

Sveriges Fartygsbefälsförening informerar mars 2005

MÖTE MED REDARNA

Den 8 och 9 mars träffade SFBFs ordförande Bengt Cremonese och VD Christer Lindvall, tillsammans med företrädare för Sjöbefälen, representanter för Sjöfartens Arbetsgivareförbund för att diskutera situationen som uppstod i samband med årets förhandlingar. Det gällde redarnas syn på sitt anställda befäl ombord samt de försämringsförslag vad gäller uppnådda anställningsförmåner samt sättet på vilket de s.k. förhandlingarna fördes. Detta sammantaget var bakgrunden till det största varsel om konfliktåtgärder som lagts av befälsorganisationer på årtionden. Vi kände också ett enormt medlemsstöd för våra åtgärder, kanske så stort att vissa blev besvikna på slutresultatet.

Mötet med SARF ledde till att parterna skulle träffas igen i slutet av mars för att återuppta diskussionerna. I vårt avtal stipuleras det att vi skall lämna över våra avtalskrav för 2006 års förhandlingar senast den 30 september i år. Vi var därför överens om att diskutera vissa frågor redan nu och framförallt de som har lokal karaktär. Dessutom är det vissa utestående frågor kvar sen årets avtalsslut som skall lösas t ex höjning av enhetslönerna.

FÖR ATT BLI MEDLEM I A-KASSAN KRÄVS SKRIFTLIG ANSÖKAN

Det räcker inte med att låta arbetsgivaren dra och betala medlemsavgiften. Medlemmen måste själv skriftligen ansöka om medlemskap och medlemskapet kan inte räknas retroaktivt. Detta är a-kassans regler som SFBFs medlemmar måste bli bättre på att följa. Inträdesansökan ska fyllas i och skickas till SFBF snarast, och i den kalendermånad man önskar att inträdet skall gälla. Faxe först ansökninghandlingarna, ring och hör efter att faxet kommit fram, och posta därefter ansökningshandlingarna så snart ni kan till SFBF. Till ansökan krävs a-kassan även en kopia på aktuellt anställningsavtal. (Tidigare rutiner att SFBF skickar ut ansökningshandlingar till nya medlemmar först efter att de betalat avgift och arbetsgivaren redovisat till SFBF kan försena inträdet i a-kassan med flera månader)

BESKATTNING AV EJ UTNYTTJAD KOSTFÖRMÅN

Som tidigare informerats har föreningen drivit ett pilotmål i fråga om beskattning av kostförmån ombord. I detta fall drevs målet till Regeringsrätten för att få ett utslag om vad som gäller i fråga om beskattning av kostförmån. Regeringsrätten beslutade att inte pröva Kammarrätten i Jönköpings dom i det föreliggande ärendet.

Beslutet innebär inte att en icke utnyttjad kostförmån är beskattningsbar. Regeringsrätten har i en tidigare dom på ett annat område, meddelat att en erbjuden, men ej utnyttjad kostförmån, ej medför beskattning.

Rätten att begära nedsättning av ej utnyttjad kostförmån föreligger fortfarande och bör begäras i varje enskilt fall. Rättsläget, som vi bedömer det, är att varje taxeringsmyndighet bedömer varje begäran utifrån den enskildes begäran och underlag för denna begäran.

Föreningens uppfattning i frågan är att alla är lika inför lagen och skall behandlas på samma sätt. I de nyss avslutade avtalsförhandlingarna begärde vi att frågan om kostförmån skulle regleras redan vid källan, dvs. att redan i månadsavräkningen ombord skall enbart de måltider som intas deklarerar på löneavräkningen. Med ett sådant förfarande behöver inte den enskilde individen begära nedsättning av inkomsten vid deklarationen då rätt förmånsvärde redan är beskattat. Vi fick inget medhåll från SARF och frågan kunde på grund av hur avtalsrörelsen utvecklades inte drivas vidare. Föreningen arbetar vidare för att lösa frågan.

INGEN VILL HA GEMENSAM INSPEKTION

Cheferna för samtliga myndigheter som ansvarar för inspektionsverksamhet inom trafikområdet gör tummen ner för förslaget att införa en gemensam trafikinspektion. Riksdagen har tidigare beslutat att utreda hur en gemensam inspektion ska vara organiserad. Uppdraget gick till de fyra myndigheterna Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen, Järnvägsstyrelsen och Vägtrafikinspektionen att redovisa hur det samarbete som funnits har utfallit och vilka områden som varit lämpliga att samarbeta om.

Ingen av myndighetscheferna ser en gemensam trafikinspektion som en förbättring av inspektionsverksamheten eller att det skulle vara fördelaktigt av ekonomiska skäl. Ett av de tyngsta argumenten är att regelverken för tillsyn och inspektion i huvudsak sker via internationella regelverk för de olika trafiklagen och att de kompetenser som krävs för verksamheterna skiljer sig så mycket åt att beröringspunkterna är marginella.

VÄGVERKETS FÄRJEREDERI CERTIFIERADE

Vägverkets Färjerederi är nu certifierade i enlighet med ISM, ISO9001, ISO14001 och OHSAS18001. Rederiet har sedan 1997 haft ett ledningssystem som uppfyller kraven i ISM-koden. Detta system är nu anpassat för att i ett integrerat ledningssystem även uppfylla kraven för kvalitetsledning i enlighet med ISO9001, för miljöledning i enlighet med ISO14001 samt för arbetsmiljöledning i enlighet med OHSAS18001.

Sveriges Fartygsbefälsförening informerar mars 2005

NY VD FRÅN DANMARK I WALLENIOUS LINES

Den 1 oktober 2005 tillträder Lone Fønss Schrøder som ny VD i Wallenius Lines. Hon efterträder då den nuvarande VDn Christer Ohlsson som varit verksam på posten sedan 1990. Han blir dock kvar inom rederiet som vice styrelseordförande. Lone Fønss Schrøder, som är jurist och civilekonom, har bl a ett förlutet i olika chefsbefattningar inom A.P. Möller-Maersk koncernen under 21 år. Hon innehar också ett antal styrelseposter inom andra nordiska aktiebolag.

POSITIV INFLAGGNING 2004

Slutresultatet från fjolårets in- och avregistreringar av fartyg under 2004, visar på ett positivt resultat med ett överskott av 8 fartyg. Det svenska registret består nu av 434 fartyg över 100 BT och ligger nu på 3,6 miljoner bruttoton. Av 14 inflaggade fartyg var åtta stycken nybyggen, två skiftade flagg och fyra äldre fartyg köptes in till svensk flagg. Sex fartyg avregistrerades under året genom försäljning till utlandet.

NY SIMULATOR PÅ CHALMERS

Ett Safety & Cargo System (SCS-system) har under en tid testats ombord på tåg färjan "Skåne". Systemet går ut på att man direkt kan se vad som händer när ett fartyg springer läck med stabilitet och andra påkänningar. Läckstabilitet är ett stort och komplext problem och det nya systemet ger befälet ombord koncisa svar och förslag till relevanta åtgärder om olyckan är framme. Trots goda testresultat och systemets säkerhetshöjande effekt har ännu inget rederi beslutat sig för att installera systemet i fartyg.

Däremot skall Chalmers, med hjälp av pengar från VINNOVA, få systemet för att kunna köra det i simulatorer. Systemet skall kunna börja i undervisningen redan nu under våren.

CIVILA HELIKOPTRAR SKA RÄDDA SJÖRÄDDNINGEN

När marinens helikopterbaserna på Säve och Berga läggs ned måste de ersättas med en civil helikopter i Göteborgs- och en i Stockholmsregionen. Det visar en utredning som Sjöfartsverket nu har lämnat till regeringen. Helikoptrarna skall vara vad som kallas medeltunga. Sjöfartsverket förbereder nu inköp av civila helikoptrar och man anser att verksamheten måste finansieras tillsammans med andra aktörer som kan tänkas ha behov av helikoptertjänster. Kostnaden för att upprätthålla den civila sjöräddningsverksamheten i Visby och Sundsvall är idag ca 19 miljoner kronor per station och år. Det innebär att med

en utökning i Stockholm och Göteborg stiger kostnaderna med ytterligare 38 miljoner kronor per år.

VARFÖR SJÖNK ESTONIA SÅ SNABBT?

Detta är en av de frågor som föreningen framställt i olika sammanhang sedan katastrofen skedde och den internationella haverikommissionens rapport presenterades. Nu har regeringen beslutat skjuta till åtta miljoner kronor till VINNOVA för ett svenskt och internationellt forskningsprojekt som skall utröna ESTONIAS snabba sjunkförlopp. Syftet med studien är att ta fram kunskap för att förbättra den framtida sjösäkerheten vid byggnation av fartyg. En förstudie genomfördes 2003 där man såg över möjliga vägar för inträngning av vatten i fartyget och konsekvenserna för att fartyget sjönk så snabbt. För vissa utrymmen kunde utredarna dock inte redovisa hur vatteninträngningen gått till.

KOLLISIONEN STENA NAUTICA OCH IONNA

Detta med vatteninträngning i fartyg är också en viktig del i utredningen kring kollisionen mellan Stena Nautica och Ionna, där man också frågar sig varför vatten trängt in i vissa utrymmen i Stena Nautica som borde varit vattentäta. Detta presenterades vid en första delrapportering från Statens haverikommission den 8:e mars i år, för de närmaste intressenterna. En annan fråga som också berördes var hur man i framtiden skulle handskas med material från Voyage Data Recordern (VDR) som man fått till Haverikommissionen. Detta skulle man finna lösningar på. En slutrapport kommer förhoppningsvis att presenteras under våren om kollisionen och dess orsaker och vad som sedan hände.

BIMCO – UNDERSÖKNING OM BEFÄLSBRIST

Bimco har tillsammans med andra internationella redarorganisationer beslutat att inventera och kartlägga den nuvarande och framtida befälsbristen och det framtida behovet samt möjligheten till rekrytering. Undersökningen kommer också att omfatta behov och tillgång på manskap. SFBF kan konstatera att genom införandet av framförallt ISPS-koden har ett antal sjömän - befäl liksom manskap från vissa länder och med framförallt muslimsk religion sagts upp från sina befattningar, många med lång och trogen tjänst. Detta på grund av att restriktionerna i den nya koden gör att dessa fartyg, vari de tjänstgör, i vissa länder måste sättas under speciell och dyr bevakning.

En annan viktig faktor som under senare tid försvårat nyrekryteringen av befäl är den ökande kriminaliseringen av fartygsbefäl vid olyckor oavsett befälet är vållande eller ej.

Sveriges Fartygsbefälsförening informerar mars 2005

Kina är inte längre så intressant bland de internationella redarna, när det handlar om tillhandahållande av lågkostnadsbesättningar. I alla fall inte med blandade besättningar, mycket beroende på den starka ekonomiska tillväxten under senare år, men också på grund av andra orsaker som t ex anställningsförhållanden, viljan att stanna kvar till sjöss och språk och kultur.

TYSKA REDERIER SÖKER PERSONAL

Ett antal stora tyska rederier besöker nu sjöbefälskolorna runt omkring i Norden för att tillförsäkra sig om personal i framtiden. Detta behov har naturligtvis ökat genom införandet av tonnageskattningen i Tyskland och därmed löften från de tyska redarna om en ökad inflagning

ÄNTLIGEN FÅR KAPTEN APOSTOLOS MANGOURAS ÅKA HEM

Kaptén Apostolos Mangouros, nu 70 år gammal, på det bahamasregistrerade tankfartyget PRESTIGE, som förläste utanför Spanien i November 2002 och som efter ett antal märkliga turer där han begärde assistans orsakade en oljekatastrof på spanska kusten, får nu resa hem igen. Efter olyckan blev han arresterad i nästan tre månader av de spanska myndigheterna och sedermera frisläppt mot en borgen på tre miljoner EURO, men tilläts ej lämna landet och tvingades regelbundet anmäla sig hos polisen. I höstas fick han återvända till Grekland för en tremånadersperiod då han skulle fira sin 70-årsdag. Nu får han resa hem igen med en anmälningsplikt till grekisk polis var 14:e dag i avvaktan på rättegång.

INFORMATIONSBLAD

Vill du erhålla detta informationsblad till fler emailadresser eller har du ändrat din emailadress? Hör av dig till inga.bergenmalm@sbf.se
Sprid gärna SFBFs nyhetsbrev ombor till Dina skeppskamrater.

NÄSTA INFO

kommer inte förrän den 27 april på grund av att vi har kongress under vecka 16.

VI ÖNSKAR ER ALLA EN GLAD PÅSK!