

Sveriges Fartygsbefälsförening Informerar februari 2005

AVTALSRORELSEN

2005 års avtalsrörelse är avslutad efter ett antal märkliga turer. Uppgörelsen blev ettårig med ett krontalspåslag om 670:-/månad och ökning med andra tillägg om 2.4%. Till intendenturbefäl, som har en relevant högskoleexamen utgår ett examenstillägg på 1035:-, dessutom utgår handläggartillägg om man ansvarar för högskoleelever under deras praktiktid. Förutom detta blev det en uppjustering av lönerna för faktorsuppräknings vid utbetalning av ledighetsintjänande.

Vid uppräknings av enhetslönerna skall man göra en ny löneberäkning i enlighet med storsjöavtalen/färjeavtalens eller andra specialavtalsstariffer och öka dessa med 670:- samt lägga på de höjda tilläggen som ingår i enhetslönen. Eventuell retroaktiv ersättning skall begäras senast den 30 april.

TSUNAMIKATASTROFEN

Fartygsbefälsföreningen har skänkt 10 000 kronor till Röda Korset efter den stora flodvågskatastrofen i Sydostasien. Pengarna togs från föreningens Jubileumsfond.

DESTINATION GOTLAND

Årsarbetstidsavtalet för styrmän och maskinbefäl är nu också efter många turer klart. Det innebär en årsarbetstid på 122 dagar per år samt 5 kursdagar. Arbetstiden per dag kan uppgå till 11.7 timmar. Utöver detta utgår kontant ersättning för OB-tid, övertid och stopptörn/jourtjänst i enlighet med tidigare överenskommelse.

TRYGGHETSRADET - AVGÅNGSERSÄTTNING

Trygghetsrådets styrelse har beslutat att ändra reglerna för avgångsersättning (AGE). Förändringarna gäller för de som blir uppsagda från och med den 21 januari 2005 och där arbetsgivaren omfattas av trygghetsavtalet.

Förändringarna innebär bl a att ersättningsnivån efter sex månader sänks från 70 till 50 procent av lönen samt att ersättningstiden sänks från maximalt 24 till 18 månader.

Förändringen föranleds av kraftigt ökade kostnader för uppsagda tjänstemän anslutna till Trygghetsrådet.

HKF

Den av regeringen tillsatta utredningen om HKF:s framtid har nu avlämnat sin rapport. SFBF har ingått som expert i utredningen men inte fått sin stämma hörd. Utredningens direktiv var att verksamheten enbart skulle basera sig på ILO-konventionen nr 163:s lägsta krav, vilket innebär att service endast skall ges till sjöfolk ombord i svenskflaggade fartyg samt till utländskt sjöfolk på besök i Sverige. Utredningen menar att denna service kan tillhandahållas av

andra än HKF, exempelvis sjömanskyrkorna. Verksamheten vid HKF bekostas idag, ca 30 miljoner kronor och ett trettiotal anställda, genom en del av farledsavgifterna, serviceavgifter samt donationer, vilket gör att alla fartyg som angör Sverige är med och betalar. I utredningen föreslås att svenska fartyg skall betala en extra kollektiv avgift. Sjömannen skall på sitt lokala bibliotek kunna få långlån. Man tar inte upp frågan om övervikt på flyg och hur sjömän bosatta i andra länder skall lösa detta. Utredningen föreslår vidare att HKF organisatoriskt och finansiellt skall inordnas under Sjöfartsverket. Vidare vill man tillsätta en kommitté som mer noggrant skall se över omorganisationen och mer i detalj se vad ILO-konventionen kräver. De experter som deltagit från arbetstagare och arbetsgivare är mycket negativa till de föreslagna åtgärderna och kommer att sammanställa en skrivelse till näringsdepartementet.

IFSMA - SEMINARIUM OM KRIMINALISERINGEN AV BEFÄLHAVARE OCH SJÖFOLK

IFSMA har tillsammans med Lloyds' List hållit ett seminarium i London angående den utökade kriminaliseringen av sjöfolk och då speciellt befälhavarna. Bakgrunden till seminariet är bl a arresteringarna av befälhavarna på Erika, Prestige och besättningen på Tasman Spirit. Det var ett 20-tal personer från 8 länder som diskuterade frågan efter mycket intressanta föredragningar med bl a ett inledningsanförande skrivet av IMO:s generalsekreterare Mitropoulos, framfört av Dr Rosalie P Balkin, direktör på IMO:s juridiska avdelning, som också deltog i debatten efteråt. I diskussionerna kom man in på frågor som allmänhetens negativa syn på sjöfarten, vilket naturligtvis gjorde att pressen på politiker och krav på tuffare lagstiftning kom fram, som nu i Frankrike och Spanien. Vi måste därför alla inom sjöfartsnäringen förbättra denna bild och själva bidra till att skapa en positiv sjösäkerhetskultur. Det intressanta var att det var många representanter för försäkringsbolagen närvarande som framförde att de kommer att ställa större krav på försäkringstagarna. En självsanering för att få bort de oseriösa redare som idag driver viss sjöfart måste samordnas mellan de olika intressenterna. Svårigheterna att rekrytera bra och kompetent sjöfolk ökar naturligtvis med denna syn på och behandling av aktörerna inom sjöfarten, när man kan bli arresterad utan att vara vållande eller själv ha orsakat en olycka. Åtal kan fördröjas i årtal och befälhavarna kvarhållas som gisslan. Naturligtvis skall de som misstänks för att ha begått en brottslig handling kunna ställas till svars, men åtal skall också väckas inom rimlig tid och utan fördröjning som idag är fallet. Det finns alltid folk som vill gå till sjöss för att få ett jobb, men de är inte alltid de bästa.

Sveriges Fartygsbefälsförening Informerar Februari 2005

Detta seminarium, tillsammans med en gemensam IMO/ILO-grupp som träffades i januari för att diskutera en IMO-resolution som förhoppningsvis kommer att beslutas på IMO:s generalförsamling i höst, hoppas vi skall leda till en annan behandling av befälhavare och sjöfolk i framtiden.

SJÖFOLKS RÄTTIGHETER ATT GÅ ILAND

IMO:s generalsekreterare Efthimios Mitropoulos träffade ministern för USA:s Homeland Securitydepartment Tom Ridge hos IMO i London i mitten av januari.

Generalsekreteraren tog då upp behandlingen av sjöfolk och deras rättigheter att få gå iland vid fartygens anlop i USA. Han betonade bl a att det var viktigt att behandla sjöfolk som allierade och partners i kampen mot terrorister och i sjöfartsskyddsbedjan och också behovet för sjöfolket att kunna gå iland vid hamnuppehåll.

Ministern framhöll vikten av identifikation av sjöfolk och problemet med förfalskningar. Han lovade dock att ta med sig problematiken hem och föra fram den till olika myndigheter i Washington. Båda var överens om att ha öppna kommunikationer i framtiden.

RAPPORT OM KOLLISIONEN MELLAN ISABELLA OCH ROSPIGGEN

Sjöfartsinspektionen har utrett kollisionen mellan Isabella och det mindre torrlastfartyget Rospiggen vid Blockhusuddens fyr i Stockholm den 30 augusti 2004. Där konstaterades att en klart bidragande orsak till olyckan var att Isabella inte hade någon utkik på bryggan då han ännu ej hunnit upp från klargöringen efter avgången. Från Rospiggens brygga hölls inte utkik akteröver.

På bryggan på Isabella fanns befälhavare och lotsstyrman. Dessa var sysselsatta med navigering och styrning och kunde därför ej anses vara utkik. Bestämmelserna rörande utkiken är klara på att en utkik inte får vara sysselsatt med annat än sin uppgift. Han skall också befinna sig på bryggan vid avgång från kaj om andra omständigheter innebär att man skall ha utkik på bryggan.

Isabella överskred gällande fartbegränsningar och följde inte upp passagen av Rospiggen.

Inget av fartygen anmälde omedelbart olyckan till VTS:en (Vessel Traffic Service). Ingen människa skadades. Rospiggen gick till varv och Isabella fortsatte sin resa till Mariehamn.

BRISTEN PÅ BEFÄL - INTERNATIONELLT

IMO:s generalsekreterare Efthimios Mitropoulos uppgav vid IMO:s Maritime Safety Committee att det idag saknas ca 16 000 kompetenta och certifierade befäl i den internationella handelsflottan.

I höst kommer ett möte att hållas i London inom ramen för EU för att diskutera frågan om hur man skall få fram tillräckligt antal sjöfolk med tillräcklig kompetens och till en rimlig kostnad. Bakgrunden till bristen på befäl är den ökade arbetsbelastningen och stressen och tuffare tidtabeller. Speciellt märks detta på LNG marknaden. Konferensen skall ledas av Englands sjöfartsminister David Jamieson.

En annan orsak till bristande rekrytering, konstaterar SFBF, är naturligtvis synen på och behandlingen av de ombordvarande som kommit i dagen under senare tid, den ökande arbetsbelastningen och svårigheterna att gå iland genom ISPS-kodens införande samt den ökande kriminaliseringen av befälhavare och sjöfolk.

ISPS-KODEN

Införandet av ISPS-koden har också internationellt medfört stora problem för vissa nationaliteter och med viss religionstillhörighet att få arbete till sjöss och vi får idag information om att många av dessa har fått lämna sina befattningar efter lång tjänst i rederiet. När det gäller kontroll och behandling av sjöfolk i USA har situationen enligt uppgifter vi fått förbättrats när det gäller förhållandet med US Coast Guard, medan det klart försämrats vad gäller behandlingen från immigration och andra myndigheter.

SFBF får fortfarande rapporter om missförhållanden även i Sverige efter det att ISPS-koden infördes. Fartyg blir mer eller mindre inlåsta utan möjlighet för besättningen att ta sig iland eller ombord, fartyg som ej tillåts gå till kaj på grund av bristande bevakning på landsidan och svårigheter med transporter inom hamnområden som är instängda. Det är viktigt att ni informerar SFBF om denna typ av behandling så att vi kan föra fram det till myndigheterna.

REGERINGEN SATSAR YTTERLIGARE 25 MILJONER KRONOR PÅ SJÖSÄKERHET

Regeringen har beslutat att fördela ytterligare 25 miljoner kronor till forsknings- och utvecklingsprojekt inom sjösäkerhetsområdet. Det är ett led i ett långsiktigt arbete för att skapa förutsättningar för en konkurrenskraftig och hållbar svensk sjöfart.

Forskning är generellt sett ett viktigt insatsområde i strävan efter ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem, säger Infrastrukturminister Ulrica Messing i en kommentar till beslutet. Sjöfarten och sjösäkerheten är inget undantag. Sedan 2001 har Verket för innovationssystem (VINNOVA) på regeringens uppdrag drivit ett forsknings- och utvecklingsprogram för förbättrad sjösäkerhet. Programmet har varit lyckosamt.

Sveriges Fartygsbefälsförening Informerar Februari 2005

Det har lyckats samla myndigheter, fackliga organisationer, redare och forskningsinstitutioner kring gemensamma prioriteringar och gemensamma sjösäkerhetsprojekt. Den samlade resursinsatsen inom programmet uppgår hittills till 100 miljoner kronor, varav 45 miljoner utgör statliga insatser och återstoden har finansierats av sjöfartnärings och andra organisationer. Flera projekt har förutsättningar att mycket konkret förbättra sjösäkerheten. Det handlar bl a om säkerhetsorganisation, informationssystem som ger beslutsstöd för fartyg i kris, riskkommunikation ombord på passagerarfartyg och livräddning i hårt väder.

Programmet har hittills redovisat goda resultat och därför har regeringen nu beslutat att anslå ytterligare 25 miljoner kronor och förlänga arbetet till 2007. Pengarna skapar förutsättningar att fullfölja de satsningar som inletts, att komplettera där kunskapsluckor identifierats och att hjälpa färdiga produkter och processer över tröskeln till storskalig användning, avslutar Ulrica Messing.

INFORMATIONSBLAD

Vill du erhålla detta informationsblad till fler emailadresser eller har du ändrat din emailadress? Hör av dig till HYPERLINK "mailto:inga.bergenmalm@sbf.se" inga.bergenmalm@sbf.se

SFBF kommer regelbundet att publicera IFSMA:s nyhetsbrev i vår egen INFO:

A SUMMARY OF MONTHLY ACTIVITIES FROM THE IFSMA OFFICE

IFSMA hosted a two day meeting of the EU Securitas Mare Consortium "Crowd and Crisis Management" which has as an objective to create a harmonised training course. IFSMA is also taking part in their work and Kalmar Maritime Academy is the leading partner. IFSMA has also attended three meetings at IMO in January this month: The 36th session of the Sub-Committee on Standards of Training and Watch-keeping (STW) and the 49th Session of the Sub-Committee on Fire Protection (FP)

IFSMA also attended the ILO/IMO Joint Working Group on the fair treatment of Seafarers in the event of Accidents held at IMO 17th to 19th January which deals with the increasing criminalisation of the seafarers and especially the Shipmaster.

THE STW 36 WAS WELL ATTENDED AND PRODUCED THE FOLLOWING OUTCOMES

IFSMA was able to arrange for a presentation to attending delegates during this session of STW explaining the work

that has been done by the Consortium on its EU harmonised course on Crowd and Crisis management.

It was interesting to see that the Sub-Committee agreed to incorporate the "safe area" concept in an IMO model course - Crowd management, passenger safety and safety training for personnel providing direct services to passengers in passenger spaces and IMO in another model course - Proficiency in crisis management and human behaviour training including passenger safety, cargo safety and hull integrity training.

It was endorsed that there will be a minimum mandatory training and certification requirements for persons to be designated as ship security officers. Candidates for a certificate of proficiency as a ship security officer will be required to demonstrate they have the knowledge to complete a range of tasks, duties and responsibilities, including: maintenance and supervision of the implementation of a ship security plan; assessment of security risk, threat, and vulnerability; undertaking regular inspections of the ship to ensure that appropriate security measures are implemented and maintained; ensuring that security equipment and systems, if any, are properly operated, tested and calibrated; and encouraging security awareness and vigilance.

The Sub-Committee endorsed draft amendments to the STCW Convention and to parts A and B of the STCW Code. The proposed amendments include:

- Requirements for the issue of certificates of proficiency for Ship Security Officers;
- Requirements for the issue of certificates of proficiency for Ship Security Officers, including table A-VI/5 Specifications of minimum standards of proficiency for ship security officers;
- and
- Guidance regarding training for Ship Security Officers. The Sub-committee also agreed a draft MSC circular providing guidance on training and documentation for company security officers which includes a table of knowledge, understanding and proficiencies (KUPS) relevant to the company security officer.

The Sub-Committee endorsed draft amendments to part A of the STCW Code on additional training requirements for the launching and recovery operations of fast rescue boats, for submission to the MSC with a view to adoption at MSC 81 (in 2006). The proposed amendments have been prepared in response to reports of injuries to seafarers in numerous incidents in launching and recovering of fast rescue boats in adverse weather conditions. The Sub-Committee also endorsed a draft MSC circular providing guidance on training for launch and recovery teams and boat crews.

Sveriges Fartygsbefälsförening

Informerar Februari 2005

Following the decision of the ILO Preparatory Technical Conference to transfer the responsibility for training and certification related to ratings, excluding the ship's cook, to IMO, the Sub-Committee considered issues relating to the development of standards for the inclusion of competencies for ratings in the STCW convention.

It was also agreed that the term "able seaman" needed to be retained as it had implications within the ILO regulatory framework, in particular to minimum basic monthly pay or wages, and that the proposed standards to be developed should include both deck and engine-room ratings, with a possibility of also addressing general purpose ratings. It was agreed that the proposed standards should follow the structure of the present STCW Convention, to include: competence; knowledge, understanding and proficiency; methods of demonstrating competence; and criteria for evaluating competence.

The "safe area" concept was developed by the MSC working group on passenger ship safety and is linked to the guiding philosophy that future passenger ships should be designed for improved survivability so that, in the event of a casualty, persons can stay safely on board as the ship proceeds to port.

REPORTING ON THE JOINT IMO/ILO AD HOC WORKING GROUP ON THE FAIR TREATMENT OF SEAFARERS AS FOLLOWS

IFSMA was able to express its deep concern that Shipmasters and other seafarers were being criminalised over incidents for which they were not to blame. It was generally agreed that Guidelines should be developed but after the USA delegation had proposed that the first step should be to identify the responsibilities of the parties involved, namely Flag states, Coastal States, Port States, National states of the Seafarers, the Seafarers themselves and Shipowners, progress was virtually halted for a day and a half.

Inevitably, the draft guidelines were not prepared at this session, but at least a draft Resolution has been prepared that would accompany Guidelines in the future.

To help to continue the way forward, Panama will lead a correspondence group so that guidelines may be presented at the next meeting of the Joint ILO/IMO working group in January 2006.

AT THE MEETING OF FP 49 THE FOLLOWING OUTCOMES ARE OF INTEREST TO IFSMA

The Sub-Committee agreed that the "safe area should generally be an internal space, however, the use of an external space as a safe area may be allowed by an Administration, taking into account any restriction to the area of operation and relevant expected environmental conditions."

The "safe area" concept was developed by the Maritime Safety Committee (MSC) working group on passenger ship safety and is linked to the guiding philosophy that future passenger ships should be designed for improved survivability so that, in the event of a casualty, people could stay safely on board as the ship proceeds to port or to a place of refuge. MSC 78 in May 2004 agreed that: "A safe area(s), in the context of a fire casualty, is, from a perspective of habitability, any area outside the main vertical zone(s) in which a fire has occurred that can safely accommodate all persons onboard to protect them from hazards to life or health and provide them with basic services."

The Sub-Committee also agreed the list of basic services needed within a safe area to ensure that the health of the passengers and crew is maintained. It includes sanitation; water; food; space for medical care; shelter from the weather and so on.

The Sub-Committee also agreed draft Guidelines on the assessment of evacuation guidance systems and draft Interim Guidelines for the testing, approval and maintenance of evacuation guidance systems alternative to the low-location lighting systems for submission to the MSC. The aim is to provide for the use of alternative means of satisfying SOLAS chapter II-2, which requires the marking of the means of escape by lighting or photoluminescent strips indicators placed not more than 300 mm above the deck at all points of the escape route. The alternatives could include directional sound systems.

The Sub-Committee agreed, in principle, draft amendments to MSC/Circ.913 on Guidelines for the approval of fixed water-based local application fire-fighting systems for use in category A machinery spaces relating to installation of nozzles, automatic release, the need to protect oil-fired equipment and discharge piping.