

ANNONSBILAGA



THE CAPTAIN

MEDLEMSTIDNING FÖR ÅNIKAP

2014

- 
- ANTTI ROSSI: HON ÄR ETT FANTASTISKT FARTYG
 - DEN NYA SJÖFARTSSTRATEGIN
 - YRKESVÄGEN TILL BEFÄLHAVARE
 - DEBATT: BEFÄLHAVARENS ROLL I FÖRÄNDRING



SJÖFARTSMÄSSAN I ÅBO

29-30.10.2015



Ånikap

I oktober 2015 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
Hertig Johans parkgata 21
FIN-20100 Åbo
Tel: +358 (0)2 432 3123

<http://www.aboamare.fi>



www.aboamare.fi

Sjöfartsutbildning i Åbo, Finland

Studera på svenska till **Sjökapten (YH)** vid Yrkeshögskolan Novia i Åbo, Finland. Ansökan till examensinriktad ungdoms- och vuxenutbildning 17.3-9.4.2015 på adressen www.ansokan.novia.fi. **Sökande från de Nordiska länderna** kan kontakta utbildningsansvarig lektor Petteri Niittymäki, +358 44 762 3400, petteri.niittymaki@novia.fi för mera information.

Bachelor of Marine Technology, Maritime Management, study for a Sea Captain's degree in English at Novia University of Applied Sciences in Turku, Finland. Application 7-27.1.2015 Contact Tony Karlsson, Head of Degree Programme +358 44 762 3411, tony.karlsson@novia.fi for more information.

YRKESHÖGSKOLAN
NOVIA

axxell
WWW.AXXELL.FI

www.novia.fi

www.axxell.fi

Åbo kan bli ett livskraftigt sjöfartscentrum där skolan har en central roll

JAG HAR ÅTER nöjet att presentera ett nytt nummer av vår medlemstidning the Captain, som även detta år dessutom distribueras som bilaga till Sjöfartstidningen. The Captain har etablerat sin position inom sjöfartsbranschen som ett forum för diskussion och debatt. Flera av de artiklar vi har publicerat har även noterats långt utanför vår medlemskrets.

I detta nummer publiceras bland annat ett par debattinlägg om befälhavarens förändrade roll ombord. Var allt bättre förr eller är vi sjökapteners bara konservativa och ovilliga att följa med samhällets snabba utveckling? Det finns garanterat många olika åsikter om dessa viktiga frågor bland medlemmarna. Haka på diskussionen och tyck till! Vi publicerar gärna inlägg med detta tema även i nästa tidning.

GLÄDJANDE NOG ÄR det en hel del på gång inom sjöfarten i Finland just nu. Finland har fått en ny sjöfartsstrategi för åren 2014-2022. Ett stort arbete gjordes för att skapa en strategi som ger Finlands sjöfart en framtid. Branschen var väl representerad i olika sektorer i arbetet. Strategin skapades i en positiv framåtsträvande anda och nu fortsätter arbetet i mindre grupper. Arbetsgrupperna har fått till uppgift att ge förslag på hur den nya strategin bör tillämpas i praktiken inom sjöfartsbranschen. Åboa Mare deltar aktivt i den arbetsgrupp som tacklar utbildningssektorn.

ÅBO STAD HAR gått in för att starkt stötta utvecklandet av sjöfartsklustret. Man vill göra Åbo till ett livskraftigt sjöfartscentrum. Åboa Mare har bl.a. fått stöd av staden i strävandet att på nytt få igång

sjöingenjörsutbildningen i Åbo. Nu ser det lovande ut att utbildningen kommer igång till höstterminen 2015. Det blir en samverkan mellan Yrkeshögskolan Novia, Åbo yrkeshögskola och Wärtsilä i Åbo. Detta är positiva och väntade nyheter för våra vaktmaskinmästare som nu då får en möjlighet att utbilda sig vidare efter andra stadiets examen!

VI VILL HELA tiden utveckla the Captain till just den tidning som våra medlemmar vill ha. Redan nu börjar vi planera nästa nummer och vi tar gärna emot texter och bilder för publicering. Speciellt intressant är det att få material från alla er som arbetar ute på fartygen, fotografera och skriv! Såväl aktiva som pensionerade kolleger både till lands och till sjöss är alltid intresserade av rapporter från händelsernas centrum. Vi vill läsa om sjömansminnen från den gamla goda tiden, men också om aktuella händelser och trender i anslutning till vårt yrke.

Vi är tacksamma för alla bidrag vi kan få för att utveckla tidningen och göra den ännu bättre. Det är ju i sista hand medlemmarna som bestämmer hur tidningen ska se ut och vad den ska innehålla.

Samtidigt vill jag passa på att önska alla våra medlemmar och alla våra andra läsare en fridfull julhelg och ett framgångsrikt nytt år 2015!



*Per-Olof Karlsson
Ordförande, Ånikap*



THE CAPTAIN 2014

The Captain ges ut av sjökaptenerna från Åbo Navigationsinstitut (ÅNIKAP).

ÅNIKAP, Hertig Johans parkgata 21, FI-20100 Åbo, Finland

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

Olof Widén om Sjöfartsstrategin 2014–2022:

”Efter kartläggningen börjar fotarbetet”



I VÅRAS PRESENTERADE en arbetsgrupp inom kommunikationsministeriet de strategiska riktlinjerna för Finlands sjöfart fram till år 2022. Arbetsgruppen betonar att Finlands framgång i framtiden är beroende av fungerande och ändamålsenliga sjöförbindelser. Om dessa fungerar skapas förutsättningar för att Finland, det finländska näringslivet och finländarna mår bra och att landet är konkurrenskraftigt på den globala marknaden.

Vidare fastslår man entydigt att Finland är ett sjöfartsland: ”Fungerande förbindelser över havet är ett livsvillkor för det finländska näringslivets och därigenom hela samhällets konkurrenskraft. Finland och dess nationella framgång och välfärd är ytterst beroende av sjöfarten.”

SYFTET MED SJÖFARTSSTRATEGIN är att säkerställa att Finlands sjötransporter fungerar och att de maritima näringarna är funktionsdugliga. Samtidigt ska man i hög grad ta i beaktande nationalekonomisk

konkurrenskraft samt miljö- och säkerhetsfrågor.

Sjöfartsklustret utmålats som en tillväxtsektor. Ambitionen är att Finland ska vara en föregångare inom vintersjöfart, miljöteknik och alternativa bränslen och, ett land som exporterar spetskompetens inom dessa branscher. Dessutom bör förutsättningarna tryggas för att Finland i framtiden har kompetent personal för sjöfarten och sjöfartsklustret och att sjöfartsnäringen är en väl känd och lockande bransch.

Finland ska erbjuda högklassiga sjötransporter och den finländska sjöfarten ska bygga på hållbara logistiska koncept och därigenom bli den ledande serviceproducenten i Östersjöområdet, fastslår man.

I STRATEGIN UTTALAS en klar målsättning att utveckla sjöfarten. För detta, konstaterar man, behövs samarbete och förtroende samt vinnarattityd. Dessutom krävs framsynt intressebevakning, stark påverkan och internationellt partnerskap. Förvaltningen ska skapa möjligheter och bidra till en sporrande

verksamhetsmiljö med plats för nya förfaranden och innovationer.

– Sjöfarten är oersättlig för den finländska konkurrenskraften. Det är fint att vi nu har en övergripande vision av förestående utmaningar och att vi vet vad vi behöver göra för att klara oss i framtiden. Sjöfartsbranschen bjuder på många möjligheter till tillväxt; möjligheter som vi absolut måste utnyttja, konstaterade den dåvarande trafikministern Merja Kyllönen när Finlands sjöfartsstrategi överlämnades.

OLOF WIDÉN, VD för Rederierna i Finland (RiF), konstaterar att strategin är en fin och välgjord sammanställning. Men hans budskap är klart: Kommunikationsministeriets strategigrupp har visserligen gjort ett fint kartläggningsarbete, men det är nu som fotarbetet börjar.

– Det är en viktig fullmakt och en tydlig markering att här talar vi om en viktig näringsgren. Det är väldigt bra, man har synliggjort sjöfartens oerhörda betydelse synligt. Men som ett strategidokument kunde det vara mera ställningstagande.

Enligt Olof Widén innebär följande steg konkret handling av motiverade ansvarspersoner som genomför implementeringsprocessen under övervakning av sjöfartsdelegationen.

– Valda delar ur strategidokumentet kommer att plockas in i regeringsprogrammet 2015–2019 och till den trafikpolitiska redogörelsen. De politiska beslutsfattarna kan inte förbise ett gemensamt budskap från sjöfartsklustrets olika intressegrupper.

UR STRATEGIDOKUMENTET FRAMGÅR att vintern är en olägenhet som förorsakar trafikstörningar vilka skall minimeras. Detta ska ske bland annat genom en

ny vinterhamnsdefinition. År 2015 erbjuds assistans till hamnar med ett farledsdjup om 8 meter och VL-1 beteckning. Nya förhållningsorder (prioriteringar) för isbrytarverksamhetens serviceplikt under stränga vintar utarbetas i samråd med näringen. Beredskapsnivån ska dimensioneras enligt behovet under en sträng vinter så att svåra isförhållanden inte oskäligt påverkar landets sjötransporter. I det gränsöverskridande samarbetet optimeras ytterligare resursallokeringen för en effektivare vintersjöfart. Vidare betonas att Finlands målsättning är att bli en betydande aktör inom den arktiska dimensionen.

– Erfarenhet av vintersjöfart i Östersjön och arktiskt kunnande är två helt skilda saker, påpekar Olof Widén och pekar på frågetecken som destination, transitpassage och turism.

HAN UNDERSTRYKER BETYDELSEN av WINMOS-projektet, som går ut på att garantera en säker och effektiv sjöfart året runt och mildra effekterna som orsakas av havsisen på Östersjön. I det ingår en kartläggning av förväntade förändringar i handels- och trafikmönster för att uppskatta framtida behov av isbrytning. En del i projektet är att uppgradera och förlänga livslängden på de isbrytare som redan finns.

– Kommunikationsministeriet har meddelat att halveringen av farledsavgiften 2015 till 2017 tillfälligt läser reformarbetet. Det är också en strategisk signal till hamnarna att de kan komma att få betala extra för höjd servicenivå, säger Olof Widén.

Vidare informerar han att en ny kommersiell 1A Hyper-isklass är på förslag. Den skulle vara befriad från farledsavgift men betala för isbrytarassistans.

Beträffande utbildningen anser Olof Widén att RiF länge har efterlyst en reform där examensgången mot-



Meriaura Group - In the frontline of developing sustainable logistics and energy solutions



maskiningenjör • sjökapten



**Sök
mellan
16 mars
och
15 april**

**MODERN
SJÖFARTSUTBILDNING
MED GAMLA ANOR**



Skicka din ansökan direkt till oss
www.ha.ax/ansokan

HÖGSKOLAN PÅ ÅLAND



PRIMA 
SHIPPING GROUP

PRIMA SHIPPING GROUP

Tolkkistentie 773, 06750 Tolkkinen, Finland
Phone: +358 19 521 1100, info@primas.fi

www.primas.fi

svarar arbetet ombord. Han betonar att det faktiska utbildningsbehovet måste utredas.

– STCW-kraven versus kraven i vårt nationella utbildningssystem är besvärliga att jämkas ihop och leder till förlängning av utbildningstiden. Sjöskolorna måste erhålla finansiering för delexamen då den leder till STCW-behörighet. EMSA-anmärkningarna mot Finland om att examensintyg har utfärdats utan att innefatta tillbörlig praktik skapar ökat tryck på tillgången av praktikantplatser.

ÄVEN VAD GÄLLER miljöfrågor ifrågasätter RiF en del av strategidokumentets slutsatser. Speciellt anser Olof Widén att alltför stor tyngdpunkt läggs på svavel-direktivet eftersom 0,1 procentregeln träder i kraft redan vid årsskiftet.

– Vårt förslag var att fokusera mera på begränsandet av växthusgaser, CO₂, som en mera aktuell framtids-utmaning. Ballastvattenkonventionens ikraftträdande är snart i famnen. Finland måste kraftfullt kommunicera ut sin reviderade position både i IMO och HELCOM.

Inom RiF påpekar man också vikten av att inte stirra sig blind på LNG som det enda framtida bränslet.

– LNG-blåögdheten är alltför stor. Det är ett mycket lovande bränsle men både infra- och volymutmaningarna är betydande.

RiF understryker att Östersjön givetvis ska skyddas men efterlyser samtidigt en översyn av kompetens- och tolkningsfrågor gällande finansiering av fartygs- och retrofitinstallationer.

– Vi ser en stor potential i det PP-samarbete vi håller på att utveckla tillsammans med Sveriges Redareförening och våra respektive myndigheter kring ”ZVT collaboration platform”. Både kommunikationsministeriet och arbets- och näringsministeriet förhåller sig synnerligen positiva till det spirande ”cross border” samarbetet, säger Olof Widén.

En av de viktigaste frågorna för sjöfarten är ett proaktivt agerande i IMO, EU och HELCOM.

– Alla regler om sjöfartens säkerhets-, miljö- och kompetensfrågor skall i första hand beslutas i IMO och om sjöarbetsfrågor i ILO. Alla EU:s trilogibeslut skall avspeglade IMO:s och ILO:s linje så att det inte uppstår lokal EU-särslagstiftning, understryker Olof Widén.

Pär-Henrik Sjöström

Det dramatiska slutet för Alca



EN AV VÅRA läsare har skickat ett brev till redaktionen med anledning av Bengt Björkholms tidigare artikel om en incident med det åländska motorlastfartyget Alca. P. E. Bäckman var ombord när Alca var med om en betydligt värre incident på floden Schelde 1963. Här följer hans berättelse:

JAG LÄSTE EN artikel i the Captain 2011 om en liten olycka som M/S Alca var med om 1961 på Ganges. Eftersom jag var ombord på Alca 1963 vet jag att den gången slutade olyckan något värre. Vi hade lastat konstgödsel av något slag i Antwerpen och hade påbörjat vår resa mot USA. Jag var påmönstrad som motorman och hade just ätit färdigt. Mässen var placerad på poopen och eftersom de var kvällsmat var hela manskapet samlat i mässen, vilket var tur.

Själv gick jag ut på poopdäck, det var tjock dimma på Schelde, och plötsligt började både Alca och ett annat fartyg ett rysligt tutande. Strax kunde jag urskilja namnet på fartyget som uppenbarade sig snett framifrån på babords sida och där kunde jag läsa Avafors.

EFTERSOM DIMMAN VAR mycket tjock hann jag knappt läsa namnet innan det small. Utsidan på halva femmans lastrum blev avskalad plus att hytter både mot midskepp och akteröver skuffades bort. Där var bara ett stort hål, bland annat min hytt blev skuffad i en hög akteröver.

Skepparn vår var en ganska ”sval typ”. Han sa bara till skepparn på Avafors:

”Eftersom ni kört på oss får ni fortsätta och skuffa

för annars kommer vi att sjunka mitt i rännan.”

Och det gjorde han. Men vår poop tog eld. Eftersom det var vinter och kallt så fanns det elbatterier i hytterna och när den gamla träinredningen smulades sönder tog den så klart eld.

Men hytterna på styrbords sida var hela och det var ju tur för våra hundar. Vi hade en motorman som hette Harjunen, som bland annat varit i främlingslegionen. Han var rätt så tystlåten av sig, men hundarna gillade honom så dom bodde alltid i hans hytt. Men när det började brinna så organiserade han hela släckningen. Efteråt delade han ut kläder åt oss som blivit utan. Där ser man, vissa människor behöver något över det vanliga för att fungera.

VI VAR KVAR ombord ännu till nästa dag, men när tidvattnet gick ut så brast Alca i två bitar. Sedan bodde vi på hotell tills dom flög oss till Helsingfors, där vi mönstrade av den 16 februari 1963. När Alca exakt krockade vet jag inte, men det måste väl varit någon vecka innan.

Hundarna fick vi placera på en Algots tanker och ingen på Alca blev allvarligt skadad.

Ja, så slutade Alca.

Själv läste jag till övermaskinmästare och seglade i olika befattningar på svenska, norska och nästan bara kylbåtar samt lite färjor också, ända till pensionen.

P E Bäckman

Enligt uppgifter på www.aanimeri.fi kolliderade Alca med det svenska lastfartyget Avafors på Schelde den 12 februari 1963 på resa från Antwerpen till Jacksonville.

Befälhavaren – en tusenkonstnär



Personerna på bilden har inget samband med detta debattinlägg.

EN FRÅGA SOM är värd att ta upp till diskussion är om förändringen av de ombordanställdas arbete har ökat eller försämrat sjösäkerheten. Det är också viktigt att inse att i synnerhet befälhavarens arbete väsentligt har förändrats till sin natur.

Befälhavarens roll har på senare tid väckt diskussion inom sjöfartsadministrationerna. I århundraden var arbetet för en befälhavare inom handelsflottan i det närmaste oförändrat tills teknikutvecklingen nådde sjöfarten och i alla sina former ledde till effektivisering av verksamheten. Samtidigt effektiviserades säkerheten genom att det skapades nya regler på nationell och internationell nivå. Den allmänna uppfattningen var att säkerhet skapar effektivitet och effektivitet å sin sida skapar ekonomi.

EFTER ANDRA VÄRLDSKRIGET kom utvecklingen åter igång långsamt och befälhavarna hade inga problem att anamma nya saker, en åt gången, som VTS, EN, AIS och andra koder som elektroniken medförde. Koderna har beretts som från varandra fristående ärenden och det har lett till överlappningar som

skapar onödigt extraarbete och till och med frustration bland befälhavare och övrigt befäl. De som man först kommer att tänka på i detta sammanhang är ISPS- och ISM-koderna.

Utvecklingen gav upphov till vidare utveckling. Förändringarna kommer i så kraftigt accelererande takt att det bland de personer som arbetar med sjösäkerhetsfrågor inom sjöfartsadministrationerna och befälhavarna har förekommit svårigheter att hänga med i utvecklingen. Den lärdom och kunskap som man traditionellt fått genom handledning från mer erfarna personer får man numera genom skolning, ofta utan den säkerhet som erfarenhet ger.

FRÅN ETT SJÖSÄKERHETSPERSPEKTIV (safety) bör befälhavarna idag till sina färdigheter vara multikunniga för att kunna klara av sitt jobb och uppfylla alla krav i en isolerad gemenskap:

■ **Sjöman.** Befälhavaren bör som förr kunna behålla kontrollen över sitt fartyg i alla väderförhållanden men i en allt livligare trafik, i trånga farvatten,

i VTS-omgivning samt därtill skydda miljön och hålla tidtabellen. Det vill säga hela tiden visa gott sjömanskap i en ständigt föränderlig miljö.

■ **Ledare.** Befälhavaren bör klara av att leda besättningen och andra intressenters verksamhet effektivt och säkert i en allt mer ogenomtränglig djungel av byråkrati med alla sina koder och dokument.

■ **Sekreterare.** Befälhavaren ska svara för att göra upp fartygets alla tull- och lastdokument under de ofta mycket korta sjöresorna. Skrivbordsarbetet konkurrerar ofta med behovet att vistas på bryggan under svårare navigationsförhållanden. Inom många rederier svarar befälhavaren för arbetstidsbokföringen och är ibland själv tvungen att föra bok över sin egen arbetstid även om lönen är konstant och alla förstår att befälhavaren ombord är på jobb 24/7.

■ **Jurist.** Kännedomen om lagstiftningen bör vara god, bland annat i olika hamnar och haverisituationer samt vid hantering av last, fartyg och besättning, för att undvika rättsliga åtgärder mot sig själv och rederiet.

■ **Psykolog.** Befälhavaren bör kunna hantera människors sociala umgänge ombord för att kontrollera möjliga konflikter inom besättningen.

■ **IT-expert.** Det gäller att behärska elektroniska system och utrustning, trots att inte ens professionella inom området alltid är säkra på deras kompatibilitet.

■ **Röntgenblick.** På grund av tidtabeller och brådska bör befälhavaren tillsammans med lastningsansvarig styrman ha förmågan att se att den last som stuvats inuti containrar och trailrar är ordentligt och regelrätt surrad när fartyget avgår.

■ **Ekonom.** Befälhavaren bör vara ”skarpsynt” för att kunna ta tillvara på rederiets intressen vid inköp som gäller fartygets drift och underhåll, ibland även i helt främmande hamnar.

■ **Polis.** Enligt ISPS-koden som kom till efter händelserna den 11 september ska befälhavaren på sitt fartyg kunna upprätthålla en sådan säkerhetsnivå

(security) att fartyget inte utsätts för terrorhandlingar. Samtidigt ska befälhavaren kunna avvärja pirattacker mot fartyget, vilka under de senaste åren har blivit allt rårare.

SJÖFARTSÄRENDEN OCH I synnerhet hantering av sjösäkerhet har traditionellt samordnats av sjöfartsmyndigheterna och har därmed varit koncentrerade. Numera har de fördelats mellan alltför många myndigheter så att ingen behärskar helheten tillräckligt bra.

Som ett exempel kan nämnas när arbetarskyddsmyndigheterna krävde att befälhavaren ska föra personlig arbetstidsjournal och därmed gav upphov till en liten, men i kombination med andra skyldigheter, extra belastning som tar bort tid från huvuduppdraget att under alla förhållanden svara för säker operation av fartyget. Eftersom befälhavarens avtal bygger på en helhetlön 24/7 under tiden ombord är det förstås enkelt för rederiet av eventuella ekonomiska skäl att belasta befälhavaren med de tilläggsuppdrag som byråkratin medför. Men man förstår inte att den ökande tidsåtgången sker på bekostnad av ledningen av fartygets säkra och effektiva operation. Störst inverkan har detta i linjetrafik på Östersjön med en snäv tidtabell.

I RÄTTSFALL KAN alla som är intresserade konstatera att det under de senaste decennierna har inträffat haverier under förhållanden då befälhavaren borde ha varit på bryggan. I stället har bryggan bemannats av en ensam och oerfaren styrman som skött navigeringen, i vissa fall med en utkik som sällskap.

Det hade varit önskvärt att haveriutredningsmyndigheterna i olika länder hade utrett betydligt noggrannare varför befälhavaren inte var på bryggan istället för att lakoniskt konstatera i sin rapport att ”befälhavaren inte befann sig på bryggan”. Detta accentueras speciellt vintertid vid navigation i is.

Fartygens befälhavare har klarat av den ökande arbetsbördan väl tack vare god utbildning och lång erfarenhet. Hotbilder dyker emellertid upp eftersom det allt mer byråkratiserade samhällets tentakler även når sjöfarten. Befälhavaren får allt fler administrativa uppgifter som redan idag kräver så mycket tid att de utgör ett allvarligt hot mot sjösäkerheten men också mot effektiv och ekonomisk operation av fartyget.

Paavo Wihuri




Season's Greetings

**Wishing You a Merry Christmas and
a Prosperous New Year**

**Önskar Er en God Jul och
ett Gynnsamt Nytt År**

**Toivotamme Teille Hyvää Joulua ja
Menestysellistä Uutta Vuotta**

from all of us at/önskar alla vi på/toivottaa Bore

www.bore.eu

En arbetsplats med många möjligheter



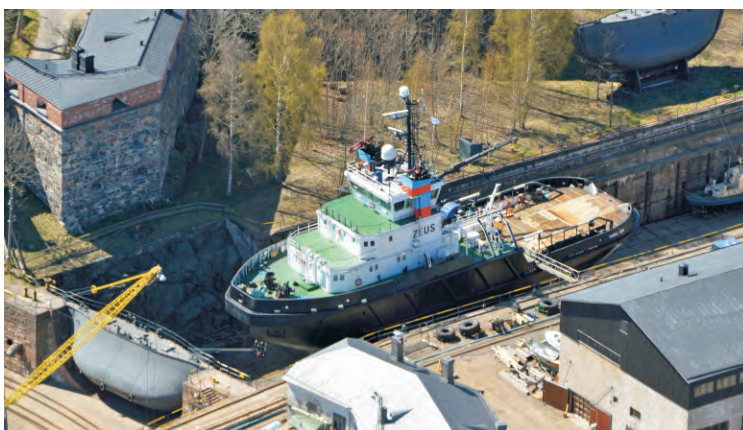
Är du intresserad av att jobba inom sjöfart och turism?
Rederiaktiebolaget Eckerö erbjuder ett brett urval yrkesområden ombord och iland. Anmäl ditt intresse på rederiabeckero.ax

Rederiaktiebolaget
ECKERÖ 

ECKERÖLINJEN **BIRKA CRUISES** **ECKERÖLINE**
ECKERÖSHIPPING **WILLIAMS**



ALFONS HÅKANS
www.alfonshakans.fi



Miljövänlig varvsverksamhet i närheten av Helsingfors

Sveaborgsvarvet är ett komplett reparationsvarv som erbjuder snabba och flexibla dockningar för upp till 120 meter långa fartyg i ett av norra Östersjöns livligast trafikerade områden. Vi är även specialiserade på reparationer och underhåll av propelleraggregat.

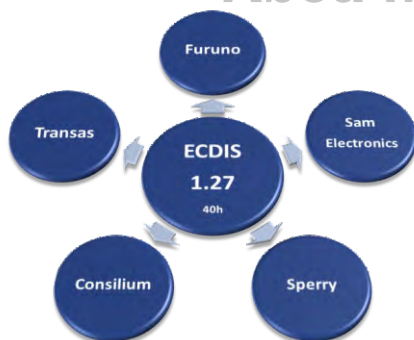
- Dockningar
- Stålarbeten
- Verkstadsarbeten
- Maskininstallationer
- El- och automationsarbeten
- Specialarbeten
- Torrdocka 120 x 20 x 7 m

Alfons Håkans Oy Ab Suomenlinna B 10, 00190 Helsinki, Finland GSM +358 40052168



www.aboamare.fi

Aboa Mare ECDIS Market



Do a hands on Generic ECDIS Training with us or a familiarization course on the system of your choice.

we make it easier for you!

www.aboamare.fi

YRKESHOOGSKOLEN
NOVIA

www.novia.fi

axxell
WWW.AXXELL.FI

www.axxell.fi



RELEVANT SKILLS AND KNOWLEDGE FOR ENERGY-EFFICIENT OPERATION AT SEA

ECOTRAIN is a three-day course for Masters and navigating officers, engineering officers and shore-based personnel who need training for energy-efficient operation of ships. State-of-the-art ship simulators are used extensively during the course, to highlight operational measures and evaluate the efficiency of the training.

For more information visit www.ecotrain.fi or contact ABOA MARE: Annina Rosenqvist, +358 44 762 3123 annina.rosenqvist@aboamare.fi

Partners:

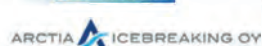


ICE OPERATION TRAINING COURSE FOR DECK OFFICERS AT ABOA MARE

ICETRAIN is a three-day course for deck officers who need training for ice operation. The course covers a full range of ice navigation related themes in detail and provides practical instructions and essential information needed to operate safely in polar regions, Baltic Sea and other ice-covered sea areas during winter.

For more information visit www.icetrain.fi or contact ABOA MARE: Annina Rosenqvist, +358 44 762 3123 annina.rosenqvist@aboamare.fi

Partners:





Innografica D&D 10/09
ILLUSTRATION: Jonas Wilén, 2009

Skräddarsydda transporter

FÖR NORDISK
SKOGSINDUSTRI!



Godby Shipping Ab

info@godbyshipping.fi • www.godbyshipping.fi

Vår vision är att inte behövas.

Bli Barnrättsskämpe och arbeta för att
miljontals barn får en bättre morgondag.
Besök oss på www.raaddabarnen.se
och bli månadsgivare idag.

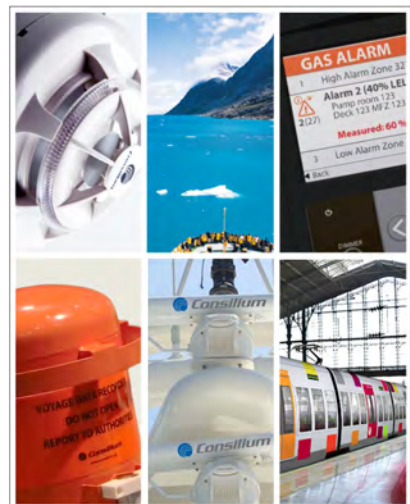


Rädda Barnen

Consilium
When Safety Matters



Radar Systems • ECDIS • VDR • Speed Log
Fire Detection • Gas Detection
Emission Monitoring • High Speed Internet
IBS Systems • Training Simulators
Steering Control Systems



Consilium Marine Oy
Tel. +358 10 281 9100 info@consiliummarine.fi
www.consiliummarine.fi

... a sound decision

Maritime security is a question of best technologies and systems.

ATLAS ELEKTRONIK Finland Oy provides Integrated Mission Systems to navies, coast guards and other operators of integrated systems, from large bridge systems to one-console systems consisting of navigation, mission management systems and communications (multi-link functionality available) integrated with customer tailored systems.



ATLAS Integrated Mission System AIMS onboard the Finnish Border Guard OPV Turva

ATLAS ELEKTRONIK Finland Oy
CEO Jaakko Savisaari
Hiomotie 32, 00380 Helsinki, Finland

Mobile +358 400 314 927
jaakko.savisaari@atlas-elektronik.com
www.atlas-elektronik.com

 **ATLAS ELEKTRONIK FINLAND**
A company of the ATLAS ELEKTRONIK Group

A five-star harbour at your service



www.portofturku.fi

Yrkesvägen till befälhavare – utdrag ur en sjömansbok



Finlandia och Ariadne förevigade av Holger Hermansson på hans karaktäristiska sätt.

JAG Började egentligen min sjömansbana på ärevördiga ångfartyget Ariadne, som sommaren 1964 gick med försnabbad tidtabell mellan Helsingfors och Köpenhamn. Att tidtabellen var försnabbad innebar att vi klarade en tur i veckan. Ariadne fungerade förutom som passagerarfartyg även som lastfartyg. Vi lastade bla apelsiner och bilar.

Jag mönstrade på som mässkalle, med en uppgradering till dammkalle, vilket gör att praktiken från mitt första arbete till sjöss inte var av någon större betydelse för in framtida yrkesbana. Jag har dock ett klart minne av morgnarna, när kolspisen i byssan skulle

tändas, och alla glada tillmälen från besättningen när jag kom farande med måltiderna. Ariadne var det enda fartyg jag varit på, som för manskapets del hade en typ av skans med sängutrymmen som gränsade till en gemensam mäss. Denna låg förstås i förpeaken på fartyget.

Som befälhavare fungerade sedan länge Th. Lindroos, som överstyrman och vikarierande befälhavare Holger Hermansson, och som överstyrman upplevde jag även Stig Jakobsson.

En typisk resa med Ariadne sommaren 1964 gick sålunda, att avgången från Helsingfors skedde den

20 juni kl 15 med draften F=13'05'' A=17'11''. Ankomst Köpenhamn 22/6 kl 09, avgång Köpenhamn 24/6, och ankomst Helsingfors 27/6.

DEN FÖRSTA ANTECKNINGEN i min sjömansbok kommer från 1965, och är från ett speciellt fartyg, Sirena. Det var årtionden före IMO fick fram high-speed craft koden. Den tiden gällde any ship-any trade-forever. Edil Östergård var befälhavare på Sirena, och styrman var Birger Nyroos. Jag mönstrade på hydrofoil-båten som gick mellan Stockholm och Mariehamn i juni, titulerades däcksmän, och arbetade både på däck och senare på sommaren även som lagerföreståndare för spritlagret i förpeaken.

För en 17-årig var det en mäktig upplevelse att balansera en låda whisky under var arm längs utsidan i 37 knops fart. Sirena kunde ta 99 passagerare, men mestadels var det mellan 30 och 50. Besättningen bodde på Östermalms gästhem på Kommendörsgatan i Stockholm. Försöket med bärplansbåtar i de finska farvattnen blev kort; flytande timmer tog livet av propellrarna, och vi låg alltsom oftast på Finnboda Varv för att förnya propellrarna. Vid ett av propellerbytena monterades det på ett par propellrar med för stor stigning. Inget märktes förrän nästa tur, då vi hade ca 60 passagerare ombord. Sirena vägrade att stiga upp på hydrofoilerna. Resan till Mariehamn tog sina 6 timmar, och passagerarna omdirigerades till någon av de andra Sverigebåtarna. Men se, när vi for tillbaka, var det inga problem, jag tror vi gjorde 40 knop. Vad passagerarna som kommit med oss tänkte, när de såg oss fräsa förbi var en annan historia.

Även vädret inverkade på komforten. Att köra över Ålands hav i moderat sjö, var som att ramla nedför en trappa med en pulka. Säsongen begränsades till sommaren, och något tag flyttades Sirena till de Danska sunden för vintern, för att till slut återföras till trafiken i Messina-sundet, varifrån hon kommit. På Sirena kom vi även för första gången i kontakt med framtiden. Under de första resorna kastade vi glatt skräpet överbord när så behövdes. Men efter en anmärkning, måste det sparas till Ålands hav, och vi fick inte längre dumpa det i Stockholms skärgård.

FÖLJANDE ANTECKNING ÄR från ångfartyget Ariel, med befälhavaren Martin Hinder. Vi brukade kalla honom för kapten Este (hinder på finska). Som överstyrman hittas F. Sällsten, och som styrmän H.



Suominen och K. Koski. Det var mitt första fraktfartyg, och då lärde jag mig som jungman att veta hut, samt att hitta rätt på ett stort fraktfartyg (brutto 2 145 registerton).

Min första rodertörn var ut från Skatudden i Helsingfors genom Gustavsvärn. Jag tror att befälet på bryggan minns denna färd lika bra som jag. Vi gick till Sunila för att lasta, och där hittar jag mitt namn för första gången i skeppsdagboken. Som nattvakt 4 september 1965 tjänstgjorde Gyllenberg. Under vintern gjorde jag även bekantskap med sjösjukan, och i något skede var jag nog beredd att fimpa sjömansbanan. Under vintern finns flera anmärkningar i dagboken om vindar upp till 9–10 beaufort samt anmärkningar om grova stampningar, överbrytande sjö, och kraftig rullning.

Ariel gick i Europeisk fart, vilket betydde Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, och så långt som till dockorna i London. Att ta sig in i dockorna med bara en propeller och med ankarna som bogpropellrar gjorde stort intryck på en grön sjöman. Vi transporterade skogsprodukter från Finland och fick som returlast bl a glaubersalt, vilket inte precis var drömmen för en däcksmän. Att städa bort saltet tog flera dygn. Att det inte alltid var så bråttom intygas av att när vi lastade i Fredrikshamn (Hamina) så anlände vi den 27 november, för att sedan avgå den 9 december. Ariel hade en dödvikt på ca 3 000 ton, så lastmängden kan ha varit litet över 2 000 ton. Men massabalarna lastades var för sig, och vickades in från de små lucköppningarna in under "lastrumstorgen". Och vädret var under all kritik, så tälten drogs över lastluckorna för jämnhet.

EFTER ETT ÅR i flottan (Obbnäs och Pansio) blev det att våren 1967 gå till Carlberg på FÅA för att uppväcka sjömansbanan på nytt. Vägen ner till FÅA längs Unionsgatan var bekant för mig som gammal

”Norssen”-elev. Jag måste ha haft ett gott renommé, eftersom jag genast fick bli lättmatros på det ännu under byggnad varande passagerarfartyget Finlandia. Enligt praktikutdraget trivdes jag på Finlandia 510 dagar som lättmatros.

Finlandia, som var passagerarfartygens dröm när det kom i trafik till sommaren 1967, gick mellan Helsingfors, Köpenhamn och Travemünde. Befälhavare var Lasse Johansson och senare även Holger Hermansson. Båda fantastiska människor, men totalt olika i många hänseenden. Jag skulle säkert ha fortsatt till pensionen på den båten, men insåg snart, att trafikeringsområdet Östersjöfart inte räckte för intåget i befälsskolan. Därför var jag tvungen att söka mig till andra fartyg.

Finlandia var det första roro-passagerarfartyget jag arbetat på, och vi lastade ”Mafi2-vagnar” med all möjlig last. En gång minns jag speciellt, när vi lastat flera vagnar med WC-byttor på varandra, och det under resan utbröt storm så att fartyget som mest krängde 27 grader. I Köpenhamn lossade vi sedan WC-byttorna med frontlastare. I minnet blev även sophanteringen den tiden. Vi forslade säck efter säck till aktern av fartyget, och hivade dem i sjön. Men den tiden flög det även sjöfågel efter båtarna. Enligt hörsägen dock inte efter FÅA-fartygen, eftersom man där var så snål, att det inte blev något avfall. Styrmän på fartyget bl a Peter Schauman och Dieter Münzel.

FÖLJANDE ”RIKTIGA” FARTYG hette Castor, och var en av FÅA:s stolpkärlar. Namnet kom från att motorfartygen med sina två samsonposter för om akterskeppet, såg ut som sparkstöttingar. Fartygen var moderniserade, bommarna var borttagna, de var utrustade med både Wärtsiläs gamla kranar och ASEAs nya. De hade även enorma lastluckor, som var hydrauliska. Castor gick ut på hela 2655 registerton, och hade hela 2400 hästkrafter i motorn. Castor var lång och smal, och i hård sjö kunde man bra se att skrovet böjde sig i takt med vågorna.

Gunnar Sjölund hette befälhavaren. Han rökte Erimore i sin pipa, och eftersom han var 1,50 lång stod han alltid framför bryggfönstret på en pall. Gunnar ville i Antwerpen ta in sitt fartyg i den nya stora slussen, men lotsen utbrast då:

”Captain, we take big ships in the big locker, and small ships in the small locker.”

Jag tror att lotsen fick gå i land utan flaska den

gången. Men jag fick min europeiska praktik, och det var bra det.

Efter ett kort pass på Finlandia igen var jag sedan klar för att söka in till Åbo Navigationsskolas styrmansklass 1969 på hösten. Det visade sig dock att jag ”räknat fel” på min praktik, men eftersom det fattades enbart en månad fick jag slutföra studierna till styrman och klarade t o m av dem, men med ett nödrop. Men något behörighetsbrev fick jag inte förrän jag införskaffat den saknade praktiken. Då var det Sjöfartsstyrelsen som hade koll på behörigheterna. Den praktiken fick jag på lastmotorfartyget Tellus, och det var en skön känsla att lappsälva allt löpande gods på fartyget med styrmansexamen på fickan. Jag fick även min andra kontakt med en befälhavare jag därefter kom att beundra, Stig Jakobsson. Honom träffade jag i flera skeden senare, både till sjöss och i förbundskretsar.

LASTFARTYGET HESPERUS BLEV mitt första fartyg som styrman. Den tiden var vakansen 3:e styrman, eftersom omändringen med överstyrman kom först några år senare. Fartyget var byggt i El Ferrol i norra Spanien, och när vi passerade södra delen av Biscaya måste vi alltid hålla några graders avdrift, för den gamla hästen ville hem till sin spilta. Hesperus hade även två systerfartyg, men dessa hade förlist under oklara omständigheter.

Byggandet av fartyget hade nog inte varit så noga. När vi skaffade mattor till två helt parallella korridorer på fartyget, visade det sig att styrbords korridor var 20 cm kortare än babords. Det var säkert detta som gjorde att fartyget ville deviera något åt styrbord.

Det hann bli flera befälhavare under de åtta månader jag var ombord. Börje Söderlund var dock ordinarie befälhavare. Det blev även flera överstyrmän under denna tid, förutom Hållfors kan nämnas P. Merikanto, och K. Laine.

Vi var ett ”arabfartyg” eftersom de fartyg som då gick på t ex Libanon och Egypten inte hade möjlighet att trafikera Israel och vice versa. Det gällde även att se till att det inte fanns apelsiner ombord som skulle varit stämplade Jaffa.

Som inkörningsport till styrmansyrket var Hesperus fantastiskt. Med bommar, preventerkättingar som nästan motsvarade ankarkättingar på ett mindre fartyg, och sedan förstås; fartyget kunde lasta vin och alkohol i tankar i 1:ans undre rum. Under min karriär

det enda "tankfartyget". På det fartyget ritade jag min första lastplan under överstyrman Hållfors uppsikt. Jag har ett minne av att planen inte blev någon succé, och medförde litet extra arbete nere i Alexandria. I Alexandria blev det också dåligt med sömnen, eftersom man körde runt i hamnbassängerna och kastade sjunkbomber. Fartygen kunde även kommenderas ut till sjöss till natten. På returen lastade vi ris i 200 kg säckar, som bars ombord och ordnades i lastrummet sålunda att det uppstod ventilationskanaler.

Beträffande vintankarna, så lossades för det mesta lasten vid Alkos kaj i Gräsviken. Härifrån en anekdot:

Vi hade "standing orders" att lasta först det vita vinet, och sedan det röda. Det visade sig nämligen att det var omöjligt att få slangarna så tomma, att inte en färgning av det vita vinet skulle skett i en annan ordning. Vid en lastning "bortglömdes" dock en vitvinstank, och det inressanta var att Alko lanserade kort efter denna incident det nya läckra rosé-vinet Pustan Rosé.

EFTERSOM HESPERUS VAR mitt första fartyg som styrman kollade jag upp anteckningarna från min första sjöväkt. Den 4 juli tillämpade jag mina kunskaper i att transportera en ortlinje, när jag kl 01.00 pejlade Porkala i 287 grader, och 15 minuter senare transporterade fram denna ortlinje till observationen Porkala 332 grader. Med detta blev distansen till Porkala 4,2'.

Hesperus gick om jag inte minns fel 14 knop. Den 15 juli när vi befann oss på stora vatten på Nordsjön pejlade jag flygfyrarna RAM och VES, och jag har ett minne av att jag skulle ha försökt korrigera pejlingarna med storcirkelkorrigering. Gibraltar passerades den 19 juli, och eftersom där enligt sedvana förekom dimban- kar var radarn påsatt, och Gibraltar pejlades till 350 grader, avståndet 8 sjömil. Den 22 juli dristade jag mig till min första astronomiska observation på Medelhavet. Kommentaren av fartygets befälhavare var kort: Klottra inte i sjökortet.

På östra Medelhavet försökte jag mig även att använda morselampan, och kallade på ett motkommande fartyg. Den dusch jag fick tillbaka från ett kringstrykande amerikanskt flottfartyg fick mig för eviga tider att låta Aldis-lampan vara i fred. Förutom förstås i en del hamnar där man skulle ge fartygets call-sign. Men detta klarade jag just. I Hesperus dagboks tilläggsidor hittar jag även min första anteck-



FLERA ORSAKER TILL ATT LE PÅ FÖRNYADE SILJA SYMPHONY.

Läs mer: silja.fi eller silja.se

MERITURVA



NEED TO REFRESH?

Meriturva Maritime Safety Training Centre arranges STCW Refresher courses in unique facilities with experienced instructors.

See our website for information and book your course!



Meriturva Maritime Safety Training Centre
+358 (0)19 2876 600 • www.meriturva.fi

Araguaya.



ning; 29/9-70; Kontrollerade livflottens utrustning. B. Gyllenberg 3:e-styrman. Och då var det nog inte en uppblåsbar livflotte. De var nog sällsynta då ännu. Den 15 februari 1971 miste Hesperus ena landgången och var nära att mista andra, i en hård storm NE om Cap Finisterre. Enligt dagboken var det 9-10 Beauf NW.

DÄREFTER BLEV DET korta pass som 3:e styrman på motorfartyget Polaris (det gamla fartyget för transport av smör från Åbo till England, 2:e styrman på Arcturus (stolpkälke som den tidigare Castor och systerfartyg), och slutligen Vega på hela 1 369,6 registerton. Jag har ett minne av att fartyget klassades som "paragraffartyg" vilket innebar att det skeppsmätningstekniskt som öppet gick under 500 registerton, och därmed kunde ha enbart två styrmän. Juhani Hoppu fungerade som befälhavare ombord.

Därefter blev det ett år i överstyrmansklassen i Åbo, och efter detta blev det Polaris igen men nu som 1:e styrman. Lastfartyget Araguaya på hela 5 404 registerton blev sedan mitt första "äventyr".

Att jobba på en "enormt" stor båt till Sydamerika, att få första praktiska inblicken i hur astronomisk navigation utförs, att bemästra ett fartyg med kylrum, gammal klassisk lyftanordning med bommar, luckor med pontoner, var en helt ny värld. Till stor hjälp för min kommande sjöfartsbana var överstyrmann Paul Ervast. Hans lugna, och sakliga bemötande sporrade en grön styrman.

De första astronomiska positionerna rymdes med nöd och näppe på översiktskortet på Sydatlanten, men efter ett tiotal försök började de korsande ortlinjerna så småningom komma på på samma sida om ekvatorn. Att sedan i Sydamerika lasta djurfoder ner genom de övre mellandäcken, där kylrummen fanns, innebar att städningen efteråt av dessa rum med sina enorma trallar, var ett digert arbete.

DÄREFTER ÄR SJÖMANSBOKEN ifylld med anteckningar om en fransyska, bil- och passagerarfärjan Aallotar, som byggdes i Nantes 1972. Fartyget blev insatt på Helsingfors–Stockholm linjen. Holger Hermansson och Göran Eklund var befälhavare.

Skärgårdsnavigering med Blidbergsmetoden var populär, och alla hade sina egna "noter". Visserligen var det dessa tider ännu linjelotsarna som hade hand om navigeringen, men ansvaret för att man höll sig bort från stenarna var dock vaktstyrmannens.

Under min tid på Aallotar ledde en "blackout" i maskinen till att fartyget tog sig upp på Lidingö Segelförenings vågbrytare. Något senare kom det en delegation från klubben och uppvaktade befälhavaren med ett standard som tilldelades Aallotar för det var den största "båt" som gästade segelföreningens brygga. Hermansson höll god min och bjöd gästerna på kaffe.

Sedan blev det sjökaptensklass på navigationsskolan från och med hösten 1973. Och därefter blev det en annan historia.

Bo Gyllenberg

Nytt på Sjöfartens Dag 2015

TILL SJÖFARTENS DAG i Mariehamn den 21 maj 2015 förväntar sig arrangörerna omkring 60 utställare och 1 500 besökare. Sjöfartens Dag 2015 arrangeras i Alandica Kultur och Kongress av Ålands sjöfart r. f. i samarbete med Alandia Försäkring, DNV-GL och Ålands landskapsregering.

– Det är ett evenemang för branschen och studerande som växer från år till år, säger Eva Mikkola-Karlström, ordförande i styrelsen för förbundet Ålands Sjöfart r. f.

Hon har varit primus motor för Sjöfartens Dag ända sedan den första tillställningen arrangerades 2001.

– Det var jag som drog igång det från första början och det började som en rekryteringsmessa. Rekryteringsbiten finns fortfarande kvar, men betydelsen har minskat i och med att det blir mer och mer kringevenemang. Nu är det mera fokus på att det är en mötesplats för hela branschen, förklarar Eva Mikkola-Karlström.

BLAND DE REDERIER som redan har anmält sig som utställare finns Godby Shipping, Langh Ship, Rederi Ab Eckerö, Tallink Silja, VG-Shipping och Viking Line. Utbildningssektorn representeras av exempelvis Aboa Mare, Högskolan på Åland, Winnova, Meriturva och Ålands sjösäkerhetscentrum.

Under dagen pågår flera olika aktiviteter på olika håll i Alandica. I auditoriet anordnas på förmiddagen ett seminarium med temat ”Shipping market”. DNV-GL arrangerar samtidigt ett seminarium om miljö och energieffektivitet i ett av de mindre rummen.

På eftermiddagen är det dags för det uppskattade Nordic/Baltic Shipping Policy Seminar med temat ”Funding for a clean future”. Parallellt med eftermiddagssessionen i auditoriet arrangeras även det traditionella sjöförsäkringsseminariet av Alandia i stora salen. Årets tema är ”Ship safety in a changing environment”.

EVA MIKKOLA-KARLSTRÖM SÄGER att det redan är många som anmält sig till Sjöfartens Dag 2015.

– De stora dragen är de samma som tidigare. Vi

har redan mycket utställare. Programmet är inte ännu riktigt offentliggjort, men jag kan avslöja att på sjöfartsseminariet på förmiddagen kommer vi att ha personer från DFDS, Viking Line, Maritime Insight och den stora mäklarbyrån BRS. Det kommer att bli ett brett spektrum av sjöfartsbranschen ur lite olika perspektiv. Hela dagen är som ett smörgåsbord så man kan plocka vad man vill.

SPEAKERS CORNER INTRODUCERADES på senaste Sjöfartens Dag och kommer att vidareutvecklas 2015.

– Utställare får hålla en kort presentation om sina företag och vad de håller på med och vad som är aktuellt. Det märker vi att det finns ett intresse för. Sedan blir det cocktail i Alandica redan på eftermiddagen, så det är också en nyhet, berättar Eva Mikkola-Karlström.

Gerd Lindqvist är också starkt engagerad i Sjöfartens Dag sedan några år tillbaka.

– Det innebär en stor avlastning för mig för den här mässan börjar ju bli stor. Sedan har vi samarbete med skolorna också. Till exempel de som utbildar sig till konferensvärdar har detta som ett praktikprojekt.

Pär-Henrik Sjöström



Eva Mikkola-Karlström.

Befälhavarens balansgång

I DENNA TIDNING finns en artikel om befälhavaren i dagens sjöfart av Paavo Wihuri, och jag kunde inte låta bli att reflektera över ämnet. Själv har jag seglat som överstyrman och befälhavare på 1960-talet. Därefter har jag verkat som fackföreningsman i Finland, inom Finlands Skeppsbefälsförbund. I samband med detta arbete kom jag såsom sjöfolkets representant med i IMO-arbetet, bland annat vid utarbetandet av STCW 95. Jag ledde bland annat ITF:s delegation i detta arbete.

ITF har som uppgift att försvara sjömännens och transportarbetarnas ställning internationellt, även befälhavarens. IFSMA är igen en organisation som försvarar speciellt befälhavarens ställning ombord och i samhället. Bägge organisationerna har försökt vara med och förbättra sjösäkerheten sett ur sjömannens perspektiv.

DET BLIR ALLTID en balansgång mellan å ena sidan befälhavaren som sjöman och som rederiets representant ombord, det vill säga arbetsgivarens. Trots detta tillhör befälhavarna i de flesta västländer ITF-anslutna fackföreningar.

Inom facket försökte vi så långt som möjligt bibehålla befälhavarens ställning som vaktfri, på grund av alla de uppgifter han blivit ålagd under årens lopp. Radiotelegrafistens avskaffande vid övergång till satellitnavigation och -nödtrafik gjorde att befälhavaren i många fall blev utan sekreterare.

En annan fråga som jag ofta var med om att diskutera var antalet styrmän ombord. Tre styrmän och radiotelegrafist gjorde att befälhavaren hade god tid för arbetet ombord. Dessutom var besättningen ombord på de nationella handelsfartygen homogen och i allmänhet från hemlandet. Kontakten mellan befäl och besättning var naturlig i synnerhet inom de nordiska handelsflottorna.

Dessutom genomgick blivande befälhavare en lång praktiktid genom många manskaps- och befälsgrader före eget befäl.

KONKURRENSEN MED BEKVÄMLIGHETSFLAGGADE fartyg ledde till en intensiv jakt på besparingar inom rederierna och detta drabbade manskapet, men även

befälet ombord. I maskin övergick man till nattetid obemannade maskinrum. Däremot ansågs då och även idag att kommandobryggan måste vara bemannad 24 timmar om dygnet.

Rederierna försökte ständigt minska antalet styrmän på allt större fartyg och tolvtimmars-dagen återfördes, dock endast för styrmännen, de enda som vakade nattetid över sjösäkerheten och fartygets säkra fart.

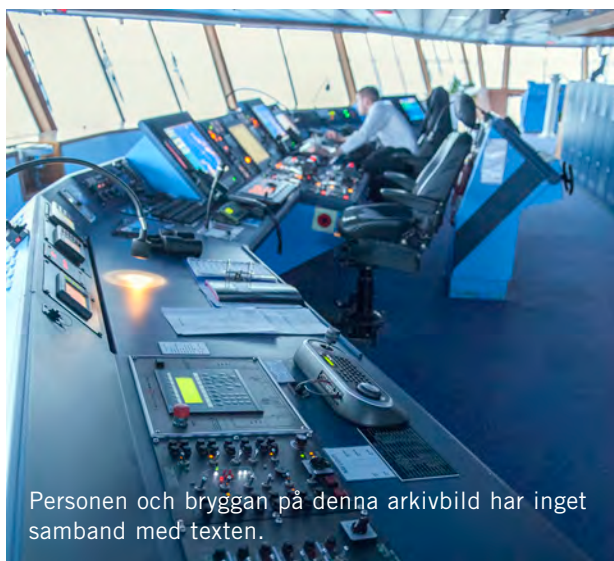
Styrmannen bör ha en utik på bryggan nattetid. Mot detta har det syndats mycket under årens lopp. Trycket på befälhavarens vaktgång på dessa fartyg blev allt starkare, trots att man samtidigt, som Wihuri säger, utökade byråkratin genom olika rapporter till hamnmyndigheter, sjöfartsadministration och rederi.

Då hade telegrafisten redan försvunnit, befälhavaren blev kontorist, styrmännen hade inte mycket tid över, de skulle utöver sina tolv timmar på bryggan sköta lastning och lossning, underhåll och säkerhetskontroller.

FÖLJANDE STEG ÄR slopandet av andre styrman. Redan nu seglar mindre fartyg på intensiva trafikområden såsom Nordsjön och Östersjön med endast en styrman, vilket igen kräver av befälhavaren minst 12 timmars närvaro på bryggan om dygnet. Däremot är byråkratin densamma för dessa fartyg som för större. Resorna är korta och ständiga hamnanlöp kräver befälhavarens närvaro så gott som dygnet runt.

Sjöfartsadministrationen godkänner bemanningen på fartygen och blundar för denna utveckling, trots alla rekommendationer om tillräcklig vilotid. Det är lönlöst för befälhavaren att föra någon slags arbetstidsjournal, den kommer knappast att lösa bemanningsproblemen. Man talade vackert om problemet med "fatigue" på 1980-talet i IMO, men jag vet inte om utvecklingen har lett till resultat.

Det enda som har lett till en lättnad för befälhavare och styrmän är kravet på avlösningssystem 1:1 i de nordiska länderna med kortare perioder ombord, men man kan inte genom den lätta den dagliga arbetsbördan. Avlösningssystemen är fackföreningarnas förtjänst, men den har å andra sidan lett till tvåstyrmansprincipen och befälhavarens vaktgående.



Personen och bryggan på denna arkivbild har inget samband med texten.

Å andra sidan har man övergått till blandbesättningar med billigare besättningar och delar av befälet från u-länderna. Dessa sjömän arbetar ofta från sex till tolv månader ombord utan ledighet. Hur detta inverkar på sjösäkerheten är svårt att bedöma. Antagligen blir den inte bättre. Dessutom skapar skillnader i löner och avlösning säkert problem, för att inte tala om trivselsn ombord med många olika språk.

NÄR DET GAMLA norska rederiet Wilhelmsen meddelar att de tänker göra sig av med allt nordiskt befäl inom två år blir man verkligen fundersam. Kommer vi i framtiden överhuvudtaget att ha sjömän i de nordiska länderna? Jag hoppas jag inte behöver uppleva den dag när vi är tvungna att anställa lotsar från tropikerna för att lotsa vintertid i våra isiga vatten.

Nu har politikerna tagit upp frågan om skatteparadis. När vågar någon politisk höjdare, helst i Storbritannien eller USA, ta upp frågan om sjöfartens användning av skatteparadis?

ITF har motarbetat bekvämlighetsflaggssystemet i nära sjuttio år, men nu kan man säga att de flesta EU-länder redan övergått till system under den nationella flaggen som närmar sig allt mer bekvämlighetsflagg. Allt i konkurrensens namn.

Händelser som Costa Concordia och Semol får en att fundera på om de som för högsta befälet ombord verkligen är vuxna sin uppgift. Vilka är kriterierna för en god befälhavare? Är deras utbildning tillräcklig och ingår där det viktigaste för sjösäkerheten eller har de belastats med för mycket?

Sven-Erik Nylund

Sjöfartens Dag Sjöfartens Dag Sjöfartens Dag
MARITIME DAY MARITIME DAY MARITIME DAY

Sjöfartens Dag Sjöfartens Dag
MARITIME DAY MARITIME DAY

Sjöfartens Dag Sjöfartens Dag Sjöfartens Dag
MARITIME DAY MARITIME DAY MARITIME DAY

In Mariehamn
Thursday 21 May 2015
www.sjofart.ax

Sjöfartens Dag Sjöfartens Dag
MARITIME DAY MARITIME DAY

Sjöfartens Dag Sjöfartens Dag Sjöfartens Dag
MARITIME DAY MARITIME DAY MARITIME DAY

Sjöfartens Dag Sjöfartens Dag
MARITIME DAY MARITIME DAY

Sjöfartens Dag Sjöfartens Dag Sjöfartens Dag
MARITIME DAY MARITIME DAY MARITIME DAY



Ånikap,
Sjökaptenerna från Åbo
Navigationsinstitut rf
**vill önska alla
medlemmar**

**God Jul
och
Gott Nytt År!**



Sälen Harri på Silja Symphonys skorsten har även fått en ny och gladare utformning.

Silja Lines tvillingar uppgraderades f

UNDER DET GÅNGNA året har Silja Serenade och Silja Symphony på linjen Helsingfors–Stockholm genomgått en omfattande uppgradering på Åbo Reparationsvarv i Nådendal. Tallink har investerat sammanlagt omkring 20 miljoner euro i att förlänga livstiden för de båda systerarna som levererades 1990 och 1991.

Främst handlar det om att en stor del av passagerarutrymmena ombord har förnyats. Så gott som hela däck 6, däck under Promenade, har genomgått en ansiktslyftning. Passagerarna möts av ett förnyat tax-freekoncept, Tax Free Superstore, den nya italienskinspirerade restaurangen Tavolata och en totalrenoverad buffetrestaurang Grande Buffet.

Vidare har det hänt en del nytt på Promenade där bland annat flera affärer har byggts om. Helt identiska är fartygen inte heller – där Silja Serenade

har leklandskapet Silja Land har Silja Symphony sushi-restaurangen Sushi & Co, som även serverar sallader, smörgåsar, mellanmål, kaffe och desserter. På Silja Symphony har Silja Land flyttat ned till däck 5 och har bland annat fått klättervägg, glassbar, Lego-verkstad och Muminhus.

Fartygens Commodore-hytter har förnyats och fartygen har fått tre helt nya juniorsviter, alla i anslutning till Commodore-passagerarnas egen salong.

Högst upp har badavdelningen Sunflower Oasis byggts om helt för att bättre motsvara dagens krav.

SJÖKAPTEN ANTTI ROSSI, befälhavare på Silja Serenade, är mycket nöjd med uppgraderingen.

– Det har fungerat väldigt bra och vi har fått nästan bara positiv feedback av passagerarna. Det är trevligt



Ola Bengtsson, Silja Symphony.



Antti Rossi, Silja Serenade.

s för 20 miljoner

att höra att det är lyckat eftersom vi har satsat så mycket pengar på det här.

Han berättar vidare att man kommer att övergå till marin gasolja (MGO) för att uppfylla de nya reglerna med högst 0,1 procent svavel i bunkeroljan.

– Det görs några förändringar i maskinerna. Det är inte så stora ändringar, främst några coolers som man måste installera, men det gör vi under gång.

Antti Rossi har varit anställd inom Silja Line sedan sommaren 1991. Han har seglat på flera av rederiets färjor. I 12 år var han befälhavare på Silja Europa. Han kom till Silja Serenade för några år sedan men han hade tjänstgjort där även innan han flyttade till Silja Europa.

– När jag kom till befälhavarens hytt konstaterade jag att åren inte satt några spår alls. Allt såg exakt lika

ut som när jag lämnade det. Hon är ett fantastiskt fartyg och man förstod kanske inte riktigt hur mycket före sin tid hon faktiskt var när hon levererades.

KOLLEGAN OLA BENGTSSON på systerfartyget Silja Symphony är likaså nöjd med ombyggnaden.

– Det är klart att vi tekniskt sett drog lärdom av att Serenade var först med ombyggnationen som gjorde det enklare för oss och billigare också på många sätt. Vi höll tidsramen ganska lätt och vi var klara i ganska god tid. Vi har ett annat restaurangkoncept med sushirestaurangen och Silja Land har kommit ner på femman, men det är det enda som man kan se skillnad på. Annars är det helt identiskt.

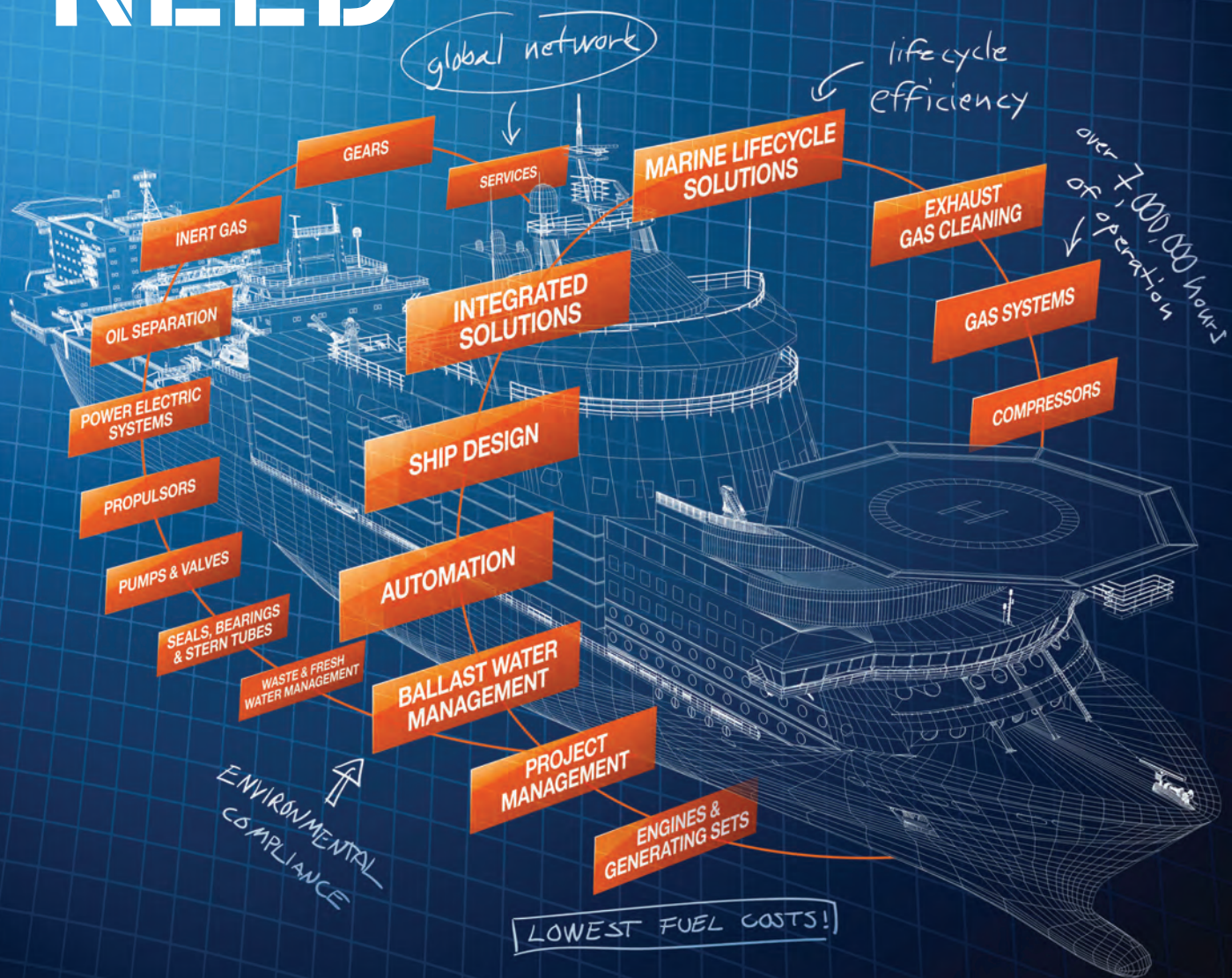
Ola Bengtsson var med under hela ombyggnationen.

– Vad jag förstod var det mer eller mindre samma företag och samma projektledare. De visste hur olika tidsaspekter hade legat till mot Serenade så vi kunde alltid jämföra tidsmässigt hur vi låg till. Vi låg alltid lite före.

Pär-Henrik Sjöström

WE DON'T OFFER
WHAT WE HAVE BUT

WHAT YOU NEED



Finding what you really need is only possible when you have the best marine offering on earth to choose from. Wärtsilä is the market leader in improving efficiency, proven gas solutions and ensuring environmental compliance while protecting profitability. Our global service network offers support when and where you need it. Read more at www.wartsila.com

ENERGY
ENVIRONMENT
ECONOMY

WÄRTSILÄ: YOUR SHORTER ROUTE

