

Informationsutbytet mellan fartygsledning och befäl

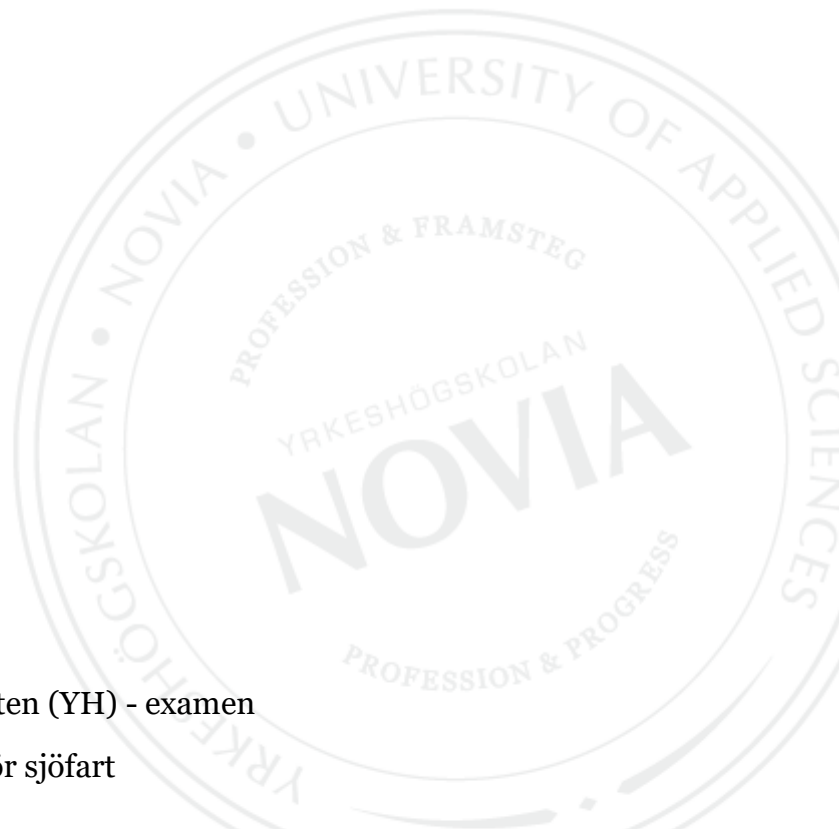
**Utredning av informationskedjan från
fraktavtalsförhandling till frakt**

Karin Björk

Examensarbete för Sjökapten (YH) - examen

Utbildningsprogrammet för sjöfart

Åbo 2016



EXAMENSARBETE

Författare: Karin Björk

Utbildning och ort: Utbildningsprogrammet för sjöfart Åbo

Inriktningssalternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Ritva Lindell

Titel:

Informationsutbytet mellan fartygsledning och befäl

Utredning av informationskedjan från fraktavtalsförhandling till frakt.

Datum: 22.12.2016

Sidantal: 27

Bilagor: 3

Abstrakt:

Föreliggande slutarbete försöker på ett övergripande sätt beskriva vägen från fraktavtalsförhandling till frakt. Här presenteras en bild av sjöfartens kommersiella sida och undersöks hur den i praktiken påverkar arbetet som fartygsbefälhavare. Arbetet är tudelat i en teoretisk och en praktisk del.

Inledningsvis ges en överblick av händelsekedjan från en begäran om frakt till att fraktavtalsinformationen når befälhavaren ombord. De berörda parterna beskrivs, liksom också ansvarsuppdelningen dem emellan.

Den andra delen utgörs av en empirisk undersökning inom rederiet Dennis Maritime. Undersökningen strävar till att utreda hur befälhavarna ser på samarbetet mellan operativ ledning och fartygsbefäl. Materialet till undersökningen utgörs av en enkät och en intervju. Målet är att i framtiden utveckla samarbetet och därmed underlätta för befälhavarna i deras arbete.

Språk: Svenska

Nyckelord: fartygsoperatör, befälhavaren som fraktare, fraktavtal

BACHLEOR'S THESIS

Author: Karin Björk

Degree Program: Utbildningsprogrammet för sjöfart Åbo

Specialization: Sjökapten YH

Supervisor: Ritva Lindell

Title:

Information exchange between vessel operators and masters.
Investigation of the events from freight negotiations to freight.

Date: 22.12.2016

Number of pages: 27

Appendices: 3

Abstract:

This thesis aims to, in a simple way, explain the events from negotiations to freight. The commercial side of shipping is described, and how it translates into real-life is investigated. This thesis is divided into one theoretic and one practical part.

The dissertation is lead off with an explanation of the parties involved and their liabilities. Followed by a description of the freight chain; from a freight request to freight information received by the master of the vessel.

The practical part constitutes of a survey within the shipping company Dennis Maritime. It analyses the masters perception of the collaboration between vessel and land organisation. To be more precise; the information exchange between the captains themselves and the vessel operator. The purpose is to in the future improve the vessel support within Dennis Maritime.

Language: Swedish

Keywords: Vessel operator, masters duty as shipper, freight agreement

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Syfte	1
1.2	Frågeställning.....	1
1.3	Avgränsning.....	2
2	Fraktmarknaden.....	2
2.1	Involverade parter.....	2
2.1.1	Befraktare.....	2
2.1.2	Mottagare.....	3
2.1.3	Fraktare eller transportör.....	3
2.1.4	Skeppsmäklare	3
2.1.5	Hamnagent.....	3
2.1.6	Speditörer och Stuvare.....	4
2.2	Fraktavtal	4
2.2.1	Certeparti.....	4
2.2.2	Juridisk aspekt.....	4
2.2.3	Certeparti i Finland.....	4
2.2.4	Intresseorganisationer	5
2.3	Avtalsprocedur.....	5
2.3.1	Trampmarknaden	6
2.3.2	Sammanfattning.....	6
2.3.3	Konossement.....	7
2.3.4	Resecerteparti.....	7
2.3.5	GENCON 94	8
3	Operativledning.....	9
3.1	Arbetsuppgift.....	9
3.1.1	Avdelningar inom rederiet.....	9
3.1.2	Kommunikationen inom rederiet.....	10
3.2	Kommersiell operatör	10
3.2.1	Arbetsbeskrivning: fartygsoperatör.....	10
4	Befälhavaren	11
4.1	Sjölagen, kapitel 6	11
4.1.1	Skyldigheter	11
5	Informationen till fartyget.....	11
5.1.1	Lastnings- och lossningshamn.....	12
5.1.2	Lasten	12
5.1.3	Mängden last	12

5.1.4	Liggetid	12
5.1.5	Agentur	13
5.1.6	Notis.....	13
5.1.7	Lastägarens ansvar	13
6	Informationen från fartyget	13
6.1	Fartygsbeskrivning.....	14
6.2	Fartygsprestation	14
6.2.1	Specifika krav	14
6.2.2	Avbokning.....	14
7	Dennis Maritime	15
7.1.1	Fraktmarknad	15
8	Metodval	16
8.1	Målsättning och avgränsning.....	16
8.2	Metoder	16
8.3	E-postintervju.....	17
8.4	Enkät	17
8.5	Utförande.....	17
8.5.1	Deltagarna	18
8.5.2	Förklaring.....	18
9	Resultat och tolkning	18
9.1	Enkät	18
9.2	Intervju.....	22
9.2.1	Beskrivning av samarbetet	22
9.2.2	Mottagen information	23
9.2.3	Att ge information	23
9.2.4	Praktiska hinder.....	24
9.2.5	Möjligheter till förbättring	24
9.3	Sammanfattning och kritisk granskning	24
9.3.1	Validitet	25
9.3.2	Reliabilitet och objektivitet	25
9.4	Vidare forskning	25
10	Litteraturförteckning.....	26
10.1	Figurförteckning.....	28
11	Bilagor.....	29
11.1	Fartygsbeskrivning.....	29
11.2	Intervju och följebrev	30
11.3	Enkät.....	31
2.	Experience	31

5. Communication	31
6. Evaluation.....	33

1 Inledning

Förhållandet mellan operativledning och fartygsbefäl kan se ut på många olika sätt. Varje rederi har en egen organisationsstruktur och -politik. Ansvarsområden och uppgifter för de olika avdelningarna inom ett rederi varierar men den gemensamma nämnaren är strävan till trygghet och effektiv frakt.

Kontakten mellan ledning och fartyg påverkas av många faktorer, inte bara direkt personliga utan också de olika parternas intressen. För att i dagens ekonomiska läge driva ett rederi krävs att ledningen är ytters vinstfokuserade och duktiga affärsmän. Men oberoende ekonomisk situation ansvarar en fartygsbefälhavare alltid för fartyg, för miljö och för människoliv. Intressena och maktbalansen mellan fartygsägare, fartygsbefäl och redare skapar ofta friktion mellan de olika parterna. Vidare intresserar det mig huruvida personen som handhar kontakten mellan dessa parter kan påverka förhållandet genom att sköta kontakten på ett smidigt sätt.

1.1 Syfte

Genom att ifrågasätta och skapa problem tvingas man reflektera och på det viset skapas en ny förbättrad version av verkligheten, på så sätt uppmanar Ulf Bjereld till forskning i boken *Varför vetenskap?* (Bjereld Ulf, 2003)

Detta slutarbete strävar till att ge en överblick av vägen från fraktavtalsförhandlingar till att informationen om frakten når fartyget. Hur informationskedjan fungerar och uppfattas av befälhavare studeras. Undersökningen ifrågasätter samarbetet mellan den kommersiella operativa ledningen och befälet inom ett litet finländskt rederi: Dennis Maritime. Det sekundära syftet är att skapa en grund att bygga vidare på för att utveckla samarbetet.

1.2 Frågeställning

Hur fungerar informationskedjan från avtal till frakt ur befälhavarnas synvinkel? Dessutom ifrågasätts hur informationskedjan fungerar och uppfattas av befälhavare studeras. För att utreda detta krävs bakgrundsinformation av både fraktmarknaden och de berörda yrkesgrupperna. Hur fraktavtalen uppstår och utformas? Vilka parter är inblandade? Vilken information är viktig för befälhavaren och varför? Hur ser det bakomliggande avtalet ut? Föregående frågor hoppas jag att om inte direkt besvara åtminstone utforska och de utgör stommen till detta arbete.

1.3 Avgränsning

Arbetet avgränsas till trampmarknaden för torrbulklast. Därmed koncentreras arbetet till avtal centrala för denna del av fraktmarknaden samt de involverade aktörerna vid denna typ av frakt. Undersökningen begränsas till nio av nio befäl inom ett finländskt small-tonnage rederi med operativkontroll över fyra torrlastare.

Den primära informationen kommer från en empirisk undersökning och egna erfarenheter som fartygsoperatör och styrman för Dennis Maritime. De teoretiska källorna utgörs av böcker, artiklar och hemsidor.

2 Fraktmarknaden

Carlo Cippola påstår i sin bok *The Economic History of World Population* att transportindustrin är en huvudorsak till att de tidigare nationellt begränsade systemen övergått till det vi idag kallar globalekonomi. Sjöfrakten är bara en länk i en logistikkedja men trots det en enorm påverkare av världsekonomin, därmed är en kortfattad beskrivning omöjlig.

"Shipping is a 'larger than life' industry" - Martin Stopford. (Stopford, 1997, re-printed 2007) s 78

För att få ett grepp om sjöfartsindustrin delar man in marknaden i fyra delar; nybyggnads-, köp & sälj-, skrot- och fraktmarknaden.¹ Vidare delas fraktmarknaden ofta in i olika sektioner beroende på avtal, fartygstyp, gods och geografiskt område. Det finns tre huvudtyper av frakter; linje-, tramp-, och industriellsjöfrakt. Detta arbete kommer endast beskriva procedurerna på trampmarknaden. (Andersson, 2006)

Tramp-sjöfart beskrivs i Svenska Akademiens ordbok på följande sätt: *om fartyg vars destination varierar alltefter tillgången på fraktgods*. I motsats till linjetrafik där ett fartyg trafikerar en viss rutt trafikerar fartyg på trampmarknaden fritt enligt efterfrågan. (Svenska Akademien, 2016)

2.1 Involverade parter

2.1.1 Befraktare

Oberoende om varan fraktas inom ett företag eller om varan byter ägare betraktas *befraktaren* som den part med en vara att transportera. Befraktaren ingår fraktavtal med fraktaren. Byter godset ägare beskrivs i köpebrevet ansvarsuppdelningen vid frakten, i vissa fall ansvarar köparen för frakten. Vår finländska sjölag använder ordet

avsändare som beskrivs: *avsändare - den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss.* (Justitieministeriet i Finland, 01.10.1994)

2.1.2 Mottagare

Mottagare är den som köper varan men kan också vara en person inom samma bolag som befraktaren och som står för vidaretransporten. Mottagarens ansvar är beroende av ett eventuellt köpekontrakt. Som mottagare har man rätt att bli notifierad om hur frakten framskrider. Certepartiet² beskriver fraktarens skyldighet att underrätta berörda parter.

2.1.3 Fraktare eller transportör

I finsk sjölag beskrivs *transportören* på följande vis: den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss.³ I detta arbete användes ordet *fraktare* för den som åtar sig uppgiften som transportör. Detta kan betyda en fartygsägare eller någon som agerar på dennas vägnar. Under begreppet fraktare finns alltså flera aktörer: redare, fartygsägare, investerare, manager, operatör och kapten om än ansvarsfördelningen kan vara svårdefinierad. (Remmer, 10.01.2000)

2.1.4 Skeppsmäklare

För att underlätta för redare finns mellan fraktare och befraktare en mellanhand; *skeppsmäklare*. Mäklare kan finnas på båda sidor av en förhandling och strävar att förena frakt med fartyg. Till befattningarna som skeppsmäklare hör också att teckna certepartiet⁴ enligt förhandlingarna, sköta kommunikationen mellan parterna och se till att betalningstransaktionen fungerar. För mäklartjänsten lyfts en kommission. (Packard, 1986)

2.1.5 Hamnagent

En *hamnagent* utses av fraktaren, i vissa fall enligt befraktarens eller mottagarens önskan. Den nominerade hamnagenten skall fungera som kaptenens lokala representant i hamn. Hamnagenten åtar sig uppgiften att koordinera både det praktiska och pappersarbetet kring lasthanteringen, allt från tullhandlingar till bunkring.

En viktig uppgift som hamnagent är att underrätta fraktaren om prospekten för lastnings-/lossningsoperationen. Det hör dessutom till hamnagentens uppgift att utfärda en så kallad: *statmenf of facts*⁵ eller hamnlogg som beskriver lastnings-

²

³ (Justitieministeriet i Finland, 01.10.1994)

⁴ = fraktavtal, beskrivning senare i arbetet

⁵ Förkortas SOF

/lossningsoperationen. Dokumentet har betydelse vid eventuella dispyter vid avtalsbrott. (Packard, 1986)

2.1.6 Speditörer och Stuvare

Avlastare och *undertransportörer* utför i enlighet med sitt uppdrag transporten eller en del av den. *Stuvar-* och *hamnbolag* står för de praktiska arrangemangen. Ett flertal aktörer är alltså inblandade i fraktkedjan. Dessa aktörer är anställda av transportören, mottagaren eller fraktaren, deras ansvar är begränsat och beroende på anställare och avtal. (Justitieministeriet i Finland, 01.10.1994)

2.2 Fraktavtal

På fraktmarknaden finns olika avtalsformer. Gemensamt för alla är att fraktaren åtar sig uppgiften att mot ersättning tillgodose befraftaren med sin fraktservice. Det kan handla om en fast summa pengar, en tids- eller mängdbaserad hyra. Avtalen uppgörs mellan två eller flera huvudmän som bär ansvaret. Avtal som sluts mellan befraftaren och fraktaren går enligt tradition under benämningen certeparti. Befraktare, fraktare, mottagare, agenter, mäklare, stuvare med flera bildar ett logistiskt nätverk sammankopplat genom fraktavtalet. (Ihre, 2007)

2.2.1 Certeparti

Fraktaren: fartygsägaren eller någon som verkar på dennas vägnar, ingår fraktavtal, *certeparti*, med befraftaren. Certepartiet beskriver villkoren för frakten samt förpliktelserna för parterna. De vanligaste kontrakttyperna inom sjöfarten är resecerteparti, tidscerteparti och totalcerteparti. I detta arbete behandlas endast resecerteparti.

2.2.2 Juridisk aspekt

Certepartiet är juridiskt bindande och ett internationellt erkänt dokument. Sedan 1724 har det varit ett dokument som granskas av tullen vid export/import. Parterna som ingår certeparti har rätt att förhandla fram fraktkontraktet fritt, dock finns det införstådda principer och skyldigheter både för befraftare och fraktare. Avsikterna i certepartiet skall vara tydliga men vid rättsliga tvister används sedvanlig juridisk praxis. Nationella lagar utgör ramen för fraktavtalet, dessa varierar (om än marginellt) alltså är det av betydelse vilket lands rättsliga system som skall tillämpas. (Svenska litteratursällskapet i Finland r.f., 2016)

2.2.3 Certeparti i Finland

Vid internationell kommers följer oundvikligen juridiska svårigheter. Tack vare olika intresseorganisationers arbete och internationella överenskommelser kan

missförstånd och tvister i viss mån undvikas. Finlands sjölagstiftning baseras på internationella konventioner, EU-lagstiftning och IMO-resolutioner ikraft satta av vår egen sjö- och handelslagstiftning. (Trafiksäkerhetsverket (Trafi), 2016)

2.2.4 Intresseorganisationer

FN har haft en betydande påverkan på fraktkontrakten genom internationella handelsbestämmelser och rekommendationer. Förenta Nationernas kommission för internationell handelsrätt (UNCITRAL) har publicerat riktlinjer och konventioner för att underlätta för den internationella frakten. Till de konventionerna som i första hand berör handelsrätt hör:

- *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (känt som "Rotterdam Rules").*
- *United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade (Vienna, 1991).*
- *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (känt som "Hamburg Rules")*

Comité Maritime International jobbar för att skapa en mer enhetlig juridisk praxis för sjöfarten. Denna intresseorganisation är icke-statlig och jobbar tillsammans med UNCIRAL för enhetliga handelsavtal. Värt att nämna är deras utgåva av:

- *General Average*
- *Hague-Visby Rules.*

IMO International Maritime Organisation – ställer även krav på fraktavtalen genom att prioritera säkerheten till sjöss oberoende av avtalsförhållanden. IMO har tagit fram riktlinjer för hur gods transporteras till sjöss.

För att underlätta avtalsförhandlingar används ofta standardavtal som grund. En producent av avtal är *Baltic and International Maritime Council*. Denna intresseorganisation drivs av experter inom fraktmarknaden och har som mål att försvara redarnas ställning på fraktmarknaden. För att göra marknaden mer enhetlig har organisationen skapat modellkontrakt för respektive frakt. Det avtal som tas upp i denna avhandling är GENCON-avtalet. (© 2016 UNCITRAL, 2016) (© Copyright 2016 International Maritime Organization, 2016)

2.3 Avtalsprocedur

Förhandlingarna och avtalsprocedurerna varierar, men de grundläggande principerna är enhetliga världen över. Oberoende av typ sluts avtal efter att en part ger anbud vilket motparten inom utsatt tid accepterar. Certepartier inom sjöfarten sluts på samma sätt, den ena parten ger ett anbud som endera accepteras fullständigt eller partiellt. (Lars Gorton, sixth edition 2004)

2.3.1 Trampmarknaden

Fraktaren eller dennas mäklare går ut på trampmarknaden med sitt erbjudande: en kort fartygsbeskrivning, ett utsatt datum för när detta fartyg är "öppet" alltså utan följande last, och var. Befraktare går ut med den grundläggande informationen om sin last och en fraktbegäran. Ett exempel på ett erbjudande på trampmarknaden:

Good morning,

Pls propose for:

Annika Benita 3.550 cc / 162.000 cbft: KANTVIK

13 DEC⁶

Förhandlingarna mellan skeppsmäklare, fraktare och befraktare pågår beroende på marknadssituation från några timmar till flera dagar. Förhandlingarna är privata och för att försäkra sig om kompensation för eventuella kostnader om avtalet inte träder i kraft skrivs i vissa fall *Letter of Intent*. Dessutom skyddar sig parterna genom att tillsätta olika *subjects*, förutsättningar för att avtalet skall träda ikraft. När reservationerna lyfts eller uppfylls får avtalet lagfart. Ett slutet avtal benämns ren *acceptans* eller *clean fixture*.

2.3.2 Sammanfattning

Under förhandlingarna skrivs en *recap*, en sammanfattning. Av den framgår de centrala delarna av kontraktet. Sammanfattningen distribueras till de berörda parterna fartygsägare, mäklare och befraktare. Följande exempel är en omskriven version av en *final fixture recap* från frakt under Dennis Maritime. (Hall, 1989)

Plsd to confirm following fixture with all subs lifted.

Mv "x" or sub (attached)

=====

For

- Plats A - Plats B, AA, 1 gsb bends
- Min:2000 mt Soybeanmeal in bulk stw abt 60-65' wog
- Freight:EUR xx,- pmt intaken fio spout or grab trimmed
- Laycan: xx - xx
- Lo/di:2000 hrs wwsshex / 36 hrs wwsshex no rev
- Agents: Owners option / xxxx
- Demurrage: EUR xxxx,- pd/pr fd bends
- Gencon cp with usual xxx terms
- following clauses to be incorporated in the c/p:
- Transport of RDF bales are forbidden as last 3 cargoes
- Enclosed cleaning clause to be incorporated into this c/p
- General Paramount clause including The Hague-Visby rules, General Average, New Jason Clause and Both- to-Blame Collision Clause as described overleaf "Congenbill" B/L, edition 1994 to be fully incorporated in this charter
- Stevedore damage cl: The Stevedores, although appointed by the Charterers or Shippers or Receivers or their Agents, to work under Master's supervision. Charterers shall not be responsible for any act or omission whatsoever of the Stevedores. All claims for

⁶ (Helsinki Chartering, 2016)

damages allegedly caused by the stevedores to be settled directly between Owners and Stevedores.
 - o'wise GCN 76 + standard xxxx-terms (proforma attached) logically amended as per main terms
 - xx % ttl com
 END

2.3.3 Konossement

Om det finns fler ägare av lasten skall lastcertifikat eller *konossement* utfärdas. Konossementet som undertecknas av befälhavaren fungerar som en fraktsedel men även som ett bevis för att ett certeparti ingåtts. Det intygar att godset mottagits samt att bortfraktaren förbinder sig att överlämna godset till ägaren mot ägaren av konossementsoriginalet. Konossementen står under de internationella handelsöverenskommelserna *Hague* samt *Hague-Visby Rules* medan certepartier förhandlas fritt under den ordinära kontraktlagstiftningen. (Svenska litteratursällskapet i Finland r.f., 2016)

2.3.4 Resecerteparti

Under resecerteparti fraktas en vara från punkt A till punkt B under utsatt tid och mot en viss ersättning. Frakten betalas inom torrbulkmarknaden per lastade ton eller som klumpsumma för respektive resa. Fraktaren ser till att fartyget infinner sig på avtalad plats inom avtalad tid och befraktaren ser till att frakten finns tillgängligt enligt överenskommelse vid samma plats.

Om någondera part bryter mot resecertepartiet har den andre parten rätt till ersättning eller/och att häva avtalet. Om tiden för lastningsoperationerna tar längre än avtalat är befraktaren skyldig att betala liggedagsersättning. Om tiden för lastoperationerna går snabbare än avtalat är fraktaren skyldig depesch till befraktaren. (Stopford, 1997, re-printed 2007)

Även om resecertepartierna är fritt framförhandlade ingår både dispositiva och indispositiva lagar. Engelsk sjöfartsrätt används ofta vid meningsskiljaktigheter kring certepartier. Under den åtar sig parterna följande, i viss mån underförstådda, villkor: (Chernoshtan, Academic year 2015 – 2016)

Som fraktare:

- Tillhandahålla ett sjödugligt fartyg.
- Ta rimlig hand om lasten.
- Utföra resan med rimlig hastighet och utan att deviera från kurs.

Som befraktare:

- Utse säker hamn.
- Inte frakta farligt gods.
- Tillhandahålla lasten.

2.3.5 GENCON 94

Kontrakten bygger i vassa fall på långa samarbeten eller snabbt förhandlade standardavtal. För att underlätta för de inblandade parterna har, som redan nämnts, standardkontrakt utvecklats av industrins intresseorganisationer.

BIMCON utvecklar ständigt sina avtalsmodeller för att underlätta för redare i takt med industrins utveckling. 1922⁷ publicerades ett generellt modellavtal för de laster som inte går under något annat last- eller fraktspecifikt standardavtal: GENCON (GENeral CONTACT). På trampmarknaden används ofta denna modell som grund för resecertepartier. Modellkontraktet är uppdelat i två delar, den första beskriver den specifika frakten och den andra kontraktet. (Stopford, 1997, re-printed 2007) (Chernoshtan, Academic year 2015 – 2016)

Del 1

- Skeppsmäklare, fartygsägare, befraktare
- Fartyg: namn, GT/NT, DWT⁸, beräknat intag last, nuvarande position
- Lastningshamn, lossningshamn
- Last, mängd och eventuell marginal
- Frakt: pris, betalningsmetod, betalningens tidsram, fraktskatt
- Liggetid, lastnings och lossningstid, överliggedagsersättning
- Liggedagar och upphävningsdag
- Lagar
- Hamnagenter
- Skeppsmäklares kommission

Del 2

- I. Beskriver parternas relationer och skyldigheter
- II. Fartygsägarnas ansvar: sjödugligt fartyg samt bemanning
- III. Deviationsklausul
- IV. Betalning
- V. Lastning/Lossning beskriver ansvarsuppdelningen mellan fartyg/stuvare/fraktare, möjlighet att använda fartygets egen utrustning samt hur frakten skall stuvast.
- VI. Liggetid: tillåten lastnings-/lossningstid, beräkning av liggetid (NOR)⁹
- VII. Liggetidsersättning
- VIII. Panträtt
- IX. Avbrytningsrätt
- X. Konossement, version som skall användas
- XI. Kollisionsklausul
- XII. General Average & Jason Clause

⁷ Första upplagan publicerat 1922, uppdaterad version 1976 och 1994

⁸ Grosstonnage/Nettotonnage & dödviktstonnage

⁹ *Notice of redyness* utfärdas av befälhavaren när fartyget är ankommet och redo att lasta/lossa.

- XIII. Skatter och avgifter
- XIV. Hamnagenter
- XV. Kommission
- XVI. General Strike Clause
- XVII. War risk (Voywar 1993)
- XVIII. General Ice clause
- XIX. Lag och skiljedom

3 Operativledning

Föregående kapitel har beskrivit hur fraktavtalen uppstår och utformas. Efter skrivet avtal skall fartygen informeras och anställas. Flottans rotation skall optimeras, det krävs ingående planering för tillräcklig avkastning.

Genom historien finns redare som klarat den uppgiften på egen hand, bland andra storredarna Lundquist och Eriksson. I dagens komplexa sjöfartsindustri är det mycket ovanligt att som redare på egen hand kontrollera sin flotta.

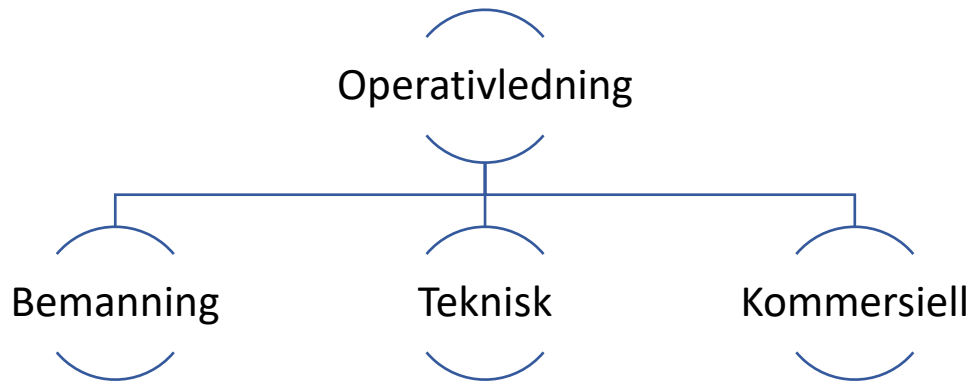
Rederier har i allmänhet en operativ avdelning som tar hand om fartygsdriften. En ny trend är att redare köper management-tjänster och fungerar själva mer som investerare. Management har de facto under den senaste tiden utvecklats till en hel industri. (Remmer, 10.01.2000)

3.1 Arbetsuppgift

Den operativa ledningen arbetar på redarens vägnar för att optimera flottans rotation och öka produktiviteten. Det kräver att allt från bunkerkonsumtion beaktas till liggetidsersättningar beräknas. Operatörerna skall vara insatta i de tekniska aspekterna av fartygsdriften men också i de juridiska skyldigheterna och rättigheterna som godsfraktare.

3.1.1 Avdelningar inom rederiet

Rederiets organisationsstruktur är individuell. Utformningen beror på den fraktmarknad rederiet agerar inom, vilka fraktavtal som ingås, dess omsättning och hur dess flotta ser ut. Varje rederi har utvecklat system optimala för just deras flotta och lyder under deras marknadsandelsvillkor. Dessa omständigheter gör att objektiv kunskap om hur en operativledning skall utformas inte existerar. (Lars Gorton, sixth edition 2004)



Figur 1 Exempel på utformningen av operativledning inom ett rederi

3.1.2 Kommunikationen inom rederiet

Samarbetet mellan de olika avdelningarna är av stor betydelse för en optimerad organisation. Som operatör krävs kontakt till alla avdelningarna i organisationen men också till yttre instanser som hamnagenter, befraktare och mottagare. (Maritime Industry Foundation © Copyright 2012 - 2013, 2013)

3.2 Kommersiell operatör

Kommersiell operatör eller fartygsoperatörer inom ett rederi håller fartyget i tjänst. Ordet kommersiell i betydelsen någon som i första hand tjänar vinstintressen; syftar till operatörens önskan att optimera fartygsrotationen inom en flotta för bästa avkastning.

Denna avhandling är koncentrerad till den kommersiella operativa ledningen, om än avdelningarna ofta överlappar varandra. Ordet fartygsoperatör kommer härmed att syfta på rederiets kommersiella operatör. (NE Nationalencyklopedin AB 2016 , 2016)

3.2.1 Arbetsbeskrivning: fartygsoperatör

Som tidigare nämnts finns det ingen fast arbetsbeskrivning utan jobbet varierar från rederi till rederi. Huvudsakligen fungerar operatören som länken mellan dem som sluter fraktavtalet och befälhavaren. De vanligaste uppgifterna som fartygsoperatör baserat på jobbanonser: (© Alchemy Recruitment Ltd 2016. , 2016)

- Koordinera alla inblandade i lastoperationer
- Hålla skeppsmäklare underrättade
- Hålla fartygsbefäl underrättade
- Hålla befraktare, mottagare underrättade
- Ekonomisk uppföljning

4 Befälhavaren

Som fraktare har fartygsbefälhavare juridiskt ansvar gentemot både befraktare och redare. Man skall inte heller förbise hans ansvar som kapten för säkerheten både för sin besättning men också för den marina miljön.

4.1 Sjölagen, kapitel 6

Finsk sjölag beskriver i kapitel 6 befälhavarens ansvarsområde: ombesörjande av fartygets sjövärdighet, ruttplanering med hänsyn till säkerhet och miljö, tillse att korrekta skeppshandlingar är tillgängliga ombord, tillse att lossning och lastning sker utan dröjsmål, framföra fartyget med gott sjömanskap, trygga säker fart. Dessutom har befälhavaren skyldigheter vid sjönöd samt en så kallad anmälningsskyldighet. (Justitieministeriet i Finland, 01.10.1994)

4.1.1 Skyldigheter

Ansvar som befäl är omfattande och befälhavarens skyldigheter och befogenheter finns beskrivna utöver kapitel sex i sjölagen också i andra kapitel och författningar. Rolf Ihre har i ett försök att överblicka ansvarsområdet i sin bok *Sjöansvar* (Ihre, 2007) grupperat enligt följande:

- *Skyldigheter gentemot besättningen*
- *Skyldigheter gentemot redaren*
- *Skyldigheter gentemot befraktaren*
- *Skyldigheter gentemot lastägare*
- *Skyldigheter vid olycka och tillbud*
- *Skyldigheter gentemot myndigheter*
- *Skyldigheter beträffande skeppshandlingar, dagböcker och rapportering*
- *Skyldighet att hålla sig ajour med gällande regler*
- *Skyldighet att finnas till hands, att utse ersättare och regler om ersättare*
- *Rätten att företräda redaren*
- *Rätten att företräda lastägarna*
- *Eget skadeståndsansvar*

5 Informationen till fartyget

Föregående kapitel beskrev befälhavarens skyldigheter, för att uppfylla dessa behövs korrekt information om det bakomliggande certepartiet. Fartygsoperatören fungerar som vidarebefordrare av den för befälhavaren väsentliga informationen ut certepartiet. Följande stycke ger en kort förklaring av resecertepartiets för befälhavarens viktigaste delar.

5.1.1 Lastnings- och lossningshamn

Befraktaren utser säker lastnings- och lossningshamn, vid vilken fartyget skall infinna sig. Beroende på hamn och avtal kan kontraktet exempelvis lyda: AA (*allways afloat*) eller om sjöbotten tillåter och tidvattnet orsakar: NAABSA (*not always afloat but saftely aground*). Exempelvis:

" The said Vessel shall, as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat..." GENCON 94

Inom vilken tidsram fartyget skall infinna sig vid lastningshamn beror på avtal.^{Fel!} Bokmärket är inte definierat. Man pratar om liggedagar fartyget skall vara redo att lasta vid lastningshamn under utsatta dagar. Om fartyget inte klarar av att uppfylla kravet har befraktaren rätt att häva avtalet. Till sjöfartens vardag hör förseningar, om tidigare laster orsakar försening kan fraktaren be om förlängda liggedagar enligt resecerteparti. (BIMCO, 1994)

5.1.2 Lasten

Fartyget skall vara sjödueligt också i förhållandet till lasten. I och med att kaptenen har åtagit sig ansvar att med bästa förmåga skydda och frakta lasten har han också rätt att vägra lasta om han inte anser sig kapabel till detta. Lastinformation som stuvningsfaktor, surrnings-, packnings- och lastningskrav, eller krav på viss typ av rengöring före lastning är nödvändig information för befälhavaren.

Som vägledning finns föreskrifter i hur olika typer av last handhas. Till exempel har IMO för torra bulklaster gett ut IMSBC-koden, *International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code*. (Justitieministeriet i Finland, 01.10.1994) (Trafiksäkerhetsverket (Trafi), 2016) (© Copyright 2016 International Maritime Organization, 2016)

5.1.3 Mängden last

Mängden är på förhand bestämd; exakt, minimi eller maximi, enligt fartygets djupgång beroende på lastmärke eller hamnrestriktioner. Informationen är viktig för befälhavaren; om befraktaren inte har avtalad lastmängd tillgänglig eller om lasten på annat sätt står i konflikt med det som avtalats skall fartygsbefälet utfärda offentlig yrkan. Skriftlig fordran krävs för att vid eventuell juridisk tvist ha rätt till ersättning för avtalsbrott.

5.1.4 Liggetid

Tiden för lastning och lossning beskrivs per arbetsdag eller per dygn i *liggetid*. Beroende på avtal räknas helger med. Är lasten vattenkänslig skall det beskrivas

huruvida väderförhållandena påverkar den tillåtna tiden för lastoperationerna. Fraktaren har rätt till ersättning för extra tid som används, på samma sätt har befärdaren rätt till ersättning för effektivare lastning/lossning. Befälhavaren anmäler fartyget färdigt för lastning/lossning. Utgående från när denna anmälan¹⁰ görs inleds liggetiden.

5.1.5 Agentur

Hamnagenter kan utses av både befärdare och fraktare. Det skall dock framgå av certepartiet vilken part som har rätt att nominera agenter. För befälhavaren är det betydelsefullt att få agenternas kontaktuppgifter i tid i och med de formaliteter (klareringar osv.) som skall skötas innan anlop.

5.1.6 Notis

Det klargörs i avtalet hur lastägare och mottagare skall underrättas om hur transporten framskrider. Fraktaren är skyldig att ge *notiser* innan fartyget anländer till lastningshamn samt vid ankomst till lossningshamn. (Copyright © 2009, A.M.I.D. American Multimodal International Deliveries, 2016)

5.1.7 Lastägarens ansvar

Lastnings- och lossningsoperationen och ansvarsuppdelningen beskrivs oftast med hjälp av INCOTERMS, som beskriver vilkendera parten står till svars för stuvorna och i vilket skede godset övergår till eller från fraktarens ansvar. Det skall framgå huruvida egen lastningsutrustning får eller skall användas och vilken part som betalar eventuell övertid. (International Chamber of Commerce , 2010) (Packard, 1986)

6 Informationen från fartyget

Befärdare går ut med sitt önskemål att frakta en vara och fraktarna svara med vad de kan erbjuda. Därmed måste fraktaren eller den som ingår förhandlingar på dennas vägnar, alltså skeppsmäklare, ha vetskap om vad som kan erbjudas. Passar fartyget för lasten, hamnen och kan det prestera inom önskvärd tid. Det hör till befälhavarens uppgift att tillgodose fartygsoperatören med väsentlig information som sedan vidarebefordras.

¹⁰ Notice of Readiness, dokument som utfärdas av kapten när han anlöper angiven hamn eller i dess närområde, samt är klar att inom rimlig tid lossa/lasta.

6.1 Fartygsbeskrivning

För att klargöra vad som kan förväntas av fartyget i fråga skickas en kort beskrivning med under avtalsförhandlingarna.¹¹ Själva resecertepartiet innefattar också en beskrivning av fartyget. Enligt GENCON 94 (part 1) (BIMCO, 1994).

- Fartygsnamn
- GT/NT
- DWT sommar lastlinje och ton
- Nuvarande position

6.2 Fartygsprestation

På trampmarknaden arbetar man ofta under tidspress under avtalsförhandlingarna. Fartyg blir lätt försenade på grund av väder eller tekniska problem. Därmed krävs att de som ingår förhandlingarna är konstant uppdaterade¹²

- Var och när fartyget är öppet för nästa bokning.
- Eventuella omständigheter som gör att fartyget inte kan prestera som reguljärt.

6.2.1 Specifika krav

Beroende på last kan det ställas krav på fartyget; surrningsmöjligheter, lastseparation¹³ osv. Befraktaren kan i vissa fall kräva att fartyget inte tidigare transporterat vissa typer av last eller så krävs certifikat för lasten i fråga. Den grundläggande fartygsbeskrivningen räcker därmed inte till vid alla förhandlingar. (Packard, 1986)

6.2.2 Avbokning

Det är som nämnts inte ovanligt att fartyg blir försenare av en eller annan orsak. Rätten att avboka frakten framgår ur certepartiet. Befraktaren har rätt att genast få information om fartyget inte kan utföra sitt uppdrag som avtalat. Enligt GENCON klausul 9 rad 137–145:

"9. Canceling Clause

(a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.

(b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be read to load on cancelling date, they shall notify the Charters thereof

¹¹ Se exempel bilaga 1

¹² (Packard, 1986)

¹³ Exempelvis med flyttbara skott i lastrummet på engelska: *Bulkhead*

without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking wheatear the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date. " (BIMCO, 1994)

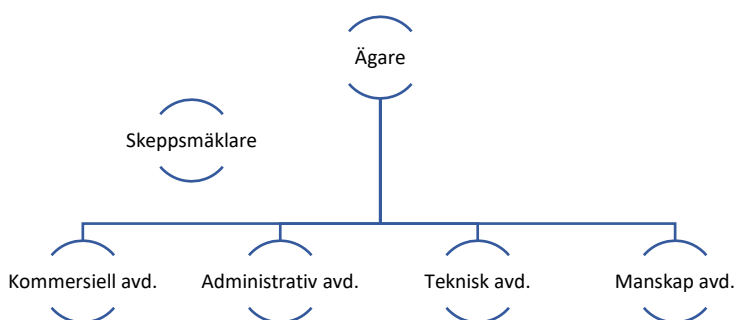
7 Dennis Maritime

Undersökningen som är en del av detta arbete görs inom Dennis Maritime Ltd. Rederiet är ett litet finländskt rederi med rötter i Borgå och med kontor i Pargas. I nuläget operera rederiet fyra torrlastare på 3 000–3 900 dwt, av dessa fyra är tre tidsbefraktade under holländsk flagg, den fjärde under finsk flagg ägd av systerbolaget Dennis Shipinvest. Två av fartygen är utrustade med kran vilket möjliggör en specialisering på frakter som kräver självlossning/lastning. Alla fyra fartygen har finländska befälhavare anställda av Dennis Maritime.

7.1.1 Fraktmarknad

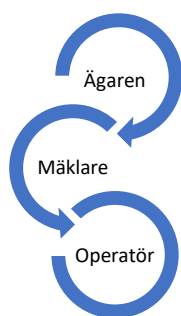
I nära samarbete med skeppsmäklarna på Helsinki Chartering bokar redaren själv laster för sina fyra fartyg. Frakterna består av allt från traditionella torra bulk- till projektlaster. Transportkontrakten som undertecknas för Dennis Maritimes flotta är endera certepartier utformade under och för en längre tid eller resecertpartier på trampmarknad. (DENNIS MARITIME OY Ltd, 2016) (Helsinki Chartering, 2016)

Rederiet är litet, samarbetet tätt och tillåter flexibel ledning. Informationskedjan bör vara välsmord för att effektivera flottan och maximera avkastningen. Följande bild illustrera organisationsstrukturen inom rederiet.



Figur 2 Redogörelse för strukturen inom organisationen

Inom företaget sker lastförhandlingarna mellan ägare, mäklare och befraktare. Informationen om lasten går vidare till fartygsoperatören som nominerar hamnagenter och officiellt anställer fartyget samt notifierar befraktare och mottagare. För att nästa förhandling kan på börjas krävs information om fartygets position och tidsplan, varpå kommunikationen måste ske i båda riktningarna.



Figur 3 Illustration av informationsflödet

8 Metodval

Enligt Yrkeshögskolan Novias stadgar för lärdomsprov skall ett självständigt slutarbete sammankoppla studierna med arbetslivet och bestå av en teoretisk del, tillsammans med en forskning som grundar sig i respektive studieprogram. I detta fall är länken mellan arbete och studier tydlig, undersökning är gjord under min tid som fartygsoperatör för rederiet Dennis Maritime. (Yrkeshögskolan Novia, 2014)

8.1 Målsättning och avgränsning

En lyckad forskning har ett syfte, tillför ny kunskap eller löser ett problem. I föreliggande fall är problemet bristande kunskap om relationen mellan fartygsoperatörer och fartygskaptener. En inblick i informationsutbytet ur kaptenens synvinkel skulle med hög sannolikhet underlätta fartygsoperatörens arbete. Det ligger i rederiets intresse att optimera flottans anställning, minimera ballastresor, avbokningar och ersättning. (Dawson, 2002) (Stopford, 1997, re-printed 2007)

En relation människor emellan, vare sig den är professionell eller privat uppfattas alltid subjektivt utgående från förväntningar och erfarenheter. Undersökningen gäller ett samarbete men utgår endast från den ena parten; kaptenerna. Hur uppfattar de nio kaptener som jobbar för Dennis Maritime sitt förhållande till den operativa ledningen inom rederiet? Resultatet kan inte ens inom rederiet generaliseras, men det kan förhoppningsvis öppna för dialog och förbättringar. (Nordesjö, 2015)

8.2 Metoder

En förutsättning med tanke på deltagarna är att undersökningen kan göras på distans. Resultatet bygger på att deltagarna känner sig trygga och kan vara ärliga i sina åsikter. Dessa kriterier förväntas uppfyllas genom en sammanfattande enkät och en mer djupgående intervju distribuerade med hjälp av e-post.

Metoderna som används är kvalitativa, den strävar till att beskriva ett fenomen utgående från forskningsdeltagarnas uppfattning. Det är ett begränsat antal besvarare som har direkt förhållande till undersökningen. Nackdelarna med kvalitativ forskning; svårigheter att presentera tydliga generaliserade data, är irrelevant i detta fall. (Eklund, 2003) (Dawson, 2002)

8.3 E-postintervju

E-postintervjun har sina fördelar: distansen kan upplevas som en trygghetsfaktor och den är mindre tidskrävande, svaren är av lika god kvalitet som vid de mer traditionella metoderna. Men metoden har också sina mindre fördelaktiga sidor: vissa uttrycker sig lättare i tal än i skrift, e-postspråk kan likna talspråk men saknar de nyanser som upplevs vid tal. (Gillham, 2008)

8.4 Enkät

Man pratar ofta om tre grundläggande enkättyper: öppen-, stängd- eller en kombination av dem. Enkäten som används i detta arbete är till stor del stängd. Det vill säga respondenterna får välja mellan alternativ, vilket i viss mån kan begränsa svaren. (Dawson, 2002)

Frågorna som ställdes baseras på mina personliga erfarenheter som fartygsoperatör. Jag strävade till att få såna svar som kan utveckla samarbetet men samtidigt kan ge en tydlig bild av den nuvarande situationen. Frågorna önskades vara tydliga och korta. Dessutom fanns det en vilja att utreda den allmänna uppfattningen och hur företagsklimatet upplevs av befälen.

8.5 Utförande

E-post till alla nio anställda befälhavare på Dennis Maritime skickades 25.11.2016. Undersökningen beskrevs och en förfrågan om deras deltagande gjordes. Syftet med undersökningen och önskan om ärliga svar klargjordes. Deltagarna informerades om att deras namn vid publicering inte skulle förknippas med svaren.

Deltagarna är både finlandssvenskar och finskspråkiga, alla med goda kunskaper i engelska. För att jämställa frågorna och undvika missförstånd eller översättningsfel användes engelska som undersökningsspråk i enkäten. Intervju hölls på engelska med möjlighet att svara på svenska.

Enkäten skapades med internettjänsten *Google forms* (Google, u.d.), villkor och sekretess beskrivs på deras hemsida. Det krävdes internetuppkoppling för att besvara enkäten. Intervjufrågorna ställdes direkt i e-posten men också som bifogad Microsoft Office Word-fil. Deltagarna kunde därmed ta tid på sig och öppna samma svarsdokument flera gånger.

8.5.1 Deltagarna

Undersökningen gjordes på deltagarnas villkor. Deltagarna hade olika tillgång till internet och deras tid var begränsad. Under undersökningens gång befann sig deltagarna på jobb, på kurs eller på pappaledighet. Av dessa orsaker gavs möjligheten att svara kortfattat eller att göra en längre utvärdering. En veckas svarstid gavs åt deltagarna, varpå en påminnelse sändes.

8.5.2 Förklaring

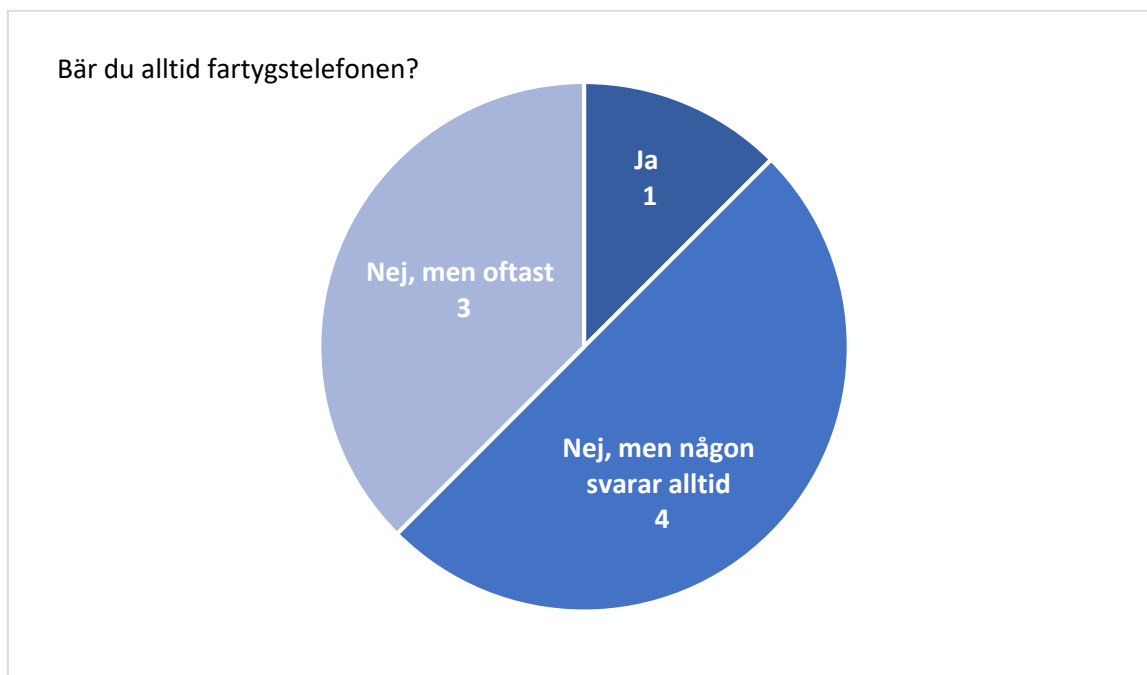
Rubriken löd: *Information exchange between ship masters and ship-ops within Dennis Maritime?* Ordet *ship-ops* användes och beskrevs (översatt till svenska): Notera att *ship-ops* syftar till de ansvariga för informationen mellan fartygsmäklare och befäl inom Dennis Maritime, inte de tekniska-, bemannings- eller administrativa avdelningarna.

För att klargöra: e-posten som används för fartygsoperatörerna som denna undersökning syftar till lyder ship-ops@dennismaritime.fi. Det har under det senaste året funnits två personer med tillgång till denna e-post, utöver redaren själv.

9 Resultat och tolkning

9.1 Enkät

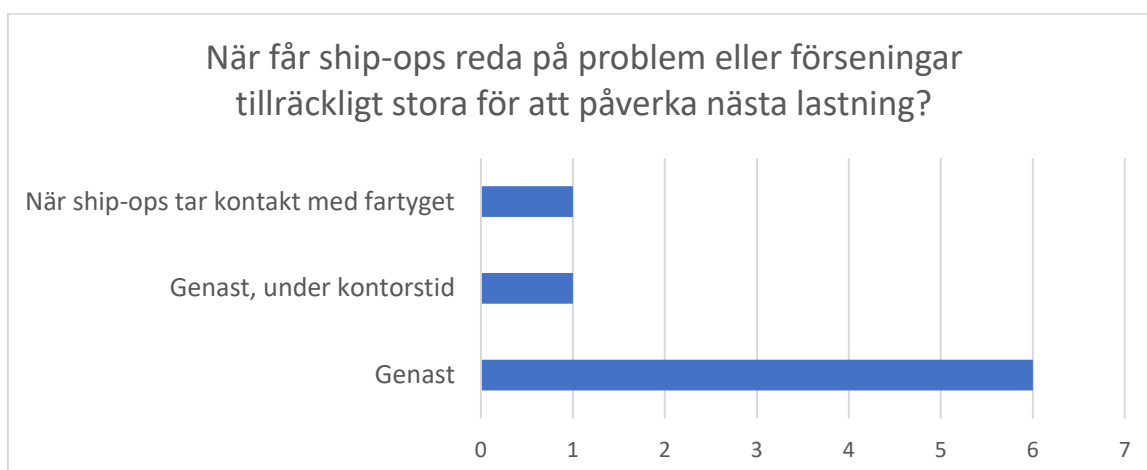
Åtta av de tillfrågade nio fartygsbefälen för Dennis Maritime besvarade enkäten. Deltagarna är som nämnts alla kaptener för Dennis Maritime, deras yrkeserfarenhet varierar, likaså deras tid inom rederiet. De två inledande frågorna i enkäten gav resultatet att befälen i medeltal jobbat 3,4 år för rederiet, minimum var ett och ett halvt år, vilket betyder att besvararna har relativt lång erfarenhet av samarbetet. En av besvararna saknar tyvärr referenser i och med att han jobbat inom samma rederi hela sin tid som styrman och kaptän. Resten av befälen har erfarenheter av flera olika rederier trots att alla befälen är av relativt unga.



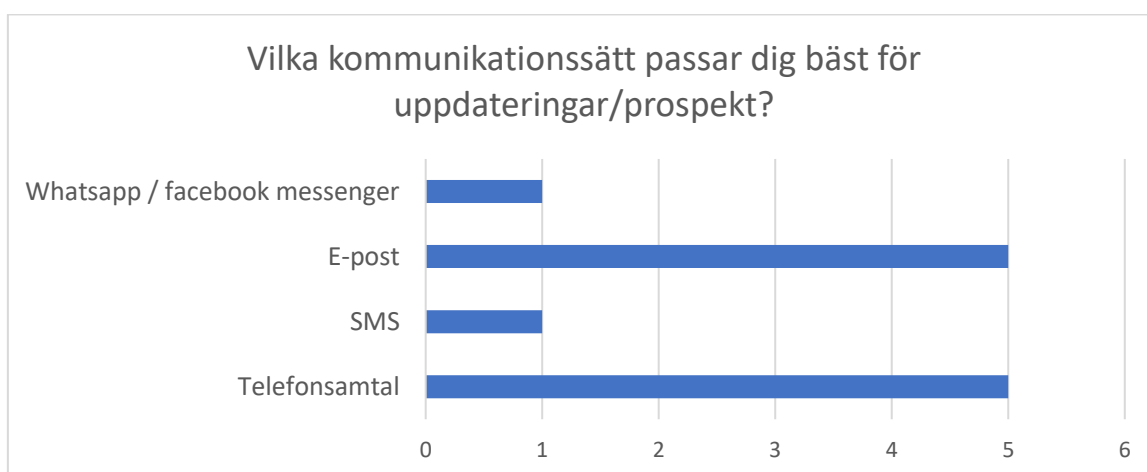
Bär du alltid fartygs telefonen? 1

Fartygstelefon hör till kaptenens ansvar men det är han som avgör vem som har hand om telefonen vid vaktbyte. Det förväntas inte att fartygsbefälen skall vara kontaktbara 24 timmar i dygnet men beroende på situation kan det krävas att man alltid får tag på någon ombord. Mina erfarenheter är att fartygstelefonen ges vid vaktbyte över till styrmännen om inte fartygsbefälhavaren själv har hand om den.

En av besvararna påstår att denna alltid svarar i fartygstelefonen själv, fyra att någon alltid svara. Tyvärr har tre av fartygsbefälen svarat *nej, men oftast* vilket innebär att varken de själva bär telefonen eller lämnar över den till någon av styrmännen. Bara ett av de fyra fartygen har finländsk besättning, varför relationerna mellan styrmän och befäl kan vara påverkade av kulturella skillnader. Detta kan tolkas som om de inte litar på sin besättning och överlåter telefonen, det kan också handla om en definitionsfråga, kanske de lämnar telefonen en kvart under lunchen och därför svarat nej men oftast. Ett svarsalternativ till skulle eventuellt ha påverkat resultatet.

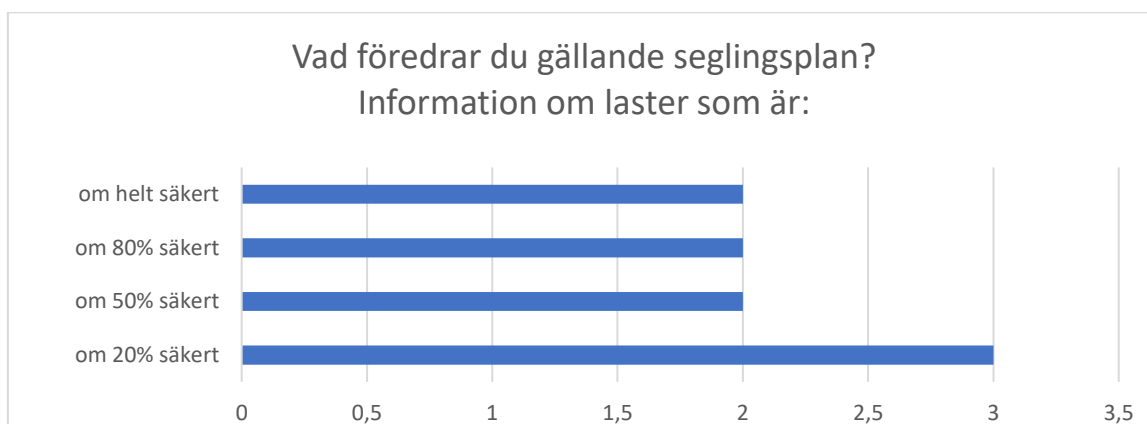


Som föregående graf visar kontaktas ship-ops i de flesta fallen direkt. Det som kan påverka är befälens kontakt direkt med redaren eller deras vilja att själva lösa problem som uppstår. Tyvärr påverkas möjligheterna till nästa last om informationen inte genast når ship-ops.



E-post och samtal fungerar tydligen bäst. Det är klart att ett telefonsamtal alltid är det självklara valet om man vill vara säker på att informationen går fram i tid. Det kan noteras att personliga kontakter med befäl påverkar valet av kommunikationsform. Mitt antagande är att de yngre och med närmare kontakt med ship-ops antagligen mer frekvent använder sociala medier eller sms som kommunikationsform. Informationsflödet blir lätt ojämnt: det går hastigt att skicka ett *whatsapp* meddelande vilken tid på dygnet som helst medan ett telefonsamtal eventuellt kräver mer tid och att ärendet är av vikt. Här påverkas säkert också svaren av vilken typ av information som besvararen avser.

Nästa fråga angår ett mer organiserat sätt att kommunicera. Befäl svarade med egna ord på om de skulle uppskatta någon form av daglig rutin gällande informationsutbytet. Svaren varierade och kommer att kunna användas för att individualisera kontakten mellan fartyg och ledning, men är inte här relevanta att publicera.

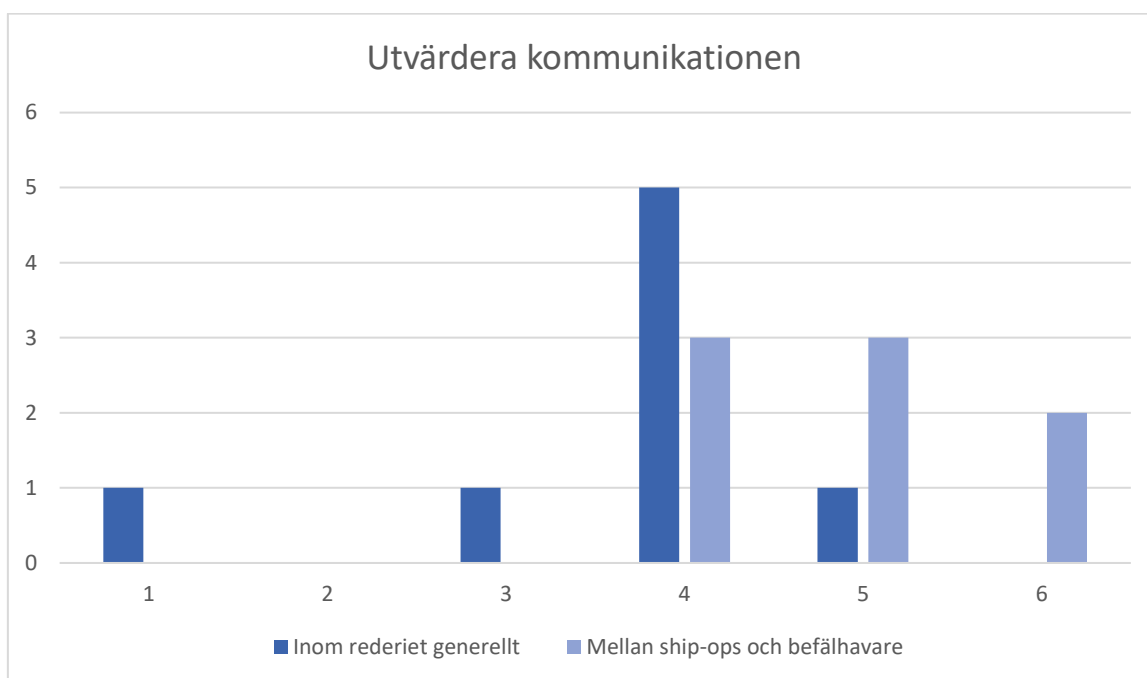


Frågan: vad föredrar du gällande seglingsplan? Ställdes till fartygsbefälen. På engelska användes ordet *itinerary*. Ordet syftar på planerade laster. Eftersom det ofta handlar om frakter på trampmarknaden är planering i god tid omöjlig. Det finns alltid en risk för att fartyg byter frakter om det av någon orsak skulle optimera rotationen. Vissa laster planeras, men blir inte av, i vissa fall får *ship-ops* under förhandlingarnas gång kännedom på frakter som eventuellt inte blir av.

Svaren sprider sig jämnt över de olika svarsalternativen. Trenden är dock att befälen önskar information även om chansen för att planerna uppfylls bara är 20%. Preferenserna är individuella och för kommande samarbeten borde man se till var och en av fartygsbefälens önskemål. I dagsläget får befälen i princip direkt information om fastslagna laster, medan det som planeras ofta inte når befälen.

Nästa fråga som besvarades angick befälens åsikt om den viktigaste uppgiften för *ship-ops*. Resultatet kan betraktas som intetsägande; i och med att de kunde välja fler alternativ ansåg vissa att alla uppgifter var viktiga. Resultatet var alltså jämnt mellan de olika alternativen: förse skeppsmäklare med uppdaterad information, förse fartyget med support, eller förse agenter och befraktare med information. I sig är detta också ett resultat på att kaptenerna anser alla uppgifter viktiga.

Nästa avsnitt rubricerades *utvärdering*, de två frågorna besvarades på en skala från 1, väldigt dåligt till 6, väl fungerande. Ordvalet kan ha betydelse för resultatet och det finns säkert psykologiska aspekter att ta hänsyn till när liknande utvärderingar görs. Beslutet att ha en skala som inte gav möjlighet till likgiltigt svar var medvetet.



Som grafen åskådliggör är samtliga befälhavare positivt inställda till kommunikationen mellan ship-ops och befälhavare. Kommunikationen inom rederiet i sin helhet är inte lika tillfredställande. Den självklara följdfrågan är: Varför?

Eventuellt beror skillnaden på att samarbetet mellan befäl och ship-ops sker på befälens villkor. De är själva ansvariga för att samarbetet fungerar och kanske mera måna om att underhålla relationen. Att kritisera något man själv är med och påverkar är inte lika lätt som att kritisera andras prestationer. Den sämre bedömningen av kommunikationen inom rederiet kan också bero på bristande organisation överlag.

För ett litet företag är det svårt att utvärdera kommunikationen eftersom den lätt blir personlig. Svaren i denna enkät påverkas antagligen av personliga relationen till ship-ops, deltagarnas yttre referenser och tid inom rederiet.

9.2 Intervju

Intervjun inleddes med följande text: *Jag ber om er ärliga åsikt, oberoende om det är en mening eller en sida. Svara direkt på detta e-postmeddelande eller som en bifogad fil, använd svenska eller engelska. En av deltagarna valde att svara på finska och som en längre utläggning.*

9.2.1 Beskrivning av samarbetet

1. *How would you describe information exchange between master and ship-ops during your time working for Dennis Maritime compared to previous experience and expectations?*

Sammanfattningsvis var svaren positiva. Vissa befälhavare kunde jämföra med tider när de visste månader på för hand vilka laster som var planerade, men är nu medvetna om att marknadsläget har förändrats. En kommentar är noterbar: inte heller för mycket kontakt är uppskattat. Ingen onödig kontroll och rapportering förekommer, det uppskattas att kaptenerna själva ges ansvar.

9.2.2 Mottagen information

2. *List and explain any issues you have had with the information received from ship-ops*
*List and explain any issues you have had with the information **received** from ship-ops?*

Svaren på denna frågan angående den mottagna informationen talar sitt tydliga språk. Man önskar, när möjligt, mer information om de kommande lasterna. Problemet är att lasterna bokas kort tid på förhand vilket omöjliggör information i god tid, befälen är också medvetna om detta.

Tre av de fyra fartygen är tidsbefraktade och besättningen, med undantag för befälet, är anställda av fartygsägarna, vilket betyder att kaptenerna inte bara skall hålla kontakt med det egna rederiet utan också med fartygsägarna. Planering för besättningsbyten och fartygsunderhåll kräver information om fartygsrotationen. Det uppstår lätt konflikt mellan fartygsägare och det egna rederiet som fartygsbefälet måste hantera.

Angående lastbeskrivningen uppdagades fall där lasten inte överensstämde med det som informerats, i vissa fall saknades viktig lastinformation. Problemet grundar sig i att skeppsmäklarens intressen inte överensstämmer med fraktarnas. Båda parter önskar ekonomisk vinst men som fraktare, och speciellt som fartygsbefäl, är trygg frakt trots allt det primära. Mäklaren tar inte alltid hänsyn till befälens ansvarsposition och försummar ibland de praktiska aspekterna i fraktbeskrivningen. Fartygsoperatören har därför en funktion att fylla: se till att fartygen får väsentlig information om själva lasten.

9.2.3 Att ge information

3. *Have you had any struggles rendering information to ship-ops? (uncertainties about what, how or when?)*

Befälen frågades om de stött på problem när de förväntats ge information till ship-ops. Det visade sig att frågan borde ha omskrivits, ordet *rendering* misstolkades. Alla har inte förstått att ordet syftar till deras skyldighet att återge information till ship-ops. De som tolkat frågan som det var tänkt påpekade att telefonkontakten i vissa fall inte var tillräcklig, att samtal inte alltid besvarats. Orsaken bakom obesvarade samtal kan vara

tidsbrist, fartygsoperatören skall vara till hands 24 timmar om dygnet men detta är en övermäktig uppgift.

9.2.4 Praktiska hinder

4. *Have you encountered any problems with the **practical** aspects of the communication to/from ship-ops?*

E-postservrar som inte fungerat korrekt har varit ett problem för några av fartygen, men bara enstaka gånger. Telefonkontakten och e-posten har utöver detta varit till allas belåtenhet. I dagens sjöfart finns satellittelefoner och internetuppkoppling också ombord.

9.2.5 Möjligheter till förbättring

5. *Do you have any thoughts on how to **improve** the communication to/from ship-ops?*

Överlag är fartygsbefälen nöjda, dock framgick en önskan om mer information. Ett förslag om ett e-postmeddelande en gång per vecka gavs. Samt en vänlig förfrågan att inte väckas så tidigt på mornarna eftersom befälen jobbar mycket varierande tider. Resten av svaren kan sammanfattas med följande kommentar:

-Let us keep everything as it is

9.3 Sammanfattning och kritisk granskning

Resultatet av denna undersökning är inte generaliserbart för förhållanden mellan ledning och befäl. Det är inte heller möjligt att presentera en tydlig svartvit bild av situationen inom rederiet i fråga. Det som trots allt framgår är ett önskemål om mer information, både om lasten och om planerade laster. Detta resultat är inte heller nyanslöst eftersom några av fartygsbefälen endast önskar information om lasterna är 100% säkra.

Konflikter i relationen mellan fartygsbefäl och fartygsägare är ett känt problem med tidsbefraktade fartyg. Undersökningen indikerar att rederiet har kompetenta befäl som hanterar situationen väl i och med att inga större problem uppdagats.

Det är inte ovanligt med kommunikations- eller förtroendeproblem när befäl och besättning har olika bakgrund. Befälen på Dennis Maritime verkar inte ha problem i relationen mellan besättning och befäl. Eventuellt beror det på att befälen själva tar stort ansvar eller på att de litar på sin besättning.

Undersökningsdeltagarna verkar överlag vara nöjda med samarbetet mellan fartyg och operatör. Flera av besvararna berömde rederiet för den frihet och det ansvar som ges

befälhavarna. Deras arbetsmotivation ökar när de inte ständigt är kontrollerade eller styrda.

Den respons jag fått av rederiet och deltagarna har varit god och jag är nöjd med mitt resultat. Självreflektion bidrar till utveckling och detta arbete gav undersökningsdeltagarna orsak att reflektera. Därmed anser jag att arbetets mål uppnåddes.

Personligen har jag insett hur omfattade kaptenens ansvarsområde är, därmed har detta hjälpt mig bli bättre i min nuvarande, men också i min kommande yrkesroll. Jag hoppas att du som läser får en överblick av hur fraktkontrakt skapas och förverkligas inom den komplexa sjöfartsindustrin.

” Shipping is a ‘larger than life’ industry” - Martin Stopford.

9.3.1 Validitet

Validiteten för alla undersökningar kan och skall ifrågasättas. Undersökningsfrågan är ställd ur befälens synvinkel, *hur uppfattar du?* Det som undersöks är deras uppfattning alltså deras subjektiva åsikter, därför anser jag att validiteten är tillgodosedd.

9.3.2 Reliabilitet och objektivitet

Total trovärdighet och objektivitet är i min mening svår att uppnå. Även om deltagarna uppmanas till sanningsenlighet misstänker jag att de har haft undersökaren i åtanke när de formulerat sina svar. Orsakerna är två: jag jobbar förtillfället som fartygsoperatör och känner personligen några av deltagarna. En utomstående eller anonym undersökare kunde eventuellt uppnå högre reliabilitet.

Sett ur en annan synvinkel kan det faktum att intervjuare och besvarare har en relation till varandra skapa en trygg svarsmiljö. Deltagarna i denna undersökning visste att jag som utförde undersökningen är insatt i, och kan relatera till situationen.

9.4 Vidare forskning

Alla led i fraktkedjan kunde utforskas och det finns många intressanta detaljer som kunde undersökas, detta arbete skrapar endast på ytan. Undersökningen fokuserar på *vad* och *hur* framom *varför*. Det skulle vara intressant att ta reda på orsaken bakom fartygsbefälens olika val och önskningsar.

10 Litteraturförteckning

- © 2016 Fintra All rights reserved. (den 12 2 2004). *Fintra*. Hämtat från Merikuljetuket: <http://www.fintra.fi/>
- © 2016 Svenska Akademien. (2007). *Svenska akademiens ordbok*. Hämtat från Tramp: http://www.saob.se/artikel/?seek=tramp-sj%C3%B6fart&pz=1#U_T2241_25082
- © 2016 UNCITRAL. (den 17 11 2016). *United Nations Commission on International Trade Law*. Hämtat från UNCITRAL welcome: <http://www.uncitral.org/uncitral/index.html>
- © Alchemy Recruitment Ltd 2016. . (den 09 12 2016). *Alchemy Recruitment*. Hämtat från Shipping and Logistics: <https://www.alchemyrecruitment.com/shipping-and-logistics/about-us>
- © Copyright 2016 International Maritime Organization (IMO) . (den 17 11 2016). *International Maritime Organization*. Hämtat från IMO / English / Our Work / Legal Affairs: <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>
- © Copyright 2016 International Maritime Organization. (den 09 12 2016). *IMO*. Hämtat från International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code: <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoesInBulk/Pages/default.aspx>
- Andersson, H. (2006). *Dissertation: Coordinated Routing*. Norrköping, Sweden: Department of Science and Technology, Linköpings Universitet. Hämtat från <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:22164/FULLTEXT01.pdf>
- BIMCO. (1994). *Recommended Uniform General Charter (As revised 1922, 1972 and 1994)* . *Gencon*. Copenhagen, Denmark: The Baltic and International Maritime Council.
- Bjereled Ulf, M. D. (2003). *Varför vetenskap?* Lund, Sweden: Studentlitteratur 1999.
- Chernoshtan, A. (Academic year 2015 – 2016). *Charter Party clauses anno 2016: time for a new standard*. Gent: University of Gent.
- Copyright © 2009, A.M.I.D. American Multimodal International Deliveries. (den 09 12 2016). *AMID Logistics, LLC*. Hämtat från ARRIVAL NOTICE (NOTICE OF ARRIVAL) IN INTERNATIONAL SHIPPING OF SEAFREIGHT: http://internationalshippingusa.com/Arrival_Notice_In_Sea_Freight.aspx
- COPYRIGHT 2010 COMITE MARITIME INTERNATIONAL. (den 17 11 2016). *Commié Maritime International*. Hämtat från About CMI: <http://www.comitemaritime.org/Home/0,271,1132,00.html>
- Dawson, D. C. (2002). *Practical Research Methods*. Oxford, UK: How to books Ltd.
- DENNIS MARITIME OY Ltd. (2016). *Dennis Marime* . Hämtat från Dennis Maritime - Company: <http://dennismaritime.fi/company/>
- Eklund, G. (2003). *Forskningsmetodik, Kursmaterial* . Vasa, Finland.

- Gillham, B. (2008). *Forskningsintervjun - Tekniker och genomförande*. Open University Press, UK: Bill Gillham & studentlitteratur .
- Gorton, L. (2010). *Volume Contracts of Affreightment – Some Features and Principles*. Stockholm: © Stockholm Institute for Scandianvian Law 1957-2010.
- Hall, J. R. (1989). Fixing or unfixing a charter party - a shipbroker's view. *MLAANZ Conference* (ss. 29-33). Adelaide : (1991) 8 *MLAANZ Journal*.
- Helsinki Chartering. (den 05 12 2016). E-mail proposal.
- Ihre, R. (2007). *Sjöansvar*. Stockholm: Instant Book AB.
- International Chamber of Commerce . (2010). *Incoterms 2010*. Paris: Icc Services Puvblications .
- Justitieministeriet i Finland. (01.10.1994). The Finnish maritime code. *Merilaki 674/1994*. FINLEX .
- Lars Gorton, P. H. (sixth edition 2004). *Ship boking and charteringpractice*. London : LLP - Business of shipping series.
- Maritime Industry Foundation © Copyright 2012 - 2013. (2013). *The Maritime Industry Knowledge Centre*. Hämtat från Who is Involved > Shore Based: <http://www.maritimeinfo.org/en/Maritime-Directory/ship-operator>
- NE Nationalencyklopedin AB 2016 . (den 06 12 2016). *Nationalencyklopedin, Uppslagsverket*. Hämtat från Kommersiell: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/kommersiell>
- Nordesjö, K. (2015). *Relationen styrning och utvärdering*. Växjö, Sweden: Linnéuniversitetet.
- Oy Helsinki Chartering Ab. (den 30 10 2016). *Helsinki Chartering company information*. Hämtat från Helsinki Chartering - webbplats: <http://www.hecha.fi/index.php>
- Packard, W. V. (1986). *Sea-Trading*. London: Fairplay publications Ltd.
- Remmer, A. (10.01.2000). *Ansvarsförhållandet inom management under Shipman*. Mariehamn: Stockholms Universitet.
- Stopford, M. (1997, re-printed 2007). *Maritime Economics - Second edition*. Abingdon,Oxon UK: Routledge.
- Svenska Akademien . (2016). *Svenska Akademiens Ordbok*. Hämtat från Spalt S 427 band 24, 1964: http://www.saob.se/artikel/?seek=samarbete&pz=1#U_S427_1614
- Svenska litteratursällskapet i Finland r.f. (den 11 14 2016). *Förvaltningshistorisk ordbok*. Hämtat från CERTEPARTI: <http://fho.sls.fi/uppslagsord/1307/certeparti/>
- Trafiksäkerhetsverket (Trafi). (den 17 11 2016). *Trafi*. Hämtat från Författningar och föreskrifter: http://www.trafi.fi/sv/sjofart/forfattningar_och_foreskrifter

Trafiksäkerhetsverket (Trafi). (den 09 12 2016). *Trafi*. Hämtat från Bulk gods:
http://www.trafi.fi/sv/informationstjanster/farligt_gods/sjotransport_av_farligt_gods/bulkgoods

Welcome to BIMCO. (den 04 11 2016). Hämtat från BIMCO: <https://www.bimco.org/>

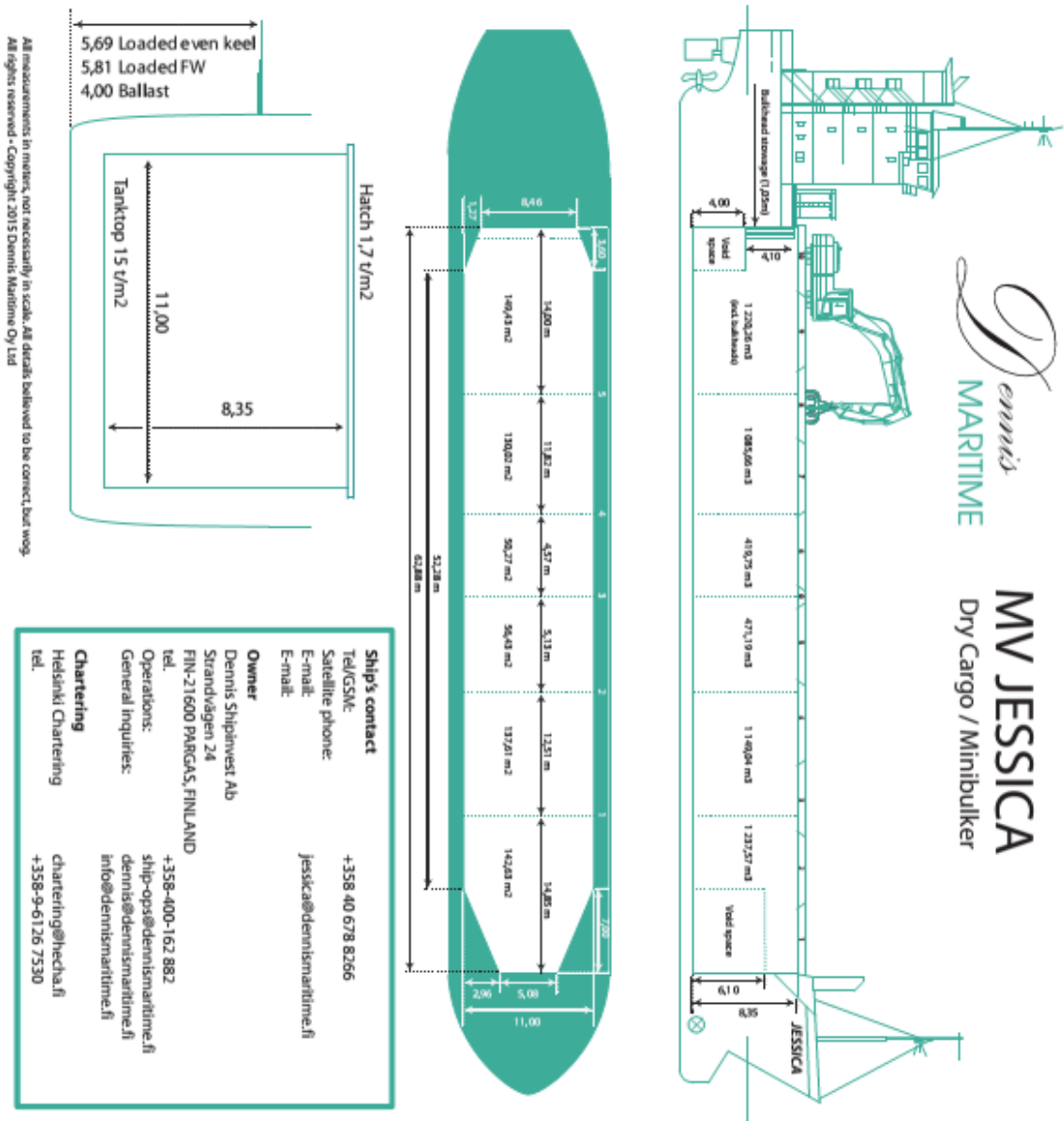
Yrkeshögskolan Novia. (den 2 11 2014). *Novia - Intranet* . Hämtat från GQAP26
Lärdomsprov vid Yrkeshögskolan Novia:
<https://intra.novia.fi/verksamhetsledning/policydokument/gemensamma-processer-och-rutiner/gqap26/>

10.1 Figurförteckning

FIGUR 1 EXEMPEL PÅ UTFORMNINGEN AV OPERATIVLEDNING INOM ETT REDERI.....	10
FIGUR 2 REDOGÖRELSE FÖR STRUKTUREN INOM ORGANISATIONEN.....	15
FIGUR 3 ILLUSTRATION AV INFORMATIONSFLODET	16

11 Bilagor

11.1 Fartygsbeskrivning



Particulars	
Name:	mv Jessica
Call sign / MMSI:	OJRF / 230657000
IMO Nr.:	9155872
Flag:	Finland
Home port:	Borgå
Builder:	1997
Builder:	Boreades Schiepsverven
Class:	Bureau Veritas
Ice Class:	Finnish/Swedish Ice 1A
P&I:	Alandia
Measurements	
GT:	2 820
NT:	1 548
DWT:	4 228
DWCC:	3 900 summer / 3 800 winter
Main dimensions	
LOA:	89,80
LBP:	84,98
Breadth:	13,60
Depth mld:	7,20
Draft:	5,81 (summer) / 5,57 (winter)
Draft:	4,00 (ballast)
Airdraft:	33 m
Cargo hold (1 hold / 2 movable bulkheads)	
Grain:	198 800 cbf / 5 629 m ³
Timber cap:	+/- 5 300 m ³ whered / +/- 4 200 m ³ under deck
Tank top:	15 ml/m ²
Hatch:	1,7 ml/m ²
Container:	261 TEU
Propulsion	
Main engine:	Stork Wärtsilä 8 SW 280
ME output:	2 350 kW
Bowthruster:	Yes, 250 kW
Propeller:	Pitch
Speed:	11,0 kn (ballast)
Speed:	10,5 kn (loaded)
Consumption:	8,0 m ³ / day MGO
Tank capacity	
Ballast water:	1 747,36 m ³ (abr 6 hrs ballasting)
MCO:	230,75 m ³

11.2 Intervju och följebrev

Information exchange between ship masters and ship-ops within Dennis Maritime Ltd?

Hi,

As some of you know I am working on my bachelor's thesis to complete my Maritime Management, Captain studies at Aboa Mare, Novia.

I've decided to do an analysis of the communication between ship-operations and ship masters within Dennis Maritime in order to evaluate the collaboration and improve the communication. For this reason, I'm now kindly asking you to take a few minutes to answer some questions.
Thank you!

To get both honest answers and open-up for a dialog I've divided the analysis into two parts: one short questionnaire and one e-mail interview. The questionnaire is sent to you as a link in this e-mail, and I have used Google forms, in case technical trouble turn up, please let me know asap. The e-mail interview will be kept using my private e-mail. I will be the only one going through the answers, I might ask follow up-questions. The connection between name and answer is strictly kept to me, If I would want to use your name I will ask for your approval.

I will analyse the answers and publish the result, without any names, in my final thesis. Hopefully we can also improve the communication based on the answers and conclusions. This won't take long to answer and I hope to get the answers until next Friday (2.12). I appreciate your participation.

Link to questionnaire

<https://goo.gl/forms/1KpsHXHVfPg6eGfh1>

E-mail interview

Please give me your honest answer, **whether it's one sentence or one page**. Answer directly in this e-mail or as an attached document, in English or Swedish.

Please note that ship-ops refers to the persons in charge of the information between ship-brokers and master within Dennis Maritime, **not** the technical nor crewing nor accounting department.

6. How would you describe information exchange between master and ship-ops during your time working for Dennis Maritime compared to previous experience and expectations?
7. List and explain any issues you have had with the information **received** from ship-ops?
8. Have you had any struggles **rendering** information to ship ops? (uncertainties about what, how or when?)
9. Have you encountered any problems with the **practical** aspects of the communication to/from ship-ops?
10. Do you have any thoughts on how to **improve** the communication to/from ship-ops?

11.3 Enkät

Information exchange between ship-operation and ship-master within Dennis Maritime.

Information exchange between ship-operation and ship-master within Dennis Maritime.

1. E-postadress *

.....

2. Experience

3. How long have you been working for Dennis Maritime?

.....

4. Prior to Dennis Maritime how many other shipping companies have you been working for as a master or officer?

.....

5. Communication

Ship-ops refers to the persons in charge of the information between ship-brokers and master within Dennis Maritime, not technical nor crewing nor accounting department.

4. Do you always carry the ship-phone? Markera alla som gäller.

- Yes
- No, but someone will always answer
- No, but most of the time

5. When is ship-ops informed of any problems or any changes in prospects?

Big enough to affect the next voyage or cause claims from any part. Markera alla som gäller.

- Right away
- During office hours, right away
- When contacted by ship-ops

6. Which way of communication suits you best for updates/prospects?

For information about ETA, ETS, cargo operations, prospects or like. Markera alla som gäller.

- Phone call
- SMS
- E-mail
- Whats-app / FB-messenger

7. Would you prefer a more organized communication?

A phone call / SMS / Mail at a certain time every day. If so how & when?

.....

.....

.....

.....

8. What do you prefer when informing about itinerary and next cargo?

To only get information on if: Markera alla som gäller.

- More than 20 % sure
- More than 50% sure
- More than 80% sure
- Confirmed

9. What is in your opinion the most important job for the ship-ops? Markera alla som gäller.

- Providing ship-brokers with updated info & prospects
- Providing vessel with updated info & support
- Providing agents / cargo owners with updated info

6. Evaluation

Overall communication compared to previous experience and the possibilities for improvement. Shipops refers to the persons in charge of the information between ship-brokers and ship master within Dennis Maritime, not technical nor crewing nor accounting department.

10. Evaluate the information exchange between ship-ops & ship master Markera endast en oval.

	1	2	3	4	5	6	
Very poor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Working very well

11. Evaluate the information exchange within the company Markera endast en oval.

	1	2	3	4	5	6	
Very poor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Working very well

En kopia av dina svar kommer att skickas till den adress du angett