arg då heller då man får äran. Så det var bara att blåsa av man över bord-larmet, fara sakta runt och titta på Adelie-pingvinen.

Pingvinarten har fått namnet efter Adelie Land, gift med Jules Sebastian Cesar Dumont d'Urville, fransk expeditionsledare i Arktis 1837–1840. Undrar vad min flickvän skulle tycka om jag gav någon varelse hennes namn, men pingvinerna är ju ganska söta så må han vara förlåten. Ironiskt nog dog Dumont d'Urville och hans fru Adelie i en av världens första tågkrascher efter att ha överlevt de dramatiska förhållandena här under segelfartygens tid.

JAG REKOMMENDERAR ANTARKTIS syd om latitud 60 som resmål och som en liten kick till mina kolleger som klagar på småsaker både på kontor och fartyg. Ta er i kragen, uppfyll era drömmar. Den dag ni återvänder efter ett lyckat eller misslyckat äventyr, då uppskattar ni ert jobb igen och kollegerna uppskattar er också. I stället för att sitta i massen och drömma så våga förverkliga er själva.

Jag hoppas slutet på min resa blir lyckad, och hoppas få återvända till färje- eller kryssningstrafiken i sommar som en ny människa.

*Sjökapten Peter Ståhlberg
m/s Sarpik Ittuk*



- member of the Rettig Group -
www.bore.eu