



THE CAPTAIN

MEDLEMSTIDNING FÖR ÅNIKAP

2010



- KVALITET OCH REKRYTERING...
- ABOA MARE – INTERNATIONELLA LINJEN
- BLAND PINGVINER, PRINSESSOR OCH ISBJÖRNAR...
- LOGGBOKEN – PÅ VÄG FRÅN BOK TILL DATOR



SJÖFARTSMÄSSAN I ÅBO

14-15.10.2011



I oktober 2011 är det igen dags för **sjöfartsmässan** där branschens proffs, myndigheter, studerande och andra intresserade kan träffas och knyta värdefulla kontakter.

Mässan avslutas traditionsenligt med **skepparbal** på Åbo slott.

Skriv in datumet i kalendern så ses vi på sjöfartsmässan i Åbo!

Aboa Mare
Malmgatan 5
FIN-20100 Åbo
Tel: +358 (0)2 432 3123

<http://www.aboamare.fi>



www.aboamare.fi

Sjöfartsutbildning i Åbo

Studera vidare från vaktstyrman, styrman till **sjökapten (YH)** eller från vaktmaskinmästare till **ingenjör (YH)** inom sjöfart vid Yrkeshögskolan Novia.

Ansökan till examensinriktad vuxenutbildning **7.3-12.4.2011**. Sök på adressen www.yhansokan.fi

Maritime Management, study for a Sea Captain's degree in English in Turku, Finland.

Application **3.1-15.2.2011** at www.admissions.fi

YRKESHÖGSKOLAN
NOVIA

axxell
WWW.AXXELL.FI

www.novia.fi

www.axxell.fi

Världen förändras!

VI ÄR INNE i ett nytt skede inom den finländska sjöfartsnäringen. Internationaliseringen ökar och även vi, Ånikaps medlemmar, märker att det inte finns andra alternativ än att följa med. Finländska fartyg får "mixed crew" och utbildningen till sjökapten kan även den nu ske på engelska. Till och med skeppsdagboken håller på att bli elektronisk. Till råga på allt kan enflytt av Navigationsskolan i Åbo även bli aktuell. Tack och lov inte långt bort utan enbart till hamnen i Åbo, till det planerade Turku Port Center. Centrumet placeras

i den så kallade Slottsfastigheten som nu kommer att genomgå en omfattande renovering. Beslut har dock inte ännu tagits i frågan, vi får vänta och se vad som händer.



Per-Olof Karlsson
Ordförande, Ånikap

Kvalitet och rekrytering...

...ÄR NÅGOT SOM definitivt hänger ihop. Kvalitetskriterier kan ställas på olika sätt. De formella kräver intensiv skriftlig rapportering, hög profil utåt och opersonlig kommunikation mellan land- och fartygsbaserad personal. Detta är vanligtvis fallet då företaget använt nya krafter utifrån, som tyvärr i många fall kommer från en annan kvalitetsmiljö.

Tyvärr tar de flesta auditörer enbart upp brister i sina rapporter. Detta är ett tecken på att personen ifråga utvecklats till ett kvalitetsmonster och inte mer är vuxen sin uppgift – eller kanske aldrig har varit det. Problemet med upprätthållandet av ISM är brist på kunnig personal med tillräcklig erfarenhet av en maritim helhet.

I syfte att upprätthålla en vettig personalpolitik med tillgång till motiverad och kunnig besättning bör man i möjligaste mån satsa på att undvika problemen istället för att lösa dem. Detta uppnår man i allmänhet genom spontan kommunikation och ömsesidig välvilja och inte via hotfulla rapporteringskrav.

Då sjöfolk söker nyanställning eller funderar på att byta rederi är det ofta en kollega som påverkar beslutet. Därför är det viktigt att försöka få alla med i kvalitetsarbetet och att fartygsvis göra återkommande

sonderingar om hur systemet fungerar. Eventuella onödigheter och brister bör korrigeras. Man ska också inse att det inte alltid är nödvändigt att förstora manualen, en minskning kan också vara på plats.

Om det finns tid och tillfälle bör en auditering ombord alltid avlutas med ett möte där hela fartygsbesättningen kan uttala sig. På detta sätt involveras så många som möjligt med ökad motivering och minskad kritik som följd.

VARJE REDERI HAR antagligen sådan personal som det förtjänar. Bristen på sjöpersonal har alltid varit aktuell, dock har vi numera frångått galärslavar och Boarding Masters. Bristen kommer att bestå och förvärras. Därför kan The Captains redaktion med gott samvete rekommendera envar arbetssökande en framtid till sjöss. Anställning erhålles alltid.



Bengt Björkholm
Redaktör



THE CAPTAIN 2010

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@aboamare.fi • bob@pp1.inet.fi

Aboa Mare

– *Internationella linjen*



Blivande sjökaptener från den internationella linjen på sjösäkerhetsutbildning.

Engelskspråkig sjökaptensutbildning har överträffat förväntningarna.

HÖSTTERMINEN 2010 INLEDDE Aboa Mare utbildning av sjökaptener på engelska. Förutom finländare består den första årskursen av studerande från Iran, Pakistan, Nigeria, Mexiko, Ryssland och Sverige.

– Det är samma utbildning som på den svenskspråkiga linjen, och den leder till finländsk sjökaptensexamen och därefter finländsk behörighet, betonar platschef Per-Olof Karlsson vid Aboa Mare.

EN AV ORSAKNA till att Aboa Mare har utvecklat det engelskspråkiga utbildningsprogrammet är att få fler utländska studerande till Finland.

– Vi hoppas att de sedan stannar här och blir kvar i den finländska handelsflottan, där man enligt Rederierna i Finland i framtiden kommer att stå inför en brist på inhemska sjöfolk, berättar Karlsson.

Linjen är givetvis även öppen för finländare, som svarar för drygt hälften av antalet studerande. Karlsson tror definitivt att det är en merit i sjöfartssammanhang att utexamineras med papper där det framgår att utbildningen har gått på engelska.

– Minimikraven är de samma överallt i världen enligt STCW-konventionen, men jag upplever att vår utbildning ger mer än enbart denna miniminivå. Min erfarenhet är att de nordiska utbildningarna och hela vårt utbildningssystem har en ganska hög status ute i världen.

UTBILDNINGEN KRÄVER GIVETVIS mer resurser, men den har också medfört en utökning av antalet studieplatser.

– Yrkeshögskolan Novia anser att detta är helt i linje med vår strategi att bli mer internationella.

För utbildningen svarar samma lärare som på den svenskspråkiga sidan.

– Vi har redan under flera år fått erfarenhet av internationell skolning från samarbetet med Wärtsilä i Filippinerna. Vi har inte stött på några som helst problem med det engelska språket, menar Karlsson. Vi har ordnat fortbildning i engelska och extra resurser för att skapa lärarens eget material. Det finns gott om engelskspråkig sjöfartslitteratur på marknaden.

FÖR ATT KOMMA in på utbildningen krävs gymnasium eller motsvarande.

– Urvalsprovet är i princip detsamma som till den svenskspråkiga utbildningen. Dessutom bör studerande påvisa goda kunskaper i engelska som testas enligt det internationella systemet IELTS.

Intresset för utbildningen är stort enligt Karlsson.

– Till den första kursen som började i höstas hade vi 171 sökande och 15 studieplatser. Lite över 60 var behöriga och av dem kallades drygt 30 till inträdesförhör. Vi antog 18 och 14 inledde sina studier. Vi har alltså fyllt platserna.

Nästa år finns 20 studieplatser reserverade.

Meningen är att den svenskspråkiga och den engelskspråkiga linjen ska slås ihop i så stor utsträckning som möjligt för att vara kostnadseffektiva. Därefter får även den svenskspråkiga linjen en del av sin utbildning på engelska.

PETERS SÄRS, PROGRAMANSVARIG för den engelskspråkiga utbildningslinjen för sjökaptener vid Aboa Mare, berättar att erfarenheterna från den första termen är enbart positiva.

– Med bara två månaders erfarenhet sedan studiestarten vill jag nog säga att det har gått över förväntan, berättar han. Våra studerande, såväl finländska som utländska, är väldigt motiverade och har helhjärtat gått in för sina studier. Även uppslutningen och motiveringen bland lärarkåren är beröm värd. Det här är ett nytt projekt som anses vara ett steg i rätt riktning.

Särs menar att de utländska studerandes närvaro samt det faktum att man nu hör samtal på engelska

i korridorerna, har gett en internationell prägel på vardagen som han tror uppskattas av de flesta.

– Den nya engelska linjen ger också andra synergieffekter, såsom konkreta möjligheter till utbyte av internationella studerande med samarbetsskolor i utlandet. Våra utländska studerande har integrerats väl i skolan, förhållandet mellan studerande på de olika linjerna är ypperligt, man umgås både i skolbyggnaden och på fritiden.

VAD GÄLLER FRAMTIDEN ser Särs ett stort intresse för den engelska linjen.

– Flera förfrågningar per vecka ramlar in. Intresserade har t o m kostat på sig en resa från sitt hemland för att besöka skolan och bilda sig en uppfattning på ort och ställe. Jag tror inte att det blir några problem att fylla studieplatserna i framtiden. Det kräver inte ens speciellt mycket resurser på marknadsföring i dagens informationssamhälle.

Enligt Särs har feedbacken från de studerande varit enbart positiv.

– Programmet är i princip likvärdigt med det svenskspråkiga programmet, den främsta skillnaden ligger i tyngdpunkten på språkutbildningen. Efter som våra utländska studerande varken kan svenska eller finska läggs mer vikt på de inhemska språken. Avsikten är att de ska få en språkgrund med realistisk möjlighet att efter sina studier kunna arbeta på finländska fartyg med svenska och/eller finska som arbetsspråk ombord.

DET ENGELSKA PROGRAMMET har också i praktiken påverkat kursinnehållet på båda programmen. Utarbetandet av engelskt studiematerial har inneburit en automatisk revision och uppdatering av kursinnehåll samt reflektion över inlärningsmetoder. Processen med implementeringen av det engelska programmet har fått en positiv effekt för skolan i helhet.

– I Vasa startar Yrkeshögskolan Novia hösten 2011 ett nytt engelskspråkigt program i miljöteknik, "Environmental Engineering", vilket också väntas ge synergieffekter campusen emellan.

– Visst har programmet inneburit nya utmaningar men än så länge har inget varit oöverkomligt och jag ser just på framtiden, påpekar Särs.

*Pär-Henrik Sjöström
Svensk Sjöfarts Tidning*



Pagpalitan ng mandaragat (crew change på tagalog)

OFTA HAR LOTSAR och myndighetspersoner undrat hur det kommer sig att vi kör med nationell besättning. Förklaringen är ju i första hand att vi tillsvidare har haft tillgång till inhemska arbetstagare, så något annat behov har inte funnits. Utvecklingen ser nu ut att gå åt det hållet att intresset för sjömansbanan har minskat. Det är många faktorer som inverkar där, vilket är inte lönt att gå in på nu. Behovet av utländsk arbetskraft är uppenbar, i synnerhet för vissa vakanser.

I fjol på sommaren kom man nu äntligen till ett resultat som möjliggör användning av folk från länder som inte tillhör EU. Detta för att kunna trygga tillgången på yrkeskunnigt folk på båtar med finsk flagg. Avtalet gäller i främsta hand fartyg som flaggas in till Finland, men i vissa fall även fartyg som redan är under finsk flagg.

EFTER DIVERSE UNDERHANDLINGAR kom man fram till att systemet borde testas, och Fingard ansågs vara lämpligt fartyg. Det råkade ju sig rätt bra då undertecknad har erfarenhet av att jobba med mixed crew, i synnerhet med

filwre, som det överenskommits att vi skulle använda. Filippinarna är språkkunniga och pålitliga.

Lite administrativ finslipning behövdes, och i början av juni 2010 kom filippinarna ombord. Vi fick hjälp av den holländska managementfirma som sköter om bemanningen på våra "kompassbåtar"; dom gav förslag och vi valde dem som vi ansåg vara lämpligast. Vi lyckades få killar som alla var vana att jobba i vår trading-area; alla utom kocken hade jobbat på våra båtar tidigare. Kocken hade jobbat på Fingard då den var ny under holländsk flagg!

ALLT KLART, NU det gällde bara att koordinera resor, så att vi kom till en lämplig hamn. Den 9 juni skrev vi finländsk sjöfartshistoria: fyra filippinare kom ombord i Mäntyluoto. Två AB:s, kock och 2:nd mate. När vi kommit så här långt, var det inte någon större dramatik. Halarna på och ut på däck. Kocken hörde sig för hur vi brukar ha det på finska båtar, så man fick ju en ypperlig möjlighet att påverka mat-hushållningen i den riktning som man själv föredrar.

Själv var jag övertygad om att bara vi kom så långt att vi har gänget ombord, då går det bara undan. Det blev till att översätta en del litteratur och listor, då arbetsspråket är engelska ombord. Övriga ombord vågade inte vara lika säkra, men det dröjde inte länge förrän överstyrman gick och skaka på huvudet och förundrade sig över hur bra sjömän vi fått ombord. Språket var någon lite fundersam över, men det uppstod inga större problem där heller. Kanske det gör gott att vara tvungen att tala engelska, språkkunskaperna förkovras ju. Det gick helt OK tidigare, nu om möjligt ännu bättre.

FILIPPINARNA HAR ÅTTA månaders kontrakt, förutom 2:de mate, som har sex månaders. Motivationen står högt, då man står inför nya utmaningar med främmande människor och flagg. Hemresan ligger inte speciellt högt på agendan, då det är så långt dit. Huvudvikten läggs på prestandan ombord. Självfallet kan vi inte vänta oss att prestandan håller samma höga standard hela arbetstörnen. Deras tankar börjar nog kretsa kring annat, bara vi kommer så långt att EOC (end of contract) närmar sig, men det är helt naturligt. Alla är vi människor.

I skrivande stund sitter jag med "Report of Conduct and Performance" framför mig. Den skall fyllas i vid halva törnen och sen vid EOC. Utan samvetsqual, och kanske med lite stolthet, kan jag fylla i excellent för alla. Försöket har gått helt enligt mina förväntningar, kanske till och med bättre!

JAG HAR NÄMNT det tidigare här på samma forum att detta med "mixed crew" inte behöver vara enbart negativt. Faktum är att det nog bara är att ta skeden i vacker hand och acceptera detta. Vi kan inte fortsätta hur länge som helst med att hålla fast vid nationella besättningar. Den internationella utvecklingen har gått därhän. Beklagligt är det, men det gäller att följa större sjöfartsnationers modell.

Anpassningen behöver inte vara svår. Vi ska komma ihåg att gänget som kommer, åtminstone från Filippinerna, är välutbildade, stolta yrkesmän. De kan anpassa sig, men hur är det med oss? Hur besvärligt det än låter, så är det nog bara att dra djupt efter andan och godkänna faktum att så här går det till inom sjöfartsnäringsen på 2010-talet. Vi måste lära oss att respektera vår besättning; innan vi gör det kan vi inte vänta oss att de respekterar oss. Men, så fort vi har vunnit deras respekt så kan vi räkna med dem till fullo.

Vi talar inte om någon "rocket-science", bara enkelt

sunt förnuft. Ingen diktator-stil fungerar! Går vi för hårt på och förklarar dem andra klassens personer kan vi inte vänta oss att få ut hela effekten. Hur skall vi göra? Omöjligt att skriva regler; vi måste "play it by the ear", från person till person.

HÄR PÅ FINGARD är vi ytterst nöjda, både EU och Non-EU gänget. Det har varit intressant att vara med från början. I fortsättningen försöker vi hålla fast vid killarna, genom att arrangera ett slags avlösningssystem tillsammans med systerfartyget Swegard. Filippinarna är flitiga, duktiga, glada och hövliga personer. Förstår vi det, och respekterar det har vi en fin framtid framför oss.

Ralf Karlson
Fingard

Bland pingviner, prinsessor och isbjörnar...



Kryssningsfartyget Prince Albert II i Antarktis.

BENGT BAD MIG skriva en artikel i Ånikaps tidning, och det är alltid en ära att bli tillfrågad, och en ära att delta. Den första artikeln som jag skrev om lotsplikten i Tallinn blev ju en succé. Även om jag var "landsförvisad" och suspenderad från Estland för en viss tid efter det, står jag fortfarande för varenda ord, och förundrar mig ännu i dag hur politikerna tänkte då de gav esterna rätt att få lotsbefrielse i Finland utan att begära något i gengäld. Men den dagen kom då det "omöjliga" hände och jag kunde tentera lotsbrev i Tallinn, och med stolthet kunde vara bland de första som erhöll lotsexamen i Tallinn. Med denna inledning vill jag säga till er, unga styrmän och kaptener: stå på er med det som känns rätt, kämpa för det som ni vill ha sagt, förlora inte det som finsk kvalitet står för – "vi säger vad vi menar och menar vad vi säger". Ett

speciellt tack till alla som stödde mig i lotskampen, finns det en vilja så finns det en väg!

EFTER ATT HA erhållit det berömda lotsbrevet och efter att det hade skett ett generationsskifte på mitt rederi så tyckte jag att jag hade gjort mitt och seglat tillräckligt mellan strand och vass för ett tag. Min dröm har alltid varit att följa i min morfars fotspår, se Kap Horn, fara ner till Antarktis, och ha befälet på kryssningsfartyg som seglar i avlägsna delar av världen.

Jag läste en artikel om en sjökapten som seglade nere i Antarktis och efter en massa envist detektivarbete fick jag hans kontaktuppgifter. Han gav mig rederiets kontaktuppgifter, och efter envist bombardemang med email och telefonsamtal hade jag turen att få ett

testjobb som befälhavare på världens värsta fartyg, ett casinofartyg i Florida. Jag skulle kunna skriva en bok om händelserna där, men får nog vänta på pensioneringen först, lärde mig lite om landsförvisningar från Tallinn... Målet var redan då inriktat på Antarktis, och ingen från rederiet undgick att höra om det, och med envishet och målmedvetenhet så fann jag mig själv en vacker dag i Ushuaia för att ta över befälet på rederiets Antarktisfartyg.

KOMMER ALDRIG ATT glömma den första resan med stormar i Drake Passage, när man är uppväxt med färjorna på Finska Viken och de ringer från baren om man svänger med mera än två graders slagsida. Den första natten när vi kom ut till Drake Passage och rullade med upp till 20 grader, satt jag hela natten och väntade på att vi skulle gå runt. Jag frågade styrmännen säkert 100 gånger den natten om detta är normalt, fick bara svaret "yes Captain, it is nice weather and we will have a good crossing". Så fortsatte det i två dygn. Jag kommer ihåg mitt första Captain's cocktail party. Som tur var hade jag läst en massa om Antarktis och kunde berätta hur fantastiskt det är där nere. Vad jag inte kunde berätta var att jag har aldrig hade varit där, eller att jag inte hade sovit en blund på två dygn, bara suttit på bryggan och väntat på att vi skall gå runt ett varv. Stabilisatorer fanns inte, och fartyget var välkänt för de "goda" rullningsegenskaperna.

Jag kan bara säga att jag funderade många gånger under de första veckorna på vad jag hade gett mig in i. Det var så tryggt att segla hemma, klämma en räkmacka och klaga på rederipersonalen. Men den dagen jag såg Antarktis för första gången, då visste jag att det var rätt beslut att jobba för ett mål. I skrivande stund gör jag mig redo för den femte säsongen, och stortrivs fortfarande med utmaningen att segla där nere. Den natur som finns i Antarktis är obeskrivlig.

I FJOL BESÖKTE vi ett paradys på jorden, Darién Jungle, Panama, och det var ett av de mest oförglömliga besöken. Jag jobbade på rederiets expeditionsfartyg Prince Albert II. Vi anlände i gryningen, sjösatte våra Zodiacs och fortsatte mot byn – en resa i djungeln längs flodsystemet som tog tre timmar. Stundtals var det så grunt att vi fick hoppa av och dra gummibåtarna. Vid soluppgången, då allt vildliv och fåglarna vaknade, var det ackompanjerat av ljud som man bara hade drömt om. En fantastisk natur.



Ombord finns egna gummibåtar för utflykter.



Djurliv i Antarktis.

Då vi anlände möttes vi av hela byns befolkning, tatuerade och iklädda endast höftskynken. Trummorna spelade, vi var det första passagerarfartyg som gjorde ett besök i denna genuina by. Vid vandringen i byn tog barnen oss i hand, och jag hade äran att bli ledsagad av hövdingens dotter. På vägen visade hon sina favoritblommor och -fåglar. I byn höll hövdingen ett tal, vi utbytte gåvor och vi fick se fantastiska danser. Vi kunde bekanta oss med deras liv, utan bekvämlig-



Peter Ståhlberg gör nu sin femte säsong som befälhavare i Antarktis.

heter, utan kommunikation med omvärlden. Det var en fantastisk upplevelse som möjliggjordes av vårt professionella expeditionsteam och "Panama Pete" som ordnat detta speciella besök, som vi upprepar två veckor senare. Denna gång skall vi ta med Finlands flagga och små presenter. En fantastisk värld vi lever i.

EFTER ANTARKTIS-SÄSONGEN 2011 har vi planerat att gå norrut till Arktis via Kapstaden, och utforska Afrikas västkust. Vårt expeditionsteam har varit runt och bekantat sig med dessa fascinerande platser. Vi besöker gamla slavhamnar och gör utflykter till historiska platser. Till Arktis och isbjörnarna anländer vi till sommaren, så det är minsann world wide trafik. Med detta sextjärniga expeditionsfartyg kan vi gå till mindre platser som de stora kryssningsfartygen bara kan drömma om. Jag seglade i Alaska i fjol på ett av de stora kryssningsfartygen, men om man vill utforska världen med stil rekommenderar jag starkt vårt expeditionsfartyg, med egen butler och fantastiska hytter och service.

VAD SOM ÄR sorgligt med att vara uteseglare är den okunskap och det ointresse vårt förbund visar för att driva igenom vissa självklarheter. Jag satt själv med i styrelsen för Finlands skeppsbefälsförbund, men tyvärr kunde jag inte närvara på ett tillräckligt antal möten för att driva vår sak vidare. Jag kan nämligen inte tillbringa tillräckligt med tid på land på grund av Fin-

Stirra inte blint på begynnelselönen – befodringsvägarna är snabba. Med yrkeskunskap och motivation stiger du snabbt i graderna och lönen blir bättre.

lands föråldrade skatteregel. Jag undrar varför Finland är det enda EU land som har en sexmånadersregel – en gammal regel som tillåter endast 36 dagar i Finland mellan seglatserna och omöjliggör ett flytande avlösningssystem? Alla andra EU-länder har bestämt att det räcker om man seglar 183 dagar om året, hur man fördelar dessa får man avgöra själv. Jag vet att det krävs arbete av skeppsbefälsförbundet för att ändra på det, men ibland har jag känslan av att det konkreta arbetet på fältet saknas för oss som seglar som ambassadörer för vårt land.

TYVÄRR GÖR DESSA skatteregler det tufft för unga styrmän att segla på utflaggade fartyg. De större rederierna har avlösningssystem, och till slut finns det bara två alternativ, flytta utomlands eller flytta hem igen och söka jobb på färjorna. Med dagens konkurrens på arbetskraft från billiga länder är begynnelselönen så låg att det helt enkelt inte går att jobba och betala skatt. Vi skall försöka hjälpa unga styrmän ut i världen med all kraft. När de kommer hem igen tillför de yrkeskunskap och nutänkande, och dessa medlemmar behöver vårt förbund i framtiden. Förbunden behöver dem, annars sker inavel och medlemmar tappar förtroendet. Jag hoppas att vi kan fixa detta så att vår arbetskraft kan mäta sig internationellt och föra finska flaggan vidare på kommandobryggan och i maskin.

FÖR UNGA STYRMÄN som vill komma ut i världen, har jag ett gott råd. Stirra inte blint på begynnelselönen – befodringsvägarna är snabba. Med yrkeskunskap och motivation stiger du snabbt i graderna och lönen blir bättre. Den kunskap och erfarenhet du får på utflaggade fartyg är bra bonus för framtiden.

Sedan kan man ju fråga sig hur man får yrkeskunskap med nuvarande futtiga skolningsprogram utan praktik före utbildning, och med dagens yrkeshögskolor, men bättre att spara krutet till nästa artikel...

Peter Ståhlberg



The Bore tradition!

Bore, with its long history, recognised quality and strong fleet is one of the major cargo carriers and tonnage providers in the Baltic and North Sea areas. Constantly progressing, Bore is able to offer its customers a wide selection of services!

A place for a professional

Bore is a modern international shipping company with strong traditions and well-trained, motivated crew. Our values - openness, fairness, modesty, trust and respect - signal the views and attitudes of Bore. They define the business culture and the working environment of the company, but most of all they represent who we are.

Bore operates a total of 20 vessels mainly in the area of Baltic and North Seas. The current fleet consists of RoRo and car carriers, general cargo vessels and a bulk carrier.

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

Mirrabooka

Scandinavian West Africa Line

DÅ JAG FUNGERADE som mönstringsförrättare och nautisk besiktningsman i Åbo några år på 1980-talet drabbades jag ibland av en oemotståndlig längtan till sjöss. Allt som oftast ledde det till att jag plockade upp telefonluren och ringde till något bekant rederi och bad dem förbarma sig över min arbetslust.

Så även denna gång, en vårvinterdag i februari 1985. Redan första telefonsamtalet gav intressant utdelning och på eftermiddagen kunde jag berätta för min hustru som skötte kanslistsysslan på mönstringskontoret att jag fått anställning på lastfartyget Mirrabooka som överstyrman och redan nästa vecka skulle gå ombord i Antwerpen där båten kompletterade last för Västafrika. Lasten bestod av styckegods, bl a diesellokomotiv på däck, och sjukhusutrustning, ambulanser och övriga fordon. Båten var befraktad av holländska Nedlloyd och lasten var för mestadels svensk utvecklingshjälp i regi av SIDA. Fartygets ägdes av ett litet Hangörederi med två fartyg.

Jag tyckte nästan att min hustru så lättad ut då jag lämnade över ansvaret för mönstringskontoret.

DEN 20 FEBRUARI landade jag i Bryssel och tog en taxi till till järnvägsstationen och sedan vidare till Antwerpen med tåg. Det skymde redan då jag steg ombord och sökte upp skepparen, som också var helt ny ombord. Överstyrman hade försvunnit för länge sedan, så jag fick vända mig till förste och andre styrman för att få någon information.

Båten var färdiglastad och stuveriet höll på att stämpla och surra däckslasten. Avgång var bestämd till följande morgon.

Det blev inte mycket sömn den första natten. Jag gick igenom lastpapper och försökte tolka lastplanen, som var ritad iland av någon som tydligen hade fallenhet för abstrakt konst. Jag skulle tydligen bli tvungen att tillbringa de närmaste dagarna nere i lastrummen och göra upp någon sorts plan åt mig själv.

Noterade också att vi skulle ha minst sju lossningshamnar på nedresan och den första skulle vara Freetown i Sierra Leone där vi enbart skulle ta ombord så

kallade Kro-boys, dvs tjugo stycken infödingar specialiserade på fartygsunderhåll och stuveri. De skulle komplettera vår egen besättning under hela resan eftersom vissa hamnar inte kunde tillhandahålla stuveriarbetare överhuvudtaget.

Kro-boysen ingår i en afrikansk stam som sedan flera hundra år har följt med fartygen på afrikanska kusten för att tjäna sitt levebröd. De anses vara mycket duktiga sjömän vilket jag också kunde konstatera senare.

PRICK KLOCKAN ÅTTA nästa morgon slussade vi ut i Schelde och påbörjade vår resa söderut. Trots att fartyget var gammalt – ett sextiotalsbygge från Götaverken – var maskineriet i utmärkt skick och hon gick stadigt med en fart på 18 – 19 knop utan några som helst vibrationer i skrovet. Detta gamla fartyg imponerade verkligen, Götaverken kunde bygga fartyg då det begav sig.

Undertecknad tillbringade största delen av sin fritid nere i lastrummen och försökte få till stånd något slags lastplan, men tyvärr visade det sig vara svårt då man inte kom till på alla ställen. Jag beslöt att via rumsvakt vid lossningen försöka checka varje lyft.

Då vi passerade anöringsbojen till Freetown, Sierra Leone, var det ännu mörkt men månen började blekna. Den afrikanska gryningen, som kommer mycket snabbt, höll på att ta över och då vi ankrade på inre redden välkomnades vi av morgonsolen.

Det dröjde inte länge förrän mottagningskommittén i fina vita uniformer och färggranna kaftaner strömmade uppför landgången som vi riggat att hänga ner till vattenytan.

Fartygets egen mottagningskommitté med befälhavare, befraktarens supercargo, maskinchef, stuert och undertecknad stod uppradad i salongen och grinade upp sig på det allra vänligaste. Afrikansk buskteater alltså, det gällde att hålla god min i elakt spel med dessa så kallade myndigheter.

DÅ FARTYGET HADE trafikerat dessa hamnar förut så hade vi samtliga tjugo, trettio dokument färdigt ifyllda och kunde gå direkt till det viktigaste, nämligen att

proppa myndigheternas kassar fulla med mutor: kaffe, cigaretter, sprit, lemonad plus en lämplig mängd dollar till vissa personer. Efter detta förklarades fartyget och dess besättning välkomna till Afrika och vi kunde ta ombord vår extra besättning, Kro-boysen som väntade i en bogserbåt vid utsidan.

Eftersom vi inte hade någon last till Freetown så beslutade vi att jag skulle gå till backen för att ta upp ankaret så vi kunde fortsätta vår resa. Nästa hamn skulle vara Matadi, i dåvarande Zaire.

På backen möttes jag av ett tjugotal vänliga, svettiga negrer, Kro-boysen, som alla ville veta vad de skulle göra, tala om tjänstvillighet... Ok vi tog upp ankaret och jag hälsade på alla med ett handslag och önskade dem välkomna ombord. Tallyman, den skrivkunnige och Headman, den ansvarige tog jag med mig midskepps för att visa deras hytter. De övriga skulle inhysas i två stycken fyrtyfots containers som lagts på fördäck. Arbetstiden var från soluppgång till solnedgång och Headman besökte mig på bryggan varje morgon halv sju för att gå igenom dagens agenda. Första och sista dagen under kontraktstiden var ledig.

EFTER CA FYRA dygns resa tog vi lots vid Banana Pilot och fortsatte upp för Kongofloden till Matadi, som ligger så långt upp man kan komma med ett fartyg av Mirrabookas storlek. På eftermiddagen förtöjde vi vid en trasig träkaj i mycket hård strömsättning.

Efter samma meningslösa inkvarteringsprocedurer som i Freetown, började jag undra hur vårt representationsförråd skulle räcka till alla hamnar.

Samtliga diesellok skulle lossas i Matadi. Under hela nerresan hade vi riggat tunglyftbommarna och vi hade funderat på hur det hela skulle fungera. Det fanns ingen lyftkapacitet i land och på morgonen var kajen full av folk som skulle beskåda spektaklet. Försäkringsbolagen hade sina representanter på plats.

Enbart fartygets eget folk skulle delta i detta heavy-lift projekt. Alla utom tredje styrman, en ung pojke, som redan på morgonen hade påbörjat intag av förbjudna förfriskningar och nu verkade något "överkompetent".

Det tog oss ca fyra timmar att koppla och lyfta loken iland, vi lyckades till och med placera dessa rätt på rälsen, genom att trimma fartyget till lämplig slagsida. Detta väckte förtjusning och tacksamhet iland.

EFTER DEN LYCKADE operationen lämnade vi över fördäcket till stuveriet och Kro-boysen som påbörjade





Befälhavarens salong på Mirraboka

övrig lossning. Jag bjöd in lokomotivgänget till däckskontoret där stuerten servererade kaffe med konjak.

På kvällen var vi bjudna iland av SENETIL, lokens mottagare, och tillbringade en afrikansk natt på en exklusiv klubb utanför staden. Jag vill lova att natten var magisk.

Då vi lämnat Matadi för denna gång stannade vi upp vid halva vägen nerströms för att lossa litet last vid passage av Boma. Detta gjordes medan fartyget gick sakta framåt och lådorna lyftades på motordrivna pontoner som kördes vid utsidan.

Utanför Banana Pilot ankrade vi för att lossa av drillstone i big-bags till oljeborrningsindustrin tätt intill. Detta pågick flera dagar eftersom dyningen tidvis gick hög och lasten lossades till supplyfartyg, som manövrerade vid utsidan.

Jag misstänker att arbetsskyddet i Finland skulle ha mycket åsikter om vårt sätt att arbeta men sysslorna utfördes med försiktighet, sunt förnuft och gott sjömanskap. Det enda hälsoproblemet uppstod när andra kocken insjuknade i malaria.

NÄSTA HAMN SKULLE vara Luanda, Angola, där resten av lasten skulle lossas och uppresans lastning påbörjas.

Då vi efter ett drygt dygn på morgonen närmade oss Luanda, kunde vi se ett kraftigt sken på himlen och då vi kom närmare såg vi att det var en stor eldsvåda. Nåväl, Angola låg ju hela tiden i inbördeskrig så allt var möjligt.

Då vi kallade på hamnen eller lotsstationen fick vi endast order att ankra på redde, men när vi kommit närmare kallades vi på VHF-telefonen av ett svenskt Transatlantic fartyg som legat länge på redde och väntat på kajplats. De kunde berätta att Luandas kraftverk, som låg nere i hamnen, blivit sprängt av rebellerna (SWAPO) föregående natt och att hamnen nu var stängd. Eftersom vi hade samma befraktare skulle vi invänta instruktioner från Holland nästa dag.

På förmiddagen fick båda fartygen nya order, vi skulle gå longside med svensken och lossa ut ett mobilt dieselmotorkraftverk över till det andra fartyget, varefter vi skulle avgå till Lobito, som låg ca tio timmar söderut, för att lossa all last där.

Sagt och gjort, efter några timmar var vi på väg till Lobito, som också låg i Angola. Vid ankomst fick vi åter igen order att gå in i lagunen och ankra på inre redde, men efter detta fick vi ingen kontakt med land. Vi såg endast några hundar ströva omkring på kajen som för övrigt var tom, så när som på ett skamfilat kubanskt krigsfartyg.

DÅ VI VÄNTAT ett dygn började tålamodet tryta och vi kom överens om att sätta motorlivbåten i sjön och jag skulle åka iland för att erhålla information. Med mig skulle jag ta maskinchefen, den svenska supercargon, en matros och slutligen befälhavarens hustru, som talade flytande portugis, eftersom hon växt upp som dotter i en diplomatfamilj i Sydamerika.

Denna kaptenska var för övrigt en person som åtnjöt allas beundran och respekt ombord. Då hon kom ut på däck så himlade Kro-boysen med ögonen och ropade, "Morning. Morning Mama-Chief".

Jag hittade hamnkontoret och en något sömnig staff, som jag piggade upp med litet cigaretter och choklad. Därefter frågade jag när vi kan gå till kaj och börja lossa. De tittade på varandra varefter en sade, "no stevedores, problem, waiting". Tydligt hade kubanska armen burat in stuviet eller haft ihjäl dom, men då jag berättade att vi hade mycket dyrbar last av livsmedel, bilar m m, som vi kunde lossa själva bara vi kom till kaj vaknade intresset. Man skulle försöka ordna kajplats till nästa morgon. Jag utgick ifrån att det skulle lyckas eftersom kajen var tom.

VI LADE UT med vår livbåt igen och satte kurs mot Mirrabooka. Allt skulle ha gått bra om inte vår supercargo plötsligt tog fram en kamera och började fotografera då vi passerade den kubanska kanonbåten. Det började omedelbart hända saker iland och på kanonbåten. Två soldater kastade sig i en gum-mibåt med aktersnurra och tog upp jakten på oss, de viftade med maskinpistoler och beordrade oss att stanna. Jag har aldrig fått stopp på en livbåtsmotor så fort som nu.

Det värsta var att supercargon i panik rev ut filmen ur kameran och slängde den till sjöss, trots att vi ropade och försökte hindra honom, detta iaktogs från gum-mibåten som närmade sig och skulle bli svårt att förklara. Helt plötsligt var vi nu alla inblandade i en spionthriller. Undrar hur det skulle gå.

Vi fick order att starta motorn och följa efter och

då vi förtöjt kommenderades vi iland, visiterades, man tog min radiotelefon och vi fick sätta oss ner på marken där vi bevakades och förklarades arresterade.

Det såg riktigt illa ut ända tills vår kaptenska ödmjukt begärde ordet och då hon på flytande portugis förklarade att vi var lika överraskade som de av supercargons plötsliga fotografering, uppstod en diskussion som jag tolkade till vår fördel.

EFTER EN STUND meddelade man oss att eftersom de sett det hela från nära håll var de av samma åsikt och man skulle bara arresteras supercargon, som omedelbart fördes bort. Vi andra skulle föras ombord, livbåten behåller kubanerna tills vidare.

Vi är alla ett stort tack skyldiga kaptenskan, eller Mama-Chief, som hon välförtjänt kallades.

På kvällen fick chiefen och jag hämta tillbaka livbåten men supercargon förblev borta, vi fick veta att han transporterats till Benguela, strax syd om Lobito och förhördes där. Vi meddelade förstås konsuln i Luanda, befraktaren och rederiet.

Vi var verkligen oroliga för vår supercargo då vi avgick efter några dagar och agenten berättade att han mellan förhören förvarades i en grotta vars temperatur på natten närmade sig fryspunkten men på dagarna då solen gassade var över fyrtio grader.

På hemresan besökte vi Matadi ånyo och där väntade oss en glad överraskning. Supercargon lämnades ombord av kubansk militär, som berättade att han misstänkts för spionage, men blivit frikänd då man konstaterat att han var enbart dum. Skulle han dock komma till Angola någon mer gång skulle det gå mycket illa.

SUPERCARGON SJÄLV SADE inte ett ord, han var kraftigt avmagrad och såg ut som han skulle ha fått mycket stryk. Vi lämnade honom till agenten som förde honom till Kinshasa och satte honom på flyget till Europa.

Efter detta återstod endast Freetown där vi lämnade iland vår extrabesättning, som jag lärt mig att respektera. Det var med sorg i hjärtat jag så hur hela gänget blev överfallna och rånade på kajen då de lämnade fartyget, allt medan uniformerad hamnvakt tittade på utan att ingripa.

Bengt Björkholm

Sista resan med ms Karelia

DÅ JAG LÄSTE senaste nummer av The Captain noterade jag en intressant artikel om ett för mig välbekant fartyg, nämligen Karelia, som tidigare under finsk flagg hette Finnwood, om jag minns rätt. Min story börjar med att jag år 1992 fick ett helt överraskande telefonsamtal från Palship i Helsingfors, en litet alléhandla företag inom branschen. Jag tillfrågades om jag eventuellt kände till någon som kunde ta över befälet på nämnda fartyg och föra det från New York till Hong Kong, för att överlämnas till kinesiska köpare.

Det hela verkade vara ett skämt, så jag fortsatte samtalet med att erbjuda mig själv, som bästa alternativ varvid mannen presenterade sig något bättre och frågade om jag kunde resa med en gång.

Jag har aldrig haft något emot ett litet äventyr och eftersom jag inte hade något annat viktigt för mig vid tidpunkten så jag accepterade. Jag informerades om att fartyget nu låg stoppat i New York av någon anledning, men att man med befraktaren arbetade på att få loss båten. Avsikten var att nuvarande befälhavaren, en engelsman bosatt i Florida, skulle avskedas och att jag skulle ta över. Fartyget var tidsbefraktat av något indiskt-colombianskt företag med kontor i Miami, och fartyget trafikerade USA:s ostkust och Colombia.

Jag fick mycket lite information om vad som hade hänt men förstod att fartyget varit i ekonomiska svårigheter och banken i Luxemburg som tidigare hade lånat ut pengar till inköp av fartyget hade nu tröttnat och skulle ta över.

Vi gjorde hastigt upp en muntlig överenskommelse om lön, resor och försäkringar. Resan beräknades ta ca en månad förutsatt att man kunde få loss fartyget från New York så fort som möjligt.

NÄSTA MORGON, DEN 16 januari 2002, påbörjade jag min resa till USA, där jag landade på J.F. Kennedys flygfält ett drygt dygn senare och ställde mig i kö för passkontroll och emigration examination. Kön rörde sig fort och efter en misstänksam blick och ett par frågor var jag ute på taxi refugen och på väg till adressen som jag fått av Palship. Tydligt var också agenten informerad, eftersom man tog emot mig ombord tillsammans med Captain Maxwell (engelsmannen). Man kan inte säga att stämningen var på topp precis, i

synnerhet Maxwell var direkt ohövlig och vägrade mig att packa upp mitt bagage och installera mig i kaptenshytten.

Kort efter att jag kommit ombord uppsöktes jag dessutom av båtsman som sade sig representera den filippinska besättningen ombord. Han önskade mig välkommen och sade att kapten Maxwell måste iland så fort som möjligt om han ville bibehålla livhanken. Det var uppenbart att förhållandet mellan befälhavare och besättning var mycket dåligt och jag tror att även Maxwell var nöjd då han slank iland på eftermiddagen. Det sista han sade mig var att befraktaren/rederiet var skyldiga honom 20 000 dollar i obetalda löner och att han var helt säker på jag inte skulle få en cent för min insats. Fartyget var skuldsatt över skorsten och hade obetalda räkningar överallt. Befraktaren hade inte betalat ut någon hyra de senaste månaderna överhuvudtaget.

Det lät mycket illa, men nu var jag redan där, jobbet skulle skötas och ingen hade lurat mig än i alla fall.

HUVUDORSAKEN TILL ATT fartyget låg stoppat tycktes vara att man misstänkte brott mot narkotikalagen. Eventuellt fanns kokain från Colombia ombord, med avsikt att smugglas iland. Ändå hade man inte hittat något smuggelgods ombord och allt tycktes basera sig på anonymt angiveri med kapten Maxwell som mål. Då han avlägsnat sig från fartyget lugnade allt ner sig och fartyget fick lov att avgå efter en ytterligare 24 timmars check.

Tidigt på morgonen den 20 januari hade vi proviant och bunker ombord och satte kurs söderut längs kusten för att komma till Panamakanalen.

Besättningen verkade vara ok, den norske telegrafisten hade ju varit mycket länge ombord, han omnämndes ju i tidningens förra artikel, för övrigt var chieften från Finland men alla övriga var filippinare, indier och någon kroat.

Fartygets tekniska tillstånd var dock inte så bra. Underhållet hade blivit eftersatt en längre tid och bla hjälpmaskineriet var i behov av överhaling. Trots allt räknade jag med en lugn och skön resa över Stilla Havet och var glad över att de förbittrade



ARCTIA

SAARISTOVARUSTAMO
SKÄRGÅRDSREDERIET



AURA

www.arctia.fi
Arctia Skärgårdsrederiet Ab
Trädgårdsgatan 19b
20100 ÅBO
tel. 030 620 7000
info@arctia.fi



ALFONS HÅKANS
www.alfonshakans.fi



MSC HINA
PANAMA



ISO 9001
DNV
QUALITY ASSURED FIRM

Linnankatu 36 C
FI-20100 Turku, Finland

24 hour:
+358 50 633 04 (salvage)

Phone: +358 2 515 500
Telefax: +358 2 251 5873

befraktarna inte satte käppar i hjulet vid vår avgång, men jag visste ännu inte vad som var på kommande.

VI ANLÄNDE EFTER ca en veckas resa till Cristobal, Panamakanalen, och eftersom fartyget var välkänt där fick vi konvoj och kom in för att slussa nästan omgående. Kanalmyndigheterna ställde inte heller till med problem till att börja med men allt eftersom resan fortsatte i kanalen förvånade lotsen mig med närgångna frågor om befraktare, säkerhetsutrustning, destination osv. Då vi redan hade gjort vår kanalpassage till ca 90 % meddelade lotsen att båten skulle svänga och gå tillbaka till Cristobal för att checkas. Detta då vi redan hunnit så långt så att vi kunde se slussarna vid Stillahavskusten. Mina protester hjälpte föga.

Det var helt klart att vi blivit offer för befraktarens eller kapten Maxwells hämnd, eller kanske bådadera.

Då vi sent omsider kom till Cristobal påbörjade man en Port State Control, som räckte ett helt dygn, det var helt tydligt att man försökte få fartyget totalstoppat tillsvidare. Jag tillkallade en inspektör för klassificeringsanstalten för att i någon mån skydda fartygets intressen. Trots att man verkligen ansträngde sig kunde man dock inte finna någon konkret orsak till att stoppa fartyget, anmärkningar fick vi dock gott om.

Vi fortsatte vår resa och slussade ut i Stilla Havet den 29 januari sent på kvällen om jag minns rätt. Nu var vi i alla fall utom räckhåll för hämndgiriga intressenter, men problemen tog inte slut.

EFTER ETT PAR dagar till sjöss noterade jag störningar i elförsörjningen och man övergick tydligen ifrån axelgenerator till hjälpmaskineri. Strax därefter kom chiefen och berättade att axelgeneratoron hade pajat, troligtvis kortslutits, och att vi måste köra generatorerna via hjälpmaskineriet resten av resan. Det största problemet var att vi inte hade tillräckligt med dieselolja ombord för hela resan. Vi måste bunkra någonstans före Hong Kong. Utan hjälpmaskineri och elförsörjning skulle fartyget förvandlas till ett drivande vrak och att reparera en kortsluten axelgenerator av så kallad Valmet-Strömberg typ fordrade omlindning och kunde inte göras ombord.

En överblick av situationen gav för handen att med ca två dygns deviation från den tilltänkta färdplanen skulle vi angöra Honolulu för att bunkra dieselolja och jag skrev ett telegram till mina uppdragsgivare, som telegrafisten tog hand om.

Tillsammans med vår filippinske överstyrman började vi utan framgång leta efter mer detaljerade sjökort över Hawaii. Vi hade endast stora översiktskort på Stilla Havet och plottingkort som vi körde på. Att angöra Hawaii skulle alltså bli mer än spännande.

Allt eftersom resan framskred steg min oro. Risken var stor eftersom inga fyrar, grynnor eller djupkurvor var utsatta i översiktskorten och själva ögruppen tedde sig som några smutsfläckar av mindre storlek på de befintliga korten.

EN LITEN LÄTTNAD uppstod i alla fall ca två dygn före ögruppen då vår 1:e styrman, visade upp egenhändigt förfärdigade angöringskort där han tagit ut koordinaterna till kustlinjer och fyrar från kartböcker och fyrlistor och skickligt ritat ut öarna i lämplig skala. Det hela såg mycket bra ut men djupkurvorna fattades ännu. Han hade verkligen gjort ett bra arbete, på sin egen

tid dessutom och kunde vi bara hålla tillräckligt långt ifrån land tills vi fick lots ombord, skulle det nog gå bra, fick man hoppas.

Den 11 februari på kvällen, efter viss diskussion, fick vi lots ombord och då jag visar dem vårt hemlagade (men välgjorda) sjökort fick vi en eloge för gott sjömanskap. Vi ankrade på Honolulu redd och gjorde klart för intag av dieselolja så fort bunkerbåten hade förtöjt. Vi fick också besök av skeppshandlaren och jag beställde färskvaror samt grisblod på den filippinska besättningens uttryckliga begäran. Blodet skulle användas till att tillreda delikatesser à la Filippinerna.

Efter bunkring och proviantering hivade vi ankar och fortsatte resan mot Hong Kong, dit vi beräknade anlända om ca två veckor förutsatt att hjälpmaskineriet höll ihop. Endast smärre tekniska problem som kunde lösas ombord varvat med grillfest på lördagarna färgade återstoden av vår resa och den 27 februari vid middagstid tog vi lots utanför Hong Kong och ankrade på red den.

VI HADE KNAPPT hunnit sköta formaliteterna med hamnmyndigheter och mäklaren förrän fartyget över-svämmades av en massa kineser som trängde sig på överallt och sade att de utgjorde fartygets nya besättning. Situationen var minst sagt oroväckande och det fanns ingen ombord av de nykomna som egentligen lyssnade på vad jag sade, så jag kontaktade agenten för att få ombord bankens representation, som numera antagligen var redare. Efter långa diskussioner och ett besök iland blev det äntligen ordning på torpet och affären kunde avslutas enligt bestämmelserna i MOA:n.

Flaggbyte skedde ett par dagar senare och alla var nöjda med att komma iland utom vår kosmopolitiska telegrafist som hade lämnat en massa oavslutade affärer efter sig i Hong Kong vid sitt förra besök. Har varken sett eller hört av fartyget eller telegrafisten efter detta.

*Bertil Dahlfors
Mariehamn*

WELCOME TO
STUDY IN RAUMA

**LONG TRADITIONS AND
MODERN EDUCATION**

Training in Satakunta University of Applied Sciences
Faculty of Technology and Maritime Management
bases on the regulations set by the STCW-95
Convention. We offer:

- >> Marine Engineer & Sea Captain Training
- >> M.Sc. Marine Technology Training
- >> STCW-95 Short Courses
- >> DP Training audited by Nautical Institute
- >> Conference BRIDGE 2011 (9.-10.6.2011)

CONTACT:
Satakunta University of Applied Sciences
Faculty of Technology and Maritime Rauma
Suojantie 2 | FIN-26100 Rauma, Finland
Capt. Heikki Koivisto
Email: heikki.koivisto@samk.fi | Phone +358 2 620 3674

www.samk.fi

samk





Loggboken – på väg från bok till dator

SKEPPSDAGBOKEN ELLER LOGGBOKEN har en lång historia. Ursprungligen var det ett dokument för att hålla räkning på seglad distans och position. Efterhand noterades allt mer i loggboken och den blev ett allt viktigare juridiskt dokument för att beskriva händelseförlopp i samband med olyckor och i tvister mellan redare och lastägare.

IMO har utökat loggböckernas betydelse genom krav i SOLAS. Idag krävs det att information skall registreras i många olika typer av loggböcker, exempelvis Skeppsdagbok, Maskindagbok, Oljedagbok, Radiodagbok, Ballast vatten, Avfallshantering, m.fl.

Förutom att mängden information som dokumenteras ombord har ökat så har också kravet på rapportering till redare, lastägare, myndigheter och andra intressenter ökat. Arbetsbelastningen för besättningarna har därför ökat betydligt. Samma information skrivs in i rapport efter rapport, vilket innebär dubbelarbete som irriterar och kräver resurser.

EFFEKTIV FARTYGSDRIFT ÄR en av grundpelarna för ett rederis lönsamhet och överlevnad. Ett syfte med att rederiernas landorganisationer begär in rapporter från fartygen är att analysera effektiviteten. Detta har i sin tur lett till en allt större arbetsbörda också iland. Data från olika system skall konverteras och analyseras för att slutligen rapporteras och arkiveras.

Onboard-Napa insåg tidigt problemet med all dokumentation och rapportering och började tillsammans med redare i kryssningsbranschen att utveckla NAPA Voyage reporting för att automatiskt samla information ombord och skicka iland data. Eftersom mycket av informationen finns i loggboken blev det uppenbart att också utveckla NAPA Electronic Logbook, för att ersätta alla pappersloggböcker ombord.

NÄR UTVECKLINGSARBETET INLEDDES var Onboard-Napa pionjär så det krävdes grundliga studier och

analyser för att den nya tekniken skulle utnyttjas så effektivt som möjligt. Användargränssnittet är inget försök att kopiera pappersloggböckerna utan det ska vara så effektivt som möjligt för uppgiften. Vidare är alla loggböcker integrerade med varandra, all information kan jämföras mellan alla fartyg inom ett rederi och information från olika sensorer tas in och bearbetas automatiskt för användaren.

Det innebär exempelvis att när mängden bunker, färskvatten eller ballastvatten ska registreras så samlas data in från Onboard-Napa's stabilitetsdator och presenteras för användaren. Därefter kontrollerar och godkänner användaren inmatningen. Andra exempel är beräkning av seglad distans, styrd kurs, vindriktning och vindstyrka.

ONBOARD-NAPA'S ELEKTRONISKA LOGGBOK underlättar arbetsflödena. Ett exempel är att vid påbörjad bunkring så påminner systemet om att bunkringen även ska avslutas. Inom offshore kan dessa arbetsflöden bli rätt komplexa men det leder till mer standardiserade procedurer ombord samtidigt som handhavande blir enklare och snabbare.

En annan funktion är påminnelser, som kan triggas av en viss tid eller av en händelse. Exempelvis om däcksbefälet skriver in avgång kan det trigga påminnelser och inmatningar för maskindagboken.

Sammantaget innebär införande av elektroniska loggböcker att:

- Dubbelarbete minskar.
- Arbetsbördan minskar.
- Hjälper till att standardisera procedurer ombord.
- Alla har god överblick vad som händer ombord eftersom alla har tillgång till alla loggböcker.
- Befälhavaren kan enkelt kontrollera och signera alla loggböcker från en plats.

NÄR DATA SKICKAS iland sammanställs informationen i NAPA Office. Det är en web-baserad portal vilket gör att rederiets landorganisation slipper all manuell hantering av information och rapportering eftersom alla rapporter skapas helt automatiskt. Med några klick på skärmen kan redovisningsavdelningen få reda på hur mycket bunker fartygen har vid månadsavstämning, tekniska inspektörer kan jämföra fartygens effektivitet och följa tekniska avvikelser. Fartygens position visas på en överskådlig karta, säkerhetsansvariga kan se vilka övningar som utförts, miljöansvariga kan följa mängden avfall som förts iland.

Trafikljus visar direkt för högsta ledningen om något fartyg avviker från budget eller har tekniska bekymmer.

INFÖRANDET AV RAPPORTERING via elektroniska loggböcker och rapportering via webbverktyg förändrar således i grunden rederiets verksamhet och effektivitet. Förändringen är lika omdanande som när ordbehandlare och email började användas.

För att få ersätta pappersloggboken med en elektronisk loggbok så skall en del krav uppfyllas. Bland annat får det inte vara möjligt att radera någon information ifrån loggböckerna. Det betyder att alla ändringar av information skall kunna spåras bakåt i tiden.

En elektronisk loggbok ska också registrera vem som infört information i loggboken. Med Onboard-Napa's elektroniska loggbok görs det med personliga chipkort (likt bankkort). När användaren sätter i sitt personliga kort i kortläsaren öppnar programmet där användaren slutade senast så det går snabbt och enkelt att fortsätta.

MÅNGA UNDRAR SÄKERT om man verkligen kan ersätta pappersloggboken med en elektronisk loggbok och vilka regler som gäller. Enligt SOLAS (chapter V, regel 28) så får loggboken vara i elektroniskt format om den är godkänd av flaggstaten. Onboard-Napa har godkännande från varje enskild flaggstat för att få ersätta pappersloggböckerna med elektroniska loggböcker. Det har inte varit några större problem att få dessa enskilda godkännanden så när som på Cypern och Finland där den nationella lagstiftningen behöver ändras. När det gäller Cypern så är en ny lag framtagen och vi väntar på en ändring i lagen inom kort. Processen i Finland är dock en sorlig historia. Det kommer ingen lagändring före nästa riksdagsval men därefter kanske processen återupptas. Tiden från att dåvarande Sjöfartsverket initierade lagändringen till att den är genomförd kommer sannolikt att vara över tio år!

AVSLUTNINGSVIS KAN MAN konstatera att den elektroniska loggboken har kommit för att ersätta den klassiska boken. Det är ett stort steg att ta för en konservativ bransch men när steget väl är taget och man har insett fördelarna ombord och iland, är det ingen som vill ta steget tillbaka.

*Ronny Eriksson
Sjökapten*

Elektroniska dagböcker

I FINLAND ÄR kravet att föra dagbok skrivet i Sjölag. Den definierar skyldigheten att föra skepps- och maskindagbok enligt fastställt formulär.

Skyldigheten att föra dagbok finns även i SOLAS -konventionen som definierar kravet för att bokföra navigationshändelser. Informationen skall vara tillräckligt detaljerad och omfatta alla betydande händelser under hela resan. Kravet på att föra olje-, last-, samt avfallsdagbok finns i MARPOL-konventionen och det existerar även krav på att föra radiodagbok.

Möjlighet att föra dagbok i elektronisk form trädde i kraft i SOLAS konventionen juli 2002, men då skall den föras på ett sätt som är godkänt av flaggstatens behöriga administration.

SJÖFARTSVERKET UTREDDE HÖSTEN 2004 vilka ändringar av lagar och förordningar som krävdes för att göra det möjligt att använda även andra metoder för att föra dagbok. Ett projekt inleddes med yrkeshögskolan i Kotka (KYAMK) för att utreda behovet av ändringar i dagböckerna samt behovet av elektroniska dagböcker. I ett förslag till Trafikministeriet den 25.2.2005 föreslog Sjöfartverket att den föräldrade lagstiftningen skulle förenhetligas och de gamla förordningarna förnyas till att motsvara nutida krav. Förslaget innehöll bland annat att dagbok kunde föras även på annat sätt än i pappersform, förutsatt att anteckningarnas helhet och autenticitet kunde säkras. Anteckningar kunde göras automatiskt på elektronisk väg. Det föreslogs även att relevanta delar av de existerande förordningarna skulle införas i sjölagen och i Sjöfartsverkets föreskrifter som skulle ges med fullmakt ur sjölagen.

FINLANDS REDERIFÖRENING KOMMENTERADE förslaget i ett utlåtande där de ifrågasatte anteckningarnas införande elektroniskt när det samtidigt även gavs möjlighet till att göra manuella anteckningar och där de konventionella dagböckerna även förblev i kraft. Utnyttjande av information som samlades via VDR (Voyage Data Recorder) och AIS (Automatic Identification System) förorsakade även frågor. Rederiföreningen ansåg att förslaget var oklart och rekommenderade att saken skulle utredas vidare och förberedas på nytt.

SJÖFARTSVERKET KONTAKTADE ÅTER trafikministeriet i april 2008, och föreslog att möjlighet att föra dagbok i elektronisk form skulle övervägas med hänvisning till förslaget som presenterades 2006. En ändring av sjölagen motiverades av den tekniska utvecklingen på fartygen. De har utrustning som automatiskt lagrar information gällande fartygets drift samt registrerar uppgifter om omgivningen och härmed minskar behovet av manuella noteringar. Information kan även laddas ner från utomstående källor såsom väderkartor, trafikövervakning etc. Genom att minska på behovet att göra manuella anteckningar kunde man lätta på arbetsbördan för vaktgående befäl. Förslaget skulle inte ha gjort det obligatoriskt att använda elektroniska dagböcker men skulle ha erbjudit ett alternativ för rederierna.

SJÖFARTSVERKETS FÖRSLAG ANSÅGS dock inte brådskande och ärendet blev liggande i flera omgångar med motiveringen att flera betydande lagförslag var under beredning och detta gott kunde vänta. Det fanns även en viss motvilja att ändra på sjölagen. Under de gångna åren har den snabbt ändrande internationella och europeiska lagstiftningen bundit alltmer resurser både på ministeriet och på det nuvarande Trafiksäkerhetsverket med följd att förslaget inte har avancerat.

I FINLAND HADE även ett flertal lagar trätt i kraft som möjliggjorde elektronisk kommunikation bland annat i myndighetsverksamhet och vid underskrifter. Det konstaterades att redan då hade bland annat Sverige, Danmark och Norge gett möjlighet till andra tekniska lösningar. Kongsberg Maritime AS (Norge) har sedan 2002 kunnat erbjuda ett certifierat elektroniskt dagbokssystem. NAPA Group Ltd i Finland har utvecklat ett eget koncept och har vid flera tillfällen sökt godkännande från de finska myndigheterna.

*Marko Rahikainen
Sjöfartsöverinspektör*



www.aboamare.fi

Kurser vid Aboa Mare

Har hela ert befäl MRM certifikat?

Förbered er för de kommande nya kraven i STCW och gå en Maritime Resource Management kurs hos oss.

Aboa Mare erbjuder er högklassig utbildning i bl.a. MRM och ECDIS i våra skolningscenter i Åbo och Esbo.

För mera information besök vår hemsida: www.aboamare.fi

YRKESHÖGSKOLAN
NOVIA

axxell
WWW.AXXELL.FI

www.novia.fi

www.axxell.fi

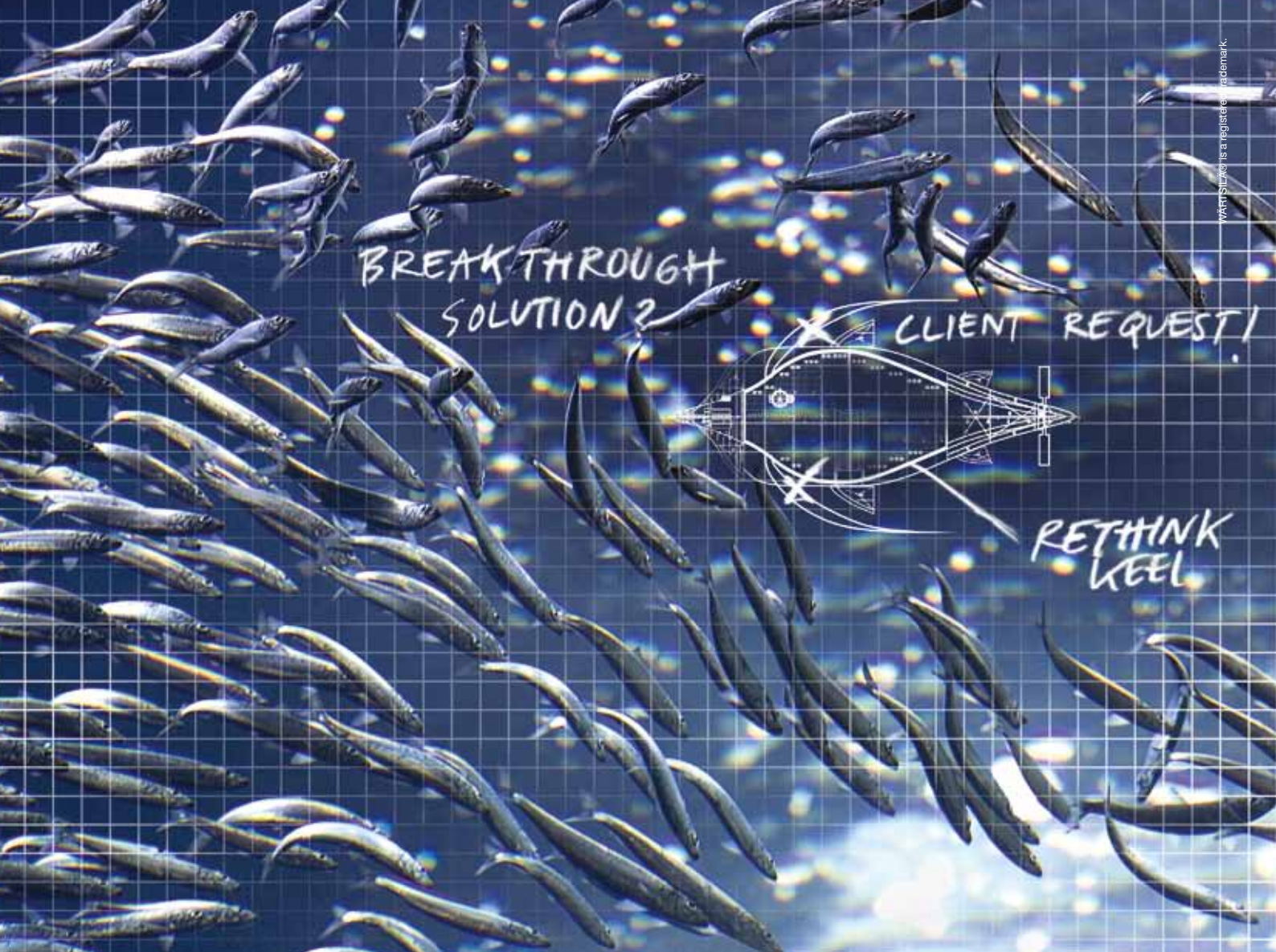


Consilium Marine Oy

- Consilium Selesmar Radar systems
- Consilium Selesmar Oil Spill and Ice Detection Radars
- Consilium Selesmar ECDIS systems
- Consilium VDR/ S-VDR systems
- Consilium SAL Speedlog
- Consilium Bridge Navigation Watch Alarm systems
- Consilium Integrated Navigation Systems
- Consilium Salwico Fire- ja Gas Detection systems
- Consilium Salwico Emissioning Monitoring systems

www.consiliummarine.fi

When Safety Matters



Wärtsilä is a registered trademark

DO YOU NEED A CUSTOMIZED OR A PROVEN DESIGN?

Wärtsilä now offers the marine industry total solutions that cover everything from design to lifecycle service. This makes our solutions uniquely efficient and environmentally sound. Read more about what we can do for you, wherever you are: wartsila.com.

ENERGY
ENVIRONMENT
ECONOMY

WARTSILA.COM


WÄRTSILÄ