

# **Sjöfartskännedom och internationella sjötransportmetoder**

En handbok och case-studie i fartygsklarering

Ville Rafael Korhonen

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	
Författare:	Ville Rafael Korhonen
Arbetets namn:	Sjöfartskännedom och internationella sjötransportmetoder En handbok och case-studie i fartygsklarering
Handledare (Arcada):	Linn Hongell
Uppdragsgivare:	C & C Port Agency Finland Oy Ltd
<p>Sammandrag:</p> <p>Logistik associeras rätt ofta rakt till produktion, lagring och spedition, utan att man kommer att tänka på sjöfartens och sjötransporternas relevans i den globala försörjningskedjan. På världshaven seglar över 100 000 handelsfartyg i någon form av yrkesmässig verksamhet och cirka 90 % av internationella varuhandeln sker via sjövägar. Ändå är sjöfarten i Finland och sjötransportformerna i person- och godstrafiken relativt okända för allmänheten. Inte minst okänt är yrkesbeskrivningen och arbetsuppgifterna för fartygsklarerare, vilka fungerar som en länk i sjötrafiken mellan ankommande fartyg och de landsbaserade behörighetsparterna. Syftet med detta examensarbete är således att skapa för läsaren en omfattande översikt om sjöfartslogistik och redogöra för fartygsklarerarens roll i sjöfartens kretslopp. Examensarbetet tjänstgör huvudsakligen uppdragsgivaren C &amp; C Port Agency Finlands framtida sommararbetare och fungerar som utbildningsmaterial för arbetsorienteringen i klarering av kryssningsfartyg från och med sommaren 2014. Examensarbetets teoriandel och empiri hänvisar till förhållandet mellan sjöfartsklustrets behörighetsparter i den fartygsklareringsverksamhet som uppdragsgivaren bedriver i samband med sitt representantskap för olika fartygstyper. Empirin består följaktligen av en case-studie i klareringen av ett kryssningsfartyg och en instruktionshandbok i fartygsklarering. Forskningsmetoden för empirin är en etnografisk studie och framställs med hjälp av skribentens deltagande observationer under uppdragsgivarens anställningsperiod 1.5.– 30.9.2013. Som källor för examensarbete har använts fältanteckningar från de deltagande observationerna, sjöfartslitteratur och motsvarande material tillgängligt på internet. Examensarbetet gäller endast för fartygsklareringsåtgärder i företaget C &amp; C Port Agency Finland Oy Ltd och berör för det för det mesta klarering av kryssningsfartyg.</p>	
Nyckelord:	Sjöfart, sjötransport, fartygsklarering, handbok, C & C Port Agency Finland, case-studie
Sidantal:	75
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Administration
Identification number:	
Author:	Ville Rafael Korhonen
Title:	Maritime knowledge and shipping A handbook and case-study in ship clearance
Supervisor (Arcada):	Linn Hongell
Commissioned by:	C & C Port Agency Finland Oy Ltd.
<p>Abstract:</p> <p>Logistics is usually associated with manufacturing, warehousing and freight forwarding. We do not often think of logistics also being hugely carried out in the field of seafaring and maritime transportations when it comes to the global supply chain. The world-wide merchant fleet contains more than 100 000 ships and over 90 % of the international trade is done via different sea routes. Yet, despite these figures, seafaring in Finland and the forms of maritime traffic in general are relatively unknown to the public. Not least unfamiliar are the duties of a port agent, whose main tasks include functioning as the link between arriving vessels and the shore side interest parties. The purpose of this thesis work is thus to create a comprehensive overview of maritime logistics field and explain the ways in which a port agent is involved in the field's chain of events. This thesis work is commissioned by C &amp; C Port Agency Finland and will serve from the summer of 2014 onwards as a work orientation manual in cruise ship clearance procedures for new employees. The theory and empirical studies in the thesis work refer to the relations between the different parties in the maritime sector and how those relations are associated to the ship clearance tasks performed by port agencies on various types of vessels. The empirical studies consist of a case-study and an instruction manual in ship clearance. The empirical research is conducted by the rules of an ethnographical study and developed through participation observations during the authors' employment period May 1st – September 30th 2013. Sources used in the thesis work consist of field notes from the participating observations, maritime literature and equivalent material available on the internet. The thesis applies only to vessels clearance measures performed by C &amp; C Port Agency Finland Oy Ltd and is mostly related to the clearance of cruise ships.</p>	
Keywords:	Seafaring, ship clearance, maritime, transport, C & C Port Agency Finland, manual, case-study
Number of pages:	75
Language:	Swedish
Date of acceptance:	

OPINNÄYTE	
Arcada	
Koulutusohjelma:	Liiketalous
Tunnistenumero:	
Tekijä:	Ville Rafael Korhonen
Työn nimi:	Merenkulku ja kansainväliset merikuljetusmuodot tapaustutkimus ja käsikirja laivanselvitystyöhön
Työn ohjaaja (Arcada):	Linn Hongell
Toimeksiantaja:	C & C Port Agency Finland Oy Ltd.
<p>Tiivistelmä:</p> <p>Logistiikka mielletään usein tuotantoon, varastointiin ja huoltoon liittyväksi ilman, että tullaan ajatelleeksi merenkulun ja merikuljetusten merkitystä globaalissa toimitusketjussa. Maailman merillä purjehtii yli 100 000 kauppa-alusta harjoittaen jonkinlaista liiketoimintaa, ja noin 90 % kansainvälisestä tavarakaupasta käydään meriteitse. Suomessa merenkulku ja eri merikuljetusmuodot henkilö- ja tavaraliikenteessä ovat siitä huolimatta suhteellisen vähäisessä julkisessa tietoisuudessa. Kuten ovat myös laivanselvittäjän työtehtävät, joihin sisältyy muun muassa yhteyspisteenä toimiminen saapuvien alusten ja maalla sijaitsevien sidosryhmien välillä. Opinnäytetyön tarkoituksena onkin luoda lukijalle kattava yleiskatsaus merenkulun logistiikkaan ja esitellä laivanselvittäjän toimenkuva osana merenkulun tapahtumaketjua. Opinnäytetyö on suunnattu pääsääosin toimeksiantajan C &amp; C Port Agency Finland tuleville kesätyöntekijöille, ja toimii vuodesta 2014 lähtien opetusmateriaalina risteilyalusten laivanselvitystyön perehdytyksessä. Työn teoria- ja empiriaosuudet luovat katsauksen toimeksiantajan suhdeverkostoon meriklusterin osapuolten ja laivanselvitystyön välillä eri alustyyppien edustuksessa. Empiirinen osuus koostuu ohjekirjasta laivanselvitystyöhön sekä tapaustutkimuksesta, jonka kohteena on ollut risteilyalus Adventure of the Seas. Empiirinen tutkimustyö on suoritettu etnograafisen selvitystyön menetelmiä noudattaen ja aikaansaatu osallistuvien havaintojen avulla, ollessani toimeksiantajan palveluksessa aikavälillä 1.5.–30.9.2013. Opinnäytetyön lähteinä käytetään osallistuvien havaintojen kenttä-muistiinpanoja, merenkulun kirjallisuutta ja yleisesti käytettävissä olevaa aineistoa internetistä. Opinnäyte-työ koskee ainoastaan laivanselvitystoimenpiteitä yrityksessä C &amp; C Port Agency Finland Oy Ltd ja käsittelee suurimmaksi osin laivanselvitystyötä risteilyalusten parissa.</p>	
Avainsanat:	Merenkulku, laivanselvitys, merikuljetus, tapaustutkimus, käsikirja, C & C Port Agency Finland, laivameklari
Sivumäärä:	75
Kieli:	Ruotsi
Hyväksymispäivämäärä:	

# INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>Inledning.....</b>	<b>8</b>
1.1	Problematisering.....	8
1.2	Disposition och syfte.....	9
1.3	C & C Port Agency Finland Oy Ltd.....	9
1.4	Avgränsningar och referensram .....	10
<b>2</b>	<b>Introduktion till sjöfart.....</b>	<b>11</b>
2.1	Sjöfartens utveckling .....	11
2.2	Sjöfart i Finland.....	12
2.3	Rederiverksamheten och dess transportslag.....	15
2.3.1	<i>Linjetrafik</i> .....	16
2.3.2	<i>Trampfart</i> .....	16
2.3.3	<i>Avtalstrafik</i> .....	16
2.4	Sjölag och internationella konventioner inom sjöfart.....	17
2.4.1	<i>Bekvämlighetsflagg</i> .....	18
<b>3</b>	<b>Internationella sjötransporter .....</b>	<b>19</b>
3.1	Sjötrafik.....	19
3.2	Fartygstyper.....	20
3.2.1	<i>Passagerarfartyg</i> .....	21
3.2.2	<i>Torrlastfartyg</i> .....	22
3.2.3	<i>Tankfartyg</i> .....	24
3.2.4	<i>Specialfartyg</i> .....	25
3.3	Fartygsbevakning .....	25
3.3.1	<i>Fartygsregistrering</i> .....	26
3.3.2	<i>Mätinstrument för fartygsmått och – klassificering</i> .....	26
<b>4</b>	<b>Fartygsklarering: interaktion och samverkan.....</b>	<b>28</b>
4.1	Fartygsklarerarens roll i sjöfartens kretslopp .....	29
4.1.1	<i>Arbetsbeskrivning</i> .....	29
4.2	Myndighetsparter i klareringsverksamheten .....	31
4.2.1	<i>Gränsbevakningsväsendet</i> .....	32
4.2.2	<i>Tullen</i> .....	32
4.2.3	<i>Övriga myndighets- och biståndsparter</i> .....	33
<b>5</b>	<b>Metodik.....</b>	<b>34</b>
5.1	Etnografi .....	34
5.1.1	<i>Deltagande observation</i> .....	35
<b>6</b>	<b>Case-studie: MS Adventure of the Seas.....</b>	<b>37</b>

6.1	Bakgrundsfakta.....	37
6.1.1	<i>Tekniska mått och fartygsdata</i> .....	38
6.1.2	<i>Reseplan, Baltic Cruise 13.– 25.6.2013</i> .....	39
6.1.3	<i>Helsingfors 21.6.2013</i> .....	40
6.2	Hamnplatsreservationer och förhandskommunikation .....	41
6.3	Fartygsklareringens delmoment och informationsflöde.....	42
6.3.1	<i>Tre veckor innan fartygsbesöket</i> .....	42
6.3.2	<i>En vecka innan fartygsbesöket</i> .....	43
6.3.3	<i>Tre dagar innan fartygsbesöket</i> .....	44
6.3.4	<i>Två dagar innan fartygsbesöket</i> .....	45
6.3.5	<i>En dag innan fartygsbesöket</i> .....	46
6.3.6	<i>Ankomstdagen</i> .....	47
6.3.7	<i>En vecka efter fartygsbesöket</i> .....	57
6.4	Sammandrag .....	58
<b>7</b>	<b>Diskussion</b> .....	<b>59</b>
	<b>Källförteckning</b> .....	<b>60</b>
	<b>Bilagor</b> .....	<b>66</b>

## Figurer

Figur 1 Finlands tio största importhamnarna i utrikes sjötrafik 2012, Mn ton (Trafikverket 2013).....	13
Figur 2 Finlands tio största exporthamnarna i utrikes sjötrafik 2012, Mn ton (Trafikverket 2013).....	13
Figur 3 Oasis of the Seas och Allure of the Seas anses vara världens mest luxuösa kryssningsfartyg (Frommers 2011) .....	15
Figur 4 Indelningen av sjötrafiken (Pöllänen m.fl. 2003, fritt översatt av skribenten) ..	20
Figur 5 Fartygens typbeteckningar (Karhunen m.fl. s. 2004, fritt översatt av skribenten) .....	21
Figur 6 Storleksförhållandet mellan passagerarfärjan Silja Europe och kryssningsfartyget Oasis of the Seas (Oasis of the Seas 2012) .....	22
Figur 7 Multipurpose-fartygen är relativt stora styckegods-fartyg som kan transportera flera olika slag av torrlast (Shipbuilding Today2013).....	23
Figur 8 Exempel på hamnens intressentgrupper(The Maritime Industry Foundation 2013, fritt översatt av skribenten).....	28
Figur 9 Etnografens roller (Bryman & Bell 2005) .....	35
Figur 10 Adventure of the Seas på Kvaerner Masa Yards, Åbo (Voyager-class 2011). 37	
Figur 11 Adventure of the Seas, Helsingfors 21.6.2013. I Bakgrunden syns kryssningsfartyget AIDamar. (Ville Korhonen).....	40
Figur 12 Adventure of the Seas backar in till kajplatsen på midsommaraftonsmorgonen (Ville Korhonen) .....	49
Figur 13 Stuvning av provianter igenom fartygets lastlucka (Ville Korhonen).....	51
Figur 14 I bilden från vänster: Kapten Ole Johan Groenhaus, Ville Korhonen, Samuli Lilja och Antti Pulkkinen (Adventure of the Seas Photo Manager, Ioana Cazan).....	52

## Tabeller

Tabell 1 Utvecklingen av den internationella sjöburna handeln, utvalda år/ Mn ton (UNCTAD 2012).....	11
--	----

# 1 INLEDNING

Transport och logistik sammankopplas ofta med lastbilar och långtradare som åker fram och tillbaka mellan terminaler och återförsäljare. Det är sällan man kommer att tänka på hur långt den egentliga leverantörskedjan sträcker sig och hur stor del av transporterna som förverkligas till havs. Faktum är att ca 95 % av världsmarknadens tonenheter transporteras via sjövägar och att med sjölederna fraktas omkring 90 % av export- och 70 % av importvarorna som åker från och till Finland (Suomen kuljetusopas 2010, Kommunikationsministeriet 2013). Utöver detta består pendeltrafiken mellan Finland och dess grannländer av över tio miljoner passagerare årligen (Finnports 2012). Ytterligare besöker upp till 300 internationella kryssningsfartyg Finland varje sommar och för med sig ca 360 000 passagerare enbart till Helsingfors (Port of Helsinki 2011).

Fartygsklarerare fungerar som en osynlig länk mellan de olika av typerna fartyg som besöker Finlands hamnar dagligen. För att handels- och passagerarfartyg skall kunna förverkliga sin ankomst till Finland utnämns fartygsklarerare som representerar fartygen under fartygsbesöket och sköter bland annat om kommunikationen med de nationella myndigheterna. Vidare sköter fartygsklareringsföretag olika tjänster så som besättningsombyte och proviantpåfyllning, som fartyget kan ha behov av under sitt besök.

## 1.1 Problematisering

Begreppet fartygsklarering är relativt okänt för personer som inte arbetar inom sjöfart. Fartygsklarering är inte heller något som man kan studera till i yrkes-, yrkeshögskolor eller universitet. Endast Åbo Universitets fakultet för sjöfartsbranschens utbildning och forskning (MKK), anordnar enstaka kurser slumpmässigt. Ytterligare är kurserna avsedda för personer som redan är anställda i företag verksamma inom sjöfart. Detta leder till att fartygsklareringsföretagen själva bör lära ut allt vad fartygsklarering innebär från början till slut. Eftersom arbetsbeskrivningen är mycket mångsidig, ansvarsfull och självständig kräver arbetsorienteringen flera veckor av strikt övervakning och handledning.



En stor del av företagen som verkar inom fartygsklareringsbranschen saknar instruktionshandböcker som skulle kunna användas i arbetsorienteringen och i vägledningen i arbetsrutinerna i fartygsklarering. Behovet av en sammanställd handbok som innehåller instruktioner inför de olika delmomenten i fartygsklarering och övrig information, så som leverantörnätverk och myndighetsrapportering, är uppenbart.

## **1.2 Disposition och syfte**

Teoriandelen av arbetet består av en introduktion till sjöfart och en överblick i sjötransporter av olika slag. Arbetets teoriandel beskriver rederiernas och myndighetsparternas roll i fartygsklareringsprocessen och redogör för det genomgripande kontaktnätverkets betydelse i en fartygsklarerares vardagliga arbetsuppgifter. Framöver öppnas begreppet fartygsklarering genom att arbetsrutinerna framställs dels med hjälp av en case-studie, där de olika delmomenten av kryssningsfartygets ”Adventure of the Seas” fartygsbesök 21.6.2013 observeras och beskrivs i detalj. Som en slutprodukt av examensarbetet formas avslutningsvis en omfattande handbok i fartygsklarering. Handboken kan reflekteras gentemot case-studien för att ge läsaren en grundligare och djupare insyn i hur fartygsbesöken praktiskt sett utförs av fartygsklarerare och de andra väsentliga parterna i klareringsverksamheten.

Ändamålet är att handboken kan användas av uppdragsgivaren C & C Port Agency Finland som en arbetsorienteringsmanual från och med sommaren 2014. Handboken skall underlätta arbetsgivaren att skola in nya sommararbetare samt beskriva de olika delmomenten och arbetsverktygen i arbetsomgivningen.

## **1.3 C & C Port Agency Finland Oy Ltd**

C & C Port Agency Finland Oy Ltd, grundat 2001, är ett fartygsklareringsföretag med ett operativt område i hela Finland. Företagets äganderätt fördelas med moderbolaget Finnshipping, som äger 70 %, och med de anställda på C & C Port Agency Finland. Företagets arbetsstyrka består av tio personer, av vilka fem arbetar i Helsingfors och resterande i Lovisa och Kotka. C & C Port Agency Finland står till tjänst för utländska och inhemska fartyg som besöker Finland och är det ledande företaget i Finland angående fartygsklarering av kryssningsfartyg och super yachts.

Idag representerar företaget en stor mångfald av frakt-, special- och kryssningsfartyg. Till företagets största kunder hör kryssningsfartygsrederierna Royal Caribbean Cruise Line, St. Peterline, Carnival Cruises, Holland American Line och Norwegian Cruise Line, vilka besöker Helsingfors årligen mellan april och september. Eftersom kryssningsfartygsväsendet är fullständigt säsongbetonat är C & C Port Agency Finland Ltd tvungen att årligen rekrytera sommarhjälp för att tillfredsställa de höga kraven som det ökade antalet fartygsbesök för med sig.

#### **1.4 Avgränsningar och referensram**

Fastän C & C Port Agency Ltd är verksam inom all slags fartygsklarering, kommer tyngdpunkten på detta examensarbete ligga på klarering av kryssningsfartyg. Orsaken till att handboken och case-studien inte direkt berör klarering av fraktfartyg är att examensarbetets målgrupp i första hand är den nyanställda för sommaren 2014 som kommer att vara fullt upptagna med klareringen av kryssningsfartyg. Examensarbetet, dess case-studie och handbok gäller endast för fartygsklareringsåtgärder i företaget C & C Port Agency Finland Oy Ltd. Anvisningarna som beskrivs i handboken baserar sig på de rådande bestämmelserna 2013, och kan förändras eller delvis redigeras av olika myndighetsparter årligen. Uppmärksamhet i det sistnämnda rekommenderas.

Som källor för detta examensarbete har använts litteratur ur sjöfartsbranschen i Finland och skribentens egna deltagande observationer under anställningsperioden 1.5.–30.9.2013. Även flera elektroniska källor från internet använts som en grund för arbetets teoriandel. Sakinnehållet i kapitel 4 baserar sig i stor del på iakttagelserna samlande under denna anställningsperiod och på ostrukturerade intervjuer med uppdragsgivarens personal. I kapitel 5 behandlas forsknings- och datainsamlingsmetoden för arbetets empiri. Examensarbetet kommer dock inte att ta upp eller ta del i huruvida en handbok eller case-studie teorimässigt skall skapas eller implementeras.

## 2 INTRODUKTION TILL SJÖFART

På världshaven seglar över 100 000 fartyg i någon form av yrkesmässig verksamhet vilka styrs i stor del av marknadsekonomins grundbegrepp; utbud och efterfrågan Handelsvolymerna har ökat ständigt under de senaste 50 åren i takt med industrialiseringen i västvärlden och globala frihandelspolitiken. Idag uppskattas 90 % av den internationella handeln ske via sjövägar och år 2010 fraktades över 8,4 miljarder ton av last på öppna vatten - nästan 70 % mer än år 1970 (se tabell 1). (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD 2012).

Tabell 1 Utvecklingen av den internationella sjöburna handeln, utvalda år/ Mn ton (UNCTAD 2012)

År	Råolja	Bulk*	Torrlast	Totalt
1970	1442	448	676	2566
1980	1871	796	1037	3704
1990	1755	968	1285	4008
2000	2163	1288	2533	5984
2006	2698	1836	3166	7700
2007	2747	1957	3330	8034
2008	2742	2059	3428	8229
2009	2642	2094	3122	7858
2010	2752	2333	3323	8408

\*De främsta varianterna av bulktransporter; Järnmalm, spannmål, kål, bauxit/aluminium och fosfat

Olika parter inom sjöfartsklustret är rederierna, hamnarna, skeppsmäklare, speditörer, lotsar och fartygsklarerare. Sjöfartsindustrin består flera olika organisationer som syster sätter över 1,2 miljoner människor runt i världen i ytterst varierande yrken (Arbets- och näringslivsministeriet 2012).

### 2.1 Sjöfartens utveckling

Sjöfart anses vara världens mest internationaliserade yrkesverksamhet med rötter som sträcker sig långt tillbaka i mänsklighetens historia. Sjöfart i dess olika former har existerat i flera tusentals år från och med att de forna egyptierna bedrev handel med sina grannländer på medelhavet. Med århundradena som följde uppfanns nya sjöfartsleder samtidigt som nya hamnar och mer exotiska marknader uppstod. Allt större krav sattes

på hurudan kapacitet fartygen måste ha för att nå deras färdmål i tid. (Logistiikan kronikka 2009)

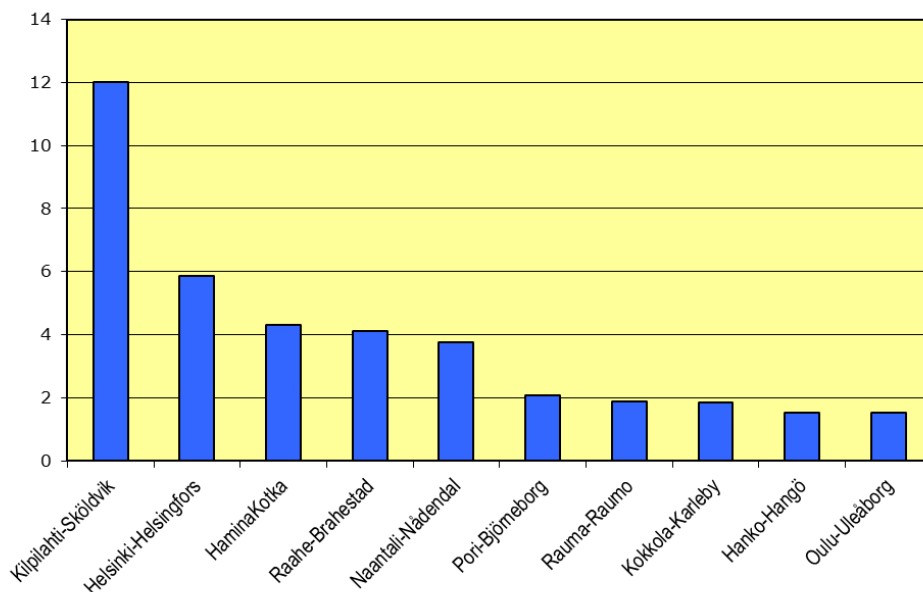
I slutet av 1700-talet uppfanns ångmaskinen vilken gjorde det möjligt att röra sig till sjöss även då det var vindstilla. Omkring 50 år senare, 1821, tas den första isbrytaren i bruk i Hamburg för att försäkra farledernas användning även i vintertid. Sjötrafiken och sjöfartsledningarnas effektivitas och utvecklas konstant med åren som följde, och 1869 öppnades Suez Kanal för sjötrafik efter mer än 10 år uppbyggnader och förberedelser. Suez Kanal blev en stor vändpunkt i sjöfartens historia, då man inte mera behövde runda ”Goda hoppas udden” i Sydafrika vid transporter varor från t.ex. Indien till Medelhavet. (Logistiikan kronikka 2009)

I takt med att sjötrafiken s framsteg på 1800-talet utvecklades hamnarna till storstäder där handeln blomstrade. Samtidigt förbättrades infrastrukturen i länderna och vägnäten växte mellan hamnarna och städerna i inlandet. Med sjöfarten utvecklades de mest framstående hamnstäderna i världen, så som Shanghai, Singapore och Rotterdam, till de multimillionstäder som de är idag. (Logistiikan kronikka 2009)

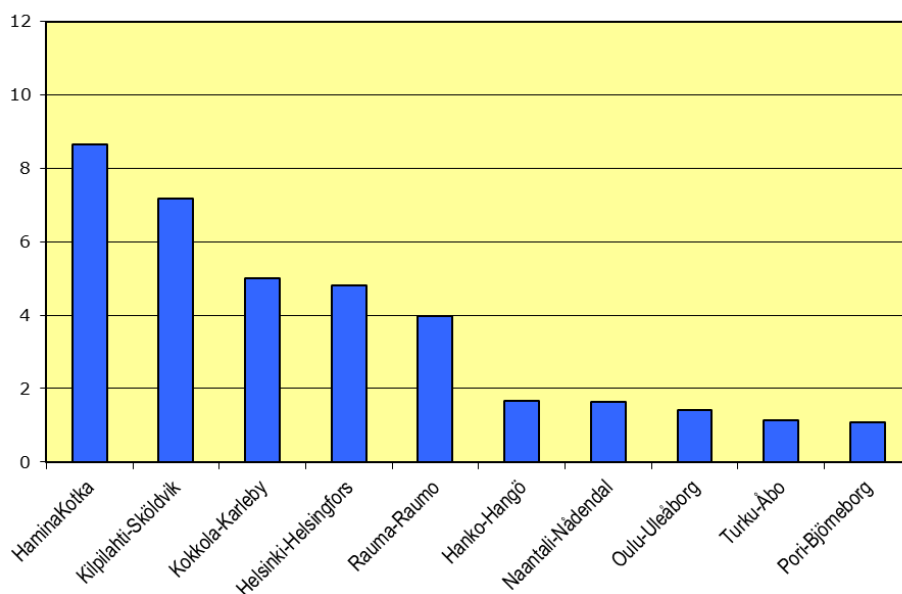
## **2.2 Sjöfart i Finland**

Ordspråket ”Finland är en ö” stämmer i stort sett med tanke på att över 80 % av Finlands utrikeshandels sker till sjöss (Sjöfartsförbundet 2013). År 2012 bestod utrikesvaruhandeln av över 93 miljoner ton gods och passagerartrafiken av nästan 18 miljoner personer (Trafikverket 2012). Detta beror främst på att Finlands kustlinje förhållandevis lång, ca 6500 km. Kustlinjen utgör nästan en tredjedel av gränsområdet, vilket har haft ett stort inflytande på mängden hamnar spridda på syd- och västkusten. Industriegrenarnas utbredning på kustlinjen har resulterat till att det har uppkommit ett femtiotal verksamma import- och exporthamnar ända från nordvästra Kemi till sydöstra Fredrikshamn. (Karhunen m.fl. 2004, Sjöfartsförbundet 2013)

Nedan åskådliggörs Finlands tio största import- och exporthamnar i utrikes sjöfart beräknat utav det totala varuflödets tonenheter.



Figur 1 Finlands tio största importhamnarna i utrikes sjötrafik 2012, Mn ton (Trafikverket 2013)



Figur 2 Finlands tio största exporthamnarna i utrikes sjötrafik 2012, Mn ton (Trafikverket 2013)

Enastående för Finlands hamnar är att de alla är isbelagda under normala vinterförhållanden, vilket har lett till att Finland har blivit en föregångare i vintersjöfart och det ledande landet i isbryarteknik och i skeppsvarv av isbrytare. (Karhunen m.fl. 2004, Sjöfartsförbundet 2013)

Finlands handelsflotta bestod år 2011 av 683 fartyg av vilka 209st klassades som passagerarfartyg och resterande som ro-ro-passagerarfartyg (40st), ro-ro-lastfartyg (41st), bulkfartyg (3st), övriga torrlastfartyg (72st), tankfartyg (15st) och övriga fartyg (303st). Med ro-ro-fartyg avses båtar där gods lastas med roll on-roll off-metoden (se Torrlastfartyg, kap. 3). Utöver den egentliga handelsflottan, till vilken räknas fartyg som är över 15m i längd, var antalet registrerade småfartyg (< 15m) samt pråmar och övriga fartyg utan framdrivningsmaskiner sammanlagt 483st. (Trafi, kauppalaivasto 2012)

Sjöfarten sysselsätter direkt eller indirekt ca 100 000 personer i Finland och finsk sjöfart är mycket känt runt om i världen (Arbets- och näringslivsministeriet 2012). Finlands geografiska läge har tvingat finländare att ständigt utveckla sin kännedom och yrkeskicklighet i sjöfart. Som specialstyrkor globalt bekänns sjöfartskännedom i hårda vinterförhållanden och högt tekniskt kunnande i skeppsvarv. Flera anstalter i Finland erbjuder utbildningsprogram i marinteknologi, offshoreindustrin och fartygsdesign, vilket har lett till flera framgångshistorier inom finsk sjöfart. Som exempel kan nämnas verkställandet av Royal Caribbean Cruise Lines kryssningsfartygsorder Oasis of the Seas och Allure of the Seas som byggdes, formgavs och levererades från Åbo STX Finland skeppsvarv åren 2009 och 2010. Både Oasis of the Seas och hennes systerfartyg, Allure of the Seas, delar första platsen på listan av världens största kryssningsfartyg, båda med en längd på 361m och med en kapacitet att ta ombord upp till 5400 passagerare och 2400 besättningsmedlemmar (Royal Caribbean 2013). Kryssningsfartygsbeställningar hör till Finlands största exportprodukter (STX Finland 2013) och till sjöfartssektorn i Finland betalas av staten sammanlagt 95 miljoner euro sjöfartsstöd per år. (STX Finland 2013, Sjöfartsförbundet 2013, Arbets- och näringslivsministeriet 2012)



*Figur 3 Oasis of the Seas och Allure of the Seas anses vara världens mest luxuösa kryssningsfartyg (Frommers 2011)*

### **2.3 Rederiverksamheten och dess transportslag**

Traditionellt sett är rederier företag eller organisationer som äger och underhåller ett antal fartyg avsedda för olika ändamål. Till rederiernas kärnverksamhet hör att erbjuda sjötransporter mot ersättning och marknadsföra deras tjänster till företag som bedriver utrikeshandel. Rederierna har ofta flera avdelningar och personalantal kan bestå av tusentals personer som arbetar inom inköp och försäljning, ekonomiförvaltning, personal- och besättningsledning och andra administrativa uppdrag. (Pöllänen m.fl. 2003) Undantag från traditionella rederier är storföretag som äger egna fartyg och har således egna shippingenheter som dotterbolag. Exempel på ett sådant dotterbolag är det finska Neste Shipping som ägs av Neste Oil, och har 11st egna tankerfartyg för att utföra deras oljedistribution. (Neste Shipping 2013)

Beroende på huvudsakliga transportformerna som utövas kan rederier delas in i tre olika kategorier vilkas aktiviteter skiljer sig betydligt från varandra.

### **2.3.1 Linjetrafik**

Rederier som ägnar sig åt linjetrafik äger fartyg som åker mellan i förväg utställda hamnar och är verksamma inom särskilda farvatten. Linjetrafiken är fortlöpande och fartygsrutterna kan bestå flera hamnar, där fartygen lastar och lossar sjöfrakten i enlighet med avsändarens eller mottagarens önskemål. Fartygen följer exakta eller uppskattade tidtabeller och åker mellan det utställda hamnätverket vare sig de var fullastade eller inte. Av den globala världsfloTTan rör sig ca 10-15 % av fartygen i linjetrafik och bär med sig ca 10 % av varuhandelns ton enheter. På samma gång består linjetrafikens sjöburna gods av över 50 % av världshandelns varuvärde. Finnliness är ett exempel på ett finskt rederi som är tillägnad linjetrafik. Finnliness är Nordeuropas största ro-ro- och passage-rarfartygsrederi med 13st fartyg endast på östersjöområdet, som åker linjetrafik mellan sex länder och elva hamnar. (Mäkelä & Mäntynen 1998, Hörkkö m.fl. 2005, Finnliness 2013)

### **2.3.2 Trampfart**

Till skillnad från rederierna inom linjetrafiken transporterar trampfartsrederier större ton enheter, ofta i form av bulktransporter i till exempel spannmål, olja och kol, utan regelbundna tidtabeller. Största delen av den globala handelsfloTTan rör sig i form av trampfart (även kallad vildlinje) och 75 % av varuhandelstrafiken till sjöss sköts med hjälp av att utnyttja denna transportform. I trampfart sökes last för fartyget och fartyg för lasten genom utbud och efterfrågan, och tarifferna samt det rådande läget i världsekonomin styr verksamheten kraftigt. Prissättningen av trampfartstrafiken för avlastaren (eng. shipper, finska lastinantaja) avgörs i ett så kallat charteravtal (eng. Charter Party, C/P). Charteravtal delas in i två avtalstyper; tidsbefraktning och resebefraktning. I korthet innebär tidsbefraktning att rederiet hyr ut fartyget för en överenskommen tidsperiod, då hyran för resebefraktningens beräknas efter resebeloppet. (Mäkelä & Mäntynen 1998, Hörkkö m.fl. 2005)

### **2.3.3 Avtalstrafik**

Avtalstrafiken fungerar i flera anseenden som en kompletterande transportform till den öppna linjetrafiken. Kännetecknande för avtalstrafiken är att rederierna utför fartyg för i förhand utsedda rutter, utan noggranna tidtabeller och endast för enstaka avtalsbundna



kunder. Till skillnad från tidsbefraktningen i trampfarttrafiken är den transporterade frakten i central betydelse, i stället för fartyget i sig själv. Avtalstrafikens transportvolymer är stora, och kan bestå av bulkvaror så som papper, cellulosa, olja och malm. Till exempel Finlands träindustri använder sig mycket av avtalstrafik i sin regelbundna export. Typiskt för avtalstrafiken är den höga utnyttjandegraden av fartygets lastkapacitet vid fördefinierade linjer, medan returresan kan förverkligas med mycket liten eller ingen last alls. (Mäkelä & Mäntynen 1998, Hörkkö m.fl. 2005)

## **2.4 Sjölag och internationella konventioner inom sjöfart**

Sjöfarten regleras av nationella och internationella bestämmelser vilkas syfte är att förena de globala spelreglerna angående säkerhet och miljövänlighet till sjöss. Sedan år 1667, då den första sjölagen trädde i kraft, har handelssjöfartens lagar moderniserats med nya direktiv och olika internationella konventioner. Den grundläggande överenskommelsen inom internationell sjöfart anses vara Haag-konventionen år 1924, som bland annat fastslog sjötransportörens ansvar och gemensamma bestämmelser i användningen av konossement som transportdokument. De så kallade Haagreglerna förnyades och ersattes dels under Stockholmskonferensen 1968, där ett tilläggsprotokoll fastslogs med målsättningen att rätta till bristerna i de tidigare Haag-reglerna. Detta tilläggsprotokoll undertecknades i Visby och de nya klausulerna, som går under namnet Haag-Visbyreglerna, har blivit generellt accepterade som en samling bestämmelser följda av största delen av länderna i Europa och andra stora sjöfartsnationer. Även andra konventioner, så som Hamburg- och Rotterdamkonventionen, har senare uppkommit och ratificerats av flera nationer globalt för att förädla och klargöra handels- och leveransvillkoren mellan de olika parterna i sjöfarten. (Trafik, föreskrifter 2013, Hörkkö m.fl. 2013)

Den Internationella Sjöfartsorganisationen, IMO (grundat 1959), är den viktigaste beslutfattande organet gällande lagförberedningar och forskning inom internationell sjöfart. IMO verkar i direkt underordnad till FN och utarbetar konventioner tillsammans med FN:s 170 medlemsstater. Kännetecknande för konventioner är att de formges tillsammans av flera nationer, men inte antas av alla. De länder som godtar innebörden av konventionen är själva ansvariga för att adoptera de nya bestämmelserna i sin egen lagstiftning. Problemet är att implementeringen till ländernas egen lagstiftning kan vara mycket arbetsdryg eller anses vara mindre betydelsefull. Som IMO:s mest centrala kon-

ventioner beräknas SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea), undertecknad av 156 stater, och MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), undertecknad av 136 stater, vilka reglerar den internationella sjötrafikens säkerhet och miljövänlighet. (IMO 2013)

I Finland, Sverige, Norge och Danmark utövas en gemensam sjölag som trädde i kraft 1.10.1994. Som ett underlag till sjölagen införlivades Haag-Visbyreglerna och en del av Hamburgreglerna, vilkas syfte är bland annat att förhindra transportören att kringgå sitt ansvar genom att inkludera egna begränsningar i enskilda transportavtal. Sjölagen är juridiskt sett en så kallad tvingande rätt som bör tillämpas i alla frakttransportärenden mellan de nordiska länderna (med undantag av Island) och/ eller med nordisk koppling. Sjölagen innefattar, förutom sjöfartsfrågor, självrådande stycken angående exempelvis allmänna stadganden om fartyg, sjöräddning, haveri och stadganden om ansvarsbegränsningar. I inrikesjöfart inom Finland följs även Trafiksäkerhetsverkets nationella säkerhetsföreskrifter gällande till exempel lotsning och fartygsbesiktning. (Trafik, föreskrifter 2013, FinLex 2013, Hörkkö m.fl. 2005)

#### **2.4.1 Bekvämlighetsflagg**

Ett stort antal rederier utnyttjar bekvämlighetsflaggande av sin fartygsflotta i registrering av deras handels- och passagerarfartyg för att ge dem en fördelaktigare och förmånligare lagstadga att följa än vad fartygsägarnas egentliga hemland skulle ge. Ungefär hälften av världens handelsflotta seglar under bekvämlighetsflagg och flaggar ut sina fartyg under exempelvis Panamas, Bahamas eller Tongas flagga, för att kunna följa respektive länders skattelagar och löne medianer. (Nationalencyklopedin 2013)

Bekvämlighetsflagg har använts sedan 1950-talet och baserar sig på att flaggan man seglar under hänvisar till vilket lands fartygsregister man hör till. Fartygsregistret bestämmer i sin tur vilket lands lagstiftning man följer. Lagstiftningen i vissa bekvämlighetsländer kan tillåta en vagare teknisk kontroll av fartygets tillstånd. (Nationalencyklopedin 2013)

### **3 INTERNATIONELLA SJÖTRANSPORTER**

Konsumentmarknaderna för världens råvaruindustri och industriella produktion har genom tiderna varit belägna långt borta från varandra. Avståndet mellan produktion och konsumtion har dock med åren förblivit allt mer irrelevant vid sjötransporter av råvaror, halvfabrikat och färdiga produkter till mottagarparterna runt om i världen. Den tekniska utvecklingen och de ständigt förändrande konkurrensfaktorerna har effektiviserat sjötransportmedlens verkningsgrad, vilket har lett till att även mer avlägsna marknadsområden kan uppnås när med till samma kostnader som de närstående. (Pöllänen m.fl. 2003)

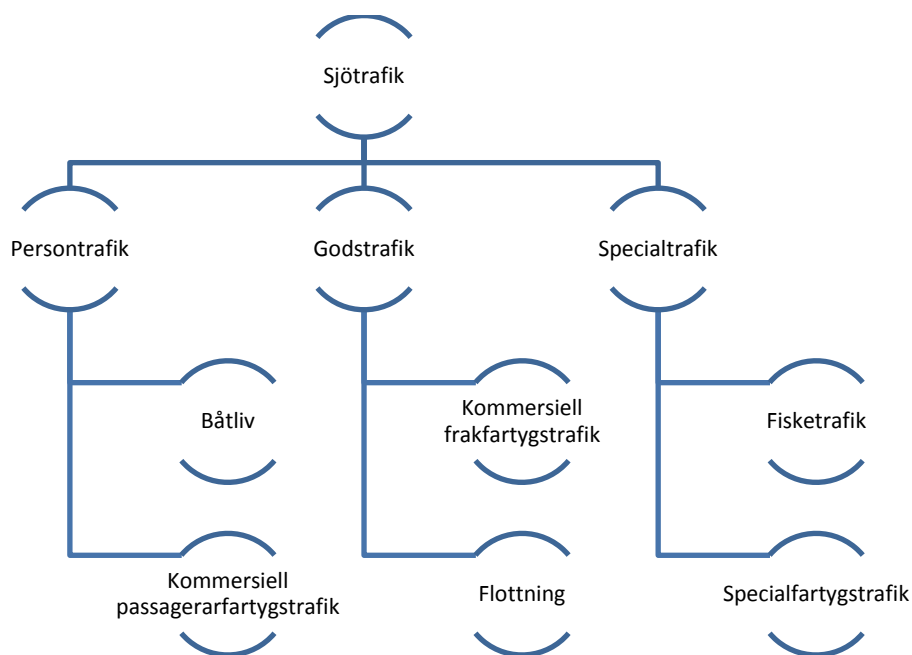
I styckena som följer betraktas sjötrafikens uppbyggnad och de traditionella fartygstypernas fördelning samt innebörden av fartygsregistrering och – klassificering.

#### **3.1 Sjötrafik**

Beroende på var sjötransporter bedrivs delas de in i insjö-, kust-, och oceantransporter. Vidare skiljs trafiken ändamålsmässigt i person-, gods- och specialtrafik (se figur 4). (Pöllänen m.fl. 2003)

Till persontrafiken hör, som namnet tyder, i princip alla typer av fartyg försedda för transportering av människor. Persontrafiken innefattar båtliv, det vill säga segling, fritidsfiske och annan hobbyartad samfärdsel till sjöss i rekreationssyfte, och kommersiell passagerarfartygstrafik. Med kommersiell passagerartrafik anses passagerarfartyg och olika former av färjor, allt från vattenbussar till stora kryssningsfartyg. Den kommersiella fraktfartygstrafiken och flottningen tillhör å andra sidan godstrafikväsendet, som består av varierande slag av handelsfartyg i affärsbemärkelse. (Pöllänen m.fl. 2003, Karhunen m.fl. 2004)

Under specialtrafik klassas fisketrafik och specialfartygstrafik. Fisketrafiken består av olika trålar- och fiskefartyg, då igen specialtrafiken täcker fartygsformer så som isbrytare, sjöräddningsfartyg, forskningsfartyg m.m. (Pöllänen m.fl. 2003.)



Figur 4 Indelningen av sjötrafiken (Pöllänen m.fl. 2003, fritt översatt av skribenten)

### 3.2 Fartygstyper

Strävan efter att öka sjötransporternas kostnadseffektivitet och fartygens lastupptagningsförmåga har gett upphov till nya tekniska lösningar och innovativa uppfinningar i fartygsformgivning. Handelsfartygen har i synnerhet utformats allt mer för att tillpassa säregna transportändamål och för att komplettera logistiska försörjningskedjan. I stort sett är alla fartyg avsedda för egna transportändamål och enligt den engelska boken "The Ships" finns det över 170 slag av fartygstyper klassade beroende på deras användningssyfte. Indelning av sjötrafiken och tolkningen av fartygstyper varier dock avsevärt beroende på i vilka sammanhang dessa frågor uppställs. Exempelvis finska tullens centraliserade sjötrafikcentral, Meke, uppger endast fyra fartygstyper; passagerarfartyg, kryssningsfartyg, höghastighetsfartyg och lastfartyg, i sjöfartsavgiftskontexten angående farleds- och lästavgifter (Tullen, fartygstyper 2013). (Karhunen m.fl. 2004)

Nedanstående figur fördelar de traditionella fartygstyperna i enlighet med deras användningsändamål och åskådliggör allmänna grupperingen av passagerar-, torrlasts-, tank- och specialfartyg.

	Passagerarfartyg	Torrlastfartyg		Tankfartyg	Specialfartyg
		Allmänna lastfartyg	Bulktransportfartyg		
Last och verksamhetstyp	Kryssningsfartyg	Styckegods-fartyg	Malmtransportfartyg	<b>Vätsketransport</b>	Bogserbåtar Supplyfartyg
	Linjetrafiks-passagerarfärjor	Kylfartyg	Cementtransportfartyg	-Råoljetanker	Kabellägningsfartyg Fiskefartyg
		Containerfartyg	Spannmåltransportfartyg	-Produkttanker	Isbrytare Sjöräddningsfartyg
		Tunglastsfartyg	Koltransportfartyg	-Kemikaltanker	Muddringsfartyg Forskningsfartyg
		Biltransportfartyg	Gödsel- och andra råvarutransportfartyg	<b>Gastransport</b>	Krigsfartyg Förbindelsfartyg
		Tågfärjor		-LPG-tankfartyg (Liquefied Petroleum Gas) -LNG-tankfartyg (Liquefied Natural Gas)	Miljöskyddsfartyg Bostadsbåtar Ponton- och pråmfartyg Utbildningsfartyg m.m.
	Passagerarbilfärjor och ro-pax lastfartyg	Massproduktions- och buffertfartyg	Ore/Oil- och Ore/Bulk/Ore-fartyg (O/O, OBO)		

Figur 5 Fartygens typbeteckningar (Karhunen m.fl. s. 2004, fritt översatt av skribenten)

### 3.2.1 Passagerarfartyg

Till passagerarfartyg tillhör en stor mångfald av olika fartyg försedda för persontrafik. Passagerarfartygen grupperas dock i regel till passagerarfärjor som ägnar sig åt linjefart och till kryssningsfartyg. Passagerarfärjor används främst för kort kontinuerlig trafik mellan till exempel närliggande öar och holmar. Till skillnad från kryssningsfartygen, som inte har något allmänt lastutrymme förutom för deras egen utrustning och proviant, transporterar passagerarfärjorna ofta både passagerare och smågods, så som post och andra värdevaror. Dagens flygtrafik har dock i stor grad ersatt den traditionella passagerarfärjetrafiken. (Pöllänen m.fl. 2003, Karhunen m.fl. 2004)

Kryssningsfartygen är den största formen av passagerarfartyg och kan vara upp till 360m långa. Kryssningsfartygen är avsedda för nöjesresande eller s.k. rekreationsturism, och de kan uppta allt från några hundra till flera tusen passagerare. Antalet besättningsmedlemmar gentemot antalet passagerare skiljer sig avsevärt mellan fartygen. De rederier som erbjuder sina passagerare den mest omfattande tjänstekvalitén kan ha till och med en samfälld 1:1 fördelning mellan passagerare och besättning.

En betydlig del av linjefarts passagerarfärjor på Östersjön klassas som passagerarbilfärjor. Skillnaden mellan kryssningsfartyg och passagerarbilfärjor är, förutom ibland den storleksmässiga skillnaden (se figur 6), kryssningsfartygens utsträckningsgrad och passagerarbilfärjornas lastupptagningsförmåga. Passagerarbilfärjorna upptar vanligtvis ca 2500 passagerare och 2000-3000 ton last – ofta i form av person- och lastbilar. (Pöllänen m.fl. 2003, Karhunen m.fl. 2004)



Figur 6 Storleksförhållandet mellan passagerarbilfärjan Silja Europe och kryssningsfartyget Oasis of the Seas (Oasis of the Seas 2012)

De lastfärjor som riktar sin verksamhet främst på fordons- och godstransporter, men ändå upptar allt från 50 till 800 passagerare, kallas ro-pax fartyg (eng. roll on/ roll off cargo and passenger). Ro-pax-fartyg och ro-ro-fartygen är i flesta fall utrustade med körfält för trailers, person- och lastbilar samt andra ro-ro-enheter, och kan transportera upp till 20 000 ton gods i sina lastutrymmen. (Karhunen m.fl. 2004) Passagerarbilfärjor och ro-pax fartyg kan tolkas vara en förenad form av passagerar- och torrlastfartyg.

### 3.2.2 Torrlastfartyg

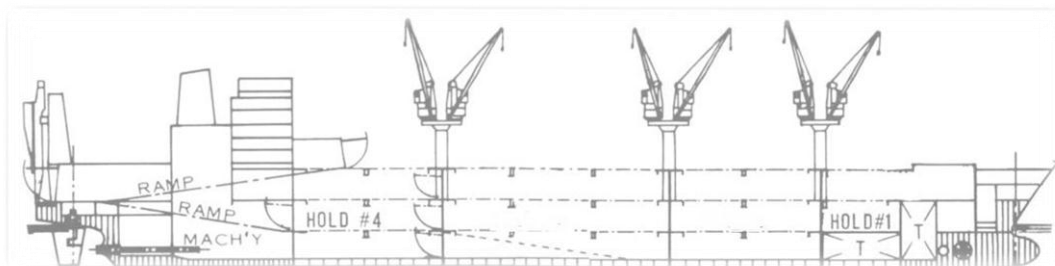
Torrlastfartyg transporterar i sina håll- däckutrymmen många olika slag av styckegods- och bulklast. Beroende på lastens karaktär avskiljs torrlastfartygen till allmänna lastfartyg (finska yleislastialus) och bulktransportsfartyg (finska irtolastialus). Lasthanteringsförfarandet i de olika formerna av torrlastfartyg grundar sig på fartygens användningssyfte. De mest allmänna typerna av lasthanteringsteknik är lo-lo (eng. lift on-lift off), där lasten lyfts till och från fartyget lodrätt med hjälp av fartygets egna eller hamnens lyftkranar, och ro-ro (eng. roll on-roll off), där lastbehandlingen in och ut ur fartyg

get sker vågrätt med hjuldrivna storenheter, så som släpvagnar och lastbilskombinationer. (Pöllänen m.fl. 2003, Karhunen m.fl. 2004)

Exempel på allmänna lastfartyg som tillämpar lo-lo-lasthanteringstekniken är containerfartyg, i vilka det ofta kan lastas upp till nio stycken containrar på varandra och i vilka lastkapaciteten kan uppgå till 15 550 TEU\* (Marinetraffic 2013). Även den opaketerade löslasten för olika bulktransportsfartyg lastas med lo-lo metoden, då igen allmänna lastfartyg så som biltransportfartyg, tågfärjor och ro-pax lastfartyg tillämpar ro-ro-metoden via fartygets för- och/ eller akterramp i in- och utlastning av transportenheterna. (Pöllänen m.fl. 2003, Karhunen m.fl. 2004)

Som lasthanteringsteknik används även sto-ro (eng. stowable roll on- roll off) -metoden. Sto-ro-lasthanteringstekniken utövas speciellt i längre transportsträckor då man vill uppnå utrymmesmässigt en större ekonomisk nytta. I sto-ro-fartyg lastas frakten in med ro-ro-metoden och stuvas därefter under fartygshållet med hjälp av lasthissar och truckar för att utnyttja fartygets maximala lastintagningskapacitet. (Pöllänen m.fl. 2003, Karhunen m.fl. 2004) Sto-ro-metoden tillämpas ofta i avtalstrafiken (se tycke 2.3.3.).

Multipurpose-fartyg tillämpar två eller flera lasthanteringstekniker och kan transportera flera olika slag av torrlast. Karakteristiskt för ett multipurpose-fartyg är dess möjlighet att lasta ombord containrar eller annat styckegods med hjälp av egna lo-lo-lyftkranar och frakta stora mängder av ro-ro-enheter under fartygshållet. Figur 7 illustrerar ett multipurpose-fartyg utrustat med tre lyftkransmastar, med två lyftanordningar var. Fartyget har även en akterramp för ro-ro-enheter som kan lastas in till de tre olika varven inom fartygshållet. (Pöllänen m.fl. 2003, Karhunen m.fl. 2004)



Figur 7 Multipurpose-fartygen är relativt stora styckegodsfartyg som kan transportera flera olika slag av torrlast (Shipbuilding Today2013)

*\*TEU står för "Twenty-Foot Equivalent Units" och är ett mått på hur många tjugo fots containrar det ryms på ett containerfartyg. En container har det metriska standardmåt-  
tet på 6,1m (längd) x 2,44m (bredd) x 2,59m(höjd). (World Shipping Council 2013)*

### **3.2.3 Tankfartyg**

Tankfartyg är avsedda för olika vätske- och gastransporter och utgör den största gruppen av världens handelsflotta. Tankfartygen hör också till de storleksmässigt största fartygen som seglar på världshaven. De är försedda med stora slutna behållare vilka fylls med olika oljepreparat i vätskeform eller med olika typer av flytande gas. Som lasthanteringsteknik används pumpapparater som pressar lasten med rörledningar in och ut ur fartygen. De största råoljetankfartygen har en bärförmåga på över 560 000 dwt\* och klassas som ULCC-fartyg (Ultra Large Crude Carrier). Gastankfartygen är typiskt mindre, med en bärförmåga på ca 70 000-80 000 dwt. Behållarna på gastankfartygen är nerkylda till -50 °C på LPG-fartygen och -162 °C på LNG-fartygen. (Karhunen m.fl. 2004)

Som en mellanform till tankfartyg och bulktransportfartyg beräknas OBO-fartyg (Ore/ Bulk/ Oil) och O/O-fartyg (Ore/ Oil), vilka transporterar förutom oljeprodukter även spannmål och annan bulklast. OBO- och O/O-fartygen har inbyggda rörledningar för vätsketransporter men har sällan egna lo-lo-enheter för lasthantering och är således beroende av hamnarnas egna lyftkranar i lossning och avlastning av bulklast. (Karhunen m.fl. 2004)

Fartygstekniska kraven på de olika formerna av tankfartyg är höga och från och med år 2002 har europaparlamentets och rådets förordning påskyndat införandet av dubbelskrov till enkelskroviga tankfartyg för att minska riskerna för oavsiktliga oljeutsläpp i europeiska vatten. (Europa 2011)

*\*Dwt står för "dead weight tonnage" som är en sammanräknad bärförmåga på fartygets last, bränsle, utrustning, besättning och förråd. Dwt-lastmättet tecknas vid sidan av fartyget. Fartygets bärförmåga varierar beroende på vattnets salthalt. Dead weight tonnage kallas på svenska för fartygets dödvikt. (Karhunen m.fl. 2004)*



### 3.2.4 Specialfartyg

Till specialfartyg klassas de fartyg som inte direkt representerar någon annan form av de traditionella fartygstyperna. Specialfartygen fungerar i flesta fall som underhålls- och sjöräddningsenheter i sjötrafiken, så som isbrytare, bogserbåtar, brandsläckningsfartyg, och förbindelsefartyg. En stor del fungerar även som stödenheter i byggverksamhet och i olika utbildningsansseenden. Exempel på dessa är kabellägningsfartyg, muddringsfartyg och utbildnings- samt forskningsfartyg för högskolor och universitet. Karakteristiskt för specialfartyg är att de har en liten eller obefintlig lastupptagningsförmåga. (Karhunen m.fl. 2004)

## 3.3 Fartygsbevakning

Redan i ett fartygs planeringsskede läggs det mycket uppmärksamhet på att alla sjösäkerhetsaspekter uppfylls. Fartygets utomordentliga sjöduglighet även i extrema väderförhållanden är ytterst viktigt både med tanke på fartygsbesättningens och passagerarnas välfärd, samt också för försäkringsgivare och olika myndighetsparterna inom sjöfart. För övervakning och besiktningssärenden anställer rederierna så kallade klassificeringssällskap (eng. classification society, finska luokituslaitos). Klassificeringssällskapen, så som Lloyds' Register of Shipping, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd och American Bureau of Shipping, avsikt är att bevaka att fartygenskonstruktionen är inrättat på ett regelrätt sätt och alla sjösäkerhetskraven är grundligt utförda. Klassificeringssällskapen fungerar som fristående instanser och utger kvalitetssammandrag och certifierar förutom fartyg, även offshore uppläggningar, så som oljeplattformar och olika marina installationer. (Karhunen m.fl. 2004 och Trafi, föreskrifter 2013)

Fartygsklassificeringen kan bestå av frivilliga och obligatoriska inspektioner. Inspektionernas syfte är att säkerställa de tekniska förutsättningarna för fartygets sjövärdighet. Beroende på de nationella lagföreskrifterna för fartygsbesiktning kan klassificeringssällskapen även utföra besiktning för nya fartyg innan de sätts in i trafik. Som regel bör fartygen besiktas av nationella myndigheterna, eller av klassificeringssällskap som nationella myndigheterna har anförtrott, periodiskt och/eller då väsentliga ändringar har gjorts i fartygets maskineri eller skrov. (Karhunen m.fl. 2004 och Trafi, fartygsbesiktning 2013)

### 3.3.1 Fartygsregistrering

Fartygsregistreringen är obligatoriskt för att fartyg skall kunna utöva någon form av handelsverksamhet. Registreringsåtgärden utförs av fartygsägaren förrän fartyget sätts i trafik eller vid övergång av fartygets äganderätt. Vid registreringen av fartyget utfärdar de nationella ansvariga sjöfartsmyndigheterna ett internationellt mätbrev (eng. International Tonnage Certificate) som innehåller bland annat fartygets namn, nationalitet, maskinerityp, ägare och fartygets olika mått (se som exempel bilaga 1). Internationella mätbrevet avges i enlighet med IMO:s gemensamma bestämmelser. (Karhunen m.fl. 2004 och Trafi, fartygsregistret 2012)

### 3.3.2 Mätinstrument för fartygsmått och – klassificering

Vid tal om internationella sjötransporter träffar man ofta på förkortningar som anger fartygsmått och beskriver fartygens storlek i referens till deras bärförmåga. Fartygets metriska dimensioner används relativt sällan, speciellt ifall det är frågan om godstrafik och olika typer av fraktfartyg. Nedan framställs de allmänt accepterade sjötransporttermerna som indikerar fartygets dödvikt. (Karhunen m.fl. 2004)

<b>ULCC</b>	Ultra Large Crude Carrier	Råoljetankfartyg på över 300 000 dwt
<b>VLCC</b>	Very Large Crude Carrier	Råoljetankfartyg på 160 000-300 000 dwt
<b>Suezmax</b>	Läglig för Suez kanal	Tankfartyg på ca 150 000 dwt
<b>Capesize</b>	-	Torrlastfartyg på över 80 000 dwt
<b>Panamax</b>	Läglig för Panama-kanal	Torrlastfartyg på ca 80 000 dwt
<b>Aframax</b>	-	Tankfartyg lägre än 80 000 dwt
<b>Handysize</b>	-	Torrlastfartyg på 20 000-50 000 dwt

(Karhunen m.fl. 2004)

I vissa sammanhang anges även fartygens framdrivningsmekanism. De mest allmänna maskinerityperna och deras förkortningar är:

<b>Förk.</b>	<b>Även kallad</b>	<b>Engelska</b>	<b>Svenska</b>	<b>Finska</b>
<b>M/S</b>	MS el. ms	Motor Ship (eng.)	Motordrivet fartyg	Moottorialus
<b>M/V</b>	MV el. mv	Motor Vessel (am.)	Motordrivet fartyg	Moottorialus
<b>S/S</b>	SS el. ss	Steam Ship	Ångdrivet fartyg	Höyryalus
<b>M/T</b>	MT el. mt	Motor Tanker	Motordriven tanker	Moottoritankkialus
<b>S/T</b>	ST el. st	Steam Tanker	Ångdriven tanker	Höyrytankkialus
<b>N/S</b>	NS el. ns	Nuclear Ship	Atomdrivet fartyg	Ydinkäyttöinen alus
<b>GTS</b>	gts	Gas Turbine Ship	Gasturbin fartyg	Kaasuturbiinialus
<b>T/T</b>	TT el. tt	Turbine Tanker	Turbindriven tanker	Turbiinisäiliöalus

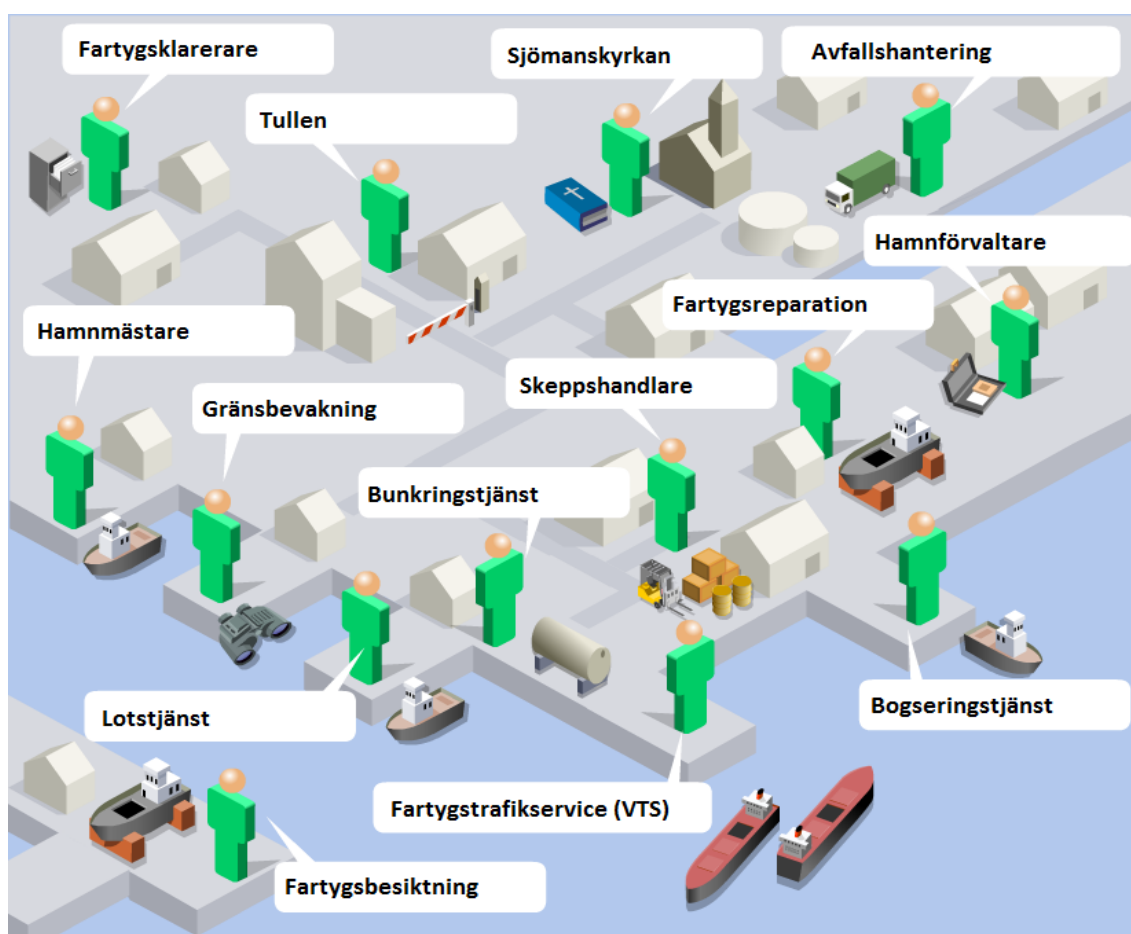
(Karhunen m.fl. 2004, Marineinsight 2012)

Ytterligare rangordnas fartyg även enligt deras isklass, det vill säga enligt deras förmåga att åka på isbelagda vatten. Fartygets maskineffektivitet, skrovstyrka, maskineri- och roderstyrka avgör till vilken isklass fartyget tillhör. Isklassen definierar fartygets farledsavgifter och avdömer behovet för isbrytarassistans i vinterförhållande. Avsikten med isklassificeringen är att tillförsäkra vintersjöfartens säkerhet och flexibilitet.

I Finland och Sverige har sjöfartsmyndigheterna utvecklat så kallade finsk-svenska isklassregler (FSICR) som har tillämpats i vintersjöfarten sedan år 1971. Isklassificeringen kan ställas in utgående från erkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar, det vill säga från en så kallad motsvarighetsbeteckning. I detta fall utfärdas isklassificeringen enligt sjöfartsmyndigheternas överensstämmelse med motsvarighetsförteckningen. FSICR indelar fartyg i sex olika isklasser för östersjöområdet. Dessa isklasser är: Super I A, I A, I B, I C, II, III. (Trafi, isklass 2013)

## 4 FARTYGSKLARERING: INTERAKTION OCH SAMVERKAN

I världen uppskattas det finnas över 4500 hamnar (World Port Source 2013). Hamnarna är av varierande karaktär och vissa av dem rymmer stora tankfartyg, då igen andra betjänar containerfartyg och/ eller andra torrlast- och passagerarfartyg. Hamnstrukturerna och hamnarnas lasthanteringsutrustningar är olika beroende på typen av fartyg de är utsedda för. Hamnklustret består därmed av ett stort antal landbaserade företag och sjöfartsmyndigheter som assisterar ankommande och avgående fartygen i olika ärenden (se figur 8). Hamnens syfte är att stöda den logistiska försörjningskedjan och fungera som en spridningspunkt för vidare distribution till slutanvändarna. (Karhunen m.fl. 2004)



Figur 8 Exempel på hamnens intressentgrupper (The Maritime Industry Foundation 2013, fritt översatt av skribenten)

Det ingår dock ett stort antal processer innan själva lasthanteringen kan påbörjas, och tiden som de olika delmomenten upptar innan lasthanteringen inleds spelar en stor roll. All tid som förloras har en rak ekonomisk påverkan. Till exempel i en studie gjord av ett

stort oljeföretag beräknades det att till och med 5 miljoner dollar kunde sparas årligen ifall handlingstiden i hamnarna minskades globalt i var sin hamn med 30 minuter (Association of Shipbrokers and Agents 2011). För att underlätta informationsflödet mellan de olika parterna och för att säkerställa att alla ankomståtgärderna är regelrätt utförda utnämner rederierna fartygsklarerare, vilkas huvudsakliga funktion är att representera fartyget under dess besök och se till att fartygsbesöket verkställs följsamt och smidigt. (Karhunen m.fl. 2004)

## **4.1 Fartygsklarerarens roll i sjöfartens kretslopp**

Fartygsklarering är ett mycket gammalt yrke som har utövats i hundratals år runt om i världen för att stöda den internationella handeln till sjöss. Lokala förhållanden, så som kulturella skillnader, språk, nationella föreskrifter, politiska omständigheter och ekonomiska faktorer, har drivit rederier att utse landspecifika fartygsklarerare för att fungera som agenter för de hamnar deras fartyg besöker. Fastän internet i dagens läge kan användas som en betydelsefull informationskälla vore det mycket svårt för fartygen att själva anordna alla förhandsåtgärder och kommunikationsskyldigheter i varje hamn. Följaktligen har rederierna ett omfattande nätverk av lokala fartygsklarerare, även kallade för agenter (eng. ship's agent el. port agent, finska laivanselvittäjä el. laivameklari), som vakar över rederiernas intresse i respektive hamn. (Karhunen m.fl. 2004, Maritime-info 2013)

### **4.1.1 Arbetsbeskrivning**

Arbetsbeskrivningen för en fartygsklarerare är mycket omfattande och kan variera stort mellan olika rederier. I de flesta fall utgörs ett klareringsavtal mellan redaren och fartygsklareringsföretaget i samband med att representantskapet för fartyget utses. Avtalet består av ett antal tjänster och/ eller uppdrag som rederiet nominerar fartygsklareraren att ta hand om som ombud för fartyget. Som exempel kan nämnas omhändertagande av bunkringstjänster, koordinering av manskapsbyte, reservering av hamnplats och beställning av proviant. Den primära funktionen är dock upprätthållandet av kommunikationen mellan alla berörda parterna i processen, det vill säga förmedling av behörig information till fartyget, rederiet och hamnens intressegrupper. Denna information kan bestå av tidsplanering, skickandet och mottagandet av ankomstdokumentation och försäkring av

kajplats. Själva e-postmeddelandena från fartyget kan i verkligheten anlända fullt obundet från de olika avdelningarna på farkosten; samtidigt som maskinavdelningen skickar order på reservdelar och installatörer, kan kommandobryggan be efter bogserbåt och sjukvårdsmottagningen anropa efter akutvård för passagerare vid ankomst till hamnen. I detta avseende betjänar fartygsklareraren som en länk mellan fartyget och alla de kontakter som hamnbesöket omnämner.

Den grundläggande informationen i kretsloppet är dock uppgifterna om fartygets lastning och lossning. Alla tider för de olika delmomenten innan, under och efter lastningen/ lossningen inskaffas kontinuerligt från exempelvis fartygets kaptan, lotsförmedlingen och/eller hamnmästaren. Schemat över tiderna och figurerna över lastenheterna skickas av fartygsklareraren bland annat till mottagaren och avsändaren för deras egna ändamål. Å andra sidan bör fartygsklareraren också se till att alla ankomstkraav är bemötta med de nationella myndigheterna och att regelrätta underleverantörer är beställda för att hantera nödvändiga tjänster. Det kan till exempel stå på fartygsklarerarens ansvar att förhandsbeställa lots eller att arrangera avfallshanteringen för fartyget.

Globala försörjningskedjan och ständigt fortlöpande sjötrafiken förutsätter en konstant anträffbarhet till fartygsklareraren dygnet runt, sju dagar i veckan. Arbetsfältet för fartygsklareraren är dynamiskt och en arbetsvecka kan bestå av simultan tjänstgöring för flera inkommande fartyg åt gången och rent fysiska visiter till båtar som redan har anlänt till hamnen. Normal praxis är att fartygsklareraren möter fartyget då det anländer till hamnen eller besöker fartyget kort efter dess ankomst. Under besöken, även kallade för klareringar, träffar fartygsklareraren ofta kaptanen och/ eller någon besättningsmedlem som tillhandager väsentliga ankomstdokument och sammanfattar sakläget ombord. Vistelsen till fartyget kan fungera från fartygsklarerarens sida som ett ypperligt läge att presentera sig själv och redogöra för de tjänster som fartygsklareringsföretaget kan erbjuda. I flera fall kan dessa diskussioner leda till muntliga serviceavtal eller anhållan att förskaffa diverse produkter av olika leverantörer.

Till fartygsklarerarens arbetsbild hör även hanteringen av pengaflödet för respektive fartyg. Fartygsklareringsföretaget mottar räkningarna och betalar de olika kostnaderna som uppstår vid fartygsbesöken. Företaget sparar alla fakturorna och skickar efter fartygets avgång ett slutligt sammandrag över kostnaderna som fartygsbesöket förorsakat.

Till dessa kostnader tillägger fartygsklareringsföretaget ett belopp över sina egna tjänsters kostnad, det vill säga ett agentarvode (eng. agency fee).

Fartygsklareringsprocessen kan såvida betraktas som tredelad. Första skedet av fartygsklareringen sker före fartygsbesöket och innefattar försäkrandet av förhandsåtgärderna innan fartyget har anlänt. Till det andra skedet hör bemötandet av fartyget och tillsyn över lastningen och/ eller lossningen. Tredje skedet består av faktureringsåtgärderna till rederiet eller befraktaren. Utöver ovannämnda upprätthåller fartygsklareraren ett digert och kontinuerligt informationsflöde till alla väsentliga parter i processen. Anmärkningsvärt är dock att fartygsklareringsprocessen kan variera mycket beroende på klausulerna i klareringsavtalet, som i sin tur kan växla mycket mellan olika last- och fartygstyper. I dag har dessutom trenden att göra upp så kallade distansartade klareringsförföranden (eng. non-attending clearance) ökat, vilket innebär att fartygsklareraren endast kan ansvara för att förmedla informationen angående fartygsbesöket till nationella myndigheters dataregister. De övriga processerna har alltså i sådana fall blivit överlåtna rakt till fartygets eller rederiets/ befraktarens egen administration.

## **4.2 Myndighetsparter i klareringsverksamheten**

Representantskapen för utländska fartyg innebär att fartygsklareraren anförtros sköta alla nationella kraven inför fartygsbesöket. Kraven är av varierande slag beroende på fartygstypen, lastenheternas natur och fartygets ankomst- och destinationsland. Fartygsklareraren är alltså tvungen att bedöma kraven alltid enskilt för varje fartyg och samtidigt följa med möjliga lagändringar som de olika myndighetsparterna kan utgiva under årets lopp. De största statliga myndigheterna består av kommunikationsministeriet, trafiksäkerhetsverket, trafikverket, gränsbevakningsväsendet, tullen och marinen. Dessa befogenheter står för behandlingen av sjöfartsfrågor i Finland och ansvarar för regleringen och övervakningen av sjötrafiken på det finska sjöterritoriet. (Sjöfartsförbundet 2013) Av dessa myndighetsparter är det i första hand gränsbevakningsväsendet och tullen som ställer direkta krav på fartygsklareringsverksamheten.

#### **4.2.1 Gränsbevakningsväsendet**

Till det finska gränsbevakningsväsendets uppgifter hör gräns- och sjöbevakning vid landsgränsernas övergångsställen och sjöräddning. Gränsbevakningsväsendet är underställt inrikesministeriet och utför samarbete på havsområdena bland annat med trafiksäkerhetsverket och försvarsmakten. Vidare bedriver gränsbevakningsväsendet närsamarbete med tullen och polisen (så kallat PTG-samarbete) i brottsbekämpning, med syftet att förhindra till exempel illegal invandring och människosmuggling. (Gränsbevakningsväsendet 2013)

I stora drag ansvarar gränsbevakningsväsendet om upprätthållandet av kontroll och övervakning av persontrafik, då tullen fungerar som det lagövervakande organet för utrikeshandel och godstrafik. Genom denna ansvarsfördelning har bevakningen över kryssningsfartyg och linjetrafiks-passagerarfärjor överlåtits till stor del till gränsbevakningsväsendet. Fartygsklareraren (eller fartygets egen besättning) är således anmälningskyldig till gränsbevakningsväsendet gällande rörelsen av besättningsmedlemmarna och passagerarna inom persontrafiken. Detta betyder i praktiken att fartygsklareraren förmedlar passagerar- och manskapslistorna till gränsbevakningen och att alla passagerar- eller besättningsrelaterade ärenden, så som exempelvis passkontroll och behandlingen av visumansökan, sköts i persontrafiken av gränsbevakningsväsendet. PTG-samarbetets resursfördelning har å andra sidan lett till att tullen numera övervakar samtliga uppgifter och mottar manskapslistorna då sjötrafiken består av torrlast-, tank- och specialfartyg. (Gränsbevakningsväsendet 2013, Tullen 2013)

#### **4.2.2 Tullen**

Finska tullens uppgifter inom sjöfart, så som i alla andra trafikformer, är starkt kopplat till utrikeshandeln och varuflödet mellan EU:s inre och yttre marknad. Tullen resultatstyrts av finansministeriet och tillhör EU:s tullsystem. Kontrollen över in- och utförsel av varor verkställs av tullen i enlighet med både den nationella och EU:s gemensamma lagstiftning. Vidare utför tullen så kallad tullbevakningskontroll i gods-, fordons- och passagerartrafiken för att säkerställa leveranskedjornas lagenlighet. Tullens eftersträvan är kortfattat att främja utrikeshandeln, beskatta och samla avgifter i import och export av varor, samt att skydda samhället och dess konsumenter. (Tullen, om oss 2013)



I dag har tullen börjat i allt större grad föra in sina tjänster till nätet. Tullens elektroniska tjänster består av flera webbverktyg som företag och konsumenterna kan använda i ett antal olika tullärenden. I fartygsklareringsverksamheten styrs anmälningsskyldigheterna i stor del av tullens e-tjänst ”AREX” och ”Portnet”-datasystemet. I AREX-tjänsten kan fartygsklareraren göra införsel- och utförseldeklarationer för fartyg som anländer eller åker bort från/ till en finsk hamn. Portnet-systemet, däremot, fungerar som en gemensam databas för sjöfartsanmälningar. Anmälningarna består av rapportering av fartygsbesökens grunddata, så som fartygens ankomst- och avgångstider, och införsel av ankomst- och avgångsdokumentation. Exempel sådana dokument är besättningslistor, avfallsanmälan, last dokument och inventarielistor på fartygets lager. (Tullen, elektroniska tjänster 2013)

#### **4.2.3 Övriga myndighets- och biståndsparter**

I fartygsklareringsprocessen medverkar tiotals statliga organ, sjöfartsorganisationer, biståndsparter och leverantörer som alla ser till att sjötrafiken fortskrider. En del av behörigheterna är verksamma endast i bakgrunden och kontaktas bara vid särskilda tillfällen. Exempel på en sådan myndighetspart är hälsomyndigheterna, som kontaktas i kryssningsfartygsväsendet då fartygets hälsodeklaration alarmerar om smittosamma sjukdomar bland passagerarna. Även en stor del av leverantörerna och biståndsparterna stöder fartygens kretslopp endast slumpvis och kontaktas av fartygsklareraren då behov för speciella arrangemang uppstår. Till exempel dykartjänster för fartyg under kryssnings-säsongen ordnas bara enstaka gånger, men kan vara mycket omfattande och arbetsdryga då de en gång förverkligas.

Det är i flesta fall mycket svårt att förutspå innan fartygsbesöket vilka extraordinära parter fartygsklareraren är tvungen att vända sig till. Från fartygets sida kan planerna ändra frekvent och nya krav kan uppstå mycket snabbt utan förvarning. Fartygsklarerarens egen expertis inom sjöfartsrelaterande områden är en lika stor förutsättning för arbetet som kännedomen att söka upp rätta kontakter vid rätta tillfällen. I empirin förklaras de olika bistånds- och samarbetsparternas roll inom fartygsklarering närmare och förhållandena mellan de olika intressegrupperna belyses med praktiska exempel.

## 5 METODIK

Resterande delarna av detta examensarbete består av en case-studie i kryssningsfartygets Adventure of the Seas besök till Helsingfors 21.6.2013 samt, avslutningsvis, en handbok i fartygsklarering. Som vetenskaplig forskningsmetod för båda dessa studier tillämpas öppen etnografi, där arbetsprocesserna och underliggande arbetsrutinerna inom fartygsklarering i företaget C & C Port Agency Ltd Oy beskrivs i form av deltagande observationer. Genom att de olika faktorerna i fartygsklareringsverksamheten redogörs för med hjälp av deltagande observationer, samtalsintervjuer och olika skriftliga källor som berör delmomenten som studeras, skapas en naturlig och genomskinlig uppfattning om arbetsbeskrivningen ur ett inifrånperspektiv från företagsmiljön.

Grundläggande syftet för den helhetsmässiga formgivningen, som är detta examensarbete, är att arbetets teoriandel, case-studie och handbok stöder enskilt varandra som självständiga dokument för att ge läsaren en genomgriplig och djupgående bild av huruvida fartygsklarering är en ytterst betydelsefull del av sjöfartens kretslopp.

### 5.1 Etnografi

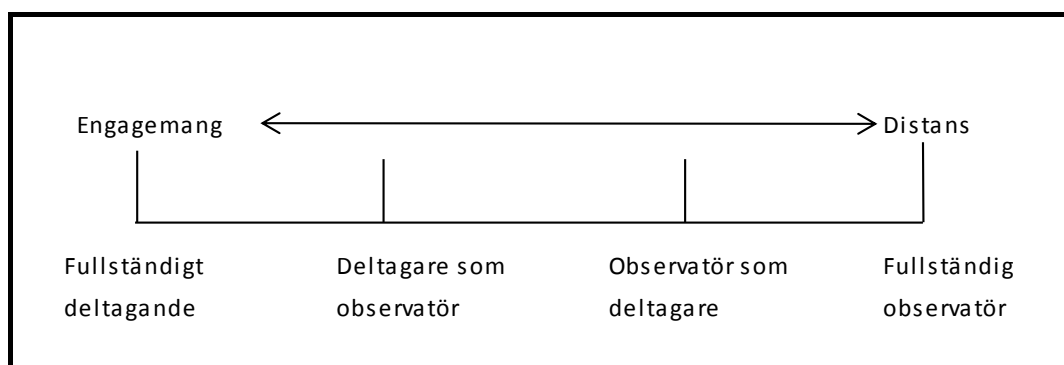
Med etnografi avses en kvalitativ engagerad forskning av någon grupps sociala miljö och studerandet av gruppens aktiviteter, beslutsfattande, beteendemönster, vardagliga rutiner med mera, för att besvara någon empirisk frågeställning som är relaterad till den kultur man undersöker. I den etnografiska forskningsprocessen utsätter sig forskaren som en observatör eller delaktig medlem till den population som undersöks och för fältanteckningar över relevanta iakttagelser som han eller hon lägger märke till under sin vistelse till det ifrågavarandet gemenskapen. Den sociala miljön som undersöks kan vara en folkstam, en by eller, som i detta fall, en organisationskultur. Fältanteckningarna förädlas slutligen till en strukturerad rapport eller motsvarande slutprodukt där forskningsresultaten analyseras objektivt. (Bryman & Bell 2005)

Tillträdet till det fält forskaren önskar undersöka kan i vissa fall vara svårt. Vidare består fältarbetet i etnografiska forskningar ofta av längre tidsperioder, vanligtvis tolv månader eller längre. Den etnografiska forskningen som läggs fram i de kommande kapitlen av detta examensarbete har samlats under tidsperioden 1.5.– 30.9.2013, och antar

således formen av en så kallad mikro-etnografi, som kan tillämpas vid genomföranden av examensarbeten eller magisteruppsatser. I mikro-etnografin har tillgången till företaget C & C Port Agency Finland ägnats genom en tidsbunden anställning för ovanstående tidsperiod och på det sätt kan forskningen utföras med ett kontinuerligt tillträde till de anställda i företaget samt företagens kunder och leverantörer.

### 5.1.1 Deltagande observation

Metoden för mikro-etnografin är öppen deltagande observation (se figur 9). Med andra ord fungerade jag som en fullvärdig medlem i företaget och min identitet som forskare var medveten av personalen på C & C Portagency Finland Oy Ltd. Jag observerade arbetsmiljön och förde mina fältanteckningar dagligen i samband med mina andra arbetsuppgifter. En del av mina anteckningar beskriver vardagliga arbetsprocesser och andra redogör för mer fördjupade insikter till arbetskulturen. Tack vare min anställning hade jag möjligheten att komma in till en sluten arbetsmiljö och kunde använda mig av trovärdiga icke-offentliga källor, så som samtalsintervjuer av oformell bemärkelse och praktiska exempel som förekom vid oförväntade tillfällen. De olika observationerna sammanställdes i slutet av arbetsdagarna och utgjorde stämningen för den empiriska forskningen.



Figur 9 Etnografens roller (Bryman & Bell 2005)

Som en deltagare och observatör var jag tvungen att upprätthålla en objektiv roll som forskare och undvika allt för stor identifikation med arbetskollegorna så att jag inte blev insugen i deras världsbild - en risk som kallas "going native". Going native kan leda till att forskarrollen förloras och att den vetenskapliga infallsvinkeln störs av att man börjar

se på saker allt för mycket genom den rådande arbetsmiljöns synsätt. Forskningsresultatens validitet kan i sådana fall ifrågasättas för att vara naiva, tjatiga och ensidiga. (Bryman & Bell 2005)

Under anställningsperioden gjorde jag mentala noteringar och preliminära anteckningar över relevanta iakttagelser och olika samtalsintervjuer. Samtalsintervjuerna var ovillkorliga, avbrutna, ofullständiga och/ eller ostrukturerade vardagliga diskussioner, i vilka betydelsefulla synpunkter för empiriska forskningen lyftes fram i oförsägbara situationer. Fältanteckningarna blev snabba beskrivningar, nyckelord, korta fraser och citat som senare tog en form av en forskningsdagbok. Forskningsdagboken var en ypperlig referensram för teoriupplägget, case-studien och handboken eftersom anteckningarna var klart utlagda i kronologisk ordning och olika sakförhållanden kunde knytas ihop då de hade noterats mer detaljrikt i slutet av arbetsdagarna.

Utbytesrelationen var uppenbar; som forskare och deltagande observatör framställde jag en handbok i fartygsklarering för företaget C & C Port Agency Finland i enlighet med uppdragsbeskrivningen som gavs till mig före anställningen. Medan jag genomförde case-studien och handboken förkovrade jag kunskap och kännedom om branschen genom ett inifrånperspektiv som inte skulle ha varit möjligt utan tillträdet till den slutna arbetsmiljön. Vidare förblev case-studien och handboken den fullskaliga empiriska studien för detta examensarbete.

## 6 CASE-STUDIE: MS ADVENTURE OF THE SEAS

I denna case-studie sammanför jag kryssningsfartygets Adventure of the Seas ingivningsbesök till Helsingfors den 21.6.2013 i vilken jag fungerade som fartygsklarerare. Case-studien består inledningsvis av ett kapitel som behandlar fartygets bakgrundsfakta och tekniska mått. Följande kapitel redogör för kommunikationen mellan rederiet, C & C Port Agency Finland Oy Ltd och Helsingfors hamn innan bekräftelsen för fartygsbesöket. I stycke 8.3 beskriver jag fartygsbesökets olika delmoment innan, under och efter Adventure of the Seas vistelse i Helsingfors. Case-studien avslutas med ett sammandrag där huvudpunkterna av fartygsbesöket summeras och reflekteras gentemot examensarbetets teoriandel.

### 6.1 Bakgrundsfakta

År 1997 beställde Royal Caribbean Cruises Ltd. av Åbo skeppsvarv, då varande Kvaerner Masa-Yards och nuvarande STX Finland, nybygget MS Adventure of the Seas för att utöka sin kryssningsflotta i Voyager-klass. Fartyget blev färdigt år 2001 och åkte på sin jungfruresa till New York den 18.11.2001. Sedan dess har Adventure of the Seas utfört hundratals kryssningar bland annat i Västindien och Medelhavsområden. Adventure of the Seas har idag fyra systerfartyg; Voyager of the Seas, Explorer of the Seas, Navigator of the Seas och Mariner of the Seas. (Royal Caribbean Press Center 2013, Voyager-class 2011)



Figur 10 Adventure of the Seas på Kvaerner Masa Yards, Åbo (Voyager-class 2011)

### 6.1.1 Tekniska mått och fartygsdata

Största längd:	311,1m
Bredd:	38,6m
Djupgående, max:	8,8m
Bruttodräktighet:	137 300
Personer ombord, max:	5020
Passagerarhytter:	1557
Besättningshytter:	679
Däck:	15st
Maskineri:	Diesel-elektriskt kraftverk
Totaleffekt:	75600 kW
Huvuddieslar:	6st Wärtsilä 12V46C
Propulsionsmaskineri:	AZIPOD-roderpropellrar, 3st 14000 kW
Hastighet:	22,0 knop
Bogpropellrar:	4st 3 000 kW
RCCL –klass:	Voyager
Klassificering:	Det Norske Veritas
Beställare:	Royal Caribbean Cruises Ltd.
Registreringshamn och flaggstat:	Nassau, Bahamas
IMO-nummer:	9116876
Konstruktionskostnaderna totalt:	672 milj. \$

(Royal Caribbean Press Center 2013, Voyager-class 2011)

Adventure of the Seas har i sitt skrov ett avancerat vattenreningsverk i vilken fartyget kan förvandla havsvatten till sötvatten genom komplicerade destillations- och avdunstningsprocesser. I teorin kunde sötvattnet användas efter processerna som dricksvatten, men i praktiken används det rengjorda havsvattnet som spolvatten i avloppsrören och som simbassängsvatten. Det är beräknat att vattenförbrukningen per person är i genomsnitt 259 liter i dygnet. (Royal Caribbean Press Center 2013, Voyager-class 2011)

### 6.1.2 Reseplan, Baltic Cruise 13.– 25.6.2013

Nedan är ruttbeskrivningen för Adventure of the Seas tolv nätters baltiska kryssning som verkställdes 13.– 25.6.2013. Samma kryssning upprepades 25.6.– 7.7.2013. Huvudattraktionen för kryssningarna anses vara St. Petersburg, där fartyget stannar för två dagar. Liknande kryssningar är populära även bland andra kryssningsfartyg som seglar på Östersjön.

<b>13.6.2013</b>	<b>Southampton, England</b>	Passagerarbyte (eng. turnaround)
	Ankomst: 5:30	Avfärd: 16:30
<b>14.6.2013</b>	Kryssning	Sjöfärd till följande hamn
<b>15.6.2013</b>	<b>Oslo, Norge</b>	
	Ankomst: 10:00	Avfärd: 17:00
<b>16.6.2013</b>	<b>Köpenhamn, Danmark</b>	
	Ankomst: 9:30	Avfärd: 17:00
<b>17.6.2013</b>	Kryssning	Sjöfärd till följande hamn
<b>18.6.2013</b>	<b>Tallinn, Estland</b>	
	Ankomst: 10:00	Avfärd: 17:00
<b>19.6.2013</b>	<b>St. Petersburg, Ryssland</b>	
	Ankomst: 08:00	
<b>20.6.2013</b>	<b>St. Petersburg, Ryssland</b>	
		Avfärd: 18:00
<b>21.6.2013</b>	<b>Helsingfors, Finland</b>	
	Ankomst: 8:00	Avfärd: 17:00
<b>22.6.2013</b>	Kryssning	Sjöfärd till följande hamn
<b>23.6.2013</b>	Kryssning	Sjöfärd till följande hamn
<b>24.6.2013</b>	<b>Brugge, Belgien</b>	
	Ankomst: 8:00	Avfärd: 16:30
<b>25.6.2013</b>	<b>Southampton, England</b>	
	Ankomst: 5:30	

### 6.1.3 Helsingfors 21.6.2013

Adventure of the Seas anlände till Helsingfors med en besättning på 1161 personer och ett passagerantal på 3207 personer. Passagerarna var från 45 olika länder och nationalitetsfördelning av besättningsmedlemmarna bestod av 62 olika nationaliteter. Största delen av passagerarna var av engelsk nationalitet och då igen majoriteten av besättningsmedlemmarna var filippiner. Två besättningsmedlemmar debarkerade och fyra besättningsmedlemmar embarkerade fartyget i Finland.

Fartygets kajplats var Helsingfors västra hamns Melkökaj (kajplatskod ”LMA”). Kajen är belägen i södra ändan av Busholmen, en ca tio minuters körtid från C & C Port Agency Finland Ltd Helsingfors kontor.



*Figur 11 Adventure of the Seas, Helsingfors 21.6.2013. I Bakgrunden syns kryssningsfartyget AIDAmara. (Ville Korhonen)*



## 6.2 Hamnplatsreservationer och förhandskommunikation

**Bakgrund:** Mellan tidpunkten då fartyget Adventure of the Seas nämndes i företagets e-post cirkulation för första gången ända tills datumet hon anlände till Helsingfors, har det sammanlagt åkt in och ut tiotals tusen meddelanden till och från företagets e-post. Av alla meddelanden har dryga 250st behandlat på något sätt kryssningsfartyget Adventure of the Seas. Majoriteten av dessa dryga 250st meddelanden har skickats och tagits emot under maj och juni 2013. I styckena 8.2 och 8.3 tar jag fram de mest väsentliga meddelandena och försöker på detta vis ge läsaren en så klar bild som möjligt av de olika delmomenten i fartygsbesöket och klareringsverksamheten. Som källor används meddelandena i företagets e-post och egna fältanteckningar (se kap. 5).

Royal Caribbean International, Celebrity Cruises skickade för första gången sina preliminära hamnplatsreserveringar för kryssningssäsongen 2013 den 1.6.2011. E-postmeddelandet från rederiets utarbetnings- och ruttplaneringsenhet innehöll en Microsoft Excel-fil med datum och tider för när olika fartyg från deras kryssningsfartygsflotta var utsedda att besöka Helsingfors. Helsingfors hamns kajplatser bekräftades av Port of Helsinki två dagar senare. Bekräftelserna förmedlades av C & C Port Agency Finland till Royal Caribbean International, Celebrity Cruises 5.6.2011. En uppdaterad lista för hamnplatsreservationer skickades från rederiet igen 10.11.2011. I dessa uppdateringar nämndes Adventure of the Seas fartygsbesök 21.6. och 3.7.2013 för första gången. Respektive kajplatser bekräftades under samma dag av Port of Helsinki till C & C Port Agency Finland, och vidare av C & C Port Agency Finland till Royal Caribbean International, Celebrity Cruises.

Det första meddelandet från fartyget Adventure of the Seas till C & C Port Agency Finland kom drygt ett år senare, den 27.11.2012. Detta meddelande, samt meddelanden som följde i slutet av året 2012 och i början på år 2013, bestod av en hamnförfrågan och frågor relaterade till kraven på dokumentationen som fartyget bör skicka till fartygsklareraren innan sin ankomst. Hamnförfrågan (eng. port questionnaire) skickas av fartygen i förväg till alla de hamnar som de kommer att åka till och fungerar som ett informationsblad för fartygets besättning. I hamnförfrågan fyller fartygsklareraren sina egna kontaktuppgifter och besvarar frågor gällande till exempel lokala priser, tjänster, myndighetsförfaranden och avfallshantering. Dessa uppgifter används av fartyget och rede-

riety bland annat för att göra snabba kostnadsjämförelser mellan hamnarna. Fartygets besättning eller rederiet kan sedan på basis av uppgifterna bestämma över vilken hamn det är mest kostnadseffektivt att förverkliga olika underhållstjänster och/ eller reparationer. Uppgifterna i hamnförfrågan fungerar även som ett underlag för informationen som delas till passagerarna angående varje färdmål fartyget seglar till.

### **6.3 Fartygsklareringens delmoment och informationsflöde**

Från och med 26.5.2013 blev informationsflödet mellan de olika besättningsparterna och C & C Port Agency Finland mer oavbrutet och dynamiskt. Gästadministratören (eng. Guest Administration Officer), som ofta står för huvudandelen av kommunikationen från fartyget, skickade frågan om huruvida fartygets besättning kan verkställa en övning för nödsituationer (eng. crew drill) ombord på fartyget under dess vistelse i Helsingfors. Vidare ville gästadministratören veta om kajplatsen är rullstolsanpassad och ifall gränsbevakningsofficerarna kommer att kontrollera passen för passagerare som kommer utanför EU. Alla frågorna besvarades följsamt alltefter som de mottogs. Frågorna bestod till största delen av standardförfrågningar så som, ”Vilka är klareringsåtgärderna vid ankomst?”, ”Kommer gränsbevakningsofficerarna att stämpla alla pass?” och ”Behöver passagerarna eller besättningsmedlemmarna ta med sig pass då de stiger iland eller räcker det med kryssningsfartygets eget ID-kort?”.

#### **6.3.1 Tre veckor innan fartygsbesöket**

Cirka tre veckor innan fartygsbesöket uppdelades de kommande kryssningsfartygen internt mellan personalen på C & C Port Agency Finland och jag blev utsedd som fartygsklarerare för Adventure of the Seas.

Under veckorna som följde skickade gästadministratören skannade kopior på fartygets mätbrev (eng. tonnage certificate), klassificeringscertifikat (eng. certificate of class), nationalitetscertifikat (eng. certificate of nationality) och fartygets internationella skyddscertifikat (eng. international ship security certificate) som jag i min tur förmedlade till tullens centraliserade sjötrafikcentral, Meke (se bilaga 1-5). Meke kontrollerade fartygsdokumentationens validitet och laddade upp informationen i tullens datasystem. Denna åtgärd genomförs varje gång vid ett fartygs första besök under kalenderåret.

Då detta var Adventure of the Seas ingivningsbesök, det vill säga första gången fartyget anlände till Helsingfors, ordnades även en så kallad nyckelceremoni ombord på fartyget, där hamnens och stadens representanter träffade fartygets kapten och välkomnade kryssningsfartyget till Helsingfors. Deltagarlistan för nyckelceremonin bestod av Port of Helsinkis hamnmästare Antti Pulkkinen och Helsingfors stads turist- och kongressbyrås representant Samuli Lilja samt undertecknad. Deltagarlistan skickades till Adventure of the Seas Grupp Koordinator och G4S hamnvakterna.

Vid det här skedet fyllde jag även in all grunddata för Adventure of the Seas ankomst i Tullens Portnet-system genom att göra en anmälan om ett nytt hamnbesök.

### **6.3.2 En vecka innan fartygsbesöket**

Ungefär en vecka före Adventure of the Seas fartygsbesök till Helsingfors började jag få e-post från rederiet och fartygets egna biståndsparter. E-posterna bestod dels av transport- och hotellfordran för besättningsbyte, det vill säga listor från rederiet över besättningsmedlemmar som kommer till Finland för att skriva in sig till fartyget, eller som åker från Finland och skall skriva ut sig från fartyget. Jag bokade rum från företagets avtalshoteller i enlighet med den information jag fått från rederiet och fartygets besättningsadministratör (eng. Crew Administration Officer). Besättningsbytet bestod av fyra embarkerande och två debarkerande besättningsmedlemmar. Samtidigt förde jag in alla persontransportärenden för besättningsbytet i Google Drive- fillagringsystemet. Transportärendena bestod av namn på personer som skulle avhämtas, vart de skall transporteras och när. Underleverantören för transporttjänsterna, Charter919, bekräftade i sin tur transportanhållan genom att logga in till Google Drive med sina egna lösen.

Jag fick även besked om planerad proviantleverans från Holländska företaget ”Meeder Fresh Produce”. För proviantleveransen kontaktade jag företaget Teollisuusmuutot Oy, som erbjuder bland annat stuveritjänster, och Tullen vid Helsingfors västra hamn. Teollisuusmuutot Oy bekräftade sitt deltagande och lovade skicka två män och en teleskoplastare till kajplatsen. Jag förmedlade denna information till G4S portvakterna vid kajplatsen för att försäkra inträdet till hamnområdet för Teollisuusmuutot fordon. Till Tullen skickade jag en förhandsanmälan på proviantleveransen och berättade för dem att

chauffören kommer med väsentlig dokumentation till Tullkontoret vid västra terminalen den 21.6.2013 för att ansöka om godkännande av Tullen att påbörja avlastningen. Slutligen besvarade jag på beskedet för proviantleveransen och meddelade att stuveriarbetarna och Tullen har beställts och informerats. Jag instruerade företaget som övervakade proviantleveransen att förklara för deras chaufför att börja med att besöka Tullens kontor vid västra terminalen i Helsingfors på ankomstdagens morgon.

### **6.3.3 Tre dagar innan fartygsbesöket**

Tre dagar innan fartygsbesöket jobbade jag konstant med meddelandena som kom från fartyget, fartygets biståndsparter och rederiet. Kommunikationen innefattade exempelvis säkerställande av kajplats, havsvattnets nivå och avhämtningstider för ankommande besättningsmedlemmar. Mängden förhandskommunikationen var i jämförelse med andra kryssningsfartyg större eftersom det var Adventure of the Seas första besök till denna hamn. Det är även normalt för större kryssningsfartyg med stor besättning och stort passagerarantal att vara mer i kontakt med deras fartygsklarerare vid kommande hamnar för att garantera att alla förhandsåtgärder åtgärdas i god tid.

Den 18.6.2013 skickade jag ett så kallat standardmeddelande för kommande kryssningsfartyg till alla behöriga parter ombord på Adventure of the Seas. Standardmeddelande består av anvisningar för fartyget att skicka ankomsttider till lotsförmedlingen ”Finnpilott” tolv, sex och tre timmar innan de anländer till lotsstationen. Standardmeddelande innehöll hamnens introduktionsmaterial, blanketter för avfallsanmälan och ansökan om visum till Schengenområdet för debarkerande besättningsmedlemmar från tredje länder som saknar ett giltigt visum, samt krav på ankomstdokumentation. Till fartygets ankomstdokumentkrav hör, förutom förmedlandet av avfallsanmälan 24 timmar innan ankomst, även skickandet av passagerar- och besättningslistorna. Jag bad fartyget skicka mig listor på besättningsmedlemmarnas och passagerarnas namn och nationalitet, listor på embarkerande och debarkerande passagerare och besättningsmedlemmar och en lista på förväntade gäster 48 timmar före fartygets ankomst. Ytterligare bad jag fartyget att fylla i och skicka tillbaka till mig ansökan om visum till Schengenområdet för två debarkerande besättningsmedlemmarna som måste ansöka efter visum för att kunna åka hem.

Listorna förmedlade jag senare (vid mottagande) till alla behöriga parter; visum ansökan och listorna på besättningsmedlemmarnas och passagerarnas namn och nationalitet till Gränsbevakningsväsendet, listor på besättningsmedlemmarnas och passagerarnas nationalitet till Helsingfors stads turist- och kongressbyrå samt listorna på embarkerande passagerare och besättningsmedlemmar och en lista på förväntade gäster till hamnvakterna vid G4S.

Standardmeddelandet avslutades med ett textstycke där jag förklarade att gränsbevakningsofficerarna skulle stiga ombord på fartyget en timme efter dess ankomst för att utföra gränskontroll. Gränskontrollen verkställs av Gränsbevakningsväsendet alltid då kryssningsfartygen åker till, eller anländer från ett land utanför Schengenområdet. Tidpunkten för gränsbevakningen var överenskommen med Gränsbevakningsväsendet på förhand per telefon och var planerad att ske kl. 9:00, en timme efter fartygets ankomst. Samtidigt bestämdes att debarkerande besättningsmedlemmarna som skulle ansöka om visum till Schengenområdet kunde komma till Gränsbevakningskontoret invid Helsingfors västra hamns terminalbyggnad kl. 10:00. Jag förde in transportärendena för de debarkerande besättningsmedlemmarna följaktligen till Google Drive – fillagringssystemet.

#### **6.3.4 Två dagar innan fartygsbesöket**

På onsdagen den 19.6.2013 skickade fartygets gästadministratör och besättningsadministratör ankomstdokumentationen angående passagerarna och besättningsmedlemmarna som jag sedan förmedlade vidare till alla behörighetsparter i enlighet med ovan nämnda. Jag besvarade gästadministratörens och besättningsadministratörens e-post med att bekräfta mottagandet av dokumentationen och förtydligade samtidigt för dem att inga passagerare eller besättningsmedlemmar som har stigit ombord i St. Petersburg är tillåtna att landstiga förrän gränsbevakningsofficerarna har kontrollerat och stämplat deras pass. Under dagens lopp skickade jag även förklaringar till miljö-officeraren över kostnadskalkylen för avfallshantering och besvarade e-postförfrågan från proviantleverantören Meeder Fresh Produce.

### 6.3.5 En dag innan fartygsbesöket

Dagen före Adventure of the Seas ankomst till Helsingfors besvarade jag fortsättningsvis på e-postmeddelanden som ständigt kom från olika parter av fartygets besättning. Jag var tvungen att åter förklarara för miljö-officeraren om avfallshanteringsåtgärderna vid ankomst och berätta vilka tjänster som tillhörde den obligatoriska avfallshanteringsavgiften (eng. compulsory waste management fee). På eftermiddagen mottog jag slutligen all nödvändig information från miljö officeraren och vidarebefordrade avfallsanmälan, de önskade ankomsttiderna för sopbilarna och informationen att fartyget behöver påfyllnad av sötvatten under sin vistelse, till Ship Service. Ship Service bekräftade alla förhandsarrangemang och förklarade att både packarbilen för torravfall och tankbilen för slagvatten och spilloljor var beställda för klockan nio.

Senare på eftermiddagen fick jag en e-post från fartygets Gästadministratör där det stod att en passagerare har avlidit i St. Petersburg för en stund sedan. I meddelandet framkom det att lokala myndigheterna i Ryssland inte ville omhänderta liket, och att rederiet hade beslutat att kroppen skulle avlastas i Helsingfors. En detaljerad förklaring med en läkarrapport följde inom kort. Naturliga dödsfall sker med jämna mellanrum på kryssningsfartyg bland annat på grund av den höga åldern bland passagerarna. Jag ringde upp begravningstjänsten Hautaustoimisto Mononen Oy och förmedlade informationen om fartygsbesöket, läkarrapporten angående den avlidne och mina egna kontakuppgifter. Begravningstjänsten lovade ta hand om transporten, vidareinformera polisen och Storbritannien konsulat. Den avlidne var en engelsman.

På kvällen fick jag ett samtal från Helsingfors polisens våldsrotel. Poliskommissarien i förklarade att ett särskilt dödsintyg skulle skickas till dem ifall den avlidnas anhöriga ville påskynda kroppens repatriering samt undvika en del pappersarbete. Jag kontaktade följaktligen fartygsläkaren och bad honom att skriva ett dödsintyg med sin underskrift och sedan skicka intyget till mig. Läkaren besvarade min e-post en timme senare och bifogade dödsintyget i returmeddelande. Jag förmedlade i min tur informationen om fartygsbesöket och dödsintyget av den avlidne till e-postadressen jag fått från poliskommissarien.

### **6.3.6 Ankomstdagen**

Adventure of the Seas ankomstdag till Helsingfors bestod dels av övervakandet att alla förhandsarrangemang förverkligades enligt plan och dels av omhandtagandet av klareningen vid ankomst och deltagandet i nyckelceremonin. Utöver detta blev jag tvungen att sköta om några oförutsägbara händelser som inträffade under dagens lopp. Ankomstdagen med dess aktiviteter har jag bestämt mig för att redogöra i kronologisk ordning, timvis, för att ge en klar bild av handlingsschemat för de olika förloppen under fartygsbesöket.

#### **5:00**

Väckning och granskandet av e-postmeddelanden. Polisen har svarat efter midnatt att dödsintyget kommit fram till dem men att fortsättningsåtgärderna var oklara. Vidare förklarar polisen att Stor-Britanniens konsulat upplyses av Hautaustoimisto Mononen och att den avlidne sökes bort från fartyget snarast efter dess ankomst.

#### **6:00**

Jag anländer till kontoret och märker att polisen har gjort beslutet att Mononen skall transportera liket till Helsingfors rättsmedicinska enhet tills vidare åtgärder överenskommes med den avlidnas anhöriga och konsulatet. Jag printar listan på alla persontransportärenden från Google Drive och sammanställer alla papper som jag printat ut tidigare gällande olika anhållanden från fartyget. Erfarenheten har visat att det alltid är bra att kunna referera till dylika e-postmeddelanden som företaget har mottagit ifall det uppkommer några missförstånd då man umgås med fartygbesättningen. Samtidigt fungerar de utprintade e-postanhållandena som ett underlag för fakturering.

Innan jag åker från kontoret till hamnen kontrollerar jag från ”MarineTraffic.com” – nätsidan fartygets position och märker att Adventure of the Seas redan har anlänt till lotsstationen. Fartyget kan beräknas komma till kajplatsen cirka en timme i förtid.

#### **7:00**

Jag anländer till hamnplatsens portar lite före sju slaget och säkerställer att G4S-hamnväktarna har alla namnen på personerna och företagen som får tillträde till hamnområdet. Då jag kör till hamnområdet och parkerar bilen märker jag att Adventure of

the Seas som bäst backar in vid kajen och att förtöjningsmännen tar emot de första tros-sarna av fartygsbesättningen (se figur 11). Jag lägger också märke till stuvorna från Te-ollisuusmuutot diskuterar med chauffören från Meeder Fresh Produce om avlastningen av provianten.

Kvart över sju är fartyget förtöjt och första luckan till landgången (eng. gangway) är öppen. Jag stiger ombord och möter gästadministratören och besättningsadministratören, samtidigt som lotsen i förbifarten hälsar och stiger iland. Jag överlåter mitt körkort till fartygets säkerhetspersonal och får ett visitkort. Efter att säkerhetspersonalen har föst min väska igenom metalldetektorn kan jag äntligen skaka hand med gästadministratören och förklara att fartyget är ”klarerat” – en fras som uttalas för att ge en ok-signal åt kommandobryggan att ilandstigningen för passagerare och besättningsmedlemmar kan påbörjas. Klareringen vidareanmäls till kommandobryggan och säkerhetspersonalen på-börjar ilandstigningsprocesserna.

Vi åker upp med en hiss till en möteskabinett på däck sju. Gästadministratören och be-sättningsadministratören har förberett bordet i kabinettet med kopior av passagerar- och besättningslistorna. Jag noterar antalet passagerare och besättningsmedlemmar och kon-trollerar namnet på kaptenen, för att senare fylla i dessa uppgifter i Portnet-systemet. Innan jag hinner kontrollera alla papper ringer det i gästadministratörens telefon. Farty-gets sjukvårdsstation anropar på mig och ber mig att komma ner till däck 2 för att träffa sjukvårdspersonalen. Jag lämnar efter mig passagerar- och besättningslistorna till Be-sättningsadministratören och ber honom att tillhandage pappren till gränsbevakningsof-ficerarna kl. 9:00.





*Figur 12 Adventure of the Seas backar in till kajplatsen på midsommaraftonsmorgonen (Ville Korhonen)*

### **8:00**

Åttatiden befinner jag mig med gästadministratören vid fartygets sjukvårdsstation. Jag ser framför mig en ung halvnaken medvetlös man som är kopplad till ett antal sjukvårdsapparater. Läkaren informerar mig att ifrågavarande besättningsmedlem har försökt ta livet av sig på morgonnatten genom att dricka rengöringsmedel. Läkaren förklarar att besättningsmedlemmen behöver fortsatt akutvård i land och måste debarkeras med ambulans så fort som möjligt. Jag ringer efter ambulans och ber att någon av säkerhetspersonalen vid luckan till landgången styr ambulanspersonalen till sjukvårdsstationen vid deras ankomst. Jag granskar sjukjournalen och märker att besättningsmedlemmens hemland är St. Vincent och förhandsalarmerar Gränsbevakningsväsendet att en oförutsägbar debarkering av en person med icke-Schengen nationalitet kommer att ta plats inom kort.

Jag hinner gå ut och bemöta ambulanspersonalen innan deras ankomst. Jag presenterar mig själv och följer dem till sjukvårdsstationen. Samtidigt som ambulanspersonalen konsulterar läkaren om förflyttningen av patienten och frågar efter innehållsförteckning till rengöringsmedlet som besättningsmedlemmen har druckit, ringer besättningsadmi-

nistratören och förklarar att lokala polismyndigheterna bör enligt fartygets egna säkerhetsföreskrifter informeras beträffande självmordsförsöket. Ambulanspersonalen gör sig redo för att flytta patienten till ambulansen och vidare till Haartmanska sjukhusets akutmottagning i Helsingfors. Jag lämnar mitt visitkort till ambulanspersonalen och ber dem att förmedla mina kontaktuppgifter till sjukvårdspersonalen på sjukhuset.

Klockan är vid det här läget lite före nio. Jag ringer till Helsingfors Polis tjänstetelefonnummer för icke-brådskande ärenden. Samtalen till detta telefonnummer spelas in på band. Jag berättar saken för mottagarparten och förklarar att inga åtgärder behöver tas. Det räcker helt enkelt att informationen jag framför spelas in på band och att fartygets säkerhetspersonal kan markera i loggboken att myndigheterna har blivit bevisligen tillkännagivna.

#### **9:00**

Klockan slår nio. Gränsbevakningsofficerarna har inte ännu kommit så jag har tid att kolla huruvida proviantlastningen framskrider. Stuvorna från Teollisuusmuutot har vid detta skede hunnit avlasta en stor del av lastpallarna från trailern ner på kajen, varifrån de småningom lastar dem vidare in genom fartygets sidolucka (se figur 12). I närheten av sidoluckan står också en tankbil som pumpar slag- och smörjmedel från ett av maskinrummen. Vattenledningarna på marken pekar på att tankning av sötvatten till fartyget har ordnats av Port of Helsinki under tiden jag var upptagen på sjukvårdsstationen.



*Figur 13 Stuvning av provianter igenom fartygets lastlucka (Ville Korhonen)*

Gränsbevakningsofficerarna anländer 9:20 och en kvart senare infinner jag mig igen i kabinettet på däck sju med gästadministratören, besättningsadministratören och två gränsbevakningsofficerare. Gränsbevakarna kontrollerar passagerar- och besättningslistorna och stämplar de två pärmlbladen. Till rummet inkallas fyra passagerare som stigit ombord i St. Petersburg. Gränsbevakarna granskar deras pass och stämplar dem in till Schengenområdet. Samtidigt som vi sitter i kabinettet verkställs evakuerings- och nödfallsövningen för besättningen som överenskommits tre veckor innan fartygsbesöket.

### **10:00**

Jag kör tillbaka till kontoret för att uppdatera Portnet-anmälan vid ankomst. I backspeglarna ser jag att en del av livbåtarna sänks till havsytan och hur en del av besättningsmedlemmarna är klädda i brandsläckarutrustning inför evakuerings- och nödfallsövningen. På kontoret fyller i Portnet-anmälan ankomstuppgifter i fälten "Fartygets befälhavare", "Besättningens antal" och "Passagerarnas antal". Efter detta kontrollerar jag e-postmeddelandena och ser till att allt framskrider regelrätt. Sedan är dags att plocka ihop mina saker och åka tillbaka till fartyget för nyckelceremonin. På vägen till hamnen får jag ett samtal från konsulatet angående den avlidna passageraren. Konsulatet ber om

kontaktuppgifter till den avlidnes anhöriga och frågar efter adressen till Helsingfors rättsmedicinska enhet. Jag lovade återkomma till dem per epost på eftermiddagen.

### 11:00

Lite före klockan elva står jag tillsammans med Antti Pulkkinen och Samuli Lilja vid luckan till landgången. Det dröjer inte länge innan gruppkoordinatören kommer ner till luckan och välkomnar oss. Vi tar hissen upp till 14:e våningen där tre officerare tar emot oss och visar vägen till festsalen. Vid ingången till festsalen hälsar kaptenen oss välkomna och presenterar sig själv och de andra officerarna. Officerarna består av fartygets kryssningsdirektör (eng. Cruise Director), ”personal-kaptén” (eng. Staff Captain) och hotelldirektör (eng. Hotel Director). Salta snacks och champagne serveras medan Antti Pulkkinen och Kaptenen utbyter artighetsfraser. Nyckelceremonins höjdpunkt nås ett tiotal minuter senare då Samuli Lilja och Antti Pulkkinen tar fram en blombukett och räcker fram en platta med Helsingfors vapen. Kaptenen tar emot gåvorna och ger i retur två små tavlor med fartygets bild och texten ”Commemorating the Inaugural of the Adventure of the Seas – Helsinki, Finland June 21st 2013”. Nyckelceremonin fortsätter med småprat om midsommaren och Helsingfors hamns framtidsplaner.



Figur 14 I bilden från vänster: Kaptén Ole Johan Groenhaug, Ville Korhonen, Samuli Lilja och Antti Pulkkinen (Adventure of the Seas Photo Manager, Ioana Cazan)

## **12:00**

Efter nyckelceremonin går jag till fartygets reception och ber receptionisten söka kontaktuppgifterna på den avlidna passagerarens anhöriga från fartygets affärssystem. Receptionisten lovar leta fram uppgifterna och skicka dem åt mig per epost. En annan receptionist vid disken bredvid frågar genast därefter ifall jag kan hjälpa dem att spåra några försvunna väskor som borde ha anlänt till Helsingfors. Jag svarar jakande och ber även henne att skicka informationen till mig per e-post.

Jag kör tillbaka till kontoret och lägger med samma märke till att proviantlastningen är slutförd. På kontoret kontrollerar jag e-postmeddelandena och märker att receptionisterna har skickat den överenskomna informationen. Jag vidarebefordrar de anhörigas kontaktuppgifter, namnet på begravnings tjänsten som transporterade liket och adressen till Helsingfors rättsmedicinska enhet till Stor-Britanniens konsulat för vidare behandling.

## **13:00**

Innan jag hinner kontakta flygbolagen angående det försvunna bagaget får jag ett samtal från en av Charter919 – chaufförerna. Chauffören förklarar att han har väntat på flygfältet i över en timme på den sista besättningsmedlemmen som skulle embarkera fartyget. Flyget som besättningsmedlemmen skulle anlända med har landat enligt utsatt tid men ingen har kommit fram till honom fastän han hållit i händerna en skylt med texten ”Adventure of the Seas”. Jag ber honom vänta ännu en stund och ringa tillbaka till mig om 30 minuter eftersom det ibland ta upp till en och en halv timme för personer att komma ut ur terminalen då de exempelvis har mist sina väskor och stannar i ankomstterminalen för att göra anmälan av försvunnet bagage.

Under tiden som jag väntar på chaufförens samtal, kontaktar jag flygbolagen med hjälp av referensnumren som skickades till mig av receptionisten. Enligt det första flygbolaget har två väskor skickats iväg till fartyget för en timme sedan. Jag lämnar mitt telefonnummer till flygbolagets representant ifall transportföretaget skulle råka ringa upp dem med önskan om vägbeskrivning eller annan tilläggsinformation. De två andra flygbolagen påstår att bagage ifråga ännu inte har, på grund av bristfällig information, avgått från Southampton, England. Jag tar initiativet att omdirigera dessa reseväskor till fartygets följande destination, Brugge, Belgien. Jag meddelar ovannämnda information per e-post i retur till receptionisterna.



Någon tid senare ringer Charter919 – chauffören tillbaka och förklarar att besättningsmedlemmen fortfarande inte har dykt upp. Jag ger chauffören lov att avlägsna sig och skickar sedan ett hastigt meddelande till besättningsadministratören där jag förklarar att personen som skulle anlända 12:15 har uteblivit från den planerade ankomsten.

#### **14:00**

Mellan klockan två och tre kontaktade jag Haartmanska sjukhusets akutmottagning och bad att jag skulle tala med en sjukskötare eller läkare som skulle kunna besvara på frågor angående patienten från kryssningsfartyget som fördes till akutvården denna morgon. Efter en stund fick jag tag på sjukskötaren som utsetts som ansvarig vårdare för den evakuerade besättningsmedlemmen. Han förklarade att patientens hälsotillstånd är nu stabilt och att det återstod ännu för jourhavande kirurg att bestämma om fortsatta vårdåtgärder. I samma andetag yttrade sjukskötaren att den evakuerade besättningsmedlemmen högst sannolikt kommer att bli kvar på akutavdelningen åtminstone de följande två dygnet, ifall inget drastiskt händer.

Efter samtalet summerade jag allt jag fått veta från sjukskötaren till ett e-postmeddelande som jag sedan skickade till alla behöriga parter på fartygets sjukvårdsstation. Jag föreslog i meddelandet att all personlig egendom från besättningsmedlemmens hytt skulle samlas ihop ifall han skulle förbli inlagd på sjukhus och inte komma tillbaka till fartyget. Sekreteraren från sjukvårdsstationen svarade inom kort och bekräftade att de skulle lägga bagaget färdigt vid ingångsluckan. Sekreteraren bad mig skicka vidare upplysningar med jämna mellanrum.

Jag informerar Gränsbevakningsväsendet per telefon om de senaste nyheterna angående den evakuerade besättningsmedlemmen och förklarar att personen i fråga med stor sannolikhet blir i Finland utan visum efter fartygets avgång. Gränsbevakningsofficeraren tackade för informationen och noterar namnet, nationaliteten och födelsedatumet på personen.

#### **15:00**

Jag fortsätter att hålla ett öga på de inkommande e-postmeddelandena i förväntan att få ett svar från besättningsadministratören. Samtidigt förbereder jag en mapp med namnet

”Adventure of the Seas, 21.6.2013” på datorns arbetsbord i vilken jag flyttar väsentliga filer för faktureringsåtgärderna som följer efter fartygets avgång. I normala fall hör det till att infinna sig tillbaka på kryssningsfartyget en timme före planerad avgång och stå till tjänst ifall något brådskande ärende uppstår innan fartygets avfärd. Eftersom jag inte fått något meddelande av besättningsadministratören vid halvslaget bestämmer jag att åka till fartyget lite i förväg för att söka upp honom.

Jag anländer till kajplatsen 15.40 och stiger in i fartyget genom landgångsluckan. Jag ber säkerhetspersonalen kontakta besättningsadministratören via däcktelefonen som är vid ingången och märker att den evakuerade besättningsmedlemmens väskor står packade vid väggen invid mig. Besättningsadministratören lovar komma ner för att träffa mig. Medan jag väntar på honom försäkras jag mig om att den evakuerade besättningsmedlemmens pass ligger någonstans bland pinalerna.

#### **16:00**

Besättningsadministratören kommer till landgångsluckan några minuter i fyra och förklarar att han kontaktat bemanningsbolaget (eng. manning eller crewing company) för besättningsmedlemmen som inte anlände med det utsatta flyget. Bemanningsbolaget, det vill säga företaget som hyr ut och förmedlar besättningsmedlemmar, hade uppgett att besättningsmedlemmen enligt deras uppgifter hade anmält sig normalt till alla sina flyg och borde ha kommit med det utsatta flyget klockan 12:15 till Helsingfors. Vi konstaterar med besättningsadministratören att det inte är något vi kan göra åt saken i nuläget och att vi är bara tvungna att avvakta situationen.

Eftersom det nu är under en timme till fartygets avgång konstaterar vi även att besättningsmedlemmen som evakuerades tidigare inte kommer att hinna tillbaka i utsatt tid. Jag börjar packa besättningsmedlemmens väskor in i min bil samtidigt som besättningsadministratören går för att söka fram kontaktbladet över rederiets ”vårdteam” (eng. care team) och en kopia på läkarrapporten angående självmordsförsöket. Det blir min uppgift att föra den evakuerade besättningsmedlemmens egendom och dokumentation till Haartmanska sjukhuset efter fartygets avgång. Vidare kvarstår det som min uppgift att hålla rederiets vårdteam och besättningsadministratören uppdaterad av den evakuerade besättningsmedlemmens hälsotillstånd ända tills hans vård är slutförd och han är i ett hälsotillstånd att åka ut från Finland.

Passagerarna skall i regel återvända till fartyget 30 minuter innan avsatt tid för avfärd. För besättningsmedlemmar är den samma tiden 60 minuter före avfärd. Vid halvslaget har alla besättningsmedlemmar och passagerare kommit tillbaka ombord förutom besättningsmedlemmen som evakuerades tidigare på morgonen och besättningsmedlemmen som inte kom med det utsatta flyget. Även gästadministratören kommer ner till ilandstigningsluckan vid klockan halv fem och överlåter till mig en bunt med passagerarpost. Passagerposten är i detta fall försett färdigt med frimärken.

Säkerhetspersonalen förbereder fartygets avgång genom att lägga ihop all anläggningar vid landgångsluckan. Jag säger farväl till gästadministratören och besättningsadministratören samtidigt som förtöjningsmännen kopplar av slangen för sötvattnet och gör sig redo att lossa förtöjningslinorna. Det tar inte länge förrän alla förhandsåtgärder för avgången är slutförda och ilandstigningsluckan stängs.

#### **17:00**

Klockan 17:05 lossar Adventure of the Seas från Melkökajen. Förtöjningsmännen ger åt mig sötvattenkvittot som uppger antalet kubikmeter sötvatten fartyget tankade under dagens lopp. Jag sparar kvittot för faktureringen och kör tillbaka till kontoret via västra terminalen där jag lägger passagerarposten i en vanlig brevlåda. På kontoret lägger jag först avfärdsuppgifterna i Portnet-anmälan och bekräftar fartygsanmälnings uppgifter vid avfärd. Därefter ringer jag upp akutmottagningen vid Haartmanska sjukhuset och frågar den evakuerade besättningsmedlemmens tillstånd och ber sjukskötaren berätta för mig vart jag kan föra hans ägodelar. Innan jag åker till sjukhuset skickar jag en kort uppdatering om den evakuerade besättningsmedlemmens tillstånd till rederiets vårdteam och besättningsadministratören. Min vistelse på akutmottagningens patientrum är kort. Jag talar hastigt med sjukskötaren och lämnar den evakuerade besättningsmedlemmens väskor, fartygsläkarens utlåtande, kontaktuppgifterna för vårdteamet och mitt eget visitkort bredvid besättningsmedlemmens säng.

#### **18:00-**

På kvällen får jag ett samtal av dejouren från Ship Service. Dejouren förklarar att det för en stund anlant en utländsk besättningsmedlem till deras kontor vid västra hamnen terminalbyggnad som verkar ha gått vilse. Det framgår snabbt att det handlar om besätt-



ningsmedlemmen som inte kom med det utsatta flyget. Jag talar en stund med besättningsmedlemmen per telefon. Han klargör för mig att han i själva verket hade missat planet vid genomresan från Amsterdam till Helsingfors och måste byta flyg. Han landade således i Helsingfors fyra timmar senare. Han hade dessutom tappat sina resedokument där numret till bemanningsbolaget och fartygsklareraren framgick.

I detta skede hade jag ingen annan möjlighet än att be dejouren från Ship Service köra besättningsmedlemmen till Radisson Blu Hotel Seaside, som är belägen en halv kilometer från västra hamnens terminalbyggnad. Efter samtalet ringde jag till hotellet och reserverade ett rum med besättningsmedlemmens namn och bad receptionisten att ge mina kontaktuppgifter till gästen.

Jag loggar in till min e-post och förmedlar informationen om besättningsmedlemmen som inte kom med det utsatta flyget till besättningsadministratören. Jag bifogar till meddelandet även hotellets kontaktuppgifter så att fartyget kan upprätta direkt kontakt med besättningsmedlemmen vid frågor relaterade till ärendet. Besättningsadministratören bekräftar mottagandet på meddelandet en timme senare och tackar för beskedet.

### **6.3.7 En vecka efter fartygsbesöket**

Veckan som följde Adventure of the Seas fartygsbesök till Helsingfors bestod av faktureringsuppdrag och upprätthållande av kontakt med fartyget och sjukhuset. Sammanföringen av faktureringsärenden tog inte länge och jag lämnade fartygsmappen med alla räkningar och kvitton angående fartygsbesöket till ekonomiförvaltningsavdelningen för vidare fakturering redan några dagar senare. Samtidigt som jag behöll en konstant kommunikation med andra kommande och gående kryssningsfartyg gick jag e-postdiskussion med Besättningsadministratören på Adventure of the Seas och rederiets vårdteam.

Dagen efter avgången från Helsingfors hade Besättningsadministratören god tid att vara i kontakt med besättningsmedlemmen som inte kom med det utsatta flyget eftersom kryssningen bestod av två sjödagar innan dess följande destination. Besättningsadministratören hade anordnat med hjälp av rederiets logistikteam (eng. crew logistics) flyg för besättningsmedlemmen från Helsingfors till Brugge. Sjukhusarrangemangen däremot för besättningsmedlemmen som evakuerades och hastades till Hartmanska sjukhusets akutmottagning blev omfattande. Först efter tre veckors vård på olika anstalter vid

Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt och efter tre gastroenterologiska undersökningar av patientens magsäck, strupe och tarmkanal blev besättningsmedlemmen till slut utskriven från sjukhuset. Vid detta tillfälle hade rederiet skickat en egenvårdare med flyg från Miami till Helsingfors för att möta besättningsmedlemmen och resa med honom tillbaka till hemlandet för vidare undersökningar och rehabilitering. Innan besättningsmedlemmen och egenvårdaren kunde åka iväg, beställde jag en visumansöknings-tid till Gränsbevakningskontorer och ett gemensamt hotellrum, samt nödvändiga transporter mellan sjukhuset, Gränsbevakningskontoret, hotellet och flygfältet. Jag sammanförde alla räkningar och e-postanhållan som beträffande dessa anordningar till fartygs-mappen.

## 6.4 Sammandrag

Fastän denna case-studie kan uppfattas som en allt för ingående beskrivning på sekundära sakförhållanden utan förbindelse till själva klareringsprocessen, är det viktigt att inse att fartygsklarering, speciellt i kryssningsfartygsväsendet, till största delen består av stöd- och underhållsrelaterade tjänster. Som jag förklarat i arbetets teoriandel kan fartygsklareringsprocessen betraktas tredelad; det som sker före, under och efter fartygsbesöket. Jag har beskrivit Adventure of the Seas fartygsbesök enligt denna fördelning enligt bästa förmåga. I mina beskrivningar har jag strävat till att framställa händelseloppet för fartygsbesöket så rätlinjigt som möjligt. Det skulle dock ha varit mycket svårt att förkorta styckena i studien eller att göra mindre detaljrika beskrivningar om de olika sakförhållandena utan att få läsaren förvirrad av de relativt invecklade episoderna.

Adventure of the Seas fartygsbesök till Helsingfors den 21.6.2013 kan anses vara förhållandevis exceptionell i jämförelse med kryssningsfartygsbesök i allmänhet. Det är ovanligt att det uppstår så många missöden under ett fartygsbesök. Jag anser att dessa händelser just på grund av sin sällsynta natur var ur case-studiets synvinkel att bra inträffande. Tack vare undantagsfallen kunde jag sammanställa en mer innehållsrik redogörelse av fartygsklarerarens arbetsbild angående kryssningsfartyg.

Jag hoppas att case-studien bringar klarhet i fartygsklarerarens yrkesbeskrivning och fungerar som en referensram till examensarbetets teoriandel och instruktionshandboken för fartygsklarering.

## 7 DISKUSSION

Sjöfart i dess globala bemärkelse består av ett världsomfattande nätverk aktörer inom flera olika industrigrenar. Helhetsbilden av de olika formerna av internationella sjötransporter och förhållandet mellan parterna i fartygsklareringsverksamheten är något som traditionellt sätt lärs ut på arbetsplatserna i samband med att anställda utför sina vardagliga arbetsuppgifter. Försörjningskedjan kan kännas överväldigande för personer med lite eller ingen sjöfartskännedom alls. Likaså är fartygsklarerarens yrkesbild okänt för en del parter i sjöfartsklustret som inte är bekanta med arbetsuppdelningen för ankommande och avgående fartyg. Begreppet fartygsklarering anses allmänt vara dessutom relativt svårförtydligad då titeln innefattar ett stort antal varierande arbetsbeskrivningar.

Jag har enligt min bästa förmåga strävat efter att inkludera i examensarbetets teoriandel all väsentlig information om sjöfart och sjötransporter som kan förknippas med fartygsklarering. I flera av examensarbetets stycken har det varit utmanande att fatta händelseförloppen kort och samtidigt tillräckligt ingående. Speciellt svårt har det varit vid beskrivning av stycken där jag själv haft mycket lite eller ingen alls förhandskunskap i. I dessa fall har jag varit tvungen att öppna för mig själv hela textstycket och studera elementära saksammanhang från grundnivån uppåt för att bygga en förståelig helhetsbild både för mig själv och för läsaren. Jag har alltså med andra ord lärt mig mycket nytt i anknytelse till förverkligandet av detta examensarbete och dess empiri.

Det är svårt att förutspå vad som kommer att hända inom fartygsklareringsbranschen i framtiden. Olika elektroniska tjänster har redan gjort sitt antåg till flera samarbets-, bistånds- och uppdragsgivarparter i sjöfartens kretslopp, men än så länge finns det ett oinskränkt behov av fartygsklarerare för att understödja rederier och olika sjöfartbolag i en mängd av olika operativa tjänster.

# KÄLLFÖRTECKNING

## Litteraturkällor

Bryman, Alan & Bell, Emma. 2005, *Företagsekonomiska forskningsmetoder*, Malmö: Liber Ekonomi, 621 s.

Hörkkö, Heli & Koskinen, Harri & Laitinen, Petri & Mattson, Margit & Ollikainen, Jari & Reinikainen, Antti & Werderman, Rauli. 2010. *Huolinta-alan käsikirja*, Helsingfors: Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry, s. 514.

Karhunen, Jouni & Pouri, Reijo & Santala, Jouko. 2004. *Kuljetukset ja varastointi – järjestelmät, kalusto ja toimintaperiaatteet*, Saarijärven Offset Oy, s. 437

Mäkelä, Tommi & Mäntynen, Jorma. 1998, *Kuljetukset logistiikan osana*, Tammerfors: Tampereen Teknillinen Yliopisto – Liikenne ja kuljetustekniikka, 178 s.

Pöllänen, Markus & Säily, Stiina & Kalenoja, Hanna & Mäntynen, Jorma. 2003, *Vesiliikenne*, Tammerfors: Tampereen Teknillinen Yliopisto – Liikenne ja kuljetustekniikka, 165 s.

## Elektroniska källor

Arbets- och näringslivsministeriet. *Sjöarbetskonventionen förbättrar sjöpersonalens ställning*, 2012. Tillgänglig:

[http://www.tem.fi/sv/aktuellt/meddelanden/meddelandearkivet/ar\\_2012/sjoarbetskonventionen\\_forbatttrar\\_sjopersonalens\\_stallning.107646.news](http://www.tem.fi/sv/aktuellt/meddelanden/meddelandearkivet/ar_2012/sjoarbetskonventionen_forbatttrar_sjopersonalens_stallning.107646.news)

Hämtad: 30.3.2013

Association of Shipbrokers and Agents. *The Ship's Agent -The maritime principal's eyes, ears, and hands in the port*, 2011 [PDF]. Tillgänglig:

<http://www.asba.org/wp-content/uploads/2011/08/s-Agent-Summer11.pdf>

Hämtad: 16.8.2013

Europa. *Sjösäkerhet: påskyndat införande av oljetankfartyg med dubbelskrov*, 2011.

Tillgänglig:

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/waterborne\\_transport/124231\\_sv.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124231_sv.htm)

Hämtad: 15.3.2013

FinLex. *Sjölag - 15.7.1994/674*, 2013. Tillgänglig:

<http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1994/19940674?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=Sj%C3%B6lag>

Hämtad: 1.5.2013

Finnlines. *Liiketoiminta*, 2013. Tillgänglig:

<http://www.finnlines.com/yritys/liiketoiminta>

Hämtad: 30.3.2013

Finnports. *Finlands Hamnsförbunds statistik*, 2012. Tillgänglig:

<http://www.finnports.com/swe/statistik/?stats=yearly&T=6&year=2011>

Hämtad: 1.2.2013

Frommer's. *Frommer's Cruise Guides*, 2011. Tillgänglig:

[http://www.frommers.com/slideshow/?p=2&group=434&cat\\_cd=CRUISE](http://www.frommers.com/slideshow/?p=2&group=434&cat_cd=CRUISE)

Hämtad: 15.4.2013

Gränsbevakningsväsendet. *Brottsbekämpning*, 2013. Tillgängligt:

<http://www.raja.fi/uppgifter/brottsbekampning>

Hämtad: 1.9.2013

IMO. *The Origins of the International Maritime Organization*, 2013. Tillgänglig:

<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/Pages/TheOriginsOfIMO.aspx>

Hämtad: 1.5.2013

Kommunikationsministeriet. *Sjöfart*, 2013. Tillgänglig:

<http://www.lvm.fi/sv/sj%C3%B6fart>

Hämtad: 15.2.2013

Logistiikan kronikka. *Logistiikan kronikka 0-2009*, 2009. [PDF] Tillgänglig:

<http://www.logy.fi/liitetiedostot/Nettikronikka.pdf>

Hämtad: 1.1.2013

Marineinsight. *What are Ship Prefixes for Naval and Merchant Vessels?*, 2013. Tillgänglig:

<http://www.marineinsight.com/marine/marine-news/headline/what-are-ship-prefixes-for-naval-and-merchant-vessels/>

Hämtad: 10.5.2013

Marinetraffic. Emma Maersk, 2013. Tillgängligt:

<http://www.marinetraffic.com/fi/ais/details/ships/220417000>

Hämtad: 4.3.2013

Maritimeinfo. *Ships' agents*, 2013. Tillgänglig:

<http://www.maritimeinfo.org/en/Maritime-Directory/ships-agents>

Hämtad: 22.8.2013

Nationalencyklopedin. *Bekvämlighetsflagg*, 2013. Tillgänglig:

<http://www.ne.se/bekv%C3%A4mlighetsflagg>

Hämtad: 30.4.2013

Neste Shipping. *Neste Shipping lyhyesti*, 2013. Tillgänglig:

<http://www.nesteoil.fi/default.asp?path=35,52,63,327,12489,18655>

Hämtad: 30.3.2013

Oasis of the Seas. *Oasis of the Seas Image Gallery*, 2013. Tillgängligt:

<http://www.oasisoftheseas.com/image.php?ship=oasis>

Hämtad: 4.3.2013

Pilottikuvaa.blogspot / Olli Taipale. *Luotsin blogikirja*, Tillgängligt:

<http://pilottikuvaa.blogspot.fi>

Hämtad: 30.10.2013

Port of Helsinki. *Helsingfors Hamn*, 2011. Tillgänglig:

[http://www.portofhelsinki.fi/helsingfors\\_hamn](http://www.portofhelsinki.fi/helsingfors_hamn)

Hämtad: 20.2.2013

Royal Caribbean. *Oasis of the Seas - The ship that changed everything*, 2013. Tillgänglig:

<http://www.royalcaribbean.com/findacruise/ships/class/ship/home.do?shipCode=OA>

Hämtad: 15.4.2013

Royal Caribbean Press Center. *Ship Fact Sheet*, 2013. Tillgängligt:

<http://www.royalcaribbeanpresscenter.com/fact-sheet/1/adventure-of-the-seas/>

Hämtad: 11.9.2013

Shipbuilding Today. *Multi-Purpose Mobilization Ship*, 2013. Tillgänglig:

<http://www.shipbuildingtoday.com/vessels/multipurpose-mobilization-ship-206069>

Hämtad: 3.3.2013

Sjöfartsförbundet. *Finland är en ö*, 2013. Tillgänglig:

[http://www.meriliitto.fi/?page\\_id=230](http://www.meriliitto.fi/?page_id=230)

Hämtad: 10.3.2013

STX Finland. *STX Finland in brief*, 2013. Tillgänglig:

<http://www.stxeurope.com/sites/Finland/about/Pages/default.aspx>

Hämtad: 10.4.2013

Suomen kuljetusopas. *Merikuljetukset*, 2010. Tillgänglig:

<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/merikuljetukset/>

Hämtad: 15.2.2013

The Maritime Industry Foundation. *Who is involved*, 2012. Tillgänglig:

<http://www.maritimeindustryfoundation.com/nguide/id/197.htm>

Hämtad: 16.8.2013

Trafi, Fartygsbesiktning. *Besiktning av fartyg*, 2013.

[http://www.trafi.fi/sv/sjofart/besiktningar/besiktning\\_av\\_fartyg](http://www.trafi.fi/sv/sjofart/besiktningar/besiktning_av_fartyg)

Hämtad: 15.4.2013

Trafi, fartygsregistret. Registreringspliktiga fartyg, 2013. Tillgänglig:

<http://www.trafi.fi/sv/sjofart/register/fartygsregistret>

Hämtad: 10.3.2013

Trafi, föreskrifter. *Författningar och föreskrifter*, 2013. Tillgänglig:

<http://www.trafi.fi/sv/sjofart/forfattningar>

Hämtad: 30.3.2013

Trafi, isklass. *Fartygs isklasser*, 2013. Tillgänglig:

[http://www.trafi.fi/sv/sjofart/fartygs\\_isklasser](http://www.trafi.fi/sv/sjofart/fartygs_isklasser)

Hämtad: 12.3.2013

Trafi, kauppalaivasto. *Suomen kauppalaivasto ja merimiestyövuodet kasvoivat hieman vuonna 2011*, 2012. Tillgänglig:

[http://www.trafi.fi/tietoa\\_trafista/ajankohtaista/1845/suomen\\_kauppalaivasto\\_ja\\_merimiestyovuodet\\_kasvoivat\\_hieman\\_vuonna\\_2011](http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/1845/suomen_kauppalaivasto_ja_merimiestyovuodet_kasvoivat_hieman_vuonna_2011)

Hämtad: 10.4.2013

Trafikverket. *Månadsstatistik över utrikes sjöfart, December 2012*, 2012. [PDF]. Tillgänglig:

[http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/aineistopalvelut/tilastot/vesiliikennetilastot/ulkomaan\\_meriliikenne/mlt\\_kk\\_1212.pdf](http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/aineistopalvelut/tilastot/vesiliikennetilastot/ulkomaan_meriliikenne/mlt_kk_1212.pdf)

Hämtad: 11.3.2013



Trafikverket. *Utrikes sjötransporterna 1980-2012*, 2013. [MS Office, Power Point].

Tillgänglig:

[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/tilastot/vesiliikennetilastot/ulkomaan\\_meriliikenne](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/tilastot/vesiliikennetilastot/ulkomaan_meriliikenne)

Hämtad: 10.3.2013

Tullen, elektroniska tjänster. *Internettjänster*, 2013 Tillgänglig:

[http://www.tulli.fi/sv/foretag/e\\_tjanster/internettjanster/index.jsp](http://www.tulli.fi/sv/foretag/e_tjanster/internettjanster/index.jsp)

Hämtad: 15.8.2013

Tullen, fartygstyper. *Sjöfartsavgifter*, 2013. Tillgänglig:

<http://www.tulli.fi/sv/foretag/beskattning/sjofartsavgifter/farledsavgift/index.jsp>

Hämtad: 2.4.2013

Tullen, om oss. *Om oss*, 2013. Tillgänglig:

[http://www.tulli.fi/sv/finska\\_tullen/om\\_oss/index.jsp](http://www.tulli.fi/sv/finska_tullen/om_oss/index.jsp)

Hämtad: 15.8.2013

United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD. *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2013*, 2013 . Tillgänglig:

<http://unctadstat.unctad.org/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93>

Hämtad: 15.2.2013

Voyager-class. *Facts & Figures, 2011*. Tillgängligt:

<http://voyager-class.com/design/process/facts/facts.html>

Hämtad: 11.9.2013

World Port Source. *World Ports by Country*, 2013. Tillgängligt:

<http://www.worldportsource.com/countries.php>

Hämtad: 30.3.2013

World Shipping Council. *About the industry – containers*, 2013. Tillgänglig:

<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/containers>

Hämtad: 15.3.2013

## **BILAGOR**

**Bilaga 1** – International Tonnage Certificate, *Adventure of the Seas*

**Bilaga 2** – Classification Certificate, *Adventure of the Seas*

**Bilaga 3** – Certificate of Registry, *Adventure of the Seas*

**Bilaga 4** – Passenger Ship Safety Certificate, *Adventure of the Seas*

**Bilaga 5** – Appendix to Passenger Ship Safety Certificate, *Adventure of the Seas*



# THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS

DNV Id. No.: 20125

IMO No. 9167227

## INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969,  
under the authority of the Government of

### the COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	* Date
<b>ADVENTURE OF THE SEAS</b>	<b>8000356</b> <b>C6SA3</b>	<b>NASSAU</b>	<b>1998</b>

\* Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3(2)(b)), as appropriate.

### MAIN DIMENSIONS

Length (Article 2(8))	Breadth (Regulation 2(3))	Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2(2))
<b>275.359 M</b>	<b>38.600 M</b>	<b>11.700 M</b>

### THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

GROSS TONNAGE ..... **137 276** .....

NET TONNAGE ..... **104 403** .....

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Issued at ..... **OSLO, NORWAY** ..... the ..... **3 OCTOBER** ..... **2001** .....

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.



for Det Norske Veritas AS  
(Authorized Agent of the Commonwealth of the Bahamas)

*Odd Olufsen*  
FOR SENIOR VICE PRESIDENT

## Spaces included in tonnage

## Gross tonnage

Name of Space	Location	Length	Moulded volume Enclosed spaces (v)
UNDERDECK (DECK 5)	< - - >	303.95	228 396.30
DECK HOUSE	DECK 5	270.09	27 828.90
DECK HOUSE	DECK 6	268.22	25 869.00
DECK HOUSE	DECK 7	264.41	25 492.90
DECK HOUSE	DECK 8	256.83	24 795.70
DECK HOUSE	DECK 9	250.31	24 544.50
DECK HOUSE	DECK 10	247.86	37 610.80
DECK HOUSE	DECK 11	233.61	26 559.70
DECK HOUSE (3)	DECK 12	72.59	8 329.40
DECK HOUSE (3)	DECK 13	29.08	3 961.00
DECK HOUSE	DECK 14	38.55	5 126.20
MASTS (AFT/FWD)	-	18.99	318.50
POSTS & ANTENNAS	-	-	31.50
Total Volume (V <sub>1</sub> )			<b>438 864.40</b>

EXCLUDED SPACES (Regulation 2(5)).

An asterisk (\*) should be added to those spaces listed above which comprise both enclosed and excluded spaces.

Spaces included in tonnage			
Net tonnage			
Name of Space	Location	Length	Moulded volume Enclosed spaces (v)
NO CARGO HOLDS			

BILAGA 1, FORTS.

DNV Id. No.: 20125

IMO No. 9167227

Number of passengers (Regulation 4(1))

Number of passengers in cabins  
with not more than 8 berths ..... 3807 .....

Number of other passengers ..... NIL .....

Moulded draught (Regulation 4 (2))

..... 8.80 M .....

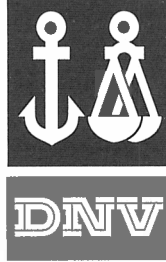
Date and place of original measurement ..... 3.OCTOBER 2001 - OSLO, NORWAY .....

Date and place of last previous remeasurement .....

REMARKS:

Supplementary information of the ship:

Overall length 311.12 M .....



# DET NORSKE VERITAS

## CLASSIFICATION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Rules of Det Norske Veritas

### Particulars of Ship

Name of Ship:	"ADVENTURE OF THE SEAS"
IMO Number:	9167227
Builder:	Kvaerner Masa-Yards Inc., Turku New Shipyard
Yard No.:	1346
Owner:	Adventure of the Seas Inc.
DNV Ship Id No.:	20125

#### THIS IS TO CERTIFY

that the above-mentioned ship has been surveyed by Det Norske Veritas according to the Society's Rules and that, upon completion of the survey on the **2011-08-27** the administration of the Society is satisfied that the condition of the hull, machinery and equipment was in compliance with the applicable Rule requirements for the following class notation:

**✠ 1A1 Passenger Ship RP LCS-SID BIS**

Important assumptions and conditions related to maintenance and handling of the ship are found in the ship's Appendix to the Classification Certificate. Current status of surveys and conditions of class is given in the Class status issued by the Society.

This Certificate is valid until **2016-10-31** provided the requirements for the retention of class in the Rules will be complied with and unless the class has been suspended or withdrawn.

Det Norske Veritas AS, Høvik, Norway

Date: 2011-10-14

Geir Dugstad

Technical Director Classification



#### IMPORTANT!

The ship's class will be automatically suspended if the renewal survey is not completed or under completion before the expiry date of the Classification Certificate, unless the survey has been accepted postponed prior to the Certificate's expiry date. Furthermore, the ship's class will also be automatically suspended if the annual/intermediate surveys, required for retention of this Certificate, are not carried out within 3 months after the anniversary date of the Classification Certificate.

*Blanco*

**SUPPLEMENT TO THE CLASSIFICATION CERTIFICATE**

**BILAGA 2, FORTS.**

**Endorsement for annual and intermediate surveys**

THIS IS TO CERTIFY:

that, at a survey required by Det Norske Veritas' Rules, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Rules.

Annual survey: Place: AT SEA Date: 2012-09-22



Signature: Jose D. Gonzalez  
Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

Annual / Intermediate<sup>1</sup> survey: Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Annual / Intermediate<sup>1</sup> survey: Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Annual survey: Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp

Surveyor, Det Norske Veritas AS

**Endorsement for advancement of anniversary date**

In accordance with Det Norske Veritas' Rules, the new anniversary date is: \_\_\_\_\_

Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp

Surveyor, Det Norske Veritas AS

**Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey**

This Certificate shall, in accordance with Det Norske Veritas' Rules, be accepted as valid until: \_\_\_\_\_

Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp

Surveyor, Det Norske Veritas AS

**Endorsement where the renewal survey has been completed**

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by Det Norske Veritas' Rules, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Rules.

This Certificate shall be accepted valid until: \_\_\_\_\_

Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Stamp

Surveyor, Det Norske Veritas AS

<sup>1</sup> Delete as appropriate.





THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS

## CERTIFICATE OF REGISTRY

## Particulars of Ship

Official Number: <b>8000356</b>	IMO Number: <b>9167227</b>
Port of Registry: <b>Nassau</b>	MMSI Number: <b>311 263 000</b>
Year of Registry: <b>2001</b>	Call Sign: <b>C6SA3</b>
Name of Ship: <b>ADVENTURE OF THE SEAS</b>	Selcall:

## Building Details

## Propulsion and Engine Details

Where built: -town: <b>Turku</b> -country: <b>Finland</b>	Propulsion: <b>Twin or more Propeller</b>
Year built, remeasured or rebuilt: <b>2001</b>	Type of engines: <b>Diesel</b>
	Total power: <b>42000 KW</b>

## Vessel Type, Dimensions and Hull Materials

Ship Type: <b>Passenger</b>	Length: <b>275.359 metres</b>
Hull Material: <b>Steel</b>	Breadth: <b>38.600 metres</b>
	Depth: <b>11.700 metres</b>

## Particulars of tonnage

The tonnages of this ship in accordance with her Tonnage Certificate* are:-	
GROSS TONNAGE: <b>137276</b>	NET TONNAGE: <b>104403</b>
A detailed summary of the tonnages for this ship is shown on the Tonnage Certificate*.	

I, the undersigned, Registrar of Bahamian Ships at the port of Nassau, hereby certify that the ship, the description of which is prefixed to this my Certificate, has been duly surveyed, and that the above description is in accordance with the official Register; and that the name, residence and description of the owner(s), and the number of sixty-four shares held are as follows:-

Name, Residence and Occupation of the Owner	Number of Sixty-Four Shares
<b>ADVENTURE OF THE SEAS INC.</b> <b>80 Broad Street</b> <b>Monrovia</b> <b>Liberia</b>	<b>64</b>



Dated at London the 16 May 2002

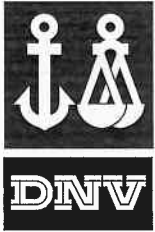
*P. Smith Acting* Registrar of Bahamian Ships

NOTE - A Certificate of Registry is not a document of Title. It does not necessarily contain all changes of ownership, and in no case does it contain an official record of any mortgages affecting the ship.

In case of any change of ownership it is important for the protection of the interests of all parties that such change be registered in accordance with the law. Therefore any change should be notified to a Registrar immediately.

Should the Vessel be lost, sold or broken up, notice thereof, together with the Certificate of Registry, if in existence, should immediately be given to a registrar of Bahamian Ships

\* - Issued in accordance with the Merchant Shipping (Tonnage) Regulations 1982.



## DET NORSKE VERITAS

PASSENGER SHIP  
SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form P)

Certificate No:  
20125  
DNV Id No:  
20125  
Date of issue:  
2012-11-05Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as modified  
by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

**THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS**

by Det Norske Veritas AS

**This certificate  
is valid for:** <sup>1</sup>

- an international voyage  
 a short international voyage

**Particulars of Ship**

Name of Ship:	"ADVENTURE OF THE SEAS "
Distinctive Number or Letters:	C6SA3
Port of Registry:	NASSAU
Gross Tonnage:	137276
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2):	A1, A2, A3
IMO Number:	9167227

**Date of Build** <sup>2</sup>

Date of building contract:	1997-04-24
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction:	1998-06-17
Date of delivery:	2001-10-26
Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable):	-

1 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers 'yes' and 'applicable' or a dash (-) for the answers 'no' and 'not applicable' as appropriate.  
2 All applicable dates to be completed

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/7 of the Convention.
2. That the survey showed that:
  - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards:
    - .1 the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels;
    - .2 the watertight subdivision arrangements and details;
    - .3 the following subdivision load lines:

Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side at amidships (regulation II-1/13) <sup>3</sup>	Freeboard (mm)	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
<b>C.1</b>	<b>706</b>	

- 2.2 the ship complied with the requirements of the Convention as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;
- 2.3 the life-saving appliances and the equipment of lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.4 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.5 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
- 2.6 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
- 2.7 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
- 2.8 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
- 2.9 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;
- 2.10 the ship was not<sup>4</sup> subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38<sup>4</sup> of the Convention;
- 2.11 a document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances and arrangements<sup>4</sup> is not<sup>4</sup> appended to this Certificate.

3. That an Exemption Certificate has been issued  <sup>1</sup>  
wrt. COLREG

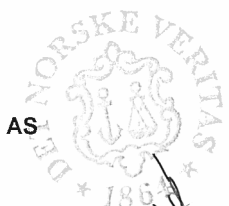
This Certificate is valid until: **2013-10-31**.

Completion date of survey on which this Certificate is based: **2012-09-22**

Issued at **Høvik, Norway** on **2012-11-05**

for **Det Norske Veritas AS**

*K.O. Hurten*  
**Kjellaug Oppedal Hurten**  
**Head of Section**



<sup>3</sup> For ships constructed before 1 January 2009, the applicable subdivision notation "C.1, C.2 and C.3" should be used.  
<sup>4</sup> Delete as appropriate.