

Avund

kallas detta och det är ett gissel som finns överallt

Det nya året har inletts med att representanter för SFBF och SBF har träffat Medlingsinstitutets medlare, där vi har haft möjligheten att beskriva vår syn på det varsel som aviserades då ITP och ITP-sjöavtalet sades upp av arbetsgivarna.

Vad resultatet kommer att bli och hur medlarna kommer att agera lär vi inom en snar framtid få reda på. Jag hoppas att ni läste föregående NT och Christer Lindvalls ledare, han beskrev väldigt bra vår syn på både pensionsfrågorna och det eventuella framtida svenska internationella skeppsregistret och om ni inte gjorde det så kan jag rekommendera att ni läser den. Samarbetet mellan SBF och oss i dessa så viktiga frågor fungerar utmärkt och det känns mycket tillfredställande att vi har så mycket gemensam kunskap i de båda förbunden, så att medlarna kan få en riktig historik om hur sjöbefälsplanen blev till, och vad som en gång överenskommelsen gällde.

Jag känner att det är en viktig principiell fråga eftersom redareorganisationerna gått ut med information i form av brev till sina anställda. De flesta som fått denna information är SFBFs och SBFs gemensamma medlemmar. I breven försöker man ge sin förklaring till varför avtalet om möjligheten att gå i förtida pension blivit uppsagt. I dessa brev finns flera formuleringar som vi anser

vara oriktiga. Medlarna har fått tillgång till vårt material där vi har kunnat delge information utifrån ett historiskt och nutida perspektiv.

Det historiska är fakta om vad som egentligen avtalades. Detta har vi kunnat delge då vi har ett historiskt perspektiv och representanter som var med då det begav sig. Det nutida perspektivet är de ickeförhandlingar som pågått under en längre period. Visst har vi hört och förstått önskemålen från motparten att pensionssystemet är för dyrt, men några egentliga förhandlingar har inte förekommit utan snarare diskussioner om och kring ett förändrat pensionssystem.

Att inte redarna sedan kunna erkänna sina tillkortakommanden och medge att det var förkastligt att avsluta inbetalningarna till sagda system, är märkligt. Hade inbetalningarna fortgått och fonden förvaltats väl, så är jag övertygad om att fonden hade varit solid och inga farhågor hade funnits om bristande likviditet.

Många rederier har problem i den nuvarande finansiella situationen. Det är inget konstigt med det. Det är inte bara svenska rederier som har problem, många är de som satsat hårt och byggt upp sin verksamhet fort, men kanske inte alltid med en tillbakablick på svunna tider och då med lärdom av andras misstag. Även de som satsat hårt på



Jörgen Lorén, ordförande SFBF.

nybyggnadsprogram utan att ha några säkrade fraktkontrakt lider i dag svårt, då fraktrater rasat och tonnageöverskottet är markant. Alla prognoser visade på ett överskott av tonnage, ändå beställdes det nya fartyg till fantasisummor som kräver dagsinseglingar långt över de i dag gällande frakttarifferna.

Verkligheten är sådan att gör man dåliga affärer så går det också dåligt. Det känns beklagligt att sen få sig till del gråtilda redare som beklagar sig i media över de svåra tiderna och mer eller mindre enbart skjuter skulden på ogina fackföreningar och elaka myndigheter. Det tycker jag är att sjunka långt ner mot lågvattenmärket. Vi får verkligen hoppas att man kanske skall bli lite självkritisk även här, redovisa kapitalkostnader, nettoskuld, vilken soliditet det finns i rederi och inte enbart dagskostnaderna.

Det kanske är en och annan som har belånat sig lite väl mycket och som har en nettoskuld i företaget som alls inte är särskilt hälsosam, och då får man problem när sämre tider infinner sig och utbudet blir större än tillgången. Detta brukar vara en del av kunskaperna som lärs ut i den grundläggande delen i ekonomisk undervisning. Jag tror i alla fall inte att det enbart är de ombordanställda befälens fel att det går dåligt för svenska rederier, det finns nog en och annan ytterligare orsak till detta.

Vi fackliga organisationer har varit

med och hjälpt till att införa netto-löner och skriva avtal för KAP- och TAP-personal från andra länder. Våra arbetstider har generellt ökats på grund av rationaliseringar ombord. Om vi jämför lönekostnaderna och räknar om inflationen och subsidierna vilket år lönemässigt hamnar vi då på?

Jag skulle tro att vi ligger på lönekostnader kring mitten av 1990-talet eller kanske till och med ännu längre tillbaka i tiden. Vi är väl medvetna om att våra lönekostnader totalt är högre än för ryska eller filippinska sjöman, då deras löner är lägre och de har ett sämre avlösningsystem. Men de flesta av oss ombordanställda bor och verkar i Sverige och när man tangerar årsarbetstid mellan 2000 och 2200 timmar så känns det som om det räcker.

Jag har skrivit om detta förut, men ämnet är tyvärr alltid aktuellt eftersom jantelagen gäller och det måste ihärdigt kommenteras från vissa att vi minsann är lediga halva året. Att vi sen arbetar fler timmar per år än de flesta landanställda verkar spela mindre roll.

Avund kallas detta och det är ett gissel som finns överallt.

Att vi anses privilegierade och även framledes skulle anses vara det om vi får till stånd ett nytt system för förtida pensioneringar utifrån den svenska arbetsmarknaden i övrigt, är inget som jag tänker be om ursäkt för. Vi anser att det finns olika förutsättningar för varje individ, en del behöver avsluta

sitt yrkesliv tidigare än andra och den överenskommelsen som vi hade är inte mindre aktuell i dag. Det är snarare fler som skulle vara i behov av ett dylikt system, inte bara sjöbefäl. Jag företräder SFBFs medlemmar varför jag endast svarar för denna "privilegierade" grupp, men jag hoppas fler fackliga företrädare kan framföra detta behov som finns på arbetsmarknaden, inte bara bland arbetstagare utan även bland näringslivstoppar och politiker. En del kan och vill vara kvar i arbete länge, andra vill kunna avsluta sitt yrkesliv tidigare. Senast jag läste om detta i pressen så handlade det om familjeekonomen på IKANO-banken som avslutade sitt yrkesverksamma liv vid 59 års ålder, så visst finns behovet.

För oss som nu vill och kan fortsätta i yrket och bland de nyutexaminerade befälen som inte ens fått chansen att påbörja sin yrkeskarriär i den svenska handelsflottan så finns det alternativ. Det finns fortfarande en marknad för skandinaviskt sjöbefäl, fastän vi är "dyrare" än befäl från de s.k. lågkostnadsländerna. Ett alternativ är den portal som Sjöfartens ledare i Danmark har tagit fram. En jobbportal och sökmotor för sjöfolk som jag kan rekommendera, ni finner den på www.job2sea.com, ni kan även läsa om denna i särskild artikel i detta nummer av NT på sid. 10. Jag är övertygad om att vårt samarbete över gränserna i Norden kommer att ge resultat i form av fler arbetstillfällen då

arbetsmarknaden blir allt mer flexibel. Många av våra medlemmar kan bekräfta att flera av de redare man arbetat för som icke är svenskbaserade är väl så bra, om inte många gånger bättre än svenska.

Samarbete är allt viktigare för oss och vi fortsätter inte bara med det nordiska samarbetet utan även våra förhandlingar om ett bildande av ett nytt befälsförbund tillsammans med SBF som fortgår under positiva former. Min förhoppning är att vi i vår kan anordna ytterligare ett gemensamt styrelsemöte där en mer fast plan kan fastställas om när avslut kan ske för de gamla förbunden SBF/SFBF och en nystart för det nya befälsförbundet. Även om ambitionen är hög så är det viktigt att vi inte hastar iväg utan att alla eventuella hinder röjs undan på vägen, men vi måste ha en absolut vilja och inriktning där en bortre gräns finns. Våra förbund står nu inför en generationsväxling inom ledning och på ombudsmannasidan, så det hade varit väldigt skönt om vi hade kunnat komma till skott och få klart en ny organisation inom de närmaste två till tre åren. Om så sker så kan jag och min kollega i Sjöbefälsförbundet tillsammans med våra styrelser och kongressledamöter känna trygghet för ett framtida starkt sjöfackligt befälsförbund.

*Med dessa rader önskar jag er alla förlig
vind*

*Jörgen Lorén
Ordförande Sveriges Fartygsbefälsförening*