SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING

informerar januari 2006

AVTALSRÖRELSEN AVSLUTAD

Som tidigare meddelats är ett tvåårsavtal tecknat med Sjöfartens Arbetgivareförbund (SARF). Både 2006 och 2007 höjs lönerna med tre procent.
Ett sjökaptenstillägg har införts för styrmän från och med den 1 januari 2007, då försvinner också den speciella styrmanstariffen med sjökaptenstillägg. Befälhavare berörs ej av detta då de har fri lönesättning, där hänsyn redan tidigare skall ha tagits till ett motsvarande tillägg. Från samma datum införs också två dagars ytterligare semester för intendenturbefäl som är täckta av enhetslöneavtal.
Ensamt maskinbefälstillägget höjs med 300 kr/månad. Gränserna för faktorerna vid utbetalning av engångsbelopp höjs först från och med den 1 januari 2007 med tre procent, vilket medför att några får en högre faktor än tidigare.
Ytterligare information kommer att läggas ut på vår hemsida efter kontrollräkning av tariffer mm.

BÄTTRE ÖVERVAKNING PÅ ÖRESUND PÅ GÅNG

Bättre övervakning av fartygen i Öresund och mer information för att förhindra grundstötningar och kollisioner. Det kan bli resultatet av den riskanalys av fartygstrafiken i Öresund som Sjöfartsverket nu genomför tillsammans med danskarna. Säkerheten är ganska god i Öresund, men det inträffar ändå grundstötningar som inte borde inträffa.
Det har länge varit ett önskemål såväl från Sveriges Fartygsbefälsförening som Sjöfartsverket att se Öresund som ett område som skall övervakas gemensamt av danska och svenska myndigheter, men det är först nu som ett direkt samarbete inletts. Det skall startas med bland annat en form av en riskanalys för fartygstrafiken i Sundet.
Ett resultat av analysen kan bli en gemensam övervakning av fartygstrafiken via en ny övervakningscentral. Avsikten är att den skall ge de danska och svenska myndigheterna ett verktyg för att förbättra sjösäkerheten i Öresund.

MÖJLIGHETER FÖR BESÄTTNINGAR ATT KOMMA ILAND HAR FÖRBÄTTRATS

Enligt den information vi har fått har möjligheterna för besättningarna att komma iland förbättrats märkbart. De klagomål som under senare tid inkommit till föreningen rörande problem i Sverige har rört Skandiahamnen i Göteborg.
Sjöfartverket är informerat om problemen. Internationellt är frågan uppe på IMO:s dagordning denna veckan under STW-underkommitténs möte. Fortfarande är vi tacksamma om vi får vetskap om problem kvarstår - såväl i Sverige som utomlands.

FACKLIG KURS

Föreningen har för avsikt att anordna en facklig kurs i Stockholmsområdet den 4-6 april. Den vänder sig i första hand till dig som är fackligt aktiv men också till de som är intresserade av att jobba fackligt.

ILO

Under tiden 7-23 februari arbetar ILO med en superkonvention som kommer att innehålla de flesta nuvarande ILO-konventionerna och ILO-rekommendationerna.
Viktiga frågor som skall lösas är bland annat implementeringen, ansvaret för socialförsäkringar - hemlandet eller flaggland och huruvida samtliga bestämmelser skall kunna vara utsatta för hamnstatskontroll.

ÅRSMÖTEN

Sveriges Fartygsbefälsförening kommer att ha årsmöten den 29 maj i Stockholm, 30 maj i Göteborg, 31 maj i Malmö och 1 juni i Kalmar. Kallelse med plats och tid kommer att finnas i Nautisk Tidskrift och i kommande nyhetsbrev.

NYA KONTAKTPERSONER ITP SJÖ PENSION

Då förutvarande handläggare av ITP Sjö pensionen, Kerstin Plym-Forshell, gått i pension vid årsskiftet har Alecta utsett följande personer att handlägga frågor kring rätten att gå i förtida pension.
Christer Carlsson
031-158895
070-6289078
Marianne Sjöblom
08-4419742
Maria Johansson
08-4416126
Jonas Andersson
08-4419272
Mårten Möller
08-4416446

BESKATTNING AV SJÖMÄN I DET NORDISKA SKATTEAVTALET

Den skattefrihet som enligt den särskilda övergångsbestämmelsen i det nordiska skatteavtalet gäller för i Sverige bosatta sjömän som uppbär ersättning för arbete ombord på danskt, färöiskt, finskt, isländskt eller norskt skepp i internationell trafik, förlängs att gälla också för inkomster under 2006.

SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING informerar januari 2006

ERIKA III

Det tredje sjösäkerhetspaketet (ERIKA III), som en följd av Erikaolyckan, presenterades av EU-kommissionen den 23 november 2005. Det innehåller förslag om en förstärkt hamnstatskontroll mera riktad än tidigare och inget krav på att 25 % av besökande fartyg skall kontrolleras.
Lotsarna får en utökad rapporteringsskyldighet om fartygs säkerhetsstandard. Det införs en möjlighet att kunna stoppa undermåliga fartyg till EU-hamnar efter upprepade brister.
Man kommer att uppmärksamma den mänskliga faktorn mer systematiskt och ge möjlighet för de ombordvarande att kunna föra fram klagomål och ge feedback tillbaka till dem.
Man kommer att öka kontrollen av certifikat och behörigheter både vad gäller sjösäkerhet och sjöfartsskydd. Förfalskningar är fortfarande ett stort problem och därför är även denna fråga prioriterad på IMO:s agenda.
En större öppenhet skall införas för svartlistningar inom EU av fartyg och rederier. Den europeiska sjösäkerhetsmyndigheten EMSA skall kontrollera hur flaggstaterna implementerar gällande direktiv samt kontrollera klassens arbete.
Man för också in ett större ansvar, högre böter och skadestånd för dem som ej följer reglerna.
Förslaget kan alltså delas in i två sektioner. Den ena handlar om förebyggande åtgärder och innebär en skärpt kontroll och striktare regler. Den andra reglerar ansvaret fördelas när olyckor har inträffat. Högre krav kommer att införas för fartyg som för europeiska flaggor, som t ex Malta och Cypern, små EU-länder med stora handelsflottor.

IMO:s generalförsamling (Assembly) samlas normalt en gång vartannat år. Alla 166 medlemsstaterna har då tillsammans med de mellanstatliga internationella organisationerna möjlighet att närvara för att ta ställning till nya internationella bestämmelser. Ett stort antal andra internationella organisationer med rådgivande status deltar också i arbetet, såsom ITF och IFSMA.
Vid det 24:e mötet, som avslutades den 2 december 2005 beslöts bl a att införa bindande krav för återvinning av fartyg när de skall skrotas. Det beslöts också om en begäran om att FN:s säkerhetsråd skall ta upp frågan om den utökade piratverksamheten runt om i världen och att den blir allt våldsammare.
Sjösäkerhetsdirektör Johan Franson har valts till ordförande för IMO Council (se nedan i IFSMA-rapporten).

I SOMMAR BLIR DET DYRARE ATT FLYGA

Den 1 juli 2006 införs en flygskatt på resor till och från svenska flygplatser. Man kan undgå skatten tillfälligtvis om man bokar sin biljett före den 1 juni i år och reser innan den 1 januari 2007.
Flygskatten är undantagen för flygplatser i norra Sverige, Gävle, Dalarna och Värmland. Skatten varierar beroende på reseklass och sträcka. Den lägsta klassen i Europa och inrikes i Sverige kostar 96:-. Billigaste klassen utanför Europa och alla klasser utom den billigaste inom Europa kommer att kosta 192:-
Den högsta skatten 430:- får man betala i de högre klasserna utanför Europa. Skatten beräknas tillföra statskassan 1.4 miljarder kronor (Riksdag och Departement).

KOLLISIONEN MELLAN MS TRICOLOR OCH MS KARIBA

En domstol i USA har beslutat att MS Kariba bar hela ansvaret för kollisionen med MS Tricolor som kantrade och sjönk i Engelska kanalen med tusentals bilar ombord. Domen kommer eventuellt att överklagas av Karibas ägare. En belgisk domstol kommer att ta upp frågan om skadestånd.
Sjökapten Margareta Lützhöft leder undersökning av arbetsmiljön ombord
Margareta Lützhöft, doktor och forskare vid Väg – transportsforskningsinstitutet (VTI) i Linköping, skall i ett Vinnovaprojekt tillsammans med sjökapten Christer Bergquist från Sjöfartshögskolan i Kalmar, docent Göran Jense från Högskolan i Växjö och ett antal andra intressenter undersöka sjöbefälens arbetsmiljö och arbetstider ombord, speciellt vad gäller situationen på två-nautikerfartyg. SFBF deltar i referensgruppen.

Bakgrunden till undersökningen är att det skett 22 grundstötningar med svenska och utländska fartyg i svenska farvatten mellan åren 1998-2002, där trötthet och/eller att vakthavande befäl somnat varit den mest framträdande orsaken. Detta visar en undersökning gjord av avdelningsdirektör Christian Lindqvist vid Sjöfartsinspektionen, som också deltar i projektet. Idag utgör detta ca 15-20 procent av det totala antalet grundstötningar. Det är framför allt ett problem på fartyg där det endast finns två nautiker ombord som delar på dygnets 24 timmar. Utöver vakthållning numer är det en mängd annat arbete som skall utföras inklusive en ökande administrativ börda. Arbetsuppgifterna och arbetsbelastningen idag är nästan desamma på dessa mindre fartyg med många hamnanlöp som på ett stort fartyg med större besättning och längre sjöresor.

Ett 30-tal befäl skall skriva dagbok och fylla i en enkät, samtidigt skall trötthet och sömnkvalitet fysiologiskt mätas. Målsättningen är att försöka finna metoder för att minska tröttheten genom förändrade arbetsrutiner, förbättrad teknologi, mer anpassad fartygsdesign samt andra möjliga åtgär-

der inklusive kostförändringar. Rädslan hos forskarna är dock för stor för att föreslå en ökad bemanning, då detta kan leda till utflaggning.

SFBF vidhåller sin, tidigare framförda, uppfattning att visst kan man förbättra situationen för tre-nautikerfartyg, som tillämpar tvåvaktssystem. SFBF hävdar dock att det internationellt skall införas bestämmelser som medför att det skall finnas minst tre nautiker på fartyg, som går i dygnet runt trafik.

Idag pågår diskussioner om trötthet och bemanning inom IMO och kommer att tas upp igen som en speciell punkt på sjösäkerhetskommittémötet i maj efter inlagor från ett antal EU-länder inklusive Sverige.

HAMNSTATSKONTROLLER

Sjöfartsinspektionen har rapporterat om genomförda hamnstatskontroller under 2005. Under året utfördes 732 kontroller av utländska fartyg, som besökte svenska hamnar. 190 av dessa hade brister. Elva fartyg hade så allvarliga brister att de kvarhölls. Under motsvarande tid utfördes 337 hamnstatskontroller av svenska fartyg inom Paris MOU-område. Ett svenskt fartyg kvarhölls under perioden.

RAPPORT OM KOLLISIONEN MELLAN STENA NAUTICA OCH JOANNA

Den 19 december gav Statens Haverikommission efter nästan två års utredande ut en rapport om kollisionen mellan Stena Nautica och Joanna den 16 februari 2004. Det var en ren besvikelse för den som vill få vetskap om vad som var de verkliga orsakerna till kollisionen och varför Joanna gjorde en totalt otänkbar gir efter det att man passerat Stena Nauticas stävlinje på 0.6 nautiska mil och kolliderade med Stena Nauticas akterskepp. Andra frågetecken som inte rätats ut är: Varför svarade inte Joanna på Marstrands anrop tidigare på natten? Hur fungerade den intakta kanalradarn med vissa delar brända på skärmen? Varför har inte de av Joanna uppgivna girarna ifrågasatts efter plottingen i land? Hur påverkades Joannas manövrar av Frejas närvaro? Har hela besättningen och rederiets personal intervjuats?
Ingen av dessa frågor har besvarats, trots att det är Haverikommissionens uppgift att utreda vad som hänt för att förhindra olyckor i framtiden. Denna utredning slutar i ett enda stort frågetecken.

Mycket arbete har dock lagts ner på att de vattentäta dörrarna utöver de muntligt dispensgivna, var öppna trots förbud, vilket naturligtvis skall kritiseras, men detta var väl ändå inte orsaken till olyckan. Efter olyckan skall också, efter beslut från Sjöfartsinspektionen, alla vattentäta dörrar på alla fartyg vara stängda till sjöss och inga dispenser medges längre. Kritik framförs även mot rederiets säkerhetskultur. Detta också i samband med de operativa förhållningsreglerna för hanteringen av de vattentäta dörrarna.
Manualerna har godkänts av sjöfartsinspektionen och muntlig dispens har tidigare givits.
SFBF är ytterst förvånad över detta generaliserande i en enskild brist mot bakgrund av det sätt som både besättning och rederiet tog hand om passagerarna efteråt och skötte kommunikation internt och externt, utrymning av fartygets utrymning och övergivande. Det nämns inte i rapporten. Detta tillsammans med ett antal andra räddningsaktioner och annat handlande från Stenas och rederiets besättningar sida genom åren visar enligt vår uppfattning på en mycket god sjösäkerhetskultur inom rederiet som andra borde följa.

HAMNDIREKTIVET AVSLAGET

Europaparlamentet har för andra gången röstat ner ett förslag till ett direktiv för att öka konkurrensen i hamnarna. Det föreslagna direktivet innebar att fler stuveribolag skulle kunna etablera sig i hamnarna, alternativt att sjömän skulle kunna lossa fartygen. Den europeiska redareföreningen ECSA är i princip för förslaget medan facken är emot det. Det slutliga förslaget var dock så urvattnat att även redarna började backa trots en tidigare häftig lobby. Förslaget skulle beröra ca 100 EU-hamnar. Många menade att det är medlemsländernas sak att reglera hamntjänster såsom lotsning, bogsering, förtöjning, lasthantering och passagerartjänster. Mest omstritt var dock förslaget om att använda fartygsbesättningar till lastning och lossning, speciellt från de fackliga organisationerna.

ÅTAL FÖR MORD PÅ FRIPASSAGERARE

Två ukrainska sjömän har åtalats för mord och mordförsök i Sydafrika efter att ha tvingat sju fripassagerare att hoppa i sjön för att simma iland. Två av dem drunknade. Fripassagerarna hade förmodligen tagit sig ombord på det Bahamasregistrerade fartyget African Kalahari i Mombasa Kenya. De antas ha tvingats att hoppa överbord när fartyget låg vid kaj i Durban. Fem av dem lyckades ta sig iland. Orsaken till att de inte orkade simma iland tror man beror på att de ej haft tillgång till mat. Vi anser att det är en otäck följd av en allt tuffare hållning från myndigheternas sida när det gäller fripassagerare och de följder det får för besättning och fartyg.

SFBFs NYHETSBREV

Vill du erhålla detta nyhetsbrev till annan eller fler e-mail adresser? Hör av dig till inga.bergenmalm@sfbf.se
Nyhetsbrevet finns även att ladda ner som pdf-fil i lay-outat skick på SFBFs hemsida: www.sfbf.se

SVERIGES
FARTYGSBEFÄLSFÖRENING
informerar januari 2006

IFSMA WEBMAIL DECEMBER REPORT

Every two years the IMO Assembly takes place and generally runs through November and December. The Council which is the executive organ of IMO and is responsible, under the Assembly, for supervising the work of the Organization and co-ordinating the work of the committees also meets during this session. IFSMA attended these meetings and the key points of interest to IFSMA raised at those meeting were as follows:

The 24th Assembly was held in London from the: 21st November to the 2nd December 2005

The Assembly was attended by 817 delegates representing 153 Member States and three Associate Members; the United Nations and specialized agencies, one Non-Member State, five intergovernmental organizations and 27 non-governmental organizations.

Piracy off the coast of Somalia

The Assembly adopted a resolution (se below) which condemns and deplores all acts of piracy and armed robbery against ships on Piracy and armed robbery against ships and in particular the waters off the coast of Somalia, calling for the issue to be brought to the attention of the United Nations Security Council. It appeals to all parties which may be able to assist to take action, within the provisions of international law, to ensure that all acts or attempted acts of piracy and armed robbery against ships are terminated forthwith; that any plans for committing such acts are abandoned; that any hijacked ships are immediately and unconditionally released; and that no harm is caused to seafarers serving in them.

Fair treatment of seafarers

The Assembly adopted a resolution requesting the Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Fair Treatment of Seafarers to finalize guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident as a matter of priority. The resolution echoes the serious concern about the need to ensure the protection of the rights of seafarers in view of the growing use of criminal proceedings against them, in particular their prolonged detention, as a result of a maritime accident. The resolution urges all States to respect the basic human rights of seafarers involved in maritime accidents. This included the need to investigate maritime accidents expeditiously and to avoid any unfair treatment of seafarers and to adopt procedures to allow the prompt repatriation or re embarkation of seafarers following these accidents.

Particularly Sensitive Sea Areas

Following some recent criticism of regional areas claiming PSSA status for political reasons IFSMA is pleasd to see that the Assembly adopted revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs) have been adopted. A PSSA is an area that needs special protection through action by IMO because of its significance for recognized ecological, socio-economic, or scientific attributes where such attributes may be vulnerable to damage by international shipping activities.

An application for PSSA designation should contain a proposal for an associated protective measure or measures aimed at preventing, reducing or eliminating the threat or identified vulnerability. Associated protective measures for PSSAs are limited to actions that are to be, or have been, approved and adopted by IMO, for example, a routeing system such as an area to be avoided.

The guidelines provide advice to IMO Member Governments in the formulation and submission of applications for the designation of PSSAs to ensure that in the process, all interests - those of the coastal State, flag State, and the environmental and shipping communities - are thoroughly considered on the basis of relevant scientific, technical, economic, and environmental information regarding the area at risk of damage from international shipping activities.

IMO Member State Audit Scheme

This scheme will address issues such as conformance in enacting appropriate legislation for the IMO instruments to which it is a Party; the administration and enforcement of the applicable laws and regulations of the Member State; the delegation of authority in terms of the implementation of convention requirements; and the control and monitoring mechanism of the Member State's survey and certification processes and of its recognized organizations. There will also be the Implementation of Mandatory IMO Instruments, which will provide the audit standard.

To ensure that Member States' audit can commence in 2006, an adequate pool of trained auditors is to be established by mid 2006, based on nominations by Member States of qualified auditors for training under the provisions of the scheme. It is expected that between 20 to 30 audits will be conducted during the 2006-2007 biennium. The technical co-operation global programme for the scheme will have a key role to play in supporting the training programme.

Wreck Removal Convention - Conference to be held

The Assembly approved, subject to progress made by the Legal Committee, the holding of a Conference during 2007 in Nairobi, Kenya, to adopt a new Wreck Removal Convention. The proposed new convention is intended to provide international rules on the rights and obligations of States and ship-owners in dealing with wrecks and drifting

or sunken cargo which may pose a hazard to navigation or pose a threat to the marine environment of coastal states. The draft Convention currently being considered by the Legal Committee is intended to clarify rights and obligations regarding the identification, reporting, locating and removal of hazardous wrecks, in particular those located in the exclusive economic zone.

At the 95th session of the Council the 40 member states were elected under the following categories

The IMO Council had previously agreed that the World Maritime Day_theme for 2006 should be **Technical Co-operation: IMO's response to the 2005 World Summit.** The Member countries which are elected are divided into different categories depending of their contribution to the international shipping industry.

A) 10 states with the largest interest in providing international shipping services:
- China
- Greece
- Italy
- Japan
- Norway
- Panama
- Republic of Korea
- Russian Federation
- United Kingdom
- United States

B) 10 other States with the largest interest in international seaborne trade:
- Argentina
- Bangladesh
- Brazil
- Canada
- France
- Germany
- India
- Netherlands
- Spain
- Sweden

C) 20 States not elected under (a) or (b) above which have special interests in maritime transport or navigation, and whose election to the Council will ensure the representation of all major geographic areas of the world:
Algeria, Australia, Bahamas, Belgium, Chile, Cyprus, Denmark, Egypt, Indonesia, Kenya, Malaysia, Malta, Mexico, Philippines, Portugal, Saudi Arabia, Singapore, South Africa, Thailand and Turkey.

Rodger MacDonald
Secretary General

IMO Assembly Resolution calls for action on piracy off Somalia

The problem of piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia should be brought to the attention of the United Nations Security Council, the 24th session of the Assembly of the International Maritime Organization agreed on Wednesday (23 November) when it adopted a resolution on ***Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia.***

The resolution was submitted to the Assembly at the recommendation of IMO Secretary-General Efthimios E. Mitropoulos following its approval, in principle, at the meeting of the IMO Council which preceded the Assembly. The resolution condemns and deplores all acts of piracy and armed robbery against ships and appeals to all parties, which may be able to assist, to take action, within the provisions of international law, to ensure that all acts or attempted acts of piracy and armed robbery against ships are terminated forthwith; any plans for committing such acts are abandoned; and any hijacked ships are immediately and unconditionally released and that no harm is caused to seafarers serving in them. The resolution authorizes the IMO Secretary-General to submit the resolution to the Secretary-General of the United Nations for consideration and any further action he may deem appropriate, including bringing the matter to the attention of the Security Council, taking into account regional co-ordination efforts.

The IMO Secretary-General is also requested to continue monitoring the situation and to report to the IMO Council on developments; to establish and maintain co-operation with the United Nations Monitoring Group on Somalia; and to consult with interested Governments and organizations to discuss providing technical assistance to Somalia and nearby coastal States to address the problem. This includes taking into account the outcome of the sub regional seminar on piracy and armed robbery against ships and maritime security held in Sana'a, Yemen from 9 to 13 April 2005. A follow-up to this seminar is due to be held in Oman in January 2006.

The resolution respects fully the sovereignty, sovereign rights, jurisdiction and territorial integrity of Somalia and the relevant provisions of international law, in particular the United Nations Convention on the Law of the Sea.

Governments are strongly urged to increase their efforts to prevent and suppress acts of piracy and armed robbery against ships and, in particular, to co-operate with other Governments and international organizations in relation to acts occurring

or likely to occur in the waters off the coast of Somalia. Governments are also strongly urged to:
a) issue advice and guidance on any measures or actions they may need to take when they are under attack, or threat of attack, whilst sailing in waters off the coast of Somalia;
b) encourage ships to ensure that information on attempted attacks or on committed acts of
piracy or armed robbery whilst sailing in waters off the coast of Somalia is promptly conveyed to the nearby coastal States and to the nearest most appropriate Rescue Co-ordination Centre;
c) provide a point of contact through which ships entitled to fly their flag may request advice or assistance when sailing in waters off the coast of Somalia and to which such ships can report any security concerns about other ships, movements or communications in the area;
d) bring to the attention of the IMO Secretary-General information on attempted attacks or on committed acts of piracy or armed robbery against ships whilst sailing in waters off the coast of Somalia so as to enable him to promptly convey such information to the other Member Governments for their consideration and any action they may deem fit under the prevailing circumstances;
e) encourage ships to implement expeditiously, for the ship's protection and for the protection of other ships in the vicinity, any measure or advice the nearby coastal States or any other State or competent authority may have provided;
f) establish, as necessary, plans and procedures to assist owners, managers and operators of ships in the speedy resolution of hijacking cases occurring in the waters off the coast of Somalia; and
g) investigate all acts or attempted acts of piracy and armed robbery against ships entitled to fly their flag occurring in the waters off the coast of Somalia and to report to IMO any pertinent information.

The resolution also requests the Transitional Federal Government of Somalia to bring the resolution to the attention of the Transitional Federal Assembly, requesting it to initiate appropriate actions suitable to prevent and suppress acts of piracy and armed robbery against ships originating from within Somalia. It requests the Transitional Federal Government of Somalia to bring the resolution to the attention of all other parties concerned in Somalia and seek from them the immediate termination of all acts of piracy and armed robbery against ships sailing in waters off the coast of Somalia.

The IMO Assembly also noted the United Nations World Food Programme's concerns that the current situation is having a negative impact on the prompt and effective delivery of food aid and of other humanitarian assistance to Somalia and poses a serious threat to the health and well-being of the Somali people.

Background

IMO initiatives to counter piracy and armed robbery at sea (IMO is implementing an anti-piracy project, a long-term project which began in 1998. Phase one consisted of a number of regional seminars and workshops attended by Government representatives from countries in piracy-infested areas of the world; while phase two consisted of a number of evaluation and assessment missions to different regions. IMO's aim has been to foster the development of regional agreements on implementation of counter piracy measures.
The Regional Co-operation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia (RECAAP), which was concluded in November 2004 by 16 countries in Asia, and includes the RECAAP Information Sharing Centre (ISC) for facilitating the sharing of piracy-related information, is a good example of successful regional co-operation which IMO seeks to replicate elsewhere.
recently, a programme of sub-regional meetings was initiated to promote regional action to address piracy and armed robbery against ships in the wider context of maritime security.
The first of these was held in Sana'a, Yemen in April 2005 for States in the Red Sea and Gulf of Aden areas, with a follow-up event planned for Oman in January 2006.
The meeting on the Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection, held in Jakarta, Indonesia in September 2005 also addressed the issues of piracy and armed robbery against ships and a follow-on meeting will take place in Malaysia in 2006.
Further initiatives under this programme are scheduled for the Caribbean, South Asia, Asia Pacific and West and Central Africa in early 2006. Missions to follow up these events and meetings in other regions will commence later in the year. To assist in anti-piracy measures, IMO issues reports on piracy and armed robbery against ships submitted by Member Governments and international organizations. The reports, which include names and descriptions of ships attacked, position and time of attack, consequences to the crew, ship or cargo and actions taken by the crew and coastal authorities, are now circulated monthly, with quarterly and annual summaries.
IMO has issued Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships and Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.