



SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING

informerar juni 2006

2006-06-07

Sveriges Fartygsbefälsförening får härmed officiellt framföra våra varmaste gratulationer till Sveriges Redareförening som nyligen firat sitt 100-årsjubileum.

FORSKNINGSRAPPORT OM SVENSK SJÖFARTSNÄRING

En rapport från en forskargrupp vid den internationella Handelshögskolan i Jönköping som beskriver sjöfartsnäringens roll i svensk ekonomi har nyligen lämnats. Den beskriver näringens inverkan på samhällsekonomin från ett lokalt och internationellt perspektiv. Inte helt oväntat kom man fram till att Sverige är mycket beroende av sjöfarten och ett gediget sjöfartskunnande. Mer än 80 % av allt gods till och från Sverige går på köl. Även mycket gods på tåg och lastbilar transporteras på färjor.

Sverige är mycket beroende av sjöfart och ett sjöfartskunnande. Drygt 80 %, eller 177 miljoner ton, av allt gods till/från Sverige fraktas på fartyg. En stor del av godset på bilar/järnvägsagnar transporteras också i sin tur på färjor. 30 miljoner passagerare åkte färja till/från Sverige under 2005.

13 000 personer är sysselsatta inom rederinäringen (sjöfolk och redarianställda). Några få stora rederier har många anställda och många små rederier har få anställda. 5 000 personer är sysselsatta i stödtjänster som t ex hamnarna. Dessa 18 000 utgör sjöfartsklustrets inre kärna.

Inom de närliggande omgivningsföretagen finns c:a 70 000 personer sysselsatta och inom de kringliggande omgivningsnäringarna finns ytterligare c:a 130 000 personer. Sjöfartsnäringen sysselsätter alltså totalt nästan 220 000 personer. Sjöfartsnäringen är starkt geografiskt koncentrerad till 15 sjöfartsregioner där Göteborgs-, Stockholms- och Helsingborgsregionerna är de största. Cirka 160 000 av de 220 000 i sjöfartsklustret finns i dessa sjöfartsregioner. Göteborgsregionen har den högsta specialiseringsgraden.

C:a 75 % av den fartygsburna internationella godsvolymen fraktas under annan flagg än den svenska. C:a 75 % av godset från Sverige går till andra EU-hamnar för transitering. Ungefär hälften av godset till Sverige kommer från övriga EU-länder.

EU:s handelsflotta motsvarar idag nära 50 % av världshandelsflottan.

Den svenskflaggade handelsflottan bestod den 1 januari 2006 av 226 fartyg på 2,4 miljoner dwt. Den totala svenskkontrollerade handelsflottan bestod vid samma tidpunkt av 568 fartyg om nära 9,5 dwt. Totalt kontrolleras 216 tankfar-

tyg, 104 bulkfartyg, 89 ro-ro-fartyg, 65 passagerarfärjor, 60 kylfartyg, 5 containerfartyg och 29 övriga fartyg från Sverige. Medelåldern på det svenskflaggade tonnaget över 300 brutto är 17 år (tank 13 år, ro-ro 15 år, färjor 19 år och bulk 29 år). En omfattande förnyring pågår.

Den 1 januari hade svenska redare 60 fartyg med ett sammanlagt kontraktsvärde på 20 miljarder kronor i beställning. 60 % av nybeställningarna är produkt- och kemtankfartyg. Sedan 2001 har cirka 100 fartyg fått svensk flagg, 80 fartyg har avregistrerats och 40 nybyggen har registrerats i Sverige. Sverige ligger mycket högt upp på Paris MOU:s (hamnstatskontroller) vita lista.

Rederibranschen omsatte år 2004 33 miljarder kronor. Balansomslutningen (fartygen) var 63 miljarder. Marknadsvärdet på den svenska handelsflottan år 2006 är cirka 80 miljarder kronor.

Inom utrikessjöfarten har 12 % högskoleutbildning, inom inrikessjöfarten är det 25 %. 20 % av de sysselsatta i stödtjänsterna har högskoleutbildning. Utbildningsnivåerna är bland de högsta i landet.

STATISTIK OM SVERIGE

Sverige idag enligt statistik redovisat i Riksdag och Departement: 5,5 % arbetslöshet, tillväxttakten är 3,6 %; statskulden är på 1 292 miljarder kronor och inflationen är 1,1 %.

ERIKA

Rättegången mot befälhavaren på Erika Karun Mathur är nu fastställd att påbörjas i Frankrike den 30 oktober i år. Befälhavaren, tillsammans med elva andra personer och fyra bolag, kommer att ställas inför rätta och åtalas för ett stort antal brott såsom miljöbrott och ändangering, or complicity in endangering, human lifeä.

Rättegången som skall påbörjas i höst sker alltså sju år efter det att det maltesflaggade fartyget Erika bröts itu och sjönk. Den läckande oljan flöt iland på stora delar av den franska atlantkusten med stora skador som följd. Åtalade är också redaren, den franska chartraren Total och det italienska klassificeringssällskapet RINA.

STRAFFRÄTTSLIGA REGLER MOT FÖRORENING FRÅN FARTYG

Regeringen har beslutat om en proposition som innehåller förslag till ändringar av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Lagen reglerar bland annat straffrättsliga frågor angående förorenande utsläpp av olja och andra skadliga ämnen. Lagen innehåller bland annat regler om svenska domstolars möjlighet att döma ut straff vid överträdelse av sådana förbud mot utsläpp som finns i lagen.



SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING

informerar juni 2006

Enligt förslaget ska domstolarnas rätt utökas geografiskt till att även omfatta utsläpp på det fria havet och utsläpp inom annan stats inre vatten, territorialhav och ekonomiska zon. I båda fallen krävs att fartyget frivilligt har anlöpt svensk hamn. Om utsläppet skett inom annan stats vattenområde krävs att utsläppet medfört, eller sannolikt kommer att medföra, förorening inom svenska vattenområden. Dessutom utökas möjligheterna att döma för medhjälp och anstiftan till utsläppsbrott.

Genom att föreslå utökade möjligheter att lagföra dem som släpper ut olja och andra skadliga ämnen till havs tar vi ännu ett steg för att skydda känsliga vatten och kustområden, säger infrastrukturminister Ulrica Messing i ett pressmeddelande.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2007.

IFSMA

Vid sin 32:a årliga Generalförsamling i Los Angeles, på inbjudan av Council of American Master Mariners (Camm), diskuterades ett antal aktuella sjöfartsfrågor såsom fatigue och bemanning, den ökande kriminaliseringen, ISPS-koden mm. En amerikansk befälhavare på ett US-flaggat fartyg i internationell trafik beskrev sin situation efter införandet av ISPS-koden. Hans beskrivning motsvarade mycket väl vad vi fått höra från våra egna medlemmar på svenska fartyg i motsvarande situationer.

Det antogs också fyra resolutioner, som återfinns på IFSMA:s hemsida (<<http://www.ifsma.org/>>www.ifsma.org). Christer Lindvall återvaldes som President för en period av fyra år, som Deputy President valdes Koichi Akatsuka från Japan. Som övriga ledamöter (vice presidents) i äthe Executive Councilä valdes: Jerome Benyo (USA), Marcos Castro (Argentina), Mark Dickinson (UK), Björn Haave (Norge), Petr Osichansky (Ryssland), Patrick Vigneron-Larosa (Frankrike) och Willi Wittig (Tyskland)

SFBF:S REMISSVAR OM TONNAGEBESKATTNINGEN

Betänkandet från Tonnageskatteutredningen har nu varit ute på remiss. Föreningens svar är positivt till själva införandet då det kan underlätta framtida nybyggen under den svenska flaggan. Vi anser dock att statsmakterna skall ställa specifika krav om en viss inflaggning i likhet med vad man gjort i Tyskland. Vidare skall rederierna utöka antalet praktik- och juniorbefälsplatser på grund av den alltmer tilltagande internationella befälsbristen och behovet av en ökad rekrytering. Målsättningen är att kunna bibehålla ett svenskt sjöfarts-

kunnande och då utgör det framtida befälet en viktig faktor. Föreningen föreslår att de nya reglerna skall tillämpas från den 1 januari 2007 och att hittills upplupna bolagsskatter skall inbetalas i likhet med det särskilda yttrandet som en expertgrupp inom utredningen föreslagit.

PENSIONSAVTAL (ITP-SJÖ)

Föreningen kommer den 7 juni fortsätta överläggningarna om ett nytt ITP-sjöavtal efter en inbjudan från Sjöfartens Arbetsgivareförbund.

TRAKASSERIER AV SJÖFOLK I KANADA

Vi har i dagarna fått ett e-mail från ett fartyg som trafikerar Kanada där man rapporterar att myndigheterna gått in i de personliga datorerna för att undersöka om de innehöll barnpornografi. Naturligtvis är alla emot den typen av material, men det finns tydligen ingen gräns för hur man kan terrorisera och trakassera sjöfolk utan minsta misstanke om brott. Är det så att sjöfolk skall betraktas som terrorister och brottslingar tills motsatsen bevisats? SFBF kommer naturligtvis att föra denna fråga vidare.

VÄNERN "ALLORA" FAST IGEN

Den Hondurasflaggade rostholken "Allora" fortsätter att segla i nordeuropeiska vatten. I november förra året gick hon på grund i Vänern efter att befälhavaren hade somnat. Året innan hade hon fått nyttjandeförbud i Trollhättan, bl a för att hon saknade ankare. Nu har fartyget fått nyttjandeförbud igen, denna gång i Szczecin i Polen. Orsakerna var bl a ett smutsigt maskinrum och felaktiga eller utgångna certifikat. Det är femte gången sedan 2004 och sjunde gången sedan 1999 som hamnstatsmyndigheter i europeiska hamnar belagt det 42 år gamla fartyget med nyttjandeförbud.

"Allora" var enligt den svenska sjöfartsinspektionen i mycket dålig strukturell kondition när hon skulle bärgas efter grundstötningen i Vänern. När olyckan inträffade hade de två navigatörerna gått vakt om vakt i sextimmarspass i sex månader.

Fartyget har ett brutto på 517, men tilläts av sin flaggstat att segla på sitt gamla mätbrev där bruttot är 252, vilket bl a innebär att hon inte behöver någon AIS-transponder. "Alloras" registrerade ägare är Mine Trading & Shipping i Honduras, men uppges vara opererad av ett företag i Litauen. Hon är klassad av Honduras Int. Surveying Inspection Bureau.

(Publicerad: 060524 13.10 av Svensk Sjöfartstidning)



SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING

informerar juni 2006

SUCFIS - SVENSKT-FINSKT SAMARBETE

Den 24 maj invigde försvarsministrarna Leni Björklund och Seppo Kääriäinen ett svenskt-finskt samarbete om utbyte av management of Tasman Spirit incidents ~ where authorities have acted against masters and officers before any wrongdoing had been proven in court.

Following on the heels of the recent agreement on the "bill of rights" for seafarers, this represents a significant move forward, said Mr Orrell, who served as vice-president of the working group. They are only guidelines, so we have to accept that some countries may not adhere to them ~ but they provide a valuable starting point and uphold the concept of fair treatment for seafarers, he added. The need for the measures was clear, Mr Orrell told the meeting.

In one recent case, a chief engineer had committed suicide after his ship was detained in the US, while in another case a master had been prosecuted for making misleading statements ~ even though they were not material to what had happened. The shipowners' organisation BIMCO presented the meeting with a study on the practice of using criminal sanctions against seafarers, examining more than 40 incidents over the past decade. In 28 cases, sanctions ~ including lengthy imprisonment and heavy fines ~ were taken against seafarers after a deliberate act or negligence had been proven in a court. And in nine cases the authorities acted against seafarers before any wrongdoing was established. BIMCO added that in at least four of these cases, seafarers were not detained for criminal charges but rather as a means of security. The guidelines stress that seafarers are entitled to protection against coercion and intimidation from any source during or after any investigation into a maritime accident. They set down principles to be followed by port and coastal state authorities, flag states, the seafarers' state, shipowners and seafarers.

Key elements include:

- in any investigation, seafarers should be treated in a manner which preserves their basic human dignity at all times,
- seafarers should have the right to independent legal advice during any investigation, along with any necessary interpretation services,
- flag states should ensure that owners assist investigations and fund the repatriation of seafarers when employers abandon their crews,
- seafarers should ensure that they have appropriate interpretation services and fully understand that any statements they make could be used in a criminal prosecution
- port and coastal states should ensure that detained seafarers are given the ability to communicate with their families,

welfare organisations, owners, trade unions, consular officials and legal representatives.

The guidelines now go to the IMO's legal committee and the ILO's governing body and, although there are concerns that some countries may seek to amend them, it is hoped they could be ready for governments to adopt by the summer.

Mr Orrell said the IMO and ILO are also being asked to consider whether to extend the life of the working group to monitor implementation of the guidelines and to consider recommendations for encouraging their widespread adoption.

MANNING, FATIGUE AND WATCHKEEPING

The Maritime & Coastguard Agency (MCA) in UK has issued detailed new guidelines to owners and navigators on keeping a safe navigational watch following a series of accidents. It is an eight-page Marine Guidance Note by the Agency as a response to a series of recent accidents which addresses issues including fatigue, one-person bridge operations, safe speeds, and commercial pressures.

The industry is all-too familiar with the statistics showing the importance of the human element in safe shipping ~ there are great swathes of the industry in which human factors are treated with scant regard and take second place to short-term cost-cutting.

Present regulations stress that "proper performance" by OOWs (officer-on-watch) is essential for safety at sea and warns that the OOW must ensure that an efficient lookout is maintained at all times.

It emphasises that masters should not be constrained in exercising their professional judgement by shipowners, charterers or any other person.

The MCA warns masters, owners and operators that it "considers it dangerous and irresponsible for the OOW to act as sole lookout during periods of darkness or restricted visibility". It also states that watch systems need to prevent the efficiency of watchkeeping personnel from being impaired by fatigue and emphasises the owner or operator's responsibilities for ensuring that ships are "manned with a sufficient number of personnel so that a safe navigational watch can be maintained at all times by appropriately qualified and rested personnel in all foreseeable circumstances.

The regulations also express particular concern at ships proceeding at unsafe speeds ~ particularly in restricted visibility. It quotes an appeal court ruling related to the vessel The Lady Gwendolen, in which owners were unable to limit their liability as a result of their failure to use their influence



SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING

informerar juni 2006

to prevent excessive speed in fog. It notes that masters may face considerable commercial pressures from owners, operators, charterers and port operators but warns that these do not justify risk-taking behaviour.

The MCA is concerned that proper standards be maintained and will take appropriate action against officers who jeopardise their vessels or the lives or property of others, it stresses.

Such action could lead to fines and/or the suspension or cancellation of certificates.

The core messages within the regulations must be underpinned by regulatory support for masters and officers, most importantly on the issues of safe manning and fatigue, he added. Whilst the guidelines are welcome, safe watchkeeping will only ever be secured if it is supported by effective regulations that deliver genuinely safe manning levels.

The May Maritime Safety Committee (MSC) meeting of the International Maritime Organization provided the member states and the shipping industry the chance to agree positive action to address the problems regarding manning, watchkeeping and fatigue.

A paper proposing a radical review of the principles for assessing safe manning ~ which underlines the point that fatigue and manning levels are inextricably linked ~ was tabled by 28 countries, including Sweden, UK and other EU-member states.

There is little doubt that these proposals will be fiercely resisted in some quarters, but if we are to genuinely make progress on combating the prime causes of maritime accidents the MSC has to endorse the recommendations.

After a short presentation of the submission at the MSC, the issue was transferred to the IMO STW Sub-Committee with a target date of 2008, which means that eventual proposals earliest can be dealt with during the MSC in 2008 and decisions earliest can be taken at the General Assembly in 2009.