Sveriges Fartygsbefälsförening

Informerar November 2004

Inför föreningens kongress april 2005

Vi påminner om att motioner till kongressen skall insändas senast den 31 december i år.

Kollektivavtalsförhandlingar

Måndagen den 15 november inledde SFBF förhandlingarna inför nästkommande avtalsperiod. Inga preciserade lönekrav ställdes i detta skede från någon av parterna. Vi kan dock konstatera att det fanns ett antal knäckfrågor, bl.a. nyrekrytering av nyutexaminerade sjöbefäl, ITP-sjöplanen med möjlighet att gå i tidigare pension, avtal om krigsrisksersättning och hur man skall ersätta allt nytt arbete som påförts besättningarna genom införandet av ISPS-koden.

Utöver dessa finns ett antal lokala frågor som främst rör färjeavtal och intendenturbefäl.

När det gäller ITP-sjöplanen uppfattade vi att vi skulle kunna komma fram till en vettig lösning som också skulle ta tillvara våra krav på förändrade villkor för att erhålla den förtida pensionen. Vi beklagar därför att SBF har valt att inte deltaga i dessa diskussioner. Nya förhandlingsdagar är utsatta till januari.

Parallellt med dessa överläggningar pågår också förhandlingar om ett nytt avtal för det filippinska befälet.

Krigsriskersättning

Föreningen, tillsammans med Sjöbefälsförbundet, har stämt Sjöfartens Arbetsgivareförbund till Arbetsdomstolen för att fastställa en tolkning av ramöverenskommelsen om riktlinjer för krigsrisktillägg och krigsolycksfallsförsäkring. Tvisten gällde om Persiska Viken var att betrakta som krigszon i samband med Irak-kriget 2003. Arbetsdomstolen gick på arbetsgivarsidans linje, att ingen skyldighet förelåg att träffa avtal, med ramöverenskommelsen som grund.

Frågan är nu föremål för förhandling i de pågående kollektivavtalsförhandlingarna mellan föreningen och arbetsgivarna.

Befälsbristen

Vi ser nu mer och mer tydliga tecken på att den befarade internationella bristen på sjöbefäl närmar sig även Europa och oss själva. BIMCOs tidigare undersökningar visade på ett gap mellan efterfrågan och tillgång på befäl på 12%, alltså cirka 16000 sjöbefäl, kring år 2010. Nya indikationer visar på att denna situation har förvärrats varför BIMCO ämnar företa en ny undersökning till våren. De internationella lönerna för seniorbefäl har det senaste året ökat med ca 7% vilket också tyder på en ökande efterfrågan.

Orsaken till detta är som SFBF har erfarit bristande rekrytering i i-länder och kortare tider i yrket till sjöss. Vissa undersökningar visar att efter avslutad examen stannar man bara 6-7 år, mot tidigare 13-15 år, sedan fortsätter man i andra delar av sjöfartsnäringen iland. En stor del av sjöbefälskåren i dessa länder börjar närma sig och har uppnått pensionsåldern och därmed också skapat en brist på befäl. Andra bidragande orsaker är den mer strikta STCW-konventionen, den utökade hamn- och flaggstatskontrollen, införande av ISM-koden och ISPS-koden. Den senare har medfört klara religiösa och kulturella diskrimineringar när det gäller anställningar av sjöfolk från vissa länder, vilket har medfört en minskning av tillgången på befäl.

Vissa framåtsiktande svenska rederier har nu insett vart vi är på väg och har anställt eller kommer att anställa juniorbefäl för att säkerställa tillgången. Andra rederier bara talar om behovet av att rekrytera kompetent arbetskraft bland svenska ungdomar och vikten av att säkerställa en svensk sjöfartsnäring i framtiden, detta trots att det var en ingrediens i den nuvarande sjöfartspolitiken som redarna skulle ställa upp med. Detta kommer till uttryck i uttalanden i press och övrig massmedia. Däremot är det utländska rederier som sökt arbetskraft i Sverige, bl.a. från Tyskland och stortankrederiet Chevron. Mycket tyder på att det kommer fler.

Föreningen har lagt ut ett antal hemsides- och emailadresser till utländska rederier som söker befäl. Adresserna nås på vår hemsida www.sfbf.se

Straff för kollision

En holländsk befälhavare har blivit dömd till sex månaders fängelse efter att ha erkänt att han olyckligtvis orsakat tre människors liv vid en kollision med en fiskebåt utanför Frankrikes västkust i februari 2003. Befälhavaren erkände att han höll på att skriva in i skeppsdagboken när kollisionen inträffade och att han inte varit tillräckligt uppmärksam.

Sveriges Fartygsbefälsförening

Informerar November 2004

Kvinnor hoppet för en framtida europeisk sjöfart

Kvinnor kan bli svaret på den alltmer utökade bristen på kompetent sjöbefäl, framför den holländska regeringen. Man använder nu sitt ordförandeskap i EU till att uppmana regeringar och skeppsredare att öka andelen kvinnor för att uppfylla klyftan på ca 12% mellan efterfrågan och tillgång av befäl i slutet av detta årtionde. Hollands transportminister sa att en långsiktig strategi måste vara att öka andelen kvinnor och bryta nuvarande mönster. Idag utgörs endast 2% av den internationella arbetskraften till sjöss av kvinnor och att endast 6% av kvinnor till sjöss var i befälsställning och de flesta då inom intendenturen. Studier har visat att rederier med en jämn könsfördelning är mer seriösa och beter sig bättre än de som har ett enskilt kön i majoritet.

Projekt för Estoniapengar

Tio år efter Estoniakatastrofen är forskare nu på väg att försöka ta fram ett fartyg som inte kan sjunka. Detta ingår i ett av de projekt som finansieras med de överblivna pengarna avsatta för täckningen av Estonia. Konceptfartyget skall presenteras i december 2005. Målsättningen är att det aldrig skall kunna kantra eller behöva överges vid brand. Byggnationen skall också kostnadsberäknas. Överlevnadsdräkter till alla passagerare vid ett haveri är ett annat projekt. Materialet är ungefär detsamma som i chipspåsar och är mycket billigt i framställning.

Ett annat projekt är hur nödmeddelande till de ombordvarande skall utformas. Projektet har visat att mindre än hälften av passagerarna förstår sjötermer som ”styrbord” och ”båtdäck” och att en manlig röst är bättre än en kvinnlig. Ett annat projekt är ett beslutssystem och ett informationsstödssystem vid olyckor, vilket har visat sig fungera riktigt bra vid försök på MS Skåne, där befälhavaren Johan Jeppsson framhåller vikten av att systemet är väldigt lätt att förstå och att informationen på skärmen är enkel och snabb att uppfatta.

Mål för US-inspektioner av ISPS-koden

US Coast Guard har gett ut en lista på 13 flaggländer som kommer att speciellt inspekteras ur sjöfartsskyddssynpunkt (ISPS). Bland dessa återfinns fartyg som är registrerade i länder som Holland, Honduras, Ryssland, Malta, Antigua, Cypern, Hongkong, Panama och Singapore.

Sjömäns rätt att kunna gå iland

Den globala fackföreningsorganisationen The International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU) har uppmanat Förenta Nationerna att kämpa för att ta bort restriktioner på sjöfolkets möjligheter att kunna gå iland vid hamnuppehåll. ICFTU framhöll att oskyldiga sjömän blir behandlade som terrorister och att FNs underkommission för mänskliga rättigheter måste agera. ICFTU framhöll också att ett utökat sjöfartsskydd inom näringen bara kan uppnås genom samarbete - och inte genom konfrontation.

Föreningen driver också denna fråga, både nationellt och internationellt. Som tidigare informerats om, är vi intresserade av att få information om händelser där svenska fartygsbesättningar hindras av att gå iland.

Sjöfartsnäringen borde skaffa en bättre image

Sjöfartsnäringen måste påvisa en förbättrad bild av sig själv om man vill få mer sympati och förtroende från allmänheten, säger en skotsk tankredare när han utmanade näringen att finna nya vägar för att visa vilka värden man tillför världen. Skeppsredare måste tala samfällt om dom vill stoppa den till synes oberättigade kampanjen från politiker och allmänheten att bestraffa och kriminalisera sjöfartsnäringen. Problemet i många länders lagstiftning är att försvara en rättssäkerhet, rättsuppfattning och fair play i domstolarna. Det ojusta kvarhållandet och arresteringarna av befälhavare och andra sjömän för inte sjösäkerhets- och miljöfrågorna framåt och kan dessutom få helt motsatt effekt. Det måste finnas ett erkännande att vi inte lever i en olycksfri värld och att sjöfarten inte skiljer sig från andra näringar där människan är involverad. Det finns vissa tecken på att sjöfarten har reagerat på utmaningen. BIMCO, Intercargo, ISF/ICS och Intertanko har lagt ut en ny hemsida för att öka allmänhetens förståelse för sjöfartsnäringen www.shippingfacts.com. Den ger grundläggande information om näringens struktur, dess bidrag till världsekonomin och dess sjösäkerhets- och miljöförhållanden. Där finns också länkar till andra informationskällor. Den är i första hand till för ickespecialister, politiker, journalister och andra som t.ex. studenter som behöver snabb information om sjöfarten.

Indonesier byts ut mot filippiner

South Koreas största skeppsredare Hanjin skall ersätta alla indonesiska sjömän ombord med filippiner på grund av dåliga arbetsprestationer.

Sveriges Fartygsbefälsförening

Informerar November 2004

ILO-konvention 185 om id-handlingar

Denna konvention som också innehåller grundläggande bestämmelser om besättningars rättighet att gå iland och identifikationshandlingar i form av biometriska id-kort, fingeravtryck i kodform, foto och signatur kommer att träda i kraft den 9 februari efter att den nu är ratificerad av tre länder: Frankrike, Jordanien och Nigeria. Man hoppas nu att samtliga EU-länder skall ratificera den före slutet av nästa år. USA å sin sida vidhåller krav på att sjömännen skall ha personliga visa efter enskilda intervjuer.

117 års fängelse hotar marockansk redare

En spansk åklagare har krävt 117 års fängelse för en marockansk skeppsredare vars fartyg sjönk i Cadizbukten i oktober 2003 med en förlust av 37 illegala immigranter ombord – det största dödstal i spansk i historia för denna typ av händelser.

IFSMA

The International Federation of Shipmasters´ Associations (IFSMA), där SFBF är medlem, har utöver sitt ”Newsletter” sedan några månader också infört en ”Monthly log” på sin hemsida www.ifsma.org, som månatligen informerar om aktuella nyheter inom sjöfarten med speciell inriktning på IMO.

Prestiges befälhavare fortfarande kvarhållen

Utredningsdomaren involverad i utredningen av Prestige-olyckan har avslagit en ansökan från den grekiske befälhavaren Apostolos Mangouras 70 år, att få åka hem till Grekland. Beslutet fattades trots grekiska statens garantier om att han skulle återvända till Frankrike när datum för domstolsförhandlingarna är fastställda. Jurister representerande spanska staten hade dock inget att invända mot att man upphävde reseförbudet.

Ett projekt med att tömma den återstående lasten, 13500 ton olja, på sjunkna tankern Prestige som ligger på 3800 m djup utanför Spaniens nordvästra kust, avslutades i september.

Befälhavare deporterad efter att ha skämtat om en bomb ombord

En turkisk befälhavare som skämtade med US Coast-Guard om att han hade en bomb ombord på fartyget deporterades efter att ha avtjänat ett kortare fängelsestraff, lika med tiden han varit arresterad, och ha erkänt att han avgivit ett osant uttalande i samband med inspektionen av hans fartyg, ett 37000 tons bulkfartyg.

Informationsblad

Vill du erhålla detta informationsblad till annan eller fler e-mail adresser? Hör av dig till inga.bergenmalm@sfbf.se