# SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING

# informerar september 2006

## SFBFs JUBILEUMSMIDDAG

Sveriges Fartygsbefälsförening fyller 100 år 2007. Alla medlemmar med respektive är välkomna på jubileumsmiddag lördagen den 20 januari 2007 kl. 19.00 på Svenska Mässan i Göteborg. Välkomstdrink, 3-rättersmiddag med vin, kaffe och avec, underhållning och dans. Pris 350:- per person.
Anmälan till SFBF, Pg 65 37 64-1, skriv ”SFBF 100 år” och namn.
O.S.A senast den 31 oktober 2006.

## BEHÖVER DU HOTELLRUM I SAMBAND MED JUBILÉET?

Boende finns till specialpris på Gothia Towers i samma hus som Mässan för 700:-/natt för enkelrum och 800:-/natt för dubbel, inkl frukost. Tel 031-750 8811, e-post: hotelreservations@gothia.com, bokningskod: 110 4042, måste uppges för att få rabatten.
Sjömansrabatt finns på Stiftelsen Göteborgs Sjöfartshotells hotell:
Spar Hotel Majorna, tel 031-751 07 00
Spar Hotel Gårda, tel 031-752 0310
Royal, tel 031-700 1170
Liseberg Heden, 031-750 6900
Excelsior, 031-17 54 35
STF Vandrarhem, 031-24 16 20
Hotellkuponger finns hos Agneta Häll på kansliet,
tel 08-10 60 15.

## SJÖFACKEN MÖTTE TALLINK

De sjöfackliga organisationerna i Sverige, Finland, Estland och Tyskland begärde i somras att få träffa Tallink Groups ledning. Anledningen var att Tallink efter köpet av Silja Line och Superfast Ferries blivit den största färjeoperatören i Östersjön och opererar nu fartyg under svensk, finsk och estnisk flagg. Organisationerna begärde därför en diskussion med Tallink om deras visioner om den framtida färjeverksamheten i Östersjön.
Mötet avhölls den 20 september i Tallinn. Före mötet med Tallink träffades representanterna från organisationerna och där framkom att det rådde en enhällig uppfattning om att den reguljära trafiken i Östersjön skall omfattas av den Internationella Transportarbetarefederationens (ITF) ”Atenpolicy”. Policyn, som ensidigt har beslutats av ITF, innebär att anställningsvillkoren på fartyg i reguljär trafik mellan två eller fler länder skall ligga på minst den nivå, som de berörda ländernas fackliga organisationer gemensamt kan acceptera. Uppnås inte denna samsyn skall de villkor tillämpas som är mest fördelaktiga för arbetstagaren. ”Atenpolicyns” syfte är att skydda nivån på anställningsvillkoren inom ett område där ”social dumpning” kan aktualiseras. Dess syfte är inte att vara diskriminerande utan syftar snarare till att utjämna anställningsvillkoren gentemot lågkostnadsbesättningar på fartyg i reguljär trafik.
Vid mötet med Tallink representerades rederiet av en Service Director och en Director Human Resources. Dessa representanter i mellanställning varken kunde eller ville uttala sig om företagets framtida planer, eftersom deras ansvarsområden var begränsade till catering, service och personalfrågor. Det framkom inte heller varför företagsledningen i Tallink avstått från att träffa de fackliga organisationerna. De närvarande representanterna uttalade att det inte kommer att ske några dramatiska förändringar i det korta eller medellånga perspektivet för Silja Line och att man inte ville göra någon långsiktlig planering innan man satt sig in i lagstiftningen i Sverige och Finland.
Organisationerna framförde att de motsätter sig flaggskiften av fartygen för att förbättra lönsamheten genom att införa sämre anställningsvillkor för de anställda. Detta mottogs under tystnad och utan vidare kommentarer.
På frågan om den finansiella situationen i Tallink hänvisade man till bokslutsrapporten som offentliggörs om några veckor. Tallinks representanter var inte så insatta i de finansiella frågorna att de kunde ge några exakta svar på frågor avseende företagets finansiella styrka.
Det är förvånande att Tallink Group inte tog tillvara möjligheterna att utveckla ett bra internationellt samarbete, för att därigenom nå kloka samförståndslösningar med hänsyn tagen till både företagets och de anställdas bästa. Då mötet avslutades rådde därför en entydig och oroväckande uppfattning bland de fackliga representanterna om att Tallinks företagsledning har ett avvikande och annat synsätt vad gäller fördelarna med att försöka nå samförståndslösningar med arbetstagarnas representanter.

## REGERINGSRÄTTEN FASTSTÄLLER KAMMARRÄTTENS DOM OM UTFORMNING AV PERSONALUTRYMMEN PÅ DESTINATION GOTLANDS FÄRJOR

Sveriges Fartygsbefälsförening överklagade i Länsrätten Stockholm våren 2001 Sjöfartsinspektionen i Stockholms beslut om bostadsinredningen i de färjor Rederi AB Gotland byggde i Kina.
Föreningen yrkade att en separat befälsmäss inrättas, att mässar förläggs utsides och ljussätts genom fönsterventiler samt att hytter för överstyrman, intendent och förste fartygsingenjör består av sov- och daghytt, krav som ställs i enlighet med kollektivavtal, bostadskungörelse och ILO-konvention.

SVERIGES
FARTYGSBEFÄLSFÖRENING
informerar september 2006

Länsrätten godtog föreningens krav beträffande hyttindelning, däremot avslogs de andra yrkandena.
Föreningen överklagade domslutet till Kammarrätten i de fall där Länsrätten gick emot föreningen och rederiet överklagade till Kammarrätten i domslutet om hyttindelning.
I Kammarrätten blev utslaget att rätten ändrade tingsrättens dom till rederiets fördel i hyttfrågan och fastställde Tingsrättens dom i övriga frågor. Föreningen begärde prövningstillstånd i Regeringsrätten, som är högsta instans i denna typ av mål. Rätten beslutade att inte medge prövningstillstånd och därmed fastställdes domen i Kammarrätten.
Föreningen har svårt att förstå domslutet, då man går ifrån bostadskungörelsen, inte följer en ILO-konvention som Sverige biträtt och även bryter mot kollektivavtalet.

## AVTAL KLART FÖR TJÖRNS OCH ÖCKERÖS KOMMUN

Föreningen har träffat avtal med Tjörns och Öckerös kommun gällande från och med den 1 april 2006. Avtalet innebär för Tjörn en tvåprocentig lönehöjning samt borttagande av den s k icke-utlagda tiden. För Öckerö innebär det nya avtalet ett påslag med 1050 kronor per månad.

## RÖDA BOLAGET KALLAR TILL FÖRHANDLING

Röda Bolaget har kallat SFBF till förhandling om nytt kollektivavtal. Föreningen har träffat rederiet och där framfördes att man från företagets sida vill förenkla nuvarande avtal. Förhandlingarna fortsätter.

## ILO:S EUROPEISKA TREPARTSSEMINARIUM OM UPPFÖLJNING AV DEN ANTAGNA SJÖARBETSKONVENTIONEN

Den bulgariska regeringen tillsammans med arbetstagar- och arbetsgivareorganisationer i Bulgarien och i samarbete med ILO anordnade under september månad ett möte för att främja ratifikationen av den nyligen antagna sjöarbetskonventionen, Maritime Labour Convention (MLC 2006). Närvarande vid mötet var deltagare från tolv europeiska länder, EU-kommissionen och från internationella och nationella sjöfarar- och redarorganisationer.
Seminariet gick framförallt igenom innehållet i MLC 2006. Det noterades också att Liberia, som är världens näst största flaggstat, den 7 juni 2006 ratificerade MLC 2006. Med total anslutning till konventionen från EU/EES-ländernas sida skulle denna bringas i kraft. Det krävs 30 ratifikationer och en tredjedel av världshandelstonnaget. Hur EU skall agera väntas rådet fatta beslut om i december i år.

## SEKO DÖMT FÖR OLOVLIGA STRIDSÅTGÄRDER

År 2001 varslade SEKO om blockad mot det danskflaggade fartyget MS Tor Caledonia som gick i trafik mellan Göteborg och Harwich. Manskapet bestod av polska sjömän som gick på individuella anställningsvillkor lägre än de svenska och danska. SEKO menade att detta var lönedumpning och krävde därför internationella kollektivavtal med svenska lönevillkor. Svenska Transportarbetareförbundet varslade också om blockad. Blockaden trädde dock aldrig i kraft då lasten fördes över på ett annat fartyg med överenskomna anställningsvillkor. Tor Line stämde därefter facket till den danska Arbetsdomstolen (Arbejdsretten), som gav rederiet rätt. Utslaget föll efter det att den danska Arbetsdomstolen tillfrågat EU:s domstol om de kunde döma utifrån dansk lagstiftning i en tvist som handlade om stridsåtgärder som var varslade i Sverige och i enlighet med svensk lag. Domstolen ansåg att eftersom rederiet var danskt, fartyget seglade under dansk flagg och SEKO hade skickat varslet till Danmark så gällde dansk lag.
I danska Tingsrätten ligger nu ett skadeståndskrav på SEKO på drygt 550 000 kronor.
Denna process beräknas starta i oktober.
Domen är märklig, såtillvida att enligt dansk sjöarbetsrättslagstiftning kan danska fackföreningar endast teckna avtal för danska medborgare och de som är bosatta i Danmark och seglar i det danska internationella registret (DIS). Denna inskränkning i förhandlingsrätten för de fackliga organisationerna har under tolv års tid kritiserats av ILO.
En ny förordning (Rom II) är under behandling inom EU, vilket kan innebära förändringar på detta område. Förslaget till förordning innebär bl a att vid flyttning över gränserna skall det lands lagstiftning gälla där stridåtgärderna äger rum. Förslaget har nu godkänts av Europaparlamentet och är nu på väg till Ministerrådet.
De fackliga organisationerna undersöker nu vad denna dom kan få för betydelse för framtida åtgärder mot social dumping i våra farvatten.

## REGERINGEN SATSAR PÅ SJÖMOTORVÄGAR

Sverige har under flera år varit drivande och positiv till idén med sjömotorvägar. Tillsammans med övriga EU-länder kring Östersjön har vi nu gått ut med en gemensam uppmaning till aktörerna inom transportsektorn att lämna förslag på intressanta satsningar.
Sjömotorvägar ingår som en del i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som delvis finansieras med EU-medel. Syftet med sjömotorvägarna är framförallt att stärka

sammanhållningen inom EU och att minska godstransporterna på unionens vägnät till förmån för sjöfarten. Med sjömotorvägar skall transporterna effektiviseras genom att infrastrukturen i hamnarna utvecklas och anslutningarna till dessa förbättras. Andra aspekter som kan ingå i arbetet är isbrytning, utveckling av trafikinformationssystem och förbättrat samspel mellan olika trafikslag. ”Det är mycket glädjande att alla EU-länderna runt Östersjön har kunnat enas om en gemensam uppmaning i den här frågan. Sverige har varit drivande i processen och jag hoppas att detta skall leda till intressanta projektförslag från de berörda aktörerna. Det är viktigt för hela östersjöregionen att transporterna fungerar effektivt och säkert och här kommer sjömotorvägarna att spela en viktig roll”, säger infrastrukturminister Ulrica Messing i en kommentar.

## F17 FÅR SJÖRÄDDNINGSHELIKOPTER

Sjöfartsverkets räddningshelikopter för sydkusten kommer med största sannolikhet att placeras i Ronneby, skriver Blekinge läns tidning. Helikoptern blir den sista som Sjöfartsverket placerar ut och de andra skall till Göteborg, Stockholm, Visby och Sundsvall.

## VTS-SYSTEM I ÖRESUND

SFBF har deltagit på en konferens i Helsingör i september, inbjuden tillsammans med andra intressenter av de danska och svenska sjöfartmyndigheterna, för att lämna våra synpunkter och åsikter om behov av information i samband med inrättandet av ett informativt VTS-system täckande hela Öresund inklusive hamnarna. Tanken är att det skall sträcka sig från Kullen, genom Flintrännan eller Drogden, förbi Falster rev och i jämnhöjd med Falsterbokanalen. VTS-centrat skall placeras i Malmö med såväl svenska som danska operatörer. Den allmänna åsikten var att informationen från fartygen skall inskränkas till ett minimum (fartygets namn, IMO-nummer och air-draft), då det mesta av informationen datamässigt kan fås från annat håll. Man räknar med att man inom kort skall kunna inleda verksamheten.
SFBF ser mycket positivt på detta, då det har varit ett krav från våra medlemmar under senare år eftersom trafiken bara ökar.

## SACO UNG

SACO har fått en ny portal på nätet. Den vänder sig till den som är på väg mot sitt första jobb.
”Oavsett om du studerar, söker jobb eller precis skall börja arbeta finns här massor av handfast info som hjälper dig en bra bit på vägen” är budskapet.
Välkommen in på www.saco.se/ung hälsar portalens redaktör Gerd Larsson.

## KLUBBORDFÖRANDEKONFERENSEN

Den 19 september avhöll SFBF sin årliga klubbordförandekonferens i Falkenberg. På dagordningen stod främst diskussionerna om framtida pensionssystem. Ett stort problem som föreningen har brottats med under många år är den bristande sjösäkerheten för skärgårdsfartygen - både avseende bemanningsnumerären och den numera nästan obefintliga utbildningen för manskapet ombord. I vissa fall kan man som befälhavare med 200 passagerare ombord ha endast en däcksman som utbildats i ”basic safety training” genom en aktiv DVD. Skall vi verkligen behöva vänta på att en olycka skall inträffa innan myndigheterna gör något åt dessa missförhållanden?
Kanske den danska utredningen av kollisionen i tät tjocka vid inloppet till Helsingör mellan de två passagerarfärjorna, den danska Mercandia IV och den svenska Pernille, kan få några konsekvenser för bemanningarna på skärgårdsfartygen i framtiden. Olyckan skall utredas av de danska myndigheterna. Det har redan visat sig enligt utsago från passagerarna att den nio man starka besättningen på Pernille behärskade situationen med ca 200 passagerare ombord på ett föredömligt och professionellt sätt. Vi måste dra lärdom av detta. Det hade man inte klarat med en ensam befälhavare, en befaren jungman utan riktig utbildning och ett eventuellt cafeteriabiträde. Detta är fallet i de flesta svenska skärgårdsfartyg av liknande storlek som Pernille, med upp till 350 passagerare ombord och många gånger ute i en öde skärgård. Pernille har ju maximalt 10-15 minuter till hamn med alla de resurser som finns där.

## INFORMATION OM GENOMFÖRDA HAMNSTATSKONTROLLER

Under januari-augusti 2006 har 343 hamnstatskontroller utförts i Sverige på fartyg under utländsk flagg, varav 111 med brister. Åtta fartyg hade så allvarliga brister att de kvarhölls. Under motsvarande tid har 215 hamnstatskontroller utförts på svenska fartyg inom MOU-regionen. Av dessa hade 83 brister men inget fartyg kvarhölls.

## NYA ARBETSPROGRAM FÖR IMO:S STW-SUBKOMMITTÉ

Vid IMO:s 81:a möte med Maritime Safety Committee i maj beslutades att föra upp två nya punkter på dagordningen för STW-underkommitté som skall avhållas den 22-26 januari 2007. De nya punkterna på kommitténs program som skall diskuteras är:
1. En genomgripande översyn av principerna som skall ligga till grund för myndighetsbeslut om ett fartygs säkerhetsbemanning.
2. En komprimerad översyn av STCW-konventionen och dess koder och, om det anses nödvändigt, en fullständig revision.

Arbetet med båda dessa punkter skall vara slutfört 2008. IFSMA, ITF och SFBF deltar i detta viktiga möte.

## FLERA GRUNDSTÖTNINGAR – VAD GÖR POLITIKERNA?

Återigen har vi haft ett antal grundstötningar i svenska vatten beroende på att vakthavande befäl somnat på vakt. Den senaste i raden är ett litauiskt containerfartyg Arina (Klaipeda) som gick på grund vid 0300 den 22 september vid Understens fyr. Orsaken är troligen, enligt Kustbevakningen, att styrmannen hade somnat och fartyget kommit ur kurs. Arina var enligt uppgift ett trevaktsfartyg. Styrmannen var inte påverkad av alkohol enligt polisen. Fartyget drogs loss den 24 september. Sammanlagt fanns det 16 ton dieselolja och 50 ton tjockolja i bunkers ombord. 10-20 liter hydraulolja hade läckt ut. Styrmannen kan komma att bli misstänkt för bl a brott mot vilotidslagen. Det är också av stort intresse att höra om det fanns utkik på bryggan och hur styrmannen har arbetat dygnet före grundstötningen.

Återigen ser vi att misstankarna faller på det enskilda befälet efter en inträffad olycka, när det är myndigheterna, som har skapat omöjliga förutsättningar att kunna operera fartygen på ett säkert sätt, som borde lastas. Myndigheterna lägger mer och mer uppgifter på fartygen, beslutar om alltför små säkerhetsbemanningar för dessa uppgifter och införde en vilotidslag, som indirekt innebär en omänsklig arbetstid som aldrig skulle accepteras iland. Då hjälper det inte att försöka förbättra sjösäkerheten genom att införa motorvägar och förklara Östersjön för ett speciellt miljökänsligt område om man samtidigt helt blundar för den operationella fartygsdriften.

Det är inte styrmannen som skall ställas till svars - utan politikerna som är helt medvetna om den omöjliga situationen för befälet ombord, men är totalt ovilliga att göra något åt det.

## KUSTBEVAKNINGENS MEDVERKAN VID TILLSYN AV FARTYG

Sjöfartsverket har den 12 september träffat en överenskommelse med Kustbevakningen rörande tillsyn av fartyg enligt fartygssäkerhetslagen och vilotidslagen gällande från den 1 september 2006.

Kustbevakningen skall utöva tillsyn i form av inspektion såvitt gäller:

1. bemanningskontroll på svenska fartyg om högst 1500 BRT i internationell och nationell fart.
2. kontroll av passagerarantal och -registrering/-räkning på passagerarfartyg i svensk nationell trafik med undantag för fartyg i trafik på Gotland.
3. kontroll av svenska fartygs djupgående.
4. kontroll av certifikat för svenska fartyg som enbart går i nationell trafik.
5. kontroll av efterlevnaden av lagen om vilotid för sjömän på fartyg.

(se vidare Sjöfartsverkets författningssamling 2006:30)