

Fraktskador inom sjöfart

Case Transfennica

Jiri Salojärvi

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	
Författare:	Jiri Salojärvi
Arbetets namn:	Fraktskador inom sjöfart
Handledare (Arcada):	Robert Henriksson
Uppdragsgivare:	Transfennica Ltd
<p>Sammandrag:</p> <p>Syftet med detta arbete är att kartlägga fraktskador på containrar som uppstår i sjöfart. Fallföretaget för arbetet är Transfennica Ltd, där skribenten är också anställd. Transfennica Ltd, ägd av Spliethoff Group, är ett rederi som driver en roro-baserad flotta på Östersjöregionen. Transfennica transporterar gods mellan sju länder och tio hamnar. Detta arbete tar endast upp de vanligaste skadetyperna inom Transfennicas verksamhet. Arbetet lyfter inte fram skadornas finansiella konsekvenser. Arbetet fokuserar på containrerskador som fraktenheter, inte på det lastade godset. Fraktskador uppstår ständigt inom logistik, och sjöfrakt är inget undantag. Eftersom fraktskador alltid resulterar till kostnader, och därmed har en negativ påverkan på lönsamheten, är det väsentligt för alla aktörer i leveranskedjan att försöka minska på mängden fraktskador. Teoridelen i detta arbete består av två delkapitel: Sjöfartens aktörer inom Östersjötrafiken och containrar inom sjöfarten. Undersökningen utgörs av fem kvalitativa intervjuer med Transfennicas samt Oy Hangö Stevedoring Ab:s personal. Undersökningens resultat ger en helhetsbild på fraktskador som sker inom Transfennicas rutter och hamnar samt idéer till hur man kan undvika dem. Resultaten lyfter också fram rederiets och hamnoperatörens liknande synpunkter på temat.</p>	
Nyckelord:	Container, fraktskador, sjöfart, Transfennica Ltd
Sidantal:	46
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Administration
Identification number:	
Author:	Jiri Salojärvi
Title:	Shipping Damages in Sea Freight
Supervisor (Arcada):	Robert Henriksson
Commissioned by:	Transfennica Ltd
Abstract:	
<p>The purpose of this thesis is to map out shipping damages to containers in sea freight. This thesis is a case-study of Transfennica Ltd, wherein the author is employed. Transfennica Ltd, owned by Spliethoff Group, is a shipping company which operates a roro-based fleet on the Baltic Sea. Transfennica transports goods between seven countries and ten ports. This thesis will only cover the most common damage types for Transfennica. This thesis will not cover the financial consequences of shipping damages. This thesis focuses on damages on containers as freight units, not on the loaded goods inside. Shipping damages occur constantly in logistics, and sea freight is not an exception. Since shipping damages always results in costs, and therefore has a negative impact on profitability, it is essential for each party to try to avoid shipping damages. The theoretical part of this thesis consists of two subchapters: Parties in Baltic Sea Shipping and Containers in Shipping. The study comprises five qualitative interviews with Transfennica's and Oy Hangö Stevedoring Ab's personnel. The results of the study give a general picture on shipping damages which are occurring in Transfennica's routes and ports. In addition, the results will provide ideas on how to avoid shipping damages. The results also show the similar aspects of the carrier and the port operator on the subject.</p>	
Keywords:	container, sea freight, shipping damages, Transfennica Ltd
Number of pages:	46
Language:	Swedish
Date of acceptance:	

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	8
1.1	Relevans.....	9
1.2	Problemformulering	9
1.3	Syfte	10
1.4	Forskningsfrågor.....	10
1.5	Avgränsningar	10
1.6	Förväntat resultat.....	11
1.7	Arbetets struktur	11
2	Sjöfart och fraktskador.....	12
2.1	Sjöfartens aktörer inom Östersjötrafiken	12
2.1.1	<i>Fartygsintressenter</i>	12
2.1.2	<i>Godsintressenter</i>	13
2.1.3	<i>Mellanhand för sjötransport</i>	13
2.1.4	<i>Övriga intressenter</i>	13
2.2	Containrar inom sjöfarten	16
2.2.1	<i>Uppbyggnaden av en container</i>	17
2.2.2	<i>Fraktskador på containrar</i>	19
2.2.3	<i>Fraktskador på gods</i>	23
3	Metod.....	25
3.1	Kvalitativ forskningsstrategi.....	25
3.1.1	<i>Intervju som forskningsmetod</i>	26
3.1.2	<i>Urval</i>	26
3.2	Val av metod.....	27
3.3	Tillvägagångssätt.....	27
3.4	Validitet och reliabilitet.....	28
4	Resultat	29
4.1	Transfennica Ltd.....	29
4.2	Transfennicas containerleasing.....	30
4.3	Oy Hangö Stevedoring Ab.....	31
4.4	Undersökningens resultat.....	31
5	Diskussion	40
6	Slutord.....	42

6.1	Fortsatta forskningsidéer	42
Källor	.....	43
Bilagor	.....	47
Bilaga 1	.....	47
Bilaga 2	.....	50
Bilaga 3	.....	53
Bilaga 4	.....	57
Bilaga 5	.....	60
Bilaga 6	.....	62

Figurer

Figur 1. En lyftkran som hanterar containrar. (Yakawa 2019).....	14
Figur 2. En grensletruck som bär på en container. (Wikipedia 2019).....	14
Figur 3. En 40 fots container. (Cratex 2019).....	16
Figur 4. Vågformat stål används för att maximera hållbarheten. (Freepik 2019).....	17
Figur 5. Demonstration av en containers komponenter. (RSCP 2019).....	18
Figur 6. Delaminering av ett containergolv. (Herr 2015).....	19
Figur 7. En buckla i sidopanelen. (containersurveytools 2019).....	20
Figur 8. Ett hål i taket. (Western Container Sales 2019).....	21
Figur 9. Böjd låsmekanism. (Herr 2 2015).....	21
Figur 10. En böjd hörnstolpe. (metcon 2019).....	22
Figur 11. En containers komponenter samt deras sårbarheter. (Lloyd's Register 2012).	22
Figur 12. Ett fartygs rörelse ute på havet. (Manaadiar 2017).....	23
Figur 13. Transfennicas logo. (Transfennica 2019).....	29
Figur 14. Transfennicas destinationshamnar samt transportrutter. (Transfennica 2019)	30
Figur 15. En översikt på containerskador för Transfennica år 2019 och vanligaste skadetyper andel.....	35

Tabeller

Tabell 1. Finska utrikeshandel per transportsätt. (Logistiikan Maailma 2019).....	8
Tabell 2. Fråga 1: Vad är din utbildningsbakgrund?.....	32
Tabell 3. Fråga 2: Hur många år har du jobbat med fraktskador?.....	32
Tabell 4. Fråga 3: Hur vanliga är containerskador för en reklamationshanterare i genomsnitt? (skador/arbetsvecka).....	32
Tabell 5. Fråga 4: Du får ett case där en container har skadats, hur går du till väga?.....	33
Tabell 6. Fråga 5: Anser du att containers utsätts lättare för skador än andra fraktenheter (släpvagnar, tankcontainers, etc.)?.....	34

Tabell 7. Fråga 6: Se tabellen nedan (Transfennica containerskador 2019). Hur skadas containern vanligtvis inom dessa kategorier?.....	35
Tabell 8. Fråga 7: Då Transfennica hyr ut en container, hurdana skador brukar uppstå som kunden har orsakat?.....	37
Tabell 9. Fråga 8: En container har skadats, hur går reparationsprocessen till?.....	37
Tabell 10. Fråga 9: Hur kunde man undvika containerskador i allmänhet?.....	38
Tabell 11. Fråga 10: Fritt ord. Något att tillägga?.....	39

1 INLEDNING

Sjöfart är en global industri. Internationell sjötransport täcker mer än 80 % av all global handel. Sjöfart är det mest ändamålsenliga och kostnadseffektiva internationella transportsättet för majoriteten av gods eftersom det erbjuder lågt pris och pålitlig transport samt underlättar bulk handel och stöder finansiell framgång mellan länder och människor. (IMO 2019).

Sjöfart är väsentligt för Finland. Finlands globala konkurrens är fullständigt beroende av sjöfart. Sjöfart är det överlägsna transportsättet i Finland, och det utgör 90 % av all export och 80 % av all import. Samma procentuella andelar i mängden gods är 52,9 miljoner ton för export och 50,9 miljoner ton för import år 2018. Av dessa mängder skötte finska fartyg om 21,7 % av exporten och 44,3 % av importen. (Logistiikan Maailma 2019)

Tabell 1: Finska utrikeshandel per transportsätt. (Logistiikan Maailma 2019)

KULJETUSMUOTO	2016		2017		
	1000 t	Osuus %	1000 t	Osuus %	Muutos %
MERIKULJETUKSET	83 753	82,7	85 518	83,3	2
SISÄVESIKULJETUKSET	578	0,6	487	0,5	-16
MAAKULJETUKSET	14 838	14,6	14 550	14,2	-2
LENTOKULJETUKSET	274	0,3	296	0,3	8
MUUT	1 843	1,8	1 775	1,7	-4
YHTEENSÄ	101 286	100,0	102 627	100,0	1

Jämförelsen i tabell 1 visar sjöfartens enorma andel i finska utrikeshandeln. I tabellen ser vi också mängden och procentuella andelen samt förändringen mellan år 2016 och 2017.

1.1 Relevans

Fraktskador kommer alltid att vara relevanta för alla aktörer inom sjöfart. Skador på fraktenheter och fraktat gods orsakar inte bara kostnader, utan också tidsförluster för alla aktörer i den logistiska kedjan. Dessa kostnader och tidsförluster påverkar negativt på aktörernas resultat och lönsamhet.

Det är en självklarhet att godset hanteras så omsorgsfullt som möjligt, men skador kan inte alltid undvikas. Okontrollerbara faktorer som vädret och oförväntade problem kan leda till skador. Då fraktskador uppstår, behövs det lösningar, inte ursäkter. (JORC Logistics 2019)

Området är betydelsefullt för mig eftersom jag arbetar vid reklamationsavdelningen i Transfennica, och vill lära mig mera om fraktskador.

1.2 Problemformulering

Det är omöjligt att undvika skador i en bransch där den centrala idén är att flytta gods från punkt A till punkt B. Eftersom skador har en direkt anknytning till ett företags lönsamhet, både genom finansiella och tidsmässiga motgångar, är det extremt viktigt att varje aktör inom leveranskedjan har en klar plan för att undvika skador. Detta gäller i synnerhet i sjöfarten, där godset lastas mycket tätt i fartyget för att maximera mängden gods som fraktas per gång, och därmed maximera vinsten genom att använda utrymmet på fartyget optimalt. Största delen av skadorna går att undvika genom förändringar i systemet, och med att prioritera noggrannheten då man hanterar gods vid på- och avlastning i hamnarna. Däremot finns det en del faktorer som man inte kan påverka, till exempel vädret (snö, oväder etc.) och brådska (försenade fartyg, strama tidtabeller etc.). Ett annat problem inom detta område är att försöka undvika fraktskador utan att ha ordentlig kunskap om hur och varför de uppstår. Inga tidigare examensarbeten hittades som direkt berör detta område.

1.3 Syfte

Syftet med denna studie är att kartlägga fraktskador på containrar som uppstår i sjötrafiken. Genom att identifiera och studera fraktskadorna närmare, är det lättare att hitta på sätt att undvika dem. Undersökningen går ut på att tillhandahålla två aktörers synvinkel på ämnet – fraktförarens och hamnoperatörens. Två olika synvinklar ger en bredare inblick i ämnet och därmed ett värdefullare resultat.

1.4 Forskningsfrågor

Utgående från arbetets syfte har tre forskningsfrågor utarbetats:

- Hurdana containerskador uppstår inom sjöfarten?
- Hur uppstår containerskadorna?
- Hur kan man eliminera containerskadorna?

I arbetets empiriska del söker jag svar på dessa frågor.

1.5 Avgränsningar

Detta examensarbete kommer att behandla fraktskador som uppstått på Transfennicas destinationshamnar (se figur 2). Eftersom Transfennicas flotta består av ro-ro fartyg, kommer fraktskadorna vara anknutna till den fartygstypen.

Studien kommer enbart att behandla skador på containrar. Skador på andra fraktenheter (trailers, tankcontainrar, maskiner, bilar etc.) kommer inte att vara aktuella för det här arbetet. Dessutom kommer studien att fokusera på skador på containrar som fraktenheter och inte på det lastade godset på grund av att godsets egenskaper varierar mycket.

Eventuella finansiella konsekvenser av skadorna kommer inte att beaktas, istället kommer undersökningen att ha ett praktiskt angreppssätt på ämnet.

För att arbetet ska nå syftet, tar undersökningen upp endast de aktörers synvinklar som behandlar godset – fraktförarens och hamnoperatörens. Kundens, containerägarens eller någon annan tredje parts synvinkel kommer inte tas med i undersökningen.

1.6 Förväntat resultat

Av denna studie förväntar jag mig ett resultat som gynnar i synnerhet aktörer som behandlar fraktenheter, men också andra aktörer som har att göra med leveranskedjor inom sjöfart. Jag anser att det är viktigt för alla delaktiga att vara medvetna om hur fraktskador uppstår, hur de påverkar logistiska helheten och hur de kunde elimineras. En skadeanmälan (det vill säga en reklamation) kommer alltid att ha en negativ ton i sig, därför är det viktigt att alla aktörer inser att fraktskador belastar alla – vissa mer, andra mindre. Skador går inte att undvika fullständigt, därför är det viktigt att försöka angripa de skador som går att undvika.

1.7 Arbetets struktur

Detta examensarbete kommer att gå igenom olika fraktskador som Transfennicas reklamationsavdelning är bekanta med. Undersökningen kommer att stöda teoridelen genom att lyfta fram fraktförarens och hamnoperatörens synvinkel på fraktskador, och förhoppningsvis leda till idéer hur de kan undvikas.

2 SJÖFART OCH FRAKTSKADOR

Teoridelen är uppbyggd så att läsaren ska förstå omgivningen och omständigheterna där fraktskador uppstår. Första kapitlet omfattar olika aktörer som är delaktiga inom sjöfarten. Därefter behandlas hurdana container används inom sjöfarten. Här presenteras containers funktion, olika containertyper samt containrarnas uppbyggnad. Sista kapitlet innehåller exempel på olika typer av skador.

2.1 Sjöfartens aktörer inom Östersjötrafiken

För att förstå hur fraktskador uppstår är det viktigt att man vet vilka aktörer som är delaktiga i en leveranskedja inom sjöfart. På detta sätt får man en förståelse till aktörernas uppgifter i leveranskedjan samt hur det påverkar det fraktade godset.

Sjöfartens aktörer delas vanligtvis i fyra olika grupper: fartygsintressenter, godsintressenter, mellanhand för sjötransport och övriga intressenter. (HandyBulk 2019)

Detta kapitel kommer att täcka de viktigaste aktörerna från de ovannämnda grupperna.

2.1.1 Fartygsintressenter

Den viktigaste aktören är fartygsägaren. Fartygsägaren är en person eller ett företag som opererar ett eget eller ett hyrt fartyg. Fartygsägaren anställer kaptenen och besättningen för fartyget och är ansvarig för förpliktelser som uppstår vid fartygsopererandet. Fartygsägaren är ansvarig för frakt av gods och eventuella passagerare samt deras bagage och säkerhet. Fartygsägaren bidrar också vid utredning av olycksfall inom sjöfart. (Shiphub 2019)

Den andra viktiga aktören inom fartygsintressenterna är rederiet, eller fraktföraren. Ett rederi är ett företag som driver transporttjänster inom sjöfart. Rederiets uppgift är att operera fartyg. Ett rederi byggs upp av två delar – produktiva och infrastrukturerade. Den produktiva delen sköter om själva fartygen, och den infrastrukturerade delen byggs upp av kontor på fastlandet som opererar fartygen. (Theotokas 2018)

2.1.2 Godsintressenter

Godsintressenterna är aktörerna som har direkt anknytning med det fraktade godset. Dessa aktörer är avsändaren, mottagaren och befraktaren. Avsändarens uppgift är att leverera godset till fraktföraren i hamnen. Avsändaren fungerar oftast som säljaren av godset, men inte alltid. (Barrett 2014) Aktören som mottar godset av fraktföraren kallas för mottagare. Mottagaren är oftast också köparen av godset, men inte alltid. Mottagaren kan också vara köparens underleverantör eller bank. Befraktaren anses ofta som leverantören eller ägaren av godset. Detta stämmer i vissa fall, men går inte att generaliseras. Befraktarens verkliga beskrivning är aktören som är ansvarig för godset, vilket bestäms mellan avsändaren och mottagaren genom leveransklausulerna i deras avtal. Befraktaren kan alltså vara antingen avsändaren eller mottagaren. (Jassal 2015) Befraktaren sköter befraktningen av godset själv eller med hjälp av en mellanhand, som förklaras i kapitel 2.1.3.

2.1.3 Mellanhand för sjötransport

En mellanhand för sjötransport är oftast en aktör som ligger mellan rederiet och säljaren/köparen. Viktigaste aktören här är speditören.

Flesta befraktare utkontrakterar en del av logistiken inom leveranser, och det är här som speditören kommer in i bilden. En speditör erbjuder sina kunder på bland annat vägtransport, behandling av transportdokument, lagerhantering, förhandling av fraktkostnader, godsförsäkring och arkivering av reklamationer. Speditören tar alltså hand om logistikkedjan. (Vineyard 2014)

2.1.4 Övriga intressenter

Den viktigaste aktören gällande fraktskador är stuvaren. Ett stuveriföretag driver sin verksamhet i hamnarna. Ett fartyg tjänar pengar ute på havet, då gods fraktas mellan hamnar. Då fartyget står stilla i hamnen, kostar det pengar och tid. För att effektivera lönsamheten, måste tiden för lastning och lossning minimeras. Stuveriföretagets främsta uppgift är att lasta och lossa fraktenheterna till och från fartyget. Ända tills senaste årtionden, gick stuvorna ombord genast när fartygen anlände till hamnen för att lasta eller lossa gods. Detta arbetssätt har ännu hållits kvar, men efter att containrar har blivit

mer och mer utnyttjade, har arbetssättet moderniserats och optimerats. Detta har möjliggjorts med hjälp av ny utrustning för hantering av lasten. Man kan säga att stuveriverksamhet har blomstrat tack vare containrar. Moderniserade utrustningen innehåller bland annat lyftkranar och grensletruckar. (International Institute of Marine Surveying 2014)



Figur 1: En lyftkran som hanterar containrar. (Yakawa 2019)



Figur 2: En grensletruck som bär på en container. (Wikipedia 2019)

Kapten Kahlil U Khan (2014) beskriver stuveriföretagen som gränssnittet mellan sjö- och vägtransport. Hela logistikkedjans smidighet beror mycket på stuveriföretagets kompetens att hantera lasten, inte bara snabbt men också noggrant för att undvika skador. Om fraktenheterna lastas på fartyget i fel ordning, kan de bli utsatta för dubbelhantering, vilket leder till en större sannolikhet att skador kan uppstå. En stuverioperation för containrar kan till exempel se ut så här:

1. Containrarna anländer till hamnen med väg- eller järnvägstransport eller med ett annat fartyg.
2. Containrarna staplas i hamnens terminal.
3. Då fartyget anländer, lossar en lyftkran inkommande containrar.
4. Dessa containrar lämnar hamnen med väg- eller järnvägstransport eller blir placerade i hamnens terminal tills de blir lastade på nästa fartyg (transito).
5. Efter att inkommande containrarna har blivit lossade, förs utgående containrarna från terminalen till kajen, till exempel med en grensletruck.
6. En lyftkran lyfter containrarna ombord på fartyget.
7. Till sist ser stuvorna till att containrarna är låsta på fartyget och i varandra. (International Institute of Marine Surveying 2014)

Då en skada uppstår, kan man utnyttja inspektörens tjänster. En inspektör inom sjötransport är en oberoende intressent som håller sig opartisk gällande inspektion av fraktskador. Då en fraktskada uppstår, är inspektörens uppgift att utreda orsaken till skadan, bedöma proportionen av skadan och ge en inspektionsrapport. Denna rapport levereras till avsändaren, mottagaren, rederiet och hamnoperatören samt till deras försäkringsbolag. Försäkringsbolaget granskar rapporten och avgör ifall deras villkor täcker skadan. Eftersom rapporten är en opartisk utvärdering av skadan, har den en betydande roll vid reklamationsarkivering. Inspektören har också som uppgift att uppskatta skadans kostnader. (MSIG 2019)

Alla parter som har varit delaktiga till en skada har rätt att delta i ett gemensamt inspektionstillfälle. Under gemensamma inspektionstillfällen siktar man på att nå en överenskommelse, men inspektörerna borde också skydda deras kunders intressen. (Standard Marine & Cargo Survey (Asia) Limited 2011)

2.2 Containerar inom sjöfarten

Containerarnas efterfråga har stigit betydligt under de senaste årtiondena. Detta beror för det mesta på att den globala efterfrågan för utländska produkter. UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) beräknade år 2015 att 80 % av globala handeln transporteras med sjöfrakt. WSC (World Shipping Council) beräknade år 2017 att över två tredjedelar av all global handel utgörs av containertrafik. Enligt Neise, finns det flera akademiska studier som påstår att container är den mest effektivaste formen av fraktenhet, och denna form sysselsätter högkapacitetsfartyg som opererar på tidsatta rut-ter. Containerindustrin har flera olika storleks containerar, varav standardiserade storlekar är: 20 fots (6,09 meter), 40 fots (12,18 meter), 45 fots (13,7 meter), 48 fots (14,6 meter) och 53 fots (16,5 meter). Av dessa storlekar är 20 och 40 fots containerar betydligt mest använda. Inom sjöfrakt används ofta begreppet TEU, Twenty-Foot Equivalent Unit (tjugofotsekvivalent), vilket berättar fartygets kapacitet, alltså hur många 20 fots containerar ryms ombord. För att containerarna ska vara smidiga att frakta måste de vara standardiserade så att de kan staplas på varandra i hamnen och ombord på fartyget samt för att maskiner i olika hamnar kan operera dem. Instruktionerna för standardisering av containerar sätts av ISO (International Standard Organization). Detta har gett aktörer inom logistikkedjan möjligheten att effektivera transporten av varor. Containertillverkarna har alltså en avgörande roll för containertrafikens effektivitet samt undvikande av fraktskador. (Neise 2018 s. 16.17)



Figur 3: En 40 fots container. (Cratex 2019)

2.2.1 Uppbyggnaden av en container

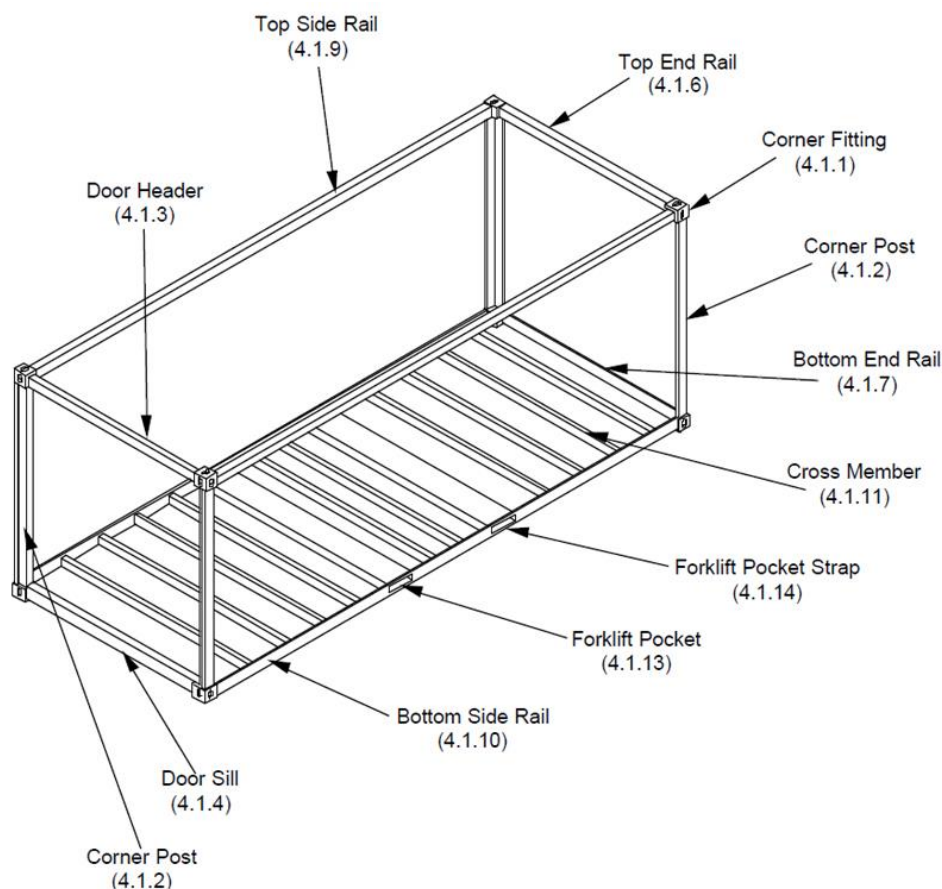
Då man tillverkar en container måste man prioritera hållbarheten. En containers främsta uppgift är att skydda godset. Containerar måste alltså hålla ut ett långt liv på havet. En fullt lastad container kan innehålla gods upp till ca 27 000 kilogram och måste kunna stå ut för enorma seismiska krafter. En färdig container måste uppfylla olika krav som har blivit standardiserade av International Organization for Standardization (ISO). Dessutom blir containrarna testade flera gånger för att säkerställa att de är transportdugliga. Stålet, som en container är tillverkad av, är utstuderat av experter såsom metallurger, ingenjörer och tekniker och är av hög kvalitet. En container svetsas ihop för att få bästa hållbarheten. (PSE 1 2019) En viktig faktor i en containers uppbyggnad är dess förmåga att bli staplad eller pålastad både i hamnen och ombord på ett fartyg. Allt stål som används i moderna containrar är hållbart, låglegerat och resistent för frätning. Containerpanelerna är gjorda av ”vågformat” stål för att ytterligare förbättra hållbarheten. (PSE 2 2019)



Figur 4: Vågformat stål används för att maximera hållbarheten på containern. (Freepik 2019)

En container byggs upp av flera olika komponenter som samarbetar för att skapa en stadig och hållbar helhet. En containers huvudkomponenter är taket, sidopanelerna, golvet, tvärbalkar, övre och nedre räcken, hörnstolpar och dörrar. Dessa komponenter överför vikt och kraft som containern utsätts för. Detta leder till att regelbundna reparationer är nödvändiga för att undvika en ”domino-effekt” av skador. Till exempel, om tvärbalkar-

na har gått av och inte blivit ordentligt svetsade, kan det leda till att plywoodgolvet måste stå ut för hantering som sker i hamnen, och slutligen spricker. (Wheeler 2014)



Figur 5: Demonstration av en containers komponenter. (RSCP 2019)

Taket och sidopanelerna är gjorda av vågformat stål. Dessa är väldigt hållbara tills containern blir gammal och bruksslitage börjar bildas. Då kan det uppstå hål vid stuvningsoperationer. Övre och nedre räcken bildar containerns ram. Dessa är oftast rörformade men kan också vara platta (1 cm tjocka). Om räcken har sprickor eller andra avvikelser utsätts hela container för skador, de måste vara fullständigt felfria. Containerarnas förmåga att bli staplade är beroende av hörnstolparnas skick. Småfel på hörnstolparna kan i värsta fall resultera i att en containerhög rasar. En containers enda rörliga delar är dörarna. Eftersom dörarna utsätts för mycket bruksslitage på grund av deras funktion, är det viktigt att hålla dem oskadda. Varje container har en CSC plåt på vänstra dörren (Container Safety Convention). Denna plåt har detaljer om ägaren, tekniska uppgifter samt ACEP information. ACEP står för Approved Continuous Examination Programme

vilket innebär att mellan 30 månaders mellanrum måste varje container lämnas till en containerdepå för besiktning. (Wheeler 2014)

2.2.2 Fraktskador på containrar

Största delen av containrar i användning är inte nya. Detta leder till att de har åkt omkring i flera år, och detta syns oftast på containern. Fraktskador uppstår slumpmässigt, vilket gör att man inte kan förutse vilka containrar som kommer att klara sig oskadda och vilka inte. (Herr 2015)

Golvets delaminering klassificeras som normalt slitage som kan uppstå med tiden i normal användning. Själva plywoodgolvet har en stark hinna som förhindrar fukt från att sugas in. Denna hinna kan slitas på en container som används mycket och då kan golvet få skador. Detta kan repareras enkelt med att skära bort söndriga golvlagret och ersätta det med en ny, varefter en ny hinna läggs på. (Herr 1 2015)



Figur 6: Delaminering av ett containergolv. (Herr 2 2015)

Bucklor på sidopanelerna och taket orsakas oftast av maskiner som hanterar containern, som till exempel en gaffeltruck som på- och avlastar godset. Större bucklor måste repareras för att upprätthålla containerns hållbarhet. Mindre bucklor är vanliga men kräver nödvändigtvis ingen reparation. (Herr 1 2015)



Figur 7: En buckla i sidopanelen. (containersurveytools 2019)

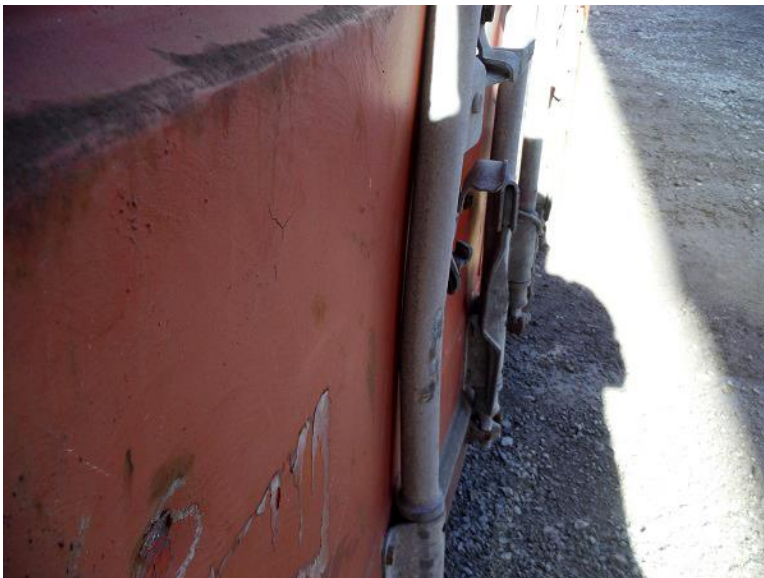
Bucklor, små eller stora, kan leda till att korrosion bildas. Korrosion kan bildas i alla ståldelar av en container, det vill säga över hela containern förutom golvet. Trots att containrar är planerade för att begränsa ställen där vatten kan samlas, finns det alltid ställen där vattnet blir kvar och sätter igång korrosionsprocessen. Vanliga ställen är där olika containerdelar möts, så som under dörrarna och övre hörnen där väggen och taket möts. Rost kan också bildas på ställen där den målade ytan har spruckit. (Herr 1 2015)

Hål orsakas oftast onaturligt, det vill säga något har gått fel. De kan till exempel uppstå från att hamnoperatören gör ett misstag med maskinen. Det är inte heller ovanligt att hål uppstår på grund av en gaffeltruck vid på- och avlastning av godset. Identifiering av ett gaffeltruckhål går lätt genom att se om hålet är ”inifrån ut”. (Herr 1 2015)



Figur 8: Ett hål i taket. (Western Container Sales 2019)

En container är oanvändbar ifall dörrarna inte fungerar, av självklara skäl. (Herr 1 2015) En dörrskada kan leda till att dörrarna inte går att öppnas, stängas eller låsas ordentligt. Detta orsakas ofta av böjda låsmekanismer och gångjärn. Identifiering av dörrskador går enkelt genom att testa om dörrarna öppnas, stängs och låsas normalt. (Herr 2 2015) Eftersom dörrarna är de mest komplexa delarna i en container, kan det bli väldigt dyrt att reparera.



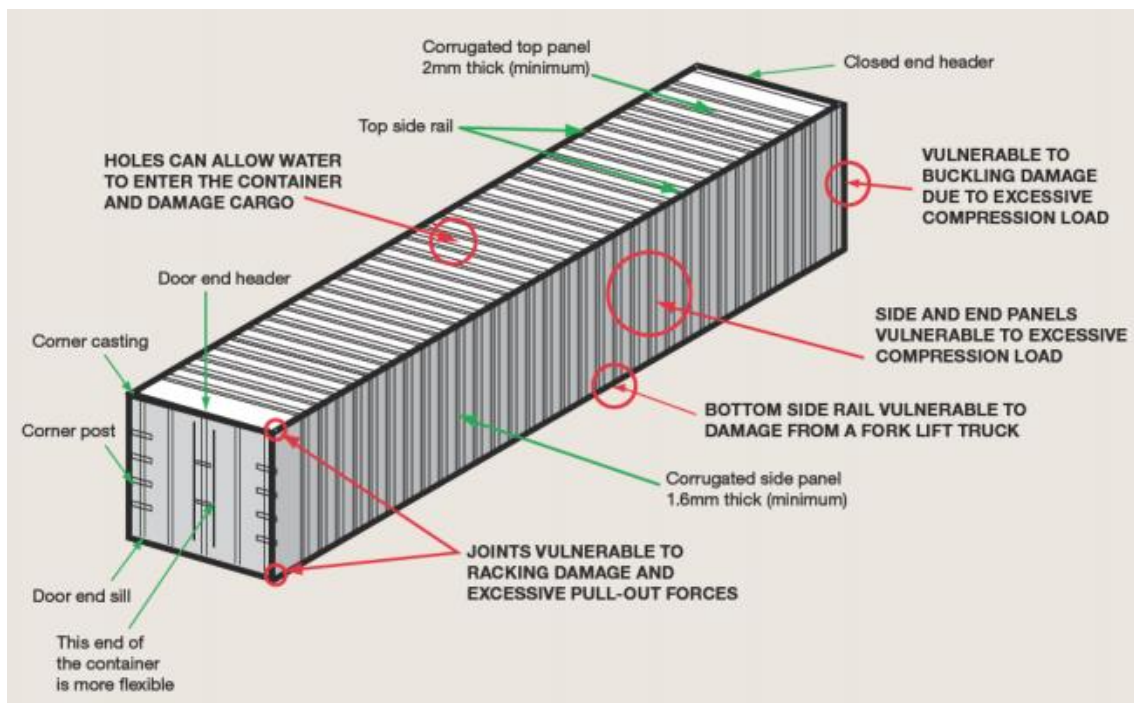
Figur 9: Böjd låsmekanism. (Herr 2 2015)

Medan sidopanelerna och taket är till för att skydda godset från vind, fukt och stöld, är hörnstolparna samt övre och nedre räcken till för att grunda skelettet för containern.

(Herr 2 2015) En av hörnstolparnas uppgifter är att stå ut för höga statiska tyngder som bildas då containrarna staplas samt dynamiska krafter som bildas då fartyget gungar ute på havet. Hörnstolparna måste alltså alltid vara i bra skick för att containern ska anses vara sjöduglig. (Lloyd's Register 2012)



Figur 10: En böjd hörnstolpe. (metcon 2019)

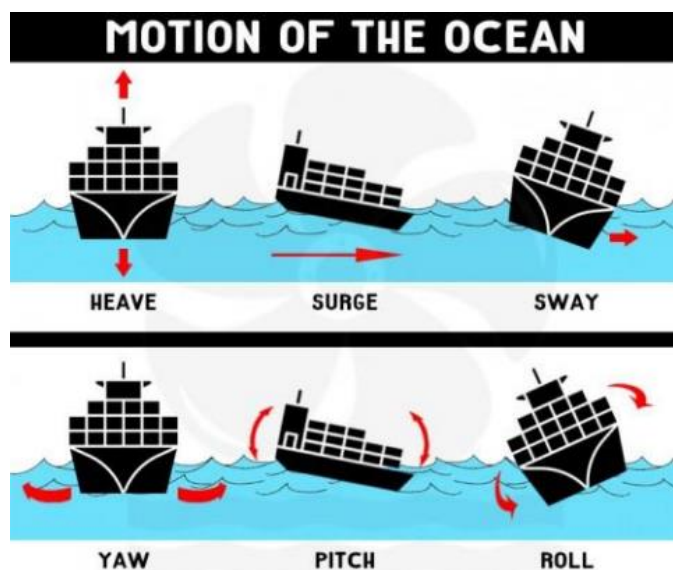


Figur 11: En containers komponenter samt deras sårbarheter. (Lloyd's Register 2012)

I figur 11 (s. 22) ser vi typiska sårbarheter för containers olika komponenter. Hörnstolparna och sido- och bakpanelerna är sårbara för, till exempel, bucklor som uppstår vid för hög kompressionslastning. Nedre räckan är sårbara för skador som uppstår av en gaffeltruck. Hål uppstår oftast i taket, vilket leder till att godset inuti blir fuktigt. Skador på gångjärnen kan uppstå då containern ställs på fel sätt.

2.2.3 Fraktskador på gods

Fraktskador på gods kan bli väldigt dyrt för befraftaren. Dessa skador kan dock vara svåra att märka innan man öppnar containern vid avlastning av godset. Eftersom containern inte öppnas medan den är under fraktförarens ansvarsområde, kan det bli svårt för befraftaren att bevisa att godset har skadats under resan. Ifall själva containern har ett klart stötmärke kan man anknyta containerskadan med godsskadan. Det finns flera sätt en godsskada kan uppstå, av dessa sätt är fysisk skada, vattenskada och kontamineringskada de vanligaste. Fysiska skador på godset innebär att godset utsätts för en fysisk stöt. Containern (och godset inuti) rör sig mest under sjöresan. Medan till exempel väg- och järnvägstransport är relativt statiska transportmetoder, finns det mycket rörelse inom sjötransport. I figur 12 kan vi se sex olika sätt ett fartyg kan röra sig ute på havet. (Manaadiar 2017)



Figur 12: Ett fartygs rörelse ute på havet. (Manaadiar 2017)

Enligt rörelsetyperna i figur 12 (s. 23), är det lätt att föreställa sig hur godsen inne i containrarna ombord på fartyget rör på sig under resan. Ett fartyg har dokumenterats röra sig 40 grader sidlänges (roll). Godset inne i containern väger undantagslöst flera ton, vilket leder till att stora krafter uppstår ifall den mängden rör på sig fritt. Största orsaken till fysiska skador är oprofessionell stuvning av godset. Oprofessionell stuvning kan betyda att godset är dåligt surrat, fel viktfördelning eller att godset är dåligt lastat (till exempel tunga lådor ovanpå lätta lådor). (Manaadiar 2017)

Vattenskadorna, som namnet avslöjar, innebär att vatten kommer i kontakt med godset. Vattnet kan komma in i containern i form av bland annat fuktighet, kondensation, regn och havsvatten. Fuktighet och kondensation uppstår oftast som en följd av klimatförändringar (temperatur och väderförhållande). Det har räknats att 10 % av alla skadade containerleveranser uppstår på grund av fuktighetsrelaterade skador. Regn och havsvatten som hamnat in i containern är nästan alltid anknutna med tidigare skador som hål eller brister i dörrarnas tätning. (Manaadiar 2017)

Kontamineringskadorna betyder att godset har blivit förorenat. Föroreningen kan vara bland annat nedsmutsning, förgiftning och obehagliga lukter. Känsligt gods som kläder, mat, bomull och kaffe utsätts lättast för kontamineringskadorna, oftast i form av obehagliga lukter. Obehagliga lukter härstammar oftast från godset som fraktades tidigare i containern, och via det fastnar i det känsliga godset. (Manaadiar 2017)

3 METOD

Läran om tillvägagångssättet för att uppnå resultat i en undersökning kallas metodik. Metodiken delas i två analystyper, kvantitativ och kvalitativ. Enligt Magne Holme och Bernt Krohn Solvang är det nödvändigt att kunna metodläran då man ska göra en undersökning. (Holme & Solvang 1991 s. 11)

Kvantitativa metoden är formell och forskningsprocessen har en strikt struktur. I en kvantitativ forskning är det frågeställningen som styr resultatet. Enligt kvantitativa metoden måste metoden ha avstånd från informationskällan. På detta sätt kan man säkra sig att resultaten är pålitliga. I kvantitativa metoden använder man sig mycket av statistik och siffror. (Holme & Solvang 1991 s. 14)

Kvalitativa metoden är på flera sätt motsatsen till den kvantitativa. Kvalitativa metoden är mera oformell, och man strävar inte efter att tillhandahålla fullständigt pålitligt fakta. Däremot försöker man lyfta fram en förståelse för det man undersöker. (Holme & Solvang 1991 s. 14)

3.1 Kvalitativ forskningsstrategi

Då man väljer en forskningsstrategi måste man primärt klargöra vad man vill besvara i sin forskning. Endast genom en kvalitativ studie kan man få svar på frågor som berör människors upplevelser och syn på verkligheten. En sådan studie har som uppgift att förklara, beskriva och tolka – det vill säga deskriptiva aspekter. Eftersom verkligheten kan anses vara på olika sätt beroende på synvinkeln, finns det ingen exakt eller objektiv sanning i en kvalitativ studie. Den kvalitativa forskningsstrategin används i synnerhet då man har väldigt lite kunskap om undersökningsområdet i förväg. Kvalitativa studier utgår från tankesättet ”mindre är mer”, det vill säga studien har få respondenter, men resultatet blir desto djupare. Detta betyder att resultatredovisningen sker i ord och beskrivningar, det vill säga i kvaliteter. Mera läsarvänliga och lättlästa resultatredovisningar så som tabeller används sällan i en kvalitativ studie. Kvalitativ forskningsstrategi har oftast en induktiv forskningsprocess, det vill säga man försöker komma fram till en

modell eller en förklaring till något genom att utnyttja resultatet av undersökningen. Tvärtom i en deduktiv forskningsprocess utgår man från hypoteser som man sedan kan testa. (Ellrose 2014).

3.1.1 Intervju som forskningsmetod

Intervju är en kvalitativ forskningsmetod som innebär att man utför intensiva individuella intervjuer med ett litet antal respondenter för att utforska deras synvinklar på ett visst fenomen. Intervjuer delas i tre olika format – strukturerade, ostrukturerade och semi-strukturerade. Strukturerade intervjuer byggs upp av förutbestämda frågor som alla respondenter svarar på i samma ordning. Analys av data brukar vara lättolkad vid en strukturerad intervju eftersom man kan direkt jämföra respondenternas svar. Ostrukturerade intervjuer är oftast den minst pålitliga formen på grund av att frågorna inte är färdigställda och datainsamling är för det mesta informellt. Ostrukturerade intervjuer brukar basera sig på fördomar och jämförelse av svar kan vara svårt på grund av att frågorna är formulerade på olika sätt för respondenterna. Semi-strukturerade intervjuer kan vara antingen strukturerad eller ostrukturerad intervju. Intervjufrågorna är förutbestämda men en del tilläggsfrågor ställs under intervjun för att klargöra eller utvidga vissa områden. Fördelar med intervju som forskningsmetod är möjligheten att undersökaren får detaljerad information om ett ämne. Därtill har undersökaren kontroll över processen och kan vid behov klargöra problem som möjligtvis uppstår under processen. Nackdelarna innebär att processen kan vara tidskrävande samt att det kan vara svårt att arrangera lämpligt med tid för att intervju respondenter. Utöver detta kan fördomar påverka resultatets validitet. (Research Methodology 2019)

3.1.2 Urval

Datainsamling är en del av alla empiriska studier. Man måste bestämma sig varifrån man samlar in data, det vill säga vilka individer man tar med i sin undersökning. Man bör också tänka på hur urvalet påverkar resultatet. (Ronny Gunnarsson 2005)

Eftersom urvalsmetoden styrs direkt av forskningsfrågan, måste man noggrant tänka på syftet i sin undersökning då man börjar tänka på urval. En kvalitativ undersökning brukar ha som syfte att lyfta fram en så bred och noggrann beskrivning av ett fenomen som möjligt. Av denna anledning är det oftast gynnsamt att respondenterna i en undersökning är olika varandra, eller att de kan tillhandahålla olika synvinklar för undersökningsområdet. Det är också viktigt att välja respondenter som har bred kunskap om ämnet. (Ellrose 2014)

Ändamålsenligt urval går ut på att man handplockar sina respondenter på basis av deras kunskaper och erfarenheter inom det undersökta området. Denna urvalsmetod förutsätter att forskaren känner respondenterna och vet att de kommer att ha en god inverkan på resultatet. (Denscombe 2014)

3.2 Val av metod

I detta arbete används en kvalitativ undersökningsmetod som lämpar sig bra då man vill få ett detaljerat och sakkunnigt resultat. Eftersom arbetets syfte är att kartlägga fraktskador som uppstår i sjötrafiken är en kvalitativ undersökningsmetod ett lämpligt sätt att tillhandahålla pålitlig och bred data. Som urvalsmetod för detta arbete används ett ändamålsenligt urval eftersom det är viktigt att respondenterna har aktuella kunskaper och erfarenheter inom området.

3.3 Tillvägagångssätt

Datainsamlingsmetoden för detta arbete är intervjuer som hålls åt respondenter som behandlar fraktskador dagligen i sina jobb. Intervjufrågorna behandlar olika fraktskador som uppstår under fraktförarens ansvarsområde, hur de uppstår, samt hur de kan eventuellt elimineras. Respondenterna för studien är Transfennicas "Claims Manager", det vill säga chefen för reklamationsavdelningen, två anställda på Transfennicas reklamationsavdelning, Transfennicas "Equipment Manager", det vill säga personen ansvarig för

Transfennicas egna containers, samt Oy Hangö Stevedoring Ab:s personal- och säkerhetschef. Undersökningen utgörs alltså sammanlagt av fem sakkunniga synvinklar på fraktskador – varav fyra är från fraktförarens sida, och en från hamnoperatörens.

3.4 Validitet och reliabilitet

Inom metodik använder man alltid begreppen validitet och reliabilitet. Dessa begrepp är anknutna med undersökningens tillförlitlighet. Validitet mäter relevansen i sammanhanget (resultatets giltighet) medan reliabilitet innebär att mätandet utförs på ett tillförlitligt sätt. Eftersom tillförlitlighet är enklare att analysera med nummer anpassas den smidigare för kvantitativa undersökningar. Validitet och reliabilitet används dock också i kvalitativa studier trots att det inte går att analyseras med nummer. Istället går detta ut på att beskriva att samling och bearbetning av data har gått till på ett systematiskt och ärligt sätt. (Gunnarsson 2002)

Eftersom detta arbete är gjort på basis av ett fallföretag och respondenterna jobbar inom området, ger deras deltagande och professionella insats en hög tillförlitlighet. Dessutom deltar en sakkunnig respondent utanför fallföretaget till intervjun, vilket eliminerar möjligheten till ett trångsynt och ensidigt resultat. Respondenterna intervjuas individuellt för att undvika att de påverkar varandras svar.

4 RESULTAT

I detta kapitel presenteras intervjuerna, undersökningens resultat och resultatets analys för varje fråga skilt. Innan detta presenteras fallföretaget Transfennica Ltd, containerleasing som drivs av fallföretaget och stuveriföretaget Oy Hangö Stevedoring Ab.

4.1 Transfennica Ltd



Figur 13: Transfennicas logo. (Transfennica 2019)

Transfennica Ltd fungerar som fallföretag för detta arbete. Transfennica etablerades år 1976, och är ett rederi som driver en specialiserad och mångsidig ro-ro flotta för den europeiska marknaden. År 2002 blev Transfennica en del av det holländska rederiet Spliethoff. Företaget erbjuder flera transportruttor mellan kontinentala Europa, Estland, Finland och Ryssland. Transfennicas flotta är kapabel att transporter så gott som all sorts gods, till exempel sto-ro, containrar, långtradare, kassetter, rörlig last samt farligt och temperaturreglerat gods. På grund av företagets breda kundbas, har de kontor i Amsterdam, Antwerpen, Gdynia, Kotka, Helsingfors, Lübeck, Paldiski, St. Petersburg och Tilbury. (Transfennica 1 2019).



Figur 14. Transfennicas destinationshamnar samt transportrutter. (Transfennica 2019)

Jag jobbar för fallföretaget i dess reklimationsavdelning. Arbetsuppgifterna innebär att behandla kundernas reklamationer angående diverse fraktskador som skett medan enheten har varit under fraktförarens ansvarsområde. Under en arbetsdag är jag kontinuerligt i kontakt med hamnoperatörer samt kunder angående fraktskador. Min uppgift är att ta reda på vilken aktör som är skyldig då en skada uppstår, och därmed fakturera den rätta aktören.

4.2 Transfennicas containerleasing

Transfennica erbjuder containerleasing för sina kunder och fungerar som leasegivare för 20, 40 och 45 fots containers. Dessa får användas endast för gods som transporteras av Transfennica. Leasetagaren är aktören som bokar frakten för godset. Containerleasing är gratis sju dagar innan lastning ombord på fartyget, 4 dagar efter avlastning i avlastningshamnen och tio dagar i transport. Utanför de ovannämnda dagarna fakturerar leasegivaren progressivt för överloppsdagarna. En container får leasas för 42 dagar, varef-

ter containern anses vara borttappad, och leasetagaren har skyldigheten att ersätta containern. Leasegivaren hyr containern i gott skick, men leasetagaren har skyldigheten att säkerställa skicket för leasingen. Efter detta är leasetagaren ansvarig för containern. Leasegivaren reparerar alla containers och fakturerar följaktligen leasetagaren ifall det bevisas att leasetagaren har orsakat skador på containern. (Transfennica 2, 2010)

4.3 Oy Hangö Stevedoring Ab

Undersökningen i detta arbete lyfter också fram hamnoperatörens synvinkel på containnerskador. Respondenten i undersökningen representerar stuveriföretaget Oy Hangö Stevedoring Ab.

Hangö Stevedoring grundades 1912 och har ända sen dess erbjudit hamntjänster i Finlands sydligaste hamn, Hangö. Dessa hamntjänster är spedition, lasthantering och fartygsklarering. Speditionstjänsterna erbjuds både inom export och import, samt inom lagring av gods i terminalerna för vidare skeppning. För lasthantering har Hangö Stevedoring ett stort sortiment olika maskiner, till exempel 65 truckar, 25 terminaltraktorer och två mobilkranar. Hangö Stevedoring håller kontakt med alla aktörer inom sjöfarten, och deras skeppsmäklare arbetar dygnet runt, året om för att erbjuda fartygsklarering åt sina kunder. (Hangö Stevedoring, 2020)

4.4 Undersökningens resultat

Resultaten av undersökningen presenteras nedan. Undersökningen går ut på sammanlagt fem intervjuer. Intervjufrågorna har anpassats eftersom respondenterna har olika arbetsuppgifter och de möter ämnet på olika sätt. Intervjuguiderna för var och en av respondenterna presenteras i bilaga 1. För att behålla respondenternas anonymitet kallas dem för Respondent A, B, C, D och E. Respondent A är Transfennicas Claims Manager, B och C är reklamationshanterare vid Transfennica, D är Transfennicas Equipment Manager och E är personal- och säkerhetschefen vid Oy Hangö Stevedoring Ab.

Tabell 2. Fråga 1: Vad är din utbildningsbakgrund?

Respondent A: Sjökapten.
Respondent B: Studentmerkonom, huvudämne marknadsföring.
Respondent C: Universitetsexamen i teknologi.
Respondent D: Stuvningstekniker.
Respondent E: Filosofie magister, informationsbehandling.

Tabell 3. Fråga 2: Hur många år har du jobbat med fraktskador?

Respondent A: Ca 15 år.
Respondent B: 12 år.
Respondent C: 22 år.
Respondent D: Minst 30 år.
Respondent E: Ca 10 år.

Alla respondenter i undersökningen har 10–30 års erfarenhet av att arbeta med containerskador.

Tabell 4. Fråga 3: Hur vanliga är containerskador för en reklamationshanterare i genomsnitt? (skador/arbetsvecka)

Respondent A: Relativt vanliga. Detta emedan vi också tar hand om reklamationer angående våra egna/leasade containers.
Respondent B: 20 st/vecka.
Respondent C: En tredjedel av reklamationerna. Containerreklamationer handlar oftast om mindre skador. 5-10/vecka.

Containerskador som leder till reklamationer är relativt vanliga för en reklamationshanterare: ca en tredjedel av alla reklamationer eller 5-20/arbetsvecka.

Tabell 5. Fråga 4: Du får ett case där en container har skadats, hur går du till väga?

Respondent A: Först kollar vi upp om skadan är färsk. I detta fall, och i mån av möjlighet, försöker vi ta del av eventuella skaderapporter/portbilder från senaste lastnings-/lossningshamn. Om det visar sig att skadan inte har varit närvarande när containern har anlänt lastningsterminalen förväntar vi oss att skadan har rapporterats i endera eller båda hamnoperatörerna. Visar det sig att hamnoperatörerna som har lossat enheten inte har rapporterat skadan håller vi dem skyldiga för skadan. Uppskattningen av reparationskostnaderna skickas åt den skyldige hamnoperatören så snabbt som möjligt, varefter den antingen godkänns eller protesteras. Efter godkännandet skickas en faktura i enlighet av det på förhand godkända uppskattningen, alternativt inväntar vi först på fakturan från reparationsverkstaden.

Respondent B: Först kollar vi ifall kunden har skickat skaderapporten som chauffören har ifyllt och fått en kontrasingnering av rederiets representant i avlastningshamnen. Därefter kollar vi ifall kunden har skickat skadeanmälan i tid. En synbar skada bör anmälas till rederiet genast efter leveransen och en dold skada inom 72 timmar efter leveransen. Sedan kollar vi enhetens skick vid lastningshamnens port genom portbilderna. Dessa bilder jämförs med portbilderna vid avlastningshamnen. Ifall skadan redan var närvarande i lastningshamnens portbilder avslår vi reklamationen. Det ovannämnda är det snabbaste och lättaste sättet att lösa ett case. Ett case blir mera tidskrävande ifall skadan inte syns i lastningshamnens portbilder. I så fall måste vi fråga efter rapporter av hamnoperatörerna i bägge hamnarna. Ifall ingendera har rapporter tillgängliga, är det överenskommet att hamnoperatören i avlastningshamnen hålls skyldig. Efter att vi vet vem den skyldige parten är, återvänder vi oss till kunden och frågar efter en uppskattning av reparationskostnaderna. Denna uppskattning vidarebefordras till den skyldige parten för deras godkännande/kommentarer varefter vi ber kunden att skicka en faktura till oss. Efter att vi har betalat fakturan ber vi kunden ifylla ett "Receipt & Release"-formulär. Detta formulär förbjuder kunden att reklamera på nytt någon i transportkedjan för samma skada. Samma ifyllda formuläret skickas till den skyldige parten tillsammans med återbetalningsfakturan. Caset blir officiellt stängt efter att den skyldige parten har betalat återbetalningsfakturan.

Respondent C: Först kollar jag ifall skadan existerade före leveransen. Skadetypen analyseras förstås också.

Respondent D: Kollar om hamnoperatörerna/underleverantörerna har skaderapporter tillgängliga eller uppskattning av reparationskostnader från depån/reparationsverkstaden. Sedan kollar jag ifall det redan existerar ett case i företagets reklamationsystem. Sedan kollar jag containerns användningshistorik samt portbilder för att avgöra var skadan högst antagligen har uppstått.

Av svaren på fråga 4 får man en helhetsuppfattning vad händer då Transfennicas reklamationsavdelning får ett case med en containerskada.

Tabell 6. Fråga 5: Anser du att containers utsätts lättare för skador än andra fraktenheter (släpvagnar, tankcontainers, etc.)?

Respondent A: Nej och ja. Min personliga uppfattning är att containers som lastas/lossas med mobilkranar utsätts lättare för skador än containrar som handskas av grenslekrantar. Annars anser jag inte att containers skulle vara mer utsatta för skador än andra fraktenheter.

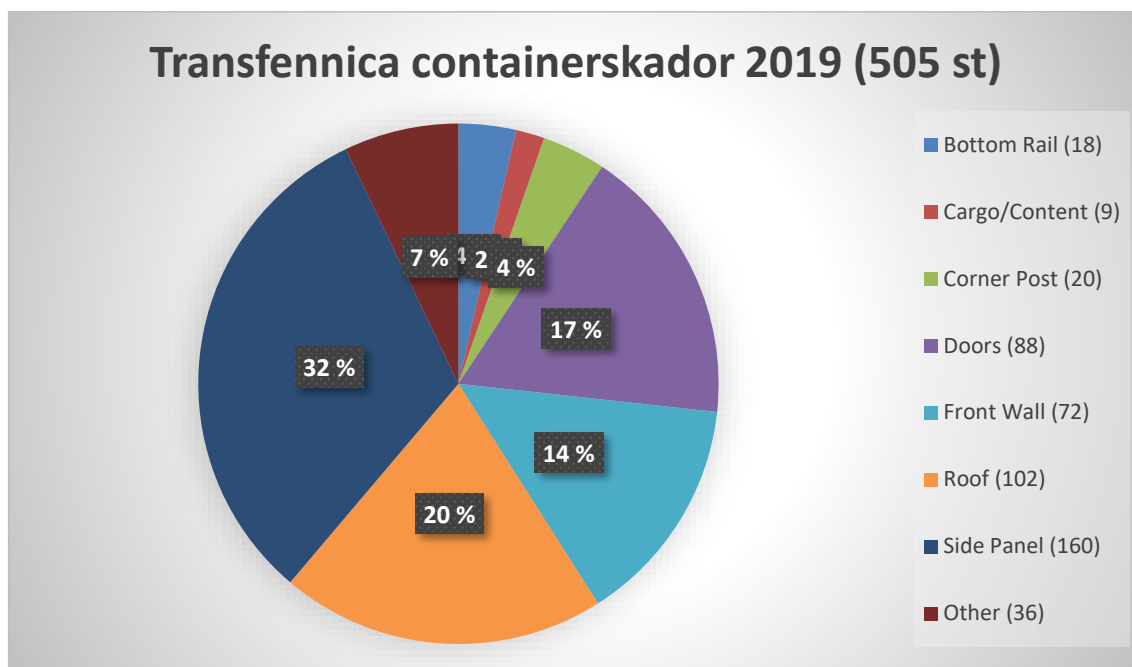
Respondent B: Jag anser att containers är relativt hållbara stålboxar som är väldigt lämpliga för transport. De kan motstå stötar bättre än trailers och tankcontainers. Om en container faller i havet kan den flyta i veckor medan till exempel trailers sjunker direkt.

Respondent C: Inte egentligen, men på grund av sättet de används på och bildning av korrosion förminskar på containerns livstid jämfört med andra enheter. Trailers är mest sårbara eftersom de körs in och ut i fartygen.

Respondent E: Nej. Inte på basen av reklamerade skador. Däremot är hanteringen av containers annorlunda än andra enheter och anses kanske inte lika ömtåliga som till exempel trailers varför en högre nivå av ”små skråmor” accepteras.

Respondenterna är enhälliga om att containers inte utsätts lättare för skador än andra fraktenheter. Enda undantaget är skillnaderna i hanteringssätten mellan containrar och andra fraktenheter.

Tabell 7. Fråga 6: Se tabellen nedan (Transfennica containerskador 2019). Hur skadas containern vanligtvis inom dessa kategorier (exkl. Övrigt)?



Figur 15: En översikt på containerskador för Transfennica år 2019 och vanligaste skadetyper andel.

Respondent A: Bottom rail: Skadorna kan bero på att containern inte placeras på ett jämt underlag. Om containern stöter till något främmande objekt kan den också ta skada.

Cargo/content: Oftast lastskada p.g.a. regnvatten.

Corner post: Oftast av att containern körs fast i en annan container.

Doors: Utsätts för stötar/intryckningar i samband med stängning av dem.

Front wall: Skador/hål som orsakats av gaffeltruck.

Roof: Hål som orsakats av kranarnas/truckarnas vridlås.

Side panel: Intryckningar/hål.

Respondent B: Bottom rail: Kranoperatörens misshandling under lastnings- eller lossningsoperationer. Då containern placeras på underlaget ojämnt. Räcknet böjs av containerns massa.

Cargo/content: Vattenskada som orsakats av till exempel hål.

Corner post: Kan bli böjd om en annan container stöter på den under lastnings-/lossningsoperationer.

Doors:

Respondent C: Takskador är den vanligaste typen och uppstår då man lyfter enheten,

misshandling. Skador på frampanelen uppstår av gaffeltruckshål. På sistone har det hittats en stor del graffiti på sidopanelerna. Godset/innehållet skadas ofta på grund av vatten som tränger sig igenom hål på taket. Dessutom brukar godset röra på sig inne i containern på grund av att godset är dåligt packat. Dörrskadorna sker oftast till låsen och handtagen eftersom de sticker ut. Golvet skadas oftast av gaffeltrucken vikt.

Respondent D: Bottom rail: Containerns underlag är ojämnt, vridlås, stenar osv.

Cargo/content: Vattenskada som orsakats av hål i taket.

Corner post: Stuvningsoperationer.

Doors: Lastning och avlastning. Emellanåt också under på-/avlastning av gods.

Front wall: På-/avlastning av gods, gaffeltruckhål.

Roof: Lastning och avlastning. Kranar i hamnarna.

Side panel: Fartygs- och hamnoperationer. Stöt av andra containrar.

Respondent E: Bottom rail: Om containern sänks ner på något objekt.

Cargo/content: Främst fuktskador om det uppstått hål i taket.

Corner post: Rätt så ovanligt, beror i så fall på någon form av kollision.

Doors: Vanligast är hål på grund av "cell guides" vid lolo-lastning. Annan orsak om något törnat emot vid ro-ro-lastning.

Front wall: Rätt så ovanligt, beror i så fall på någon form av kollision, till exempel vid ro-ro-lastning.

Roof: Hål på grund av kranens krok inte träffat rätt.

Side panel: Endera vid ro-ro-lossning eller -lastning om en enhet tar i (resulterar i lång rispa, i värsta fall hål), eller på containerplanen om grensletrucken backar in i sidan (stor buckla).

Svaren på fråga 6 beskriver bra hur de vanligaste skadorna uppstår.

Tabell 8. Fråga 7: Då Transfennica hyr ut en container, hurdana skador brukar uppstå som kunden har orsakat?

Respondent A: Hål i sido-/frontpanelen som orsakats av gaffeltruck vid på-/avlastning av gods. Skador i golvet, gaffeltruckens/lastens vikt sönder golvet. Containern fodrar interiör städning/tvättning efter användning.

Respondent B: Hål som orsakats av gaffeltruck vid på-/avlastning. Returnerade containers är ofta smutsiga av till exempel olja och mylla. I vissa fall har containers blivit deklarerade som en total förlust på grund av trafikolyckor.

Respondent C: Jag anser att vanligaste skadan är gaffeltruckhål på sido- och frampanelerna. Dessa uppstår vid på-/avlastning av godset. Därtill är containers ofta smutsiga och IMO-lapparna är kvar efter användning.

Respondent D: Hål i fram- och sidopanelerna under på-/avlastning av gods. Nålar, surringar och IMO-lappar blivit kvar efter användning. En smutsig container.

Den vanligaste skadetyper som uppstår på leasade containers är hål i fram- och sidopanelerna som uppstått av en gaffeltruck vid på- och avlastning av gods.

Tabell 9. Fråga 8: En container har skadats, hur går reparationsprocessen till?

Respondent D: Vi får en uppskattning av reparationskostnader från reparationsverkstaden vilket godkänns av Transfennicas representant. Olika skadetyper har oftast ett på förhand bestämt reparationspris.

Containerreparationsprocessen vid Transfennica styrs delvis av en representant.

Tabell 10. Fråga 9: Hur kunde man undvika containerskador i allmänhet?

Respondent A: Allmän varsamhet i mån av möjlighet.
Respondent B: Genom att utbilda stuvorna om hur man hanterar containrar på korrekta sätt. Genom att pausa lastnings- och avlastningsoperationerna ifall det är för blåsig. Genom att undvika fartygens tajta tidtabeller.
Respondent C: Alla i transportkedjan borde vara delaktiga. Befraktaren borde lasta godset noggrant, chauffören borde granska enheten noggrant eftersom ett litet hål kan ha stora konsekvenser. Vi (rederiet) kunde undvika skador genom att vara striktare med kundernas skyldigheter.
Respondent D: Hamnoperationer orsakar största delen av skadorna. Lämpligt maskineri och skicklig personal är nödvändigt. Stuvornas fortbildning är väsentligt. Dessutom, övergång från lätta leasingcontainers till starkare byggda ägda containers har minskat på antalet golv-, tak- och nedre räcksskador betydligt i Transfennicas trafik.
Respondent E: Försiktigare hantering. Tillräckligt utrymme på containerplanen. Vet inte hur mycket man kan påverka i samband med lastplaneringen.

Respondenterna var enhälliga om att noggrannhet speciellt under stuvningsoperationer är det väsentligaste för att undvika skador.

Tabell 11. Fråga 10: Fritt ord. Något att tillägga?

Respondent A: -
Respondent B: -
Respondent C: Allmänt sett är användning av container ett säkert transportsätt och förmodligen ”tillräckligt grönt för framtiden”. Så länge som reparationskostnaderna hålls nere finns det inget behov att implementera nya bestämmelser för kunderna som leasar containers. Notera också att alla skador inte leder automatiskt till reparationer.
Respondent D: -
Respondent E: Ur hamnoperatörens synvinkel är containers likställda med andra fraktenheter till exempel trailers, varför samma villkor gäller då man utreder ansvar. Det har visat sig att det i praktiken är svårare att följa upp/rapportera containerskador, varför det oftare blir dispyter gällande frågor om bevisbördan och rapportering inom utsatt tid.

Respondenterna hade fritt ord i fråga 10. Det kom fram att container anses vara en säker och ekologisk fraktenhet. Ur hamnoperatörens synvinkel är det svårare att hantera containerskador jämfört med till exempel trailers.

5 DISKUSSION

Arbetets syfte var att kartlägga fraktskador som uppstår i sjötrafiken. I detta arbete har fraktskadorna studerats på detaljnivå för att lyfta fram syftet och därmed få ett resultat. Syftet kompletterades genom forskningsfrågorna:

- Hurdana containerskador uppstår inom sjöfarten?
- Hur uppstår containerskadorna?
- Hur kan man eliminera containerskadorna?

Teoretiska delen tog upp arbetets tema på ett sätt som får läsaren att förstå omgivningen och omständigheterna där fraktskador uppstår. I teoretiska delen togs upp olika aktörer som är delaktiga inom sjöfarten, containerns uppbyggnad och till slut olika exempel på fraktskador. Genom att läsa den teoretiska delen fick läsaren en helhetsbild på sjöfarten och därmed rederiets del av transportkedjan inom sjöfart.

Som metod för undersökningen användes kvalitativa intervjuer. Metoden var lämplig eftersom syftet var att lyfta fram sakkunniga personers förståelser på temat. Risker för bristfälligheter uppstod vid insamling av data eftersom intervjuerna var tvungna att hållas på distans på grund av pandemin som drabbade Finland på våren 2020. Trots dessa risker lyckades intervjuerna samla in relevanta data som behövdes för att besvara forskningsfrågorna. Respondenterna hade liknande synpunkter på intervjufrågorna. På basis av detta kan man dra slutsatsen att Transfennica och hamnoperatören i Hangö har liknande synpunkter på fraktskador, vilket underlättar processen att hindra fraktskador från att uppstå. De två första forskningsfrågorna blev besvarade på fråga 6. Respondenternas svar angående containerskadorna var detsamma som teoretiska delen lyfte fram i kapitel 2.2.2. Svaren på fråga 9 kompletterade således varandra genom att lyfta fram olika synvinklar på hur skador kunde undvikas. Denna fråga gav samtidigt ett svar på den sista forskningsfrågan. Dessa resultat kunde användas i praktiken för att förstärka lönsamheten för alla delaktiga aktörer inom sjöfart genom att undvika fraktskador.

Undersökningens resultat besvarade arbetets forskningsfrågor på ett tillfredsställande sätt och studiens syfte blev uppfyllt. Skribentens anställning i fallföretaget var en fördel

eftersom arbetet hade ett bekant tema för skribenten och intervjuerna ställde frågor som var relevanta för respondenterna.

6 SLUTORD

Detta arbete gav skribenten en bra inblick i olika fraktskador inom sjöfart, hur de uppstår samt hur de kan undvikas. Forskningsfrågorna fick en teoretisk bakgrund i teorikapitlet och blev därefter besvarade i empirikapitlet. Dessa svar kan användas i sjöfart för att eliminera containerskador. Eftersom containers hanteras manuellt kommer fraktskador alltid att uppstå. Trots att de inte går att undvikas totalt, måste alla delaktiga aktörer jobba tillsammans med att undvika en del av skadorna. Genom detta förstärks allas lönsamhet inom leveranskedjan. Det är viktigt för rederier och hamnoperatörer att förstå fraktskador bättre.

Containerskador uppstår slumpmässigt. Figur 15 (s. 35) visar att skador på sido- och frampanelerna, på taket samt på dörrarna är de vanligaste typerna för fallföretaget. Dessa skador uppstår vanligtvis i stuvningsoperationer, men i vissa fall orsakas de av kunden/leasetagaren. Största delen av containerskadorna går att undvikas genom allmän noggrannhet. I och med att skador vanligtvis uppstår i stuvningsoperationer, borde stuvarna bli utbildade tillräckligt. Trots det ovannämnda, borde alla aktörer i leveranskedjan dra sitt strå till stacken. På detta sätt förminskas mängden containerskador och varje aktörs lönsamhet förstärks.

6.1 Fortsatta forskningsidéer

Eftersom detta arbete var avgränsat till containerskador, kunde det vara likväldigt nyttigt att studera fraktskador på andra enheter, till exempel trailers och tankcontainers. Därtill skulle man kunna lyfta fram finansiella sidan av fraktskador.

Nya innovationer och system utvecklas såväl i sjöfarten som i andra branscher. Det vore en bra idé att utforska detta tema i framtiden när dessa innovationer och system tas i bruk.

Ett alternativ är att utforska kundens synvinkel på fraktskador. I detta fall handlar det om fraktskador på det lastade godset, inte containers som fraktenheter.

KÄLLOR

Barrett, Colin, 2014, *Q&A: What's in a Name: Shipper vs. Consignor*. Tillgänglig: https://www.joc.com/trucking-logistics/qa-what%E2%80%99s-name-shipper-vs-consignor_20140310.html Hämtad: 11.11.2019.

Containersurveytools, 2019, *Tools and measuring techniques*. Tillgänglig: <http://www.containersurveytools.com/photo-gallery/> Hämtad: 27.11.2019.

Cratex, 2019, *40 Foot High Cube Container Gallery*. Tillgänglig: <https://www.cratexcontainer.com/galleries/40-foot-high-cube-container-gallery/> Hämtad: 20.11.2019.

Denscombe, 2014, *Forskningsstrategier*. Tillgänglig: <https://forskningsstrategier.wordpress.com/> Hämtad: 4.5.2020.

Ellrose, Jon, 2014, *Om kvalitativ metod*. Tillgänglig: <https://www.youtube.com/watch?v=thcQazDOjAo> Hämtad: 25.10.2019.

Freepik, 2019, *Inside an empty container Premium Photo*. Tillgänglig: https://www.freepik.com/premium-photo/inside-empty-shipping-container_2394606.htm Hämtad: 25.11.2019.

Gunnarsson, Ronny, 2002, *Validitet och reliabilitet*. Tillgänglig: <http://infovoice.se/fou/bok/10000035.shtml> Hämtad: 4.12.2019.

Hangö Stevedoring, 2020. Tillgänglig: <http://stevedoring.fi/se/hem/>. Hämtad: 25.3.2020.

Herr, Ryan, 2015, *Types of Damage to Shipping Containers*. Tillgänglig: <https://containerauction.com/read-news/types-of-damage-to-shipping-containers> Hämtad: 27.11.2019.

- Herr, Ryan, 2015, *Common Damage to Shipping Containers*. Tillgänglig: <https://containerauction.com/read-news/common-damage-to-shipping-containers>
Hämtad: 27.11.2019.
- Holme, I. M. & Solvang, B. K., 1991, *Forskningsmetodik: Om kvalitativa och kvantitativa metoder*, Studentlitteratur AB, Lund.
- International Institute of Marine Surveying, 2014, *The role of stevedores in shipping*.
Tillgänglig: <https://www.iims.org.uk/the-role-of-stevedores-in-shipping/>. Hämtad: 16.11.2019.
- International Maritime Organisation, 2019, *Introduction to IMO*. Tillgänglig: <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx> Hämtad: 2.10.2019.
- Jassal, Rajeev, 2015, *Shipper, consignee and Notify party, explained*. Tillgänglig: <https://www.myseatime.com/blog/detail/shipper-consignee-and-notify-party-explained> Hämtad: 11.11.2019.
- JORC Logistics, 2019, *Shipping Claims Management Solutions Require and Advocate – JORC Logistics*. Tillgänglig: <https://www.jorcdelivers.com/claims-management>
Hämtad: 2.10.2019.
- Lloyd's Register, 2012, *A Master's Guide to: Container Securing 2nd edition*. Tillgänglig: <https://www.standard-club.com/media/24168/AMastersGuidetoContainerSecuring2ndEdition-3.pdf> Hämtad: 27.11.2019.
- Logistiikan Maailma, 2019, *Merikuljetus*. Tillgänglig: <http://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/merikuljetus/> Hämtad: 2.10.2019.
- Manaadiar, Hariesh, 2017, *The Essential Guide to Cargo Damage*. Tillgänglig: <https://shippingandfreightresource.com/wp-content/uploads/2017/10/The-Essential-Guide-to-Cargo-Damage.pdf> Hämtad: 2.12.2019.
- Metcon, 2019, *Repair of damaged container corner posts*. Tillgänglig: <https://metcon.gr/en/repair-of-damaged-container-corner-posts/> Hämtad: 27.11.2019.

MSIG, 2019, *The role of a cargo surveyor*. Tillgänglig: <https://www.msig.com.hk/claim-case-sharing/marine/role-cargo-surveyor>. Hämtad: 20.11.2019.

Neise, R (ed.) 2018, *Container Logistics : The Role of the Container in the Supply Chain*, Kogan Page, Limited, London. Tillgänglig: ProQuest Ebook Central. Hämtad: 20.11.2019.

PSE 1, 2019, *Designing a Shipping/Cargo Container Structure*. Tillgänglig: <https://www.structure1.com/designing-shippingcargo-container-structure/> Hämtad: 24.11.2019.

PSE 2, 2019, *How Strong Are Shipping Containers?* Tillgänglig: <https://www.structure1.com/projects/shipping-container-homes/strength/> Hämtad: 24.11.2019.

Research Methodology, 2019, *Interviews*. Tillgänglig: <https://research-methodology.net/research-methods/qualitative-research/interviews/> Hämtad: 29.10.2019.

Ronny Gunnarsson, 2005, *Urvalsstrategier*. Tillgänglig: <http://www.infovoice.se/fou/bok/10000061.shtml> Hämtad: 4.5.2020.

RSCP, 2019, *Shipping Container Structural Components and Terminology*. Tillgänglig: <http://www.residentialshippingcontainerprimer.com/CONTAINER%20COMPONENTS%20AND%20TERMINOLOGY> Hämtad: 25.11.2019.

Shiphub, 2019, *What does the shipowner do?* Tillgänglig: <https://www.shiphub.co/what-does-the-shipowner-do/> Hämtad: 8.11.2019.

Standard Marine & Cargo Survey (Asia) Limited, 2011, *Introduktion of a survey*. Tillgänglig http://www.standard-cargosurvey.com/index.php?_m=mod_article&_a=article_content&article_id=350 Hämtad: 23.4.2020.

Theotokas, I 2018, *Management of Shipping Companies*, Routledge, Milton. Tillgänglig: ProQuest Ebook Central. Hämtad: 8.11.2019.

Transfennica 1, 2019, *About us*. Tillgänglig: <https://www.transfennica.com/about-us>
Hämtad: 3.10.2019.

Transfennica 2, 2010, *Transfennica Standard Container Leasing Terms (Version 5)*.
Tillgänglig: https://www.transfennica.com/docs/default-source/legal/transfennica-standard-container-leasing-terms.pdf?sfvrsn=eeb3d4de_2. Hämtad: 25.3.2020.

Vineyard, Jared, 2014, *What Does a Freight Forwarder Do & Do You Need One?* Tillgänglig: <https://www.universalcargo.com/what-does-a-freight-forwarder-do-do-you-need-one/> Hämtad: 15.11.2019.

Western Container Sales, 2019, *buy-used-shipping-containers-wind-and-water-tight-hole-in-roof-shipping-containers-for-sale-railbox-consulting-rent-storage-container*.
Tillgänglig: <https://westerncontainersales.com/buy-shipping-containers-online/guarantee/buy-used-shipping-containers-wind-and-water-tight-hole-in-roof-shipping-containers-for-sale-railbox-consulting-rent-storage-container/> Hämtad: 27.11.2019.

Wheeler, Robert John, 2014, *Anatomy of a shipping container*. Tillgänglig: <https://shippingandfreightresource.com/anatomy-of-a-shipping-container/> Hämtad 25.11.2019.

Wikipedia, 2019, *Straddle carrier*. Tillgänglig: https://en.wikipedia.org/wiki/Straddle_carrier. Hämtad: 16.11.2019.

Yakawa, 2019, *Container cranes*. Tillgänglig: <https://global.yaskawad.co.jp/business/container-cranes.htm>. Hämtad: 16.11.2019.

BILAGOR

BILAGA 1

Intervjuguide – Respondent A, B & C

Vad är din utbildningsbakgrund?

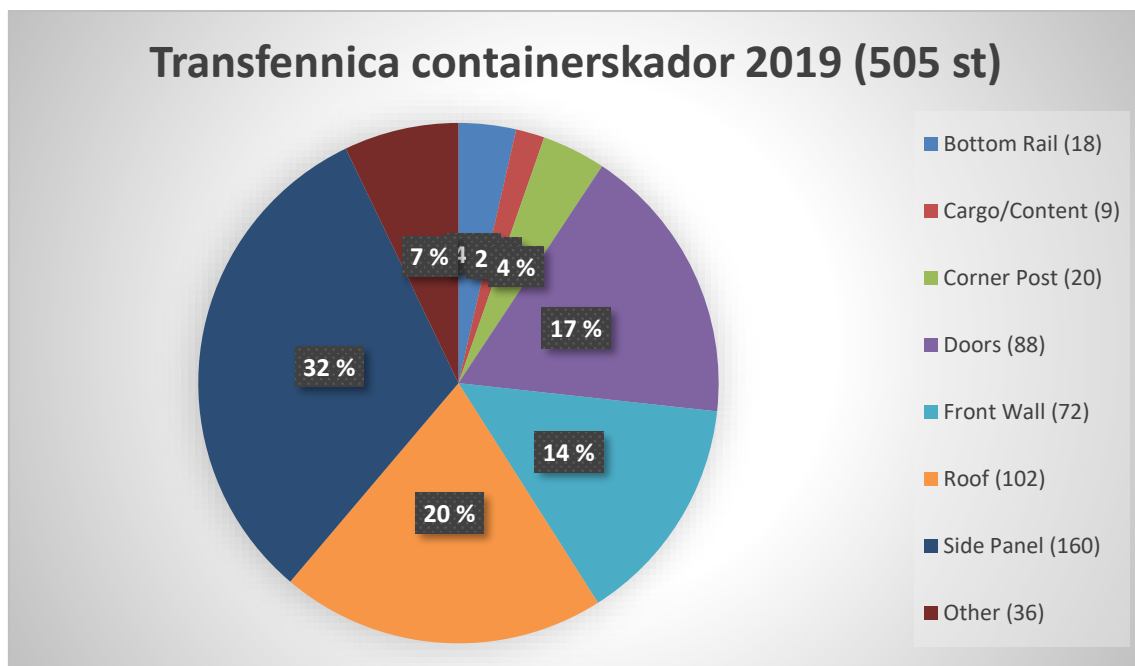
Hur många år har du jobbat med fraktskador?

Hur vanliga är containerskador för en reklamationshanterare i genomsnitt (skador/arbetsvecka)?

Du får ett case där en container har skadats. Hur går du till väga?

Anser du att containers utsätts lättare för skador än andra fraktenheter (släpvagnar, tankcontainers etc.)? Motivera.

Se tabellen nedan (Transfennica containerskador 2019). Hur skadas containern vanligtvis inom dessa kategorier (exkl. Other)?



Då Transfennica hyr ut en container, hurdana skador brukar uppstå som kunden har orsakat?

Hur kunde man undvika containerskador i allmänhet?

Fritt ord. Något att tillägga?

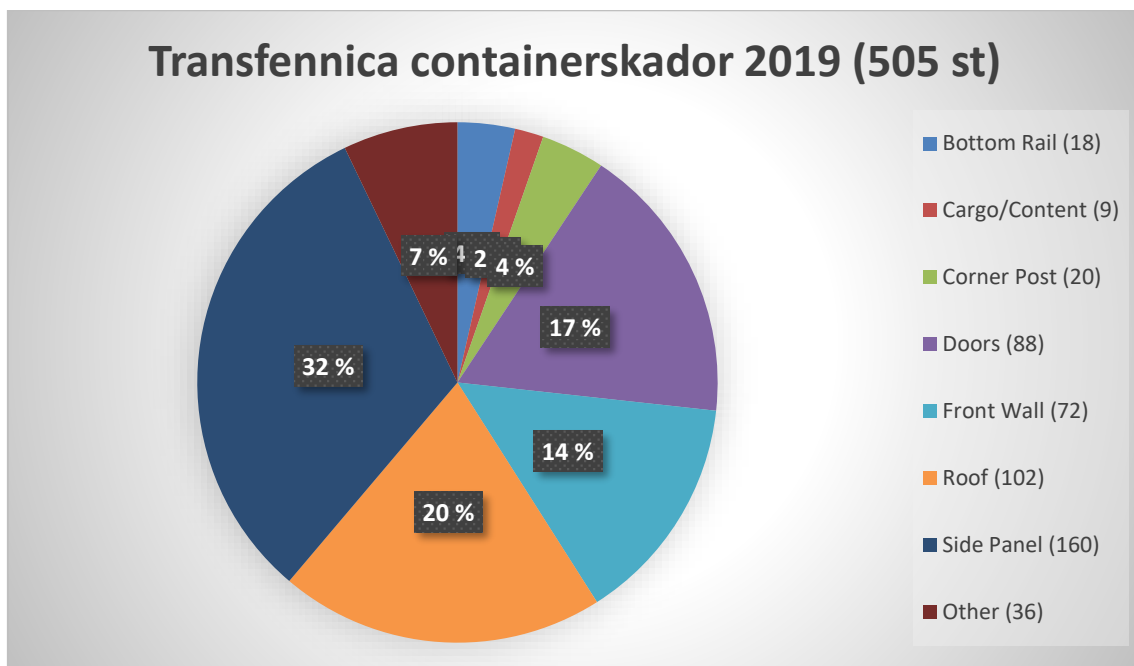
Intervjuguide – Respondent D

Vad är din utbildningsbakgrund?

Hur många år har du jobbat med fraktskador?

Du får ett case där en container har skadats. Hur går du till väga?

Se tabellen nedan (Transfennica containerskador 2019). Hur skadas containern vanligtvis inom dessa kategorier (exkl. Other)?



Då Transfennica hyr ut en container, hurdana skador brukar uppstå som kunden har orsakat?

En container har skadats. Hur går reparationsprocessen till?

Hur kunde man undvika containerskador i allmänhet?

Fritt ord. Något att tillägga?

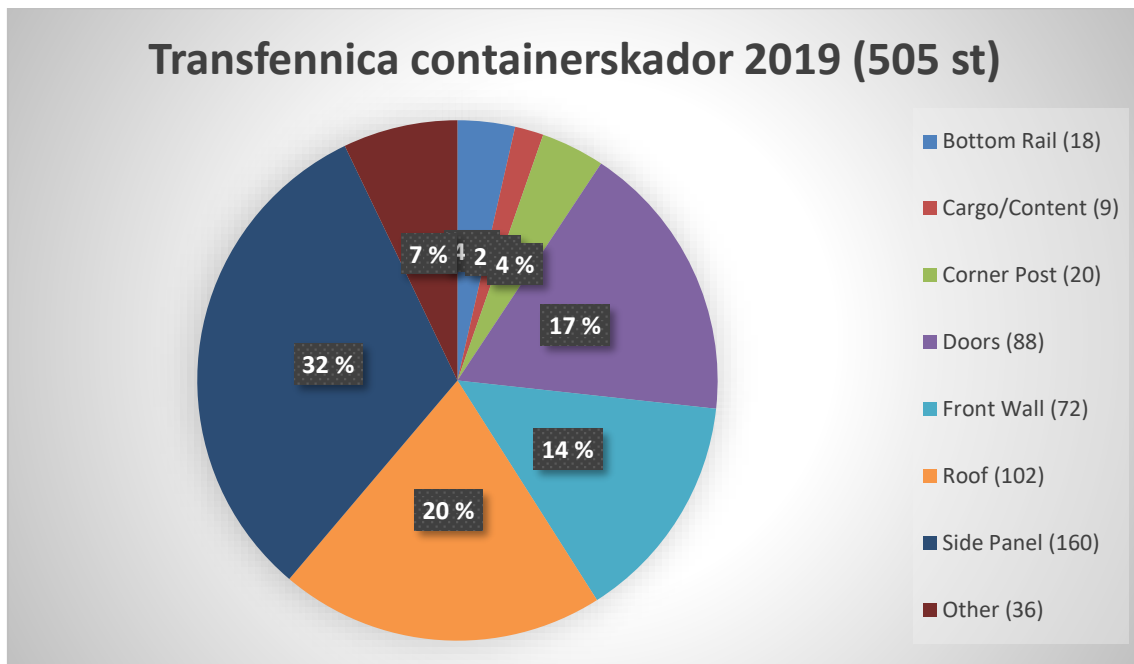
Intervjuguide – Respondent E

Vad är din utbildningsbakgrund?

Hur många år har du jobbat med fraktskador?

Anser du att containers utsätts lättare för skador än andra fraktenheter (släpvagnar, tankcontainers etc.)? Motivera.

Se tabellen nedan (Transfennica containerskador 2019). Hur skadas containern vanligtvis inom dessa kategorier (exkl. Other)?



Hur kunde man undvika containerskador i allmänhet?

Fritt ord. Något att tillägga?

BILAGA 2

Transkribering – Respondent A

Vad är din utbildningsbakgrund?

Sjökapten.

Hur många år har du jobbat med fraktskador?

Ca. 15 år.

Hur vanliga är containerskador för en reklamationshanterare i genomsnitt (skador/arbetsvecka)?

Relativt vanliga. Detta emedan vi också tar hand om reklamationer angående våra egna/leasade containers.

Du får ett case där en container har skadats. Hur går du till väga?

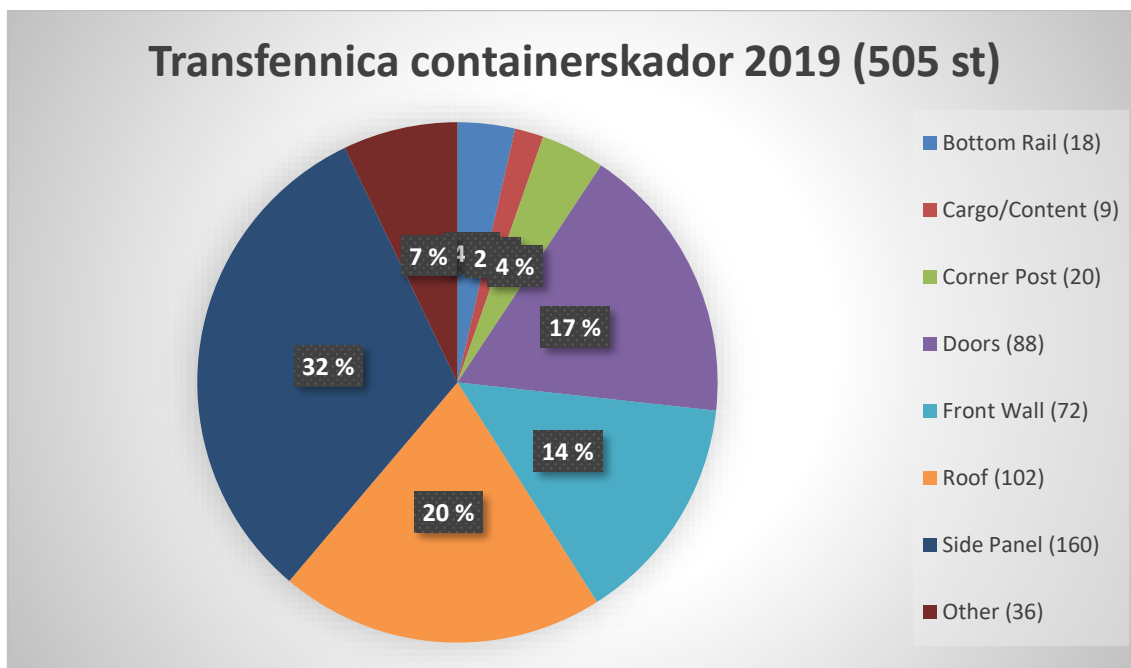
Först kollar vi upp om skadan är ”färsk”. I detta fall och i mån av möjlighet försöker vi ta del av eventuella skaderapporter/portbilder från senaste lastnings-/lossningshamn. Om det visar sig att skadan inte har varit närvarande när containern har anlänt lastningsterminalen förväntar vi oss att skadan har rapporterats i endera/(båda) hamnoperatörerna. Visar det sig att hamnoperatören som lossat enheten inte har rapporterat skadan håller vi dem skyldiga för skadan. Efter att skadan/reparationskostnaderna har blivit esimerade av containerreparationsverkstaden skickar vi estimatet åt den skyldige hamnoperatören. Estimatet antingen godkänns eller protesteras/avslås. Efter godkännande skickar vi dem en räkning i enlighet av det på förhand godkända estimatet, alternativt inväntar vi först på räkningen från reparationsverkstaden.

Anser du att containers utsätts lättare för skador än andra fraktenheter (släpvagnar, tankcontainers etc.)? Motivera.

Nej och ja. Min personliga uppfattning är att containers som lastas/lossas med mobilkranar utsätts lättare för skador än containrar som handskas av sk. ”gantrykra-

nar”/grenslekrantar. Annars anser jag inte att containers skulle vara mera utsatta för skador än andra fraktenheter.

Se tabellen nedan (Transfennica containerskador 2019). Hur skadas containern vanligtvis inom dessa kategorier (exkl. Other)?



-Bottom rail: Skadorna kan bero på att containern inte placeras på ett jämnt underlag. Om containers stöter till något främmande objekt kan den också ta skada.

-Cargo/content: Oftast lastskada p.g.a. regnvatten.

-Corner post: Skada på hörnstolpen orsakas oftast av att containers körs fast i en annan container.

-Doors: Dörrarna utsätts för stötar/intryckningar i samband med stängning av dem.

-Front wall: Skador/(hål) som orsakats av gaffeltruck, se ovan!

-Roof: Hål som orsakats av ”spredaren/twist-locks”.

-Side panel: Intryckningar, hål.

Då Transfennica hyr ut en container, hurdana skador brukar uppstå som kunden har orsakat?

-Hål i sido-/frontpanelen som orsakats av gaffeltruck vid pålastning/avlastning av gods.

-Skador i golvet, gaffeltruckens/lastens vikt sönder golvet.

-Containern fodrar interiör städning/tvättning efter användningen.

Hur kunde man undvika containerskador i allmänhet?

Allmän varsamhet i mån av möjlighet.

Fritt ord. Något att tillägga?

-

BILAGA 3

Transkribering – Respondent B

What is your educational background?

Yo-merkonomi, pääaineena markkinointi.

How many years have you been working with shipping damages?

12 years.

How common are container damages for a claims assessor on average (damages/working week)?

20 per week.

You receive a damaged container case. How do you go about?

At first, we check whether there is attached the damage report made by the customer's driver and countersigned by the Carrier's representative in the discharging port.

Then we check whether the claimant is notifying/claiming the Carrier in time. The apparent damage should be notified to the Carrier in writing right after the delivery and the non-apparent within 72 hours after the delivery.

After that we check in what condition the unit arrived in the loading port. This we can do by checking the gate in pictures in the loading port. Then we compare those gate in pictures either with the claimant's damage pictures if such available or to the gate out pictures of the discharging port. If the unit is already damaged according to the gate in pictures and not more damaged when compared to the gate out pictures in the discharging port then the claim can be rejected to the claimant due to the fact that the unit was already damaged before it was handed over to the custody of the Carrier.

The before mentioned was the easiest and quickest way to solve a claim case. More time consuming are the cases when the damage is not present in the gate in pictures of the loading port but clearly visible in the gate out pictures in the discharging port. Then we have to request from both the loading and the discharging stevedores whether they have any report available prior/during loading or prior/during discharging concerning the claimed damage. Whether no reports available it has been mutually agreed with the ste-

vedores that the discharging stevedores are the one who will be held liable for the said damage.

When we know who the third (guilty) party is and they have confirmed liability we go back to the claimant and ask for the estimated repair costs. Then those costs will be forwarded to the third party for their acceptance and after getting that acceptance we ask the claimant to send us the claim invoice. After checking that invoice will be paid and the Receipt & Release form will be sent to the claimant in order for them to return that form as signed back to us. By returning that form the claimant confirms that he/she has received our payment and that he/she won't claim any party in the transport chain ever concerning this same damage. That signed form we will send to the third party together with our Recovery claim. When our Recovery claim has been paid the case will be marked CLOSED.

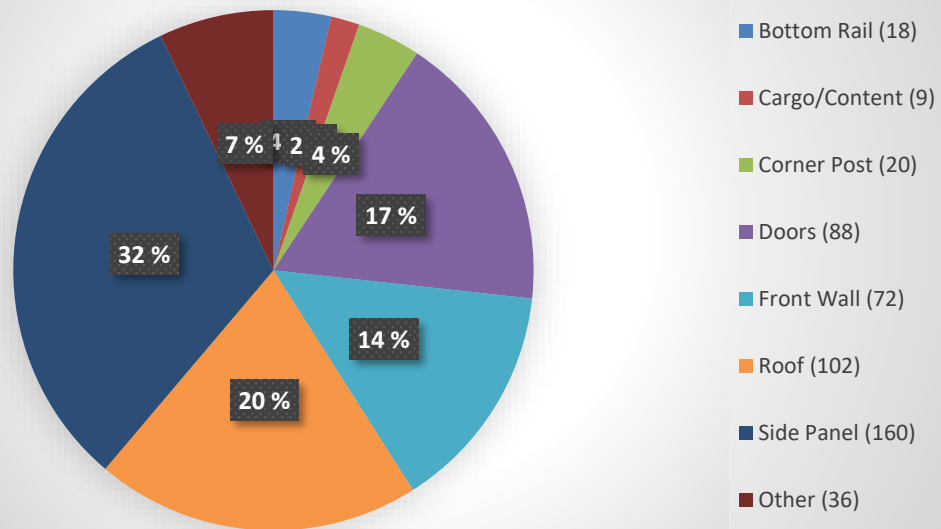
Do you feel that containers are exposed to damages more than other transportation units (trailers, tankcontainers etc.)? Explain.

I think that containers actually are quite strong steel boxes which are very suitable for transportation. They can hold against many hits better than trailers or tank containers. The trailer with tarpaulin is very vulnerable to the damages. Even the reefer trailer gets holes on its panels easier than a container. Tank containers have the frames over them for protection but still they are very vulnerable to get their cladding broken and bands shifted.

If a container falls into the sea it can float weeks without sinking. For e.g. the trailers go straight to the bottom!

See the below chart. How does a container normally get damaged within these categories (excl. Other)?

Transfennica containerskador 2019 (505 st)



Bottom rail: Mishandling by the crane operator during loading or discharging operations into/from the vessel. When the container is placed on the platform unevenly. Container bottom rail bends under the container's own weight.

Cargo/content: A crane makes a hole (holes) in the roof of the container when the crane doesn't hit to the corner cast. Then water penetrates into the container and cargo gets wet.

Corner post: It can get bent when being hit by a crane operator with another container during loading or discharging operations into/from the vessel.

Doors: Most of the containers are loaded into the cells of the vessel. In the upper parts of the cells there are cell guides which can make damages: cuts/tears in doors if the container is not loaded in a straight position in the cell by the crane operator.

Front wall: When stuffing or unstuffing the cargo into/from the container by the forklift then the forklift tine can puncture the front wall.

Roof: The crane operator can make a hole/holes on the container's roof if it doesn't hit straight to the corner cast but instead somewhere else of the roof.

Side panel: All kind of dents and scratches can occur during normal loading or discharging operations when the container is being hit by another container, tank container. For e.g. the heavy wind may cause the lifted units to swing and then touch each other.

Sometimes the loading/discharging operations must be stopped if the wind is very strong.

When Transfennica rents a container, what kind of damages arises which the customer has caused?

The customers can make holes to the containers by forklift when loading / unloading cargo into/from the container. Very often the container has been returned as being dirty inside. For e.g. there has been oil, snails, soil inside the container. Some occasions the customer has gotten into the traffic accident during the road transportation causing the road transport vehicle with our container to fall down and damaging our container so badly that it has become a total loss.

How could container shipping damages be avoided?

We are already strengthening the upper corners of the containers with the extra strong steel so that the roofs would better hold on the crane handling when there very often occur holes on the container's roof if the crane operator doesn't hit straight to the corner casting of the container.

By teaching the stevedores how to handle containers correctly.

Stop the loading/discharging operations due to very heavy wind.

Not to have too tight schedules for the ships to be loaded unloaded in a big hurry when damages occur more easily.

Free text. Is there anything you'd like to add?

-

BILAGA 4

Transkribering – Respondent C

What is your educational background?

University degree (Diploma of Technologia, University of Nantes).

How many years have you been working with shipping damages?

22 years.

How common are container damages for a claims assessor on average (damages/working week)?

1/3 of claims. Usually container claims are minors. 5-10/week

You receive a damaged container case. How do you go about?

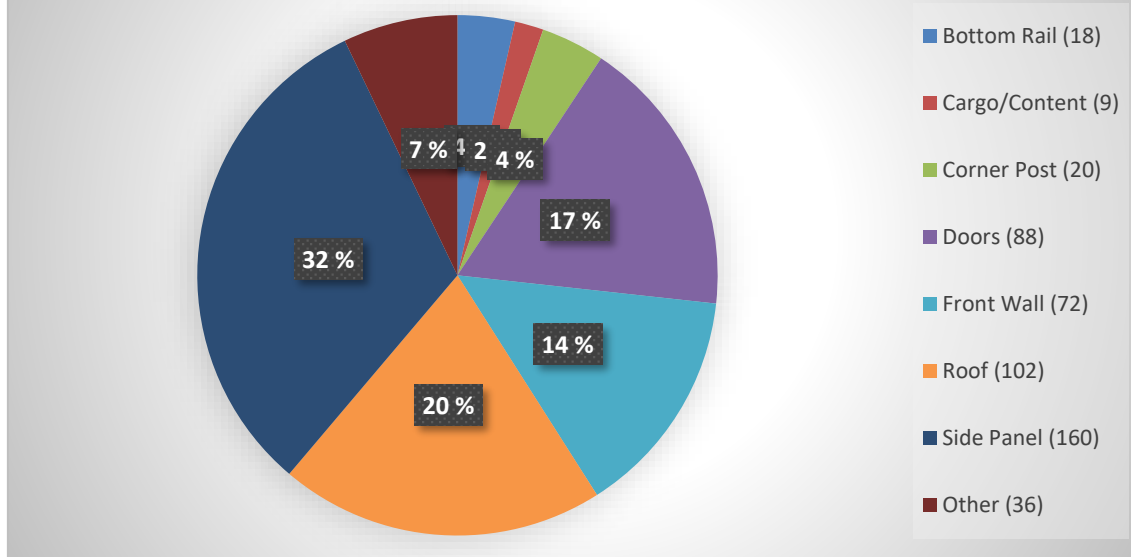
First I check if existing damage earlier, then I check the voyage concerned, of course we analyze the type of damage (minor dent, and general condition of the unit at the time we received the damage info) Please note that we have differences in units, tank unit are more vulnerable..

Do you feel that containers are exposed to damages more than other transportation units (trailers, tankcontainers etc.)? Explain.

Not really, but because the way they are used and the corrosion acting on them, the lifetime is reduced compared to other units. Trailer are most vulnerable because we drive them in and out.

See the below chart. How does a container normally get damaged within these categories (excl. Other)?

Transfennica containerskador 2019 (505 st)



Most common is the roof hole, happening when lifting the units, mishandling.

Also, the front wall forklift hole

And recently graffities on side walls.

Cargo / contents get wet when hole in the roof most common.

Also, cargo move in the unit, usually because of lack of lashing or badly stacked pallets.

Doors get damaged because their lock is so apparent that easily get hit or forced.

⇒ One also to be may be considered = Container wood floor, getting damaged when a too heavy forklift load / unload goods...

When Transfennica rents a container, what kind of damages arises which the customer has caused?

I think the most common is the forklift hole always on side walls or front wall, happening at the loading or at the discharging. Of course, we have also the cleaning and IMO-labels not removed.

How could container shipping damages be avoided?

All the transport chain should be involved, the shipper loading carefully, spreading weight accordingly to regulation, taking into account that container will be lifted up and down. Cargo secured.

Driver should automatically check, one hole not discovered will generate a new claim with another client, we could prevent bigger damage if more strict responsibility to users.

Free text. Is there anything you'd like to add?

Container is generally a safe way to transport good, and probably "green enough in the future".

As far as the repair cost will remain low, there will not be such a rush to implement new regulation and condition for the user. Also note that all damages do not conduce automatically to a repair.

BILAGA 5

Transkribering – Respondent D

What is your educational background?

Ahtausteknikko -82.

How many years have you been working with shipping damages?

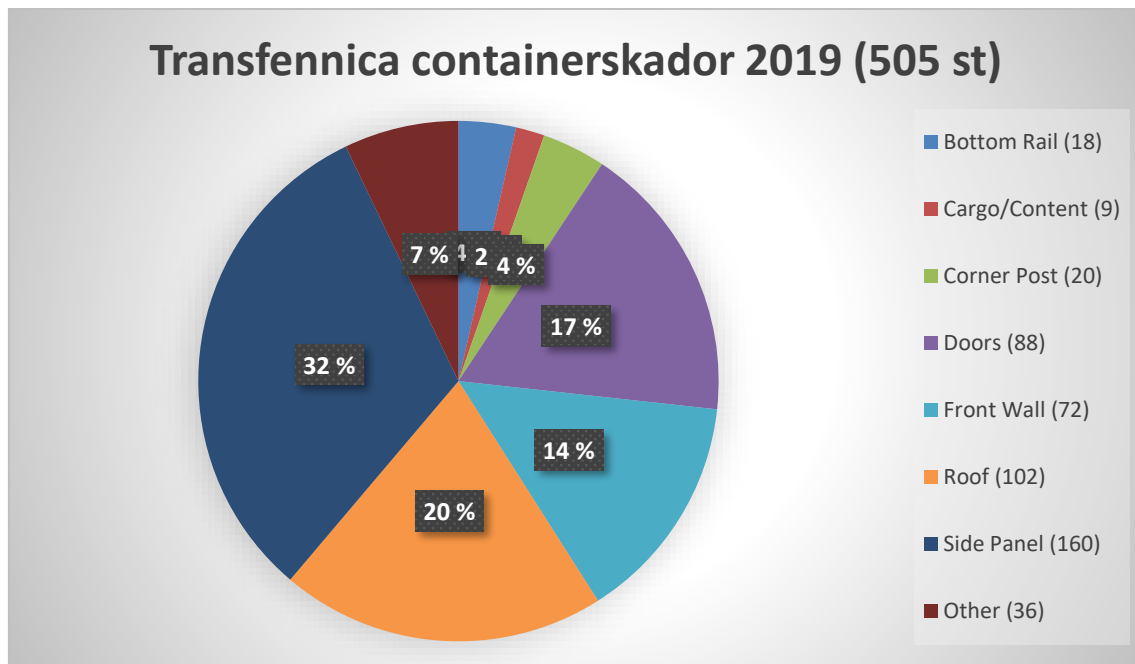
30 years +.

You receive a damaged container case. How do you go about?

Damage report from port operator/subcontractor or repair estimate from depot/repair shop.

Checking first in Mirage if this unit already has TF number in claims. Then looking back in the container history by using Trax and gate pictures to determine where and by whom the damage is most likely caused.

See the below chart. How does a container normally get damaged within these categories (excl. Other)?



Bottom rail – Container landed on uneven surface, twist lock, stones etc.

Cargo/content – Wetting due to hole in the roof.

Corner post – Handling in port, loading/unloading onboard a ship.

Doors – Loading/unloading on ship, sometimes also stuffing/stripping operations

Front wall – Stuffing/stripping, forks pushed through the front wall.

Roof – loading/unloading onboard a ship, handling in port by reach stacker etc.

Side panel – handling on ship/in port, hit by another container.

When Transfennica rents a container, what kind of damages arises which the customer has caused?

Fron wall/side walls cut during stuffing/stripping, nails/lashings left in container, IMDG labels unremoved, container dirty.

A container has been damaged. Explain the repair process.

Repair estimate from repair shop. Approval by Transfennica representative. Each damage type has usually a standard price agreed beforehand with repair shops.

How could container shipping damages be avoided?

Handling in port is causing most of the damages therefore suitable machinery and skillful personnel is necessary. Sufficient training of stevedores is essential.

Also, the change from extremely light leasing containers to more stronger built owned containers have reduced the amount of floor, roof and bottom rail damages remarkably in TF traffic.

Free text. Is there anything you'd like to add?

-

BILAGA 6

Transkribering – Respondent E

Vad är din utbildningsbakgrund?

Filosofie magister, informationsbehandling.

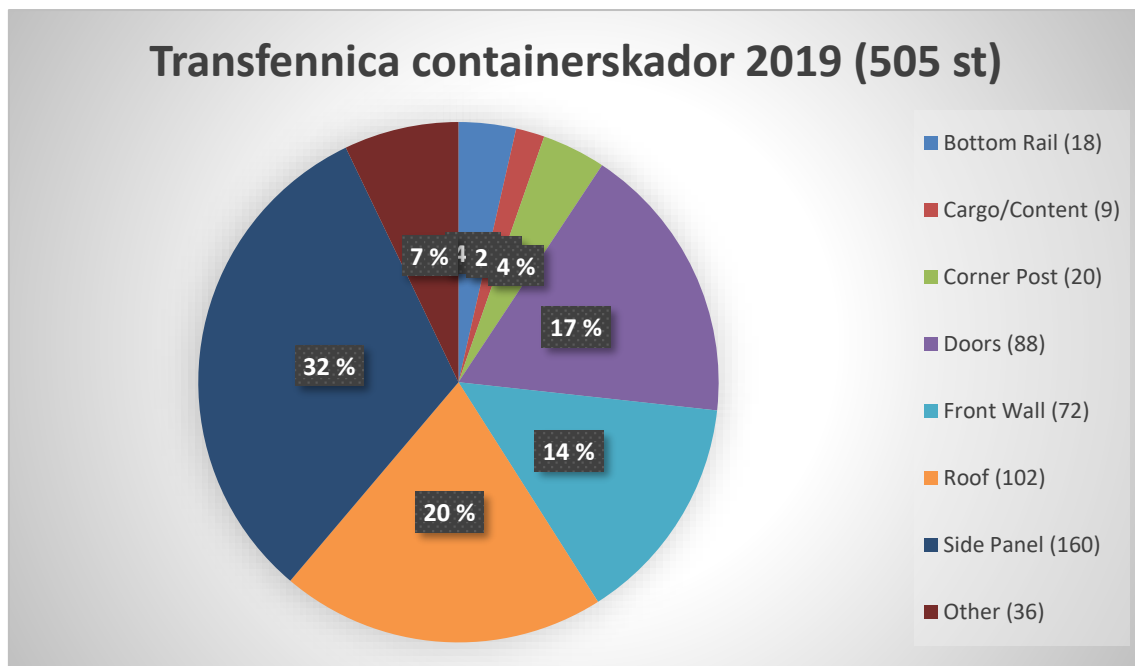
Hur många år har du jobbat med fraktskador?

Ca. 10 år.

Anser du att containers utsätts lättare för skador än andra fraktenheter (släpvagnar, tankcontainers etc.)? Motivera.

Nej. Inte på basen av mängden reklamerade skador. Däremot är hanteringen av containers annorlunda än andra enheter och anses kanske inte lika ömtåliga som t.ex. trailers, varför en högre nivå av ”små skråmor” accepteras.

Se tabellen nedan (Transfennica containerskador 2019). Hur skadas containern vanligtvis inom dessa kategorier (exkl. Other)?



Bottom Rail: Om containern sänks ner på något objekt.

Cargo/Content: Främst fuktskador om det uppstått hål i taket.

Corner Post: Rätt så ovanligt, beror i så fall på någon form av kollision

Doors: Vanligast är hål pga cell guides vid LoLo-lastning. Annan orsak om något törnat emot vid RoRo.

Front Wall: Rätt så ovanligt, beror I så fall på nån form av kollision. T.ex. vid RoRo.

Roof: Hål pga att kranens krok inte träffat rätt

Side Panel: Endera vid RoRo-lossning eller lastning, om en enhet tar i (resulterar i lång rispa, I värsta fall hål), eller på konttiplan om konttitruckan backar in i sidan (stor buckla).

Hur kunde man undvika containerskador i allmänhet?

Försiktigare hantering. Tillräckligt utrymme på konttiplan. Vet inte hur mycket man kan påverka i samband med lastplaneringen.

Fritt ord. Något att tillägga?

Ur hamnoperatörens synvinkel är containers likställda med andra fraktenheter, t.ex. trailers, varför samma villkor gäller då man utreder ansvar. Det har visat sig att det i praktiken är svårare att följa upp/rapportera containerskador, varför det oftare blir dispyter gällande frågor om bevisbördan och rapportering inom utsatt tid.