

# Sveriges Fartygsbefälsförening

Informerar September 2004

## **Inför föreningens kongress april 2005**

Vi påminner om att motioner till kongressen skall insändas senast den 31 december i år och dessutom uppmanar vi Er att rösta och verkligen utnyttja er rättighet och möjlighet att påverka föreningens arbete för allas vårt bästa.

## **Medlemsmöten**

Datum för höstens medlemsmöten är Stockholm den 8 november Katarina Sjöfartsklubb, Göteborg den 9 november Sjömanskyrkan/sjömansgården, Helsingborg den 10 november Helsingborgs Sjöfartsförening och Kalmar den 11 november Scandic Stadshotellet. Samtliga möten börjar klockan 1300. På dagordningen bl.a. avtalskrav inför 2005, kongressen 2005, ISPS, ILO-arbetet.

## **ILO – International Labour Organisation**

ILO, FN:s organ för social rättvisa och arbetstagar skydd, har på sjöfartens område idag utarbetat 39 konventioner som berör många aspekter i sjömäns yrkesutövning. Konventionerna tillsammans med rekommendationer utgör ett grundskydd för arbetstagar rättigheter. Bland rättigheterna kan nämnas bostäder, arbetssituation, arbetsmiljö, rätten att vara organiserad, rätten att teckna kollektivavtal, hälsoskydd, rättighet att gå iland etc .

Sedan ett antal år tillbaka pågår ett arbete med att slå samman alla konventioner till en ”super” konvention på sjöfartsområdet. Föreningen deltar i detta arbete, som fortgår under september månad. Tidsplanen är att den nya konventionen skall kunna antas av en konferens i slutet av 2005

## **Kammarrättsdom i Rederi AB Gotlands Kina-byggen**

Föreningen tillsammans med de övriga sjöfackliga organisationerna hade överklagat Sjöfartsinspektionens beslut i fråga om de två nybyggen som Rederi AB Gotland beställt för trafiken mellan fastlandet och Gotland.

Föreningen har i fråga om mässutrymme och vissa hytter överklagat inspektionens beslut då vi ansåg att dessa inte följde bostadskungörelsens regelverk. Länsrätten biföll vår överklagan när det gällde hytterna, däremot fick inspektionen rätt i fråga om mässutrymmet. Parterna överklagade till Kammarrätten som nu avgjort frågan till motpartens favör.

Frågan som vi nu måste ställa oss är: ”Vad är bostadskungörelsen värd?” när man inte ens på ett nybygge kan följa inspektionens eget regelverk. Vi får säkert anledning att återkomma i frågan.

## **Samrådsmöten med Sjöfartsinspektionen**

Sveriges Fartygsbefälsförening tillsammans med övriga ombordanställdas organisationer träffade sjösäkerhetsdirektör Johan Fransson och biträdande sjösäkerhetsdirektören Per Nordström den 25 augusti för att diskutera det framtida samrådsarbetet. Vissa för oss väsentliga frågor behandlades såsom problematiken kring vilotidslagen, alltför små bemanningar, ansvariga för tillsyn av arbetsmiljölagens bestämmelser, sekretesshantering av VDR innehåll, dubbelregistrering av fartyg mm. Parterna var överens om att en form av regelbundna samrådsmöten skall hållas i framtiden. Nästa möte utsattes till den 22 december.

## **Lanternor igen**

Stena RoRo AB har inlämnat en förnyad ansökan om undantag för reglerna om topplanternornas placering. Lanternorna skulle enligt ansökan placeras i centerlinjen, men med dispens för avståndet emellan dem från 97,7 meter ner till ca 30 meter. Sjöfartsverket har dock avslagit begäran.

## **Nytt avtal med Rederiet i Örestad**

SFBF har tecknat ett årsarbetstidsavtal gällande från den 2 augusti 2004, baserat på ett hängavtal till färjeavtalet med SARF, för MS Turasund som trafikerar Malmö - Köpenhamn. Avtalet reglerar arbetstiden och schemalaggnings och övertidsersättningen, samt en lönebilaga med den tidigare överenskomna lönen, samt med tillägg av examens- och radiotillägg. Detta årsarbetstidsavtal gjorde att våra medlemmar inte behöver bli uppsagda under vinterliggetiden som är 3 mån, utan anställningen består. I övrigt gäller våra centrala bestämmelser angående pensioner, sjukdom och elevavgift.

## **Estonia**

Den 28 september är det 10 år sedan som passagerarfärjan Estonia sjönk och 852 människor följde med henne i djupet och endast 138 kunde räddas. Riksdagsmän från m, kd, v, S och mp inbjöd till ett seminarium i Riksdagshuset den 20 september där även SFBF deltog tillsammans med ett ca 100-tal andra intressenter. Seminariet behandlade frågor om den internationella haverikommissionens rapport, som sågs mer som ett förhandlingsresultat byggt på consensus än en beskrivning vad som verkligen hänt och orsakerna till varför det hände. Var hon verkligen sjövärdig trots bristerna i konstruktionen och underhållet vid avgången från Tallinn? Varför sjönk hon så snabbt? Varför har inget sagts i ansvarsfrågan? Skall man införa internationella haveriutredningar? Riksrevisionsverkets förra chef, Inga Britt Ahlenius som inbjuden talare, betecknade bl a den internationella kommissionens slutrapport som ett förhandlingsresultat och som en skandal vad gäller konstaterandet att fartyget var sjövärdigt vid tidpunkten för haveriet. Samtliga de närvarande riksdagsmännen underströk vikten av att en ny oberoende utredning -svensk eller internationell - kom till stånd för att kunna förhindra liknande olyckor i framtiden i sina sammanfattningar.

## **Arbetstid och bemanning**

Fler och fler undersökningar gjorda internationellt (Spanien och Storbritanniens haverikommission Marine Accident Investigation Branch (MAIB)) visar på att det är ett mycket allvarligt säkerhets- och hälsoproblem med trötthetsfaktorerna, speciellt på mindre fartyg där man dragit ner besättningsantalet till ett minimum och med bara två nautiker.

Fler och fler krav kommer nu på att det skall finnas minst tre navigatörer ombord även på mindre fartyg som är sysselsatta i dygnetruntrafik och där man är vaktindelade. Även i Sverige har man dragit öronen åt sig och har redan ökat på bemanningen på de minsta lastfartygen.

Franska fartyg över 500 ton och mer skall ha två andrestyrmän ombord enligt ett beslut från den franska appellationsdomstolen. Orsaken var att den nuvarande bemanningen utgjordes av befälhavare, överstyrman och en andrestyrman. Detta överensstämde inte med fransk lagstiftning, IMOs regelverk (Principles of safe manning) och inte heller med kollektivavtalets bestämmelser för fartyg över 500 ton.

Vid ett stort antal olyckor i form av grundstötningar och kollisioner har dessutom nautikern varit ensam på bryggan utan utkik nattetid.

Däremot kan man se en positiv utveckling av en ny sjösäkerhetskultur baserad på ISM-anda bland färje- och tankfartygsrederier. Där ställer man nu själva krav på en förbättrad sjösäkerhet genom att öka på bemanningar för att komma tillrätta med trötthetsfaktorerna och deras negativa konsekvenser samt utbilda personalen. Naturligtvis är det också omvärlden i form av lastägare och passagerare som ställer krav och ökar trycket. Dessa krav är ofta längre gående än sjöfartsmyndigheternas krav i många länder. MAIB har t ex ställt ett antal krav (29) på de brittiska sjösäkerhetsmyndigheterna, som ännu ej är genomförda.

## **Räddning av skeppsbrutna**

IMO har antagit nya bestämmelser när det gäller "persons rescued at sea" efter Tampa-incidenten som kommer att träda i kraft den 1 januari 2006. De nya bestämmelserna kommer att införas i SOLAS-konventionens kapitel 5 "Safety of Navigation", i SAR-konventionens (Search and Rescue)kapitel 2 och 3. Dessutom har man utgivit rekommendationer (MSC cirkulär 167) som vänder sig till medlemsstaterna och befälhavarna ombord.

## **Världssjöfartens Dag**

Världssjöfartens Dag är en tradition som IMO, med sina 164 medlemsstater och 3 associerade, har upprätthållit under många år i september och som också anordnas i många länder med olika former av arrangemang. Världssjöfartens Dag har uppmärksammats i Sverige under tio år, mycket tack vare Berit Blomqvists enträgna arbete bakom firandet. Dagen kommer att "firas" den 30 september klockan 1300 på Park Avenue Hotell i Göteborg.

Årets tema är: "IMO-med fokus på sjöfartsskydd". IMO-talet kommer att framföras av Sjöfartsforums Per Jessing. Sjösäkerhetsdirektör Johan Fransson kommer att tala om: "Sjöfartsskyddet - hur har det gått och vad händer nu?" SFBFs Christer Lindvall skall hålla ett kortare anförande om den nya sjösäkerhetskulturen i ett 10 års-perspektiv.

### **Rätt för sjömän att få gå iland**

I samband med Världssjöfartens Dag kommer också frågan om besättningsars rätt att kunna gå iland vid hamnbesök att manifesteras i enlighet med och baserad på ILOs nya konvention ILO 185 rörande "Identitetshandlingar för sjöpersonal". Bakom manifestationen står förutom ITF också Intertanko, Intercargo, BIMCO, ISF och ICS (de internationella redarföreningarna). Manifestationerna kommer bland annat att bestå i uppvaktningar och brev till ambassader och regeringar.

Konventionen antogs i juni 2003 och träder i kraft 9 februari nästa år, enär Frankrike, Jordanien och Nigeria har ratificerat den. Konventionen kräver att id-handlingarna innefattar ett fingeravtryck i form av en streckkod och anger förfaringssätt för utfärdandet. Vidare innehåller den principen om att hamnstater måste erbjuda sjöfolk möjlighet till ledighet i land och byte av besättningar utan att behöva söka visum i förtid i sitt hemland för att få rätt att gå iland. Framförallt är det USA som kräver enskilda visum och inte accepterar besättningslistor. Främst riktar sig detta gentemot muslimer, men även andra har blivit nekade att gå iland. Sjöfolk möter tyvärr också samma förhållanden i Europa. Ett MSC cirkulär med liknande innehåll när det gäller rättigheten att gå iland har också antagits av IMO.

### **Hamnstatskontroller**

Frankrike har kritiserats av Europadomstolen då de inte uppfyller kvoten på hamnstatskontroller. De franska myndigheterna har bara inspekterat 14,1% 1999 och 12,2% 2000 i stället för de stipulerade 25% av hamnlöpen med främmande fartyg.

### **Sjöfartsinspektionen**

Sjöfartsinspektionen får från och med den 1 oktober 2004 ett större ansvarsområde i enlighet med en förordning som antogs av regeringen den 17 juni i år. Detta för att förtydliga och förstärka den självständiga roll och det ansvar som inspektionen har inom Sjöfartsverket. Inspektionen ansvarar idag för huvuddelen av den myndighetsutövning som förekommer inom verket, men det kommer nu även att omfatta normer för farleder och farledsanordningar, lotsning, bemannings- och sjöfartsskydd. Man kommer därför i framtiden att kunna skilja bättre mellan Sjöfartsverket som affärsdrivande och inspektionen som myndighet.

### **Informationsblad**

Vill du erhålla detta informationsblad till annan eller fler e-mail adresser? Hör av dig till [inga.bergenmalm@sbf.a.se](mailto:inga.bergenmalm@sbf.a.se)