

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU
Merenkulun koulutusohjelma / merikapteeni

Krista Tanhuanpää

Operaattorien toimintaohjeen päivittäminen Neste Shipping Oy:lle

Opinnäytetyö 2012

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulku

TANHUANPÄÄ, KRISTA Operaattorien toimintaohjeen päivittäminen Neste Shipping Oy:lle

Opinnäytetyö	20 sivua + 2 liitesivua
Työn ohjaaja	Timo Alava
Toimeksiantaja	Neste Shipping Oy
Toukokuu 2012	
Avainsanat	rahtaus, manuaali, operaattori, menettelytavat

Opinnäytetyön tarkoitus oli päivittää Neste Oilin omistaman Neste Shipping Oy:n operaattoreille suunnattu operaattorien toimintaohje (OPS-manuaali) vastaamaan nykypäivää ja vallitsevia käytäntöjä laivan operoinnissa.

Koska OPS-manuaali on luotu vuonna 2007 eikä sitä ole suurimmalta osin päivitetty viime vuosina, oli päivittäminen enemmänkin kuin ajankohtaista. Uusi manuaali on luotu vanhan manuaalin pohjalle, kieliasu on pyritty saamaan selkokielisemmäksi sekä ulkoasu vastaamaan Neste Shippingin yhtenäistä tiedostojen ulkoasua.

OPS-manuaali sisältää kaiken sen tarpeellisen tiedon, jota operaattori laivoja ope-roidessaan tarvitsee. Siinä on muun muassa toimintaproseduurit eri laivatyypeille sekä eri rahtausmuodoille ja ohjeet asiakirjojen dokumentoimiseen sekä toimintaan onnettomuustilanteissa.

Opinnäytetyönä tehty OPS-manuaalin päivittäminen perustuu Neste Shippingin Keilaniemessä työskenteleviltä operaattoreilta saatuihin mielipiteisiin, näkemyksiin sekä heille jo rutiiniksi muodostuneihin käytäntöihin.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Maritime Technology

TANHUANPÄÄ, KRISTA	Updating Operator's manual for Neste Shipping Oy
Bachelor's Thesis	20 pages + 2 pages of appendices
Supervisor	Timo Alava
Commissioned by	Neste Shipping
May 2012	
Keywords	chartering, manual, operator, procedures

The purpose of this thesis was to update the operator's manual (OPS-manual) used by operators in Neste Shipping, which is owned by Neste Oil, and to make the manual meet the present-day standards and the customary practices of operating a vessel.

It was more than necessary to update the OPS-manual because it was created in 2007 and has not been updated much during the last years. The updated version of this manual has been produced based on the old manual, the spelling and grammar has been made clearer and the layout has been redesigned to match the Neste Shipping's common layout requirements.

OPS-manual includes all the information an operator might need during operating a vessel. The manual includes for example the operating procedures for different kind of vessels and chartering contracts. Also, instructions regarding the filing of the documents and procedures in emergency situations can be found from the manual.

Updating of the OPS-manual has been done based on the opinions, the point of views and routines of the operators who work for Neste Shipping in Keilaniemi.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	5
2	NESTE SHIPPING JA TOIMEKSIANTAJAN ASETTAMAT TAVOITTEET	5
3	VARUSTAMON RAHTAUSOSASTO	7
	3.1 Rahtausprosessi	7
	3.2 Rahtaajat	8
	3.3 Operaattorit	8
4	OPS-MANUAALIN SISÄLTÖ	9
5	YHTEENVETO	18
	LÄHTEET	20
	LIITTEET	

Liite 1. Merenkulun sanasto

1 JOHDANTO

Tämä opinnäytetyö on tehty Kymenlaakson ammattikorkeakoulun merenkulun koulutusohjelmassa Neste Shippingi OY:n toimeksiantona keväällä 2012. Työn aiheena on päivittää yrityksen operaattoreiden käytössä oleva toimintaohjeistus, OPS-manuaali.

Työ on tehty ensisijaisesti ja suurimmalta osalta niin, että se perustuu Neste Shippingin rahtausosaston henkilökunnan haastatteluihin. Työn pohjana on käytetty sähköisessä muodossa olevaa vuonna 2007 luotua OPS-manuaalia. Työn sisältämän luottamuksellisen materiaalin takia lopullista ja päivitettyä OPS-manuaalia sisältöineen ei voida liittää opinnäytetyöhön. Neste Shipping Oy:n toivomuksesta kohdissa 2., 3. ja 15. esitelyjen järjestelmien nimiä ei mainita, koska yhteistyökumppanit ja niitä koskevat tiedot ovat luottamuksellisia.

Opinnäytetyön lopussa on suppea merenkulun sanasto, jossa on selitykset tässä opinnäytetyössä käytetyille merenkulkuun liittyville termeille.

2 NESTE SHIPPING JA TOIMEKSIANTAJAN ASETTAMAT TAVOITTEET

Neste Oil Oyj on jalostus- ja markkinointiyhtiö, joka valmistaa kaikkia korkealaatuisia ja tärkeimpiä öljytuotteita. Neste Oil perustettiin vuonna 1948 turvaamaan Suomen öljyhuoltoa. Vuonna 2007 perustettiin Neste Shipping, joka on itsenäinen yhtiö, mutta 100-prosenttisesti Neste Oil Oyj:n omistama. Neste Shippingin perustamisen lähtökohtana ja tarkoituksena oli tukea Neste Oilin liiketoimintoja varmistamalla eri prosesseissa käytettävien raaka-aineiden sekä valmiiden öljytuotteiden merikuljetukset joustavasti ja ympäristölle turvallisesti. Neste Oil Oyj työllisti vuonna 2011 yli 5 000 henkilöä, joista 400 työskentelee Neste Shippingin alaisuudessa ympäri maailmaa. [1]

Neste Shipping on kylmiin olosuhteisiin ja varsinkin Itämeren erikoisolosuhteisiin erikoistunut toimija. Sen laivasto käsittää erikokoisia raakaöljy-, tuote- ja kemikaalitankke-

reita, joiden kapasiteetit vaihtelevat 4 000 tonnista 117 000 tonniin. Laivasto koostuu tällä hetkellä 11:stä Suomen lipun alla liikennöivästä tankkerista sekä lukuisista aikarahdatuista tankkereista. Neste Shippingillä on myös omistuksessaan kaksi omaa saattohinaajaa sekä yksi tavallinen hinaaja, jotka toimivat Porvoossa sekä Naantalissa. [2]

Neste Shippingillä on keväällä 2012 Suomessa viisi operaattoria. Heidän sekä ympäri maailmaa sijaitsevien työntekijöiden työn helpottamiseksi sekä toimintatapojen yhtenäistämiseksi on Neste Shippingin sisällä laadittu toimintatapaohje eli OPS-manuaali. Yhtenäisimmistä syistä manuaalin laatimiseen oli Neste Oilin sisäisen tarkastuksen yleinen ohjeistus toimintaperiaatteiden auditoimisesta. Auditoinnin sekä operaattoreiden työn helpottamisen lisäksi OPS-manuaalin tavoitteena on toimia muistilistana, perehdytysoppaana uusille työntekijöille sekä luoda yhtenäiset toimintatavat niin Suomen operaattoreiden kuin Singaporen operaattoreidenkin keskuudessa. Näin ollen OPS-manuaalin kieli on luonnollisesti englantia. Myös Neste Shippingin laatujärjestelmä edellyttää OPS-manuaalin olemassaolon.

Toimeksiantajan asettama tavoite oli päivittää manuaalin sisältö vastaamaan nykypäivän käytäntöjä sekä muuttaa manuaali selkokielisemmäksi. Manuaalin sisältö oli auttamattomasti vuosien varrella vanhentunut, ja joiltain osin ohjeita oli syytä myös selkeyttää. Tämän lisäksi OPS-manuaali tuli viedä Amos-tietokantaan, josta se on helposti Neste Shippingin henkilökunnan saatavilla.

Työn tavoitteet toteutuivat tekijän tiukasta aikataulusta huolimatta suhteellisen hyvin. Työnantaja voi hyödyntää OPS-manuaalia jatkossa aikaisempaa paremmin, koska se on ajan tasalla ja vastaa nykypäivän menettelytapoja. Tärkein hyöty työn tekemisestä itseäni ajatellen on ollut perehtyminen rahtauspuolen toimintaan, ymmärtää sen periaatteita sekä hahmottaa, kuinka monimuotoinen prosessi voi olla yhden laivan rahtaaminen yksittäiselle matkalle.

3 VARUSTAMON RAHTAUSOSASTO

Varustamoiden rahtausosasto hoitaa alusten kaupallisen rahtauksen, operoinnin sekä kauppojen tekemisen johdannaismarkkinoilla. Neste Shippingin rahtauksen toiminta perustuu ennen kaikkea tietämykseen ja ymmärrykseen asiakkaasta sekä toimintaympäristön tuntemiseen. [1]

Neste Shipping on muuttanut toimintatapojaan alkuperäisestään siten, että uuden määräyksen mukaan rahtaukselle, operoinnille sekä laskutukselle tulee kaikille olla eri työntekijät. Tämä määräys sekä pienentää yksittäisen työntekijän työtaakkaa, mahdollistaa erikoistumiseen omaan työtehtävään että takaa luotettavuuden säilymisen.

Karkeasti voidaan jaotella niin, että rahtaaajat tuovat rahaa taloon ja operaattorit kuluttavat rahaa.

3.1 Rahtausprosessi

Rahtausprosessi käynnistyy sen jälkeen, kun rahdin myyjä ja rahdin ostaja ovat tehneet kauppasopimuksen. Kauppasopimus sisältää tavanomaisesti tarvittavat tiedot osapuolista, tavarasta, sovitut kulut sekä riskit jakavan toimituslausekkeen.

Tämän jälkeen kirjoitettava rahtausopimus tehdään lastinantajan ja rahdinkuljettajan välillä, ja rahtausopimuksen tulee sisältää tarvittavat tiedot kuljetettavasta lastista, kuljettavasta aluksesta sekä lastinkäsittelyä ja vastuita määrittelevät laivausehdot. [3]

3.2 Rahtaajat

Rahtaajan tehtävänä on hoitaa aluksille lasteja. Rahtaaja joko etsii markkinoilta sopivia lasteja omille aluksilleen tai antaa markkinoille ilmoituksen vapaana olevista omista aluksistaan. Kun sopiva lasti on löydetty sopivalle alukselle, rahtaaja tekee lastista ja kuljetuksesta rahtaus sopimuksen. Tämän jälkeen rahtaaja tekee tarvittavat muut sopimukset sekä asiakirjat ja toimittaa ne operaattoreille jatkotoimenpiteitä varten.

3.3 Operaattorit

Neste Shippingillä on Keilaniemessä viisi operaattoria. Heidän tehtävänä on välittää laivalle niin kutsutut ”matkaohjeet” eli laivan tarvitsemat dokumentit ja tiedot, jotka liittyvät sen tulevaan lastiin sekä matkaan. Operaattori hankkii ja nimeää kullekin matkalle käytettävän paikallisen agentin, joka puolestaan hoitaa satamassa paikallisasiantuntemustaan hyödyntäen laivan ”juoksevia asioita” sekä mahdollisesti miehistön kuljetusjärjestelyitä.

Operaattori huolehtii matkaan liittyvistä kuluista ja maksuista, kuten aluksen bunkkerista, väylämaksuista, luotsimaksuista jne. hyväksymällä agentin lähettämän laskelman ja lähettämällä laskun aikanaan laskutusosastolle maksettavaksi.

Operaattori toimii kontaktihenkilönä laivan päällystön, varustamon sekä muiden rahtaukseen liittyvien osapuolten välillä. Hän välittää laivalle lastiin liittyviä tarvittavia tietoja, sekä laivalta saatuja tietoja muille osapuolille.

4 OPS-MANUAALIN SISÄLTÖ

1. Operating process descriptions

1.1. An internal voyage with own ship

1.2. An external voyage with own ship

1.3. An internal voyage with T/C ship

1.4. An external voyage with T/C ship

1.5. An internal voyage with SPOT-ship

1.6. An external voyage with SPOT ship

1.7. An external voyage with own/TC-ship using COA

Tässä osiossa kuvataan sekä sanallisesti että kaavioilla operoinnin prosessit laivatyypeittäin. Laivatyyppenä voi olla kolme erilaista: Neste Shippingin oma laiva, Time Chartered eli aikarahdattu laiva tai toisesta varustamosta rahdattu SPOT-laiva. Prosessin kulkuun vaikuttaa myös, onko kyseessä Neste Oilin oma lasti vai onko Neste Shippingin laiva vain rahdattu kuljettamaan jonkun muun öljy-yhtiön lastia. Eri alusten operoinnissa tulee huomioida tehtyjen rahtausopimusmuotojen lisäksi myös vettausvaatimukset.

2. XX-system in an operators use

Neste Shippingin rahtausosastolla on ulkomaisten agenttien ja operaattoreiden kommunikointivälineenä toimiva tietokonejärjestelmä. Operaattori päivittää tähän tietokantaan uuden matkan, minkä jälkeen nimetty agentti lisää järjestelmään matkaan liittyvät maksut, kuten muun muassa agenttimaksut, satamamaksut ja väylämaksut. Operaattori hyväksyy laskelmat tämän järjestelmän kautta.

3. XX in an operator's use

Neste Shippingin rahtausosastolla on operaattoreiden käytössä laskutusjärjestelmä, jonne aluksen rahtaaaja luo uuden matkan ja operaattori päivittää tietoja rahtikuluista, lastimääristä ja makuupäivistä.

4. Off-Hire / On-Hire

Tämä osio ohjeistaa operaattoreita, kuinka toimia tilanteissa, joissa laiva on Off-Hiressa tai laiva palaa takaisin On-Hireen. Off-Hire tarkoittaa käytännössä aluksen tilaa, jolloin alus ei voi syystä tai toisesta ottaa lastia. Tällaisia tilanteita voivat olla muun muassa telakointi, korjaushuoltotyöt tai aluksen puutteellinen kunto tahi miehitys.

5. Use of Online III

Online III on Neste Oilin kansainvälisesti toimiva rahtausosastojen ja osto-osastojen välinen viestintäkanava. Sen avulla osto-osastot voivat vahvistaa rahtaaajille solmitut kaupat, ja näin operaattorit saavat tarvittavat matkaohjeet.

Use of Online III - osiossa on ohjeistettu selvästi kuvien avulla, miten Online III -ohjelmaa käytetään ja kuinka sen avulla voidaan lähettää ja vastaanottaa viestejä.

6. Bunker ordering

Bunkkeri-osio selventää operaattoreille bunkkerin tilaukseen liittyvän suunnittelun, tilaamisen sekä menettelyn bunkraamisen jälkeen.

Operaattori voi lähettäessään matkaohjeita alukselle määrätä sille matkanopeuden, jota sen tulisi noudattaa. Operaattori laskee sen hetkisen maailmanlaajuisen bunkkerin markkinahinnan mukaan matkalle hinnan ja taloudellisimman kulutuksen.

7. *Position list updating*

Neste Shippingin operaattorit ylläpitävät Excel-muodossa olevaa positiolistaa Neste Shippingin intranetissä. Positiolistasta ilmenee kunkin Neste Shipping aluksen edellisen, nykyisen ja seuraavan sataman tiedot sekä tiedot aiemmasta lastista ja rahtausajoista. Operaattori saa päivitykseen tarvittavat tiedot aluksilta päivittäin ja tämän ajan tasalla olevan Excel-taulukon avulla Neste Oilin muidenkin osastojen henkilökunta pääsee tarvittaessa seuraamaan ja tarkistamaan tietyn aluksen tietoja.

8. *Weather routing service*

Operaattoreilla on käytössään ruotsalaisen yrityksen tarjoama säätietopalvelu. Sitä hyödyntäen operaattorit voivat tehdä alustavia reittisuunnitelmia sekä lähettää tarvittaessa aluksille tietoja ja varoituksia myrskyistä sekä myrskyalueiden mahdollisista kiertoreiteistä. Säätietopalvelu on asennettu myös Neste Shippingin satunnaisesti valitulle 10 alukselle, jotka liikennöivät pääasiassa Itämeren ulkopuolella.

9. *Voyage documents and filing system for voyages*

9.1. *Folders*

9.1.1. *Outlook*

9.1.2. *Folders (paperfiles)*

9.2. *Charterparty form*

9.3. *Charterer's terms*

9.4. *Recap (of C/P)*

9.5. *Booking note*

9.6. *Voyage orders*

9.6.1. *Loading orders*

9.6.2. *Discharging orders*

- 9.7. *Arrival mail*
- 9.8. *Departure mail*
- 9.9. *B/L – Bill of lading*
 - 9.9.1. *EDP – Early departure procedure*
 - 9.9.2. *Changes to issued Bs/L*
- 9.10. *LOI-Letter of indemnity*
 - 9.10.1. *Provisional LOI*
 - 9.10.2. *LOI-invokement*
- 9.11. *NOR – Notice of readiness*
- 9.12. *Protests*
- 9.13. *Dead freight statement*
- 9.14. *Pumping log*
- 9.15. *SOF – Statement of Facts*
- 9.16. *Freight invoice*
- 9.17. *Port documents received from Master and Agent*

Tämä 9. luku pitää kokonaisuudessaan sisällään ohjeet alusten matkakohtaisesta dokumentoinnista ja tietojen tallentamisesta. Neste Shippingin omien alusten sekä aikarahdattujen alusten matkat tallennetaan matkakohtaisesti, kun taas SPOT-alusten matkat tallennetaan kuukausittain. Neste Shipping säilyttää kaikkia operatiivisia dokumentteja 10 vuotta.

Manuaalista löytyvät tarvittavat tiedot Notice of readinessin, protestien sekä muiden ilmoitusten lähettämisestä, jotta operaattori voi tarvittaessa ohjeistaa laivaa oikeista ilmoitusajoista ja -tavoista.

10. Demurrage

Tässä osiossa kerrotaan, mitkä dokumentit operaattorin pitää toimittaa eteenpäin jatkotoimenpiteitä varten mahdollisessa demurrage-tilanteessa. Operaattorin tulee tarkkailla aluksen makuuajoja (lay time), jotta demurrage-tilanne havaitaan ajoissa.

Demurrage-summa määräytyy sen hetkisen rahtimarkkina-arvon mukaan, ja sitä sovelletaan rahtaussopimuksessa määriteltujen makuaikojen mukaan.

11. Agent nomination

Agentin valitseminen ja palkkaaminen on operaattorin vastuulla. Operaattorin tulee agentin nimeämisen jälkeen lähettää myös aluksen päällikölle agentin tiedot ja yhteystiedot. Normaalitytilanteessa agentille tulee suorittaa ennakkomaksuna 85 % lopullisesta agenttipalkkiosta, muutamaa poikkeusmaata lukuun ottamatta, joissa agenttipalkkio tulee maksaa kokonaisuudessaan ennakoon.

12. Communication with contact groups

12.1. Master

12.2. Chartering Manager

12.3. Broker

12.4. Owners / Management company of TC-ship

12.5. Agent

12.6. Trading operators of Neste

12.7. Oil refining, Neste Oil

12.8. Fleet Management

12.9. Fleet Performance

12.10. Asset Management

12.11. P&I club

Tämän osion tarkoituksena on selventää, mitä viestintäväyliä operaattori voi käyttää kommunikoidessaan muiden yhteistyötahojen kanssa, sekä hahmottaa mitä tietoja mahdollisesti tulee lähettää aluksen operoinnin aikana puolin ja toisin.

13. Vetting status

Neste Shippingin käytössä olevat alukset tulee vetata sopimuksen mukaan joko tiettyin aikavälein tai tiettyjä lasteja varten asiakkaana olevan öljy-yhtiön vaatimuksesta. Vettauksen suorittaa alukselle tuleva tarkastaja, joka myöntää alukselle hyväksynnän, mikäli se täyttää öljy-yhtiön asettamat vaatimukset. Mikäli alus ei läpäise öljy-yhtiön vaatimuksia tai alusta ei ole vetattu viimeaikoina, öljy-yhtiö voi evätä alukselta lastin tai laittaa aluksen ”mustalle listalleen”, kunnes tilanne on korjattu. Tästä syystä operaattorin tulee olla tietoinen kunkin laivan vettaustilanteesta.

14. Ice-Delay / Deviation

Operaattorin tulee huomioida jäistä johtuvat viivästykset aluksen kulussa sekä mahdolliset muista syistä johtuvat poikkeamat suunnitellulta matkareitiltä. Rahtaus sopimuksesta riippuen joissain tapauksissa jääolosuhteiden aiheuttama viivytys ja bunkkerin ylimääräinen kulutus voidaan laskuttaa asiakkaalta. Edellä mainitut kulut määräytyvät demurrage-hinnan perusteella. Operaattorin tulee tehdä laivalta saamiinsa tietoihin perustuva laskutuspyyntö Neste Shippingin laskutusosastolle.

15. XX-Performance

Neste Shippingillä on ohjelma, jota voidaan käyttää matkan toteutuksen seurantaan. Operaattorin tulee huolehtia, että alukselta saadaan jokaisen matkan jälkeen järjestelmään päivitys. Ohjelmasta voidaan seurata muun muassa bunkkerin kulutusta, lastaus- ja purkausnopeuksia sekä rahtaus sopimuksen asettamien vaatimusten toteutumista.

16. Tank cleaning

Operaattori ei voi suoranaisesti ohjeistaa aluksen henkilökuntaa tankkipesuissa vastuukysymysten takia, mutta hän voi konsultoida laivan päällystää menettelytavoista, joita on aiemmin käytetty vastaavissa tilanteissa. Operaattorin tehtävä on hankkia tarvittava tankkipesuun liittyvä tieto ja ohjeistus esimerkiksi rahtaaajalta tai lastinostajalta.

17. Cargo contamination

Osiassa määritellään, miten operaattorin tulee toimia saatuaan alukselta tiedon lastin saastumisesta. Tässä kohdassa eritellään, mitä tulee tehdä missäkin järjestyksessä, keitä asiasta pitää informoida ja minkälainen selvitys tulee antaa tapahtuneesta. Lastin saastumistapauksessa tulee olla välittömästi yhteydessä myös P&I-yhtiöön.

18. Procedures when delivering a new ship into own fleet

Uuden aluksen tullessa Neste Shippingin T/C-käyttöön tai kokonaan Neste Shippingin omistukseen operaattorin tulee lähettää alukselle rahtausosaston ja henkilökohtaisen operaattorin ”back-up”-henkilön yhteystiedot sekä hätätilannetoimintaohjeet. Operaattorin tulee varmistua, että aluksella on Suomen vesille kelpaava jääluokitus sekä tarvittavat varusteet voimassa.

Operaattorin tulee päivittää uuden aluksen tiedot Nestor-järjestelmään. Tiedoista tulee löytyä aluksen nimen ja IMO-numeron lisäksi muun muassa aluksen bunkkerin kulutus- tiedot eri nopeuksissa sekä dieselin kulutustiedot satama-ajalta.

19. Procedures when redelivering a ship from the fleet

Aluksen poistuessa Neste Shippingin laivastosta operaattorin tulee hankkia alukselta kaikki tarvittavat dokumentit mahdollisia vireillä olevia saamisia varten, kuten demurrage tai off-hire. Operaattorin tehtävänä on varmistaa, että alukselta poistetaan kaikki Neste Shippingin kiinteä omaisuus. Operaattorin tulee myös varmistua siitä, että alukseen jäävä bunkkerimäärä on kirjattu ja mahdollisesti tarkastettu agentin kontakteja apuna käyttäen.

20. Special subjects to take into account in certain ports/countries

20.1. USA

20.1.1. COFR – Certificate of Financial Responsibility

20.1.2. SCAC – U.S. Standard Carrier Alpha Code

20.1.3. AMS – Automated Manifest System

20.2. Norway

20.2.1. NOx Tax – Tax on emissions of NOx

20.3. Germany

20.3.1. Transferring via Kiel Canal

20.4. Denmark

20.4.1. Use of pilot in Danish Strait

Tässä osiossa on nimetty poikkeussatamia ja -maita, joissa pitää menetellä muista maista poikkeavalla tavalla. Esimerkiksi Yhdysvaltojen kaupassa operaattorin tulee varmistua hyvissä ajoin ennen matkan toteutumista, että Neste Shippingin omalla aluksella on voimassa oleva ja käypä COFR. Aikarahdattujen sekä SPOT-alusten kohdalla tämä ei ole operaattorin vastuulla, vaan alusten omistajan. Vastaavasti Neste Shippingin omien alusten kohdalla operaattorin tulee huolehtia, että Yhdysvaltojen ulkopuolisessa lastaussatamassa agentti saa lastipapereihin SCAC-koodin.

Jos alus on menossa Norjaan, tulee operaattorin huomioida typpioksidipäästörajoitukset ja niistä muodostuvat typpioksidipäästömaksut. Saksan Kielin kanavan käyttämiseen on asetettu alusrajoituksia ja Tanskan salmissa on tietyillä aluksilla ja tietyn lastin ollessa päällä luotsipakko.

21. Permanent/temporary change of Operator

Mikäli alusta hoitava operaattori sairastuu, vaihtaa työtehtäviä tai jostain muusta syystä lakkaa hoitamasta kyseisen laivan operointia, hänen tulee ilmoittaa tässä kohdassa mainituille tahoille operaattorinvaihdoksesta sekä päivittää käytettäviin tietokantoihin muutostiedot.

22. Check list for changing voyages between ships

Mikäli aluksia joudutaan vaihtamaan rahtaussopimuksen laatimisen jälkeen, tulee operaattorin menetellä tässä kohdassa mainittujen proseduurien mukaisesti. Operaattorin tulee ilmoittaa aluksen vaihdoksesta alusten päälliköiden lisäksi agentille sekä Neste Shippingin laskutusosastolle.

23. Emergency situations with TC –vessels

Aikarahdattujen alusten hätätilanne -osiossa määritellään, miten ja kenelle operaattorin pitää ilmoittaa vallitsevasta hätätilanteesta. Manuaaliin on määritetty Neste Shippingin yhteyshenkilöt sekä lehdistötiedotteita antavat henkilöt. Manuaalista löytyvät myös SKULD ja GARD – vakuutusyhtiöiden yhteystiedot sekä P&I-yhtiön päivystyspuhelinnumero. Operaattorin tulee selvittää, mistä hätätilasta on kyse, missä ja milloin tarkalleen hätätilanne on sattunut, onko onnettomuus aiheuttanut ihmisille vahinkoja, kuinka paljon

öljyä on öljyvahingossa päässyt vuotamaan mereen tai laivan kannelle ja onko onnettomuudessa muita osallisia.

24. Emergency situations with SPOT-vessels

Vastaavasti SPOT-aluksien hätätilanteissa tarvittavat henkilöt ja yhteystiedot on määritetty manuaalissa.

25. Chartering terms

Aakkosellinen hakemisto rahtauksessa käytettävien termien ja lyhenteiden selityksistä.

5 YHTEENVETO

Tehtäväni oli päivittää Neste Shippingin operaattoreiden käytössä oleva OPS-manuaali opinnäytetyönä, ja nyt kun manuaali on päivitetty ja valmis koekäytettäväksi, katson onnistuneeni minulle annetussa toimeksiannossa.

Toimeksianto vastasi odotuksiani kiinnostavuuden osalta, sillä pääsin perehtymään läpikotaisin rahtausosaston toimintaan ja tutustumaan minulle osittain vieraaseen maailmaan merenkulun piirissä.

Jo valmiiksi olemassa olevan manuaalin päivittäminen ei välttämättä ole kaikista helpoin aihe opinnäytetyöksi, varsinkaan jos aihepiiri ja työnkuva eivät ole entuudestaan tuttuja. Kieltämättä olisi järkevintä, että manuaalin päivittäisi joku operaattori, sillä näin aihepiiri ja manuaalin sisältö eivät olisi päivittäjälle vieraita. Kuitenkaan konttorin nykyiset resurssit eivät mahdollista yhden operaattorin irrottamista arkirutiineista päivitysprojektiin. Nyt päivittäessäni OPS-manuaalia jouduin turvautumaan paljon operaattoreiden näkemyksiin, ja operaattoreiden ylimitoitettun työtaakan takia omat aikatauluni täytyi sovittaa peraatto-

reiden aikatauluihin. Tämä ei kuitenkaan tuottanut minulle ongelmia, ja lähtökohdista huolimatta OPS-manuaalin päivittäminen sujui kiitettävästi.

Pidän OPS-manuaalia tärkeänä elementtinä yhdistämään useiden operaattoreiden toimintatapoja. Ilman tällaista kirjattua toimintatapaohjeistusta jokainen operaattori hoitaisi laivan operoinnin omalla tavallaan, mikä aiheuttaisi esimerkiksi jälkikäteen tehtävissä laatu- tarkastuksissa ylimääräistä työtä ja epäselvyyksiä. Jo niinkin yksinkertainen asia kuin asiakirjojen yhtenäinen ulkonäkö on oleellinen osa yhtiön imagon luomista, ja siksi operaattoreilla onkin hyvä olla yhtenäiset standardikirjepohjat.

LÄHTEET

[1] Neste Shipping Portaal-intranet

[2] Neste Shippingin internetsivut. Saatavissa: www.nesteshipping.fi

(Luettu 16.5.2010)

[3] Finlex, ajantasainen lainsäädäntö. Merilaki 15.7.1994/674. 14 luku aluksen rahtaus.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940674> (Luettu 10.5.2012)

Operator's manual 2007

MERENKULUN SANASTO

Aikarahtaus (time charter): rahtausmuoto, jossa matkat tehdään tietyssä aikana ja alus vuokrataan määrääjäksi rahtaaajan käyttöön.

Bunkraus: aluksen polttoaineen tankkaaminen.

Certificate of financial responsibility (COFR): todistus taloudellisen vastuun vakuutuksesta öljyvuodon sattuessa Yhdysvalloissa

Demurrage: sakon kaltainen maksu, jonka lastinantaja joutuu maksamaan varustamolle, mikäli lastaukseen kuluu lastinantajasta johtuen sovittua enemmän aikaa.

Letter of indemnity (LOI): tätä asiakirjaa voidaan käyttää poikkeustapauksissa ja harkintaa käyttäen silloin, kun alkuperäistä Bill of Ladingia ole saatavilla purkaussatamassa. Normaalitapauksissa lastia ei saa luovuttaa, ellei alkuperäistä B/L:tä ole esitetty, mutta joissain tapauksissa LOI:lla voidaan kiertää B/L:n saatavuus.

Notice of readiness (NOR): aluksen päällikön antama kirjallinen ilmoitus siitä, että alus on lastaus- tai purkausvalmiudessa.

Makuu aika (lay time): rahtaus sopimuksessa määritelty ajanjakso, jonka aikana lastaaminen ja/tai purkaminen tulee suorittaa valmiiksi.

Liite 1

2(2)

Standard Carrier Alpha Code (SCAC): Yhdysvalloissa vaadittava kahdesta neljä kirjainta ja seitsemän numeroa sisältävä yksilöllinen tunnistekoodi, jolla voidaan yksilöidä kuljetuskontit.

Statement of facts (SOF): aluksen päällikön tekemä kirjallinen lausunto satamavierailuajoista, pitää sisällään myös ankkuroinnin, bunkrauksen, lastinkäsittelyn ja luotsauksen ajankohdat. Lausuntoa voidaan käyttää demurrage-laskentoihin.

Spot-alus: kertalastin kuljettava alus

Vettaus: vettaaja, eli erikoistunut tarkastaja, arvioi aluksen kunnon ja sopivuuden asiakkaan, tässä tapauksessa öljy-yhtiön, asettamiin vaatimuksiin.