



SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING



informerar febr/mars 2007

INBJUDAN TILL FACKLIG GRUNKURS/FÖRTROENDEMANNAKURS

En ny kurs kommer att hållas den 17-19 april på Lidingö Hotell & Utbildningscentrum i Stockholm. Kursen börjar med lunch den 17 april och avslutas med lunch den 19 april. Kursen vänder sig i första hand till förtroendevalda och i mån av plats kommer även övriga intresserade medlemmar att kunna delta. Kursen kommer bl.a att innehålla arbetsrätt, avtalskännedom, förenings-, förhandlings- och mötes- teknik samt organisationskunskap. Medverkar gör huvudsakligen funktionärer från SFBF men även andra föreläsare kan bli aktuella.

Den som är anmäld som facklig förtroendeman till rederiet har rätt att genomgå kursen på betald arbetstid. Anmälan om ledighet för deltagande i kursen bör göras till rederiet i så god tid som möjligt.

Din anmälan till kursen vill vi gärna ha senast den 16 mars via mail kansli@sfbf.se fax 08-106772 eller telefon 08-106015.

SFBFs ÅRSMÖTEN

Föreningens årsmöten kommer att hållas den 10 maj i Stockholm, den 14 maj i Göteborg, den 21 maj i Helsingborg och den 22 maj i Kalmar. Information om plats och tid kommer att annonseras i Nautisk Tidskrift, på sfbf.se och i kommande nyhetsbrev.

SFBFs AVTALS- OCH KLUBBORDFÖRANDEKONFERENS

Årets avtals- och klubbordförandekonferens kommer att hållas den 19-20 september. Kallelser kommer att skickas ut till klubbarna.

VÄRLDSSJÖFARTENS DAG

Världssjöfartens Dag firas i år den 27 september i Göteborg med temat "IMO's Response to Current Environmental Challenges". Programmet kommer att presenteras i Nautisk Tidskrift, på sfbf.se och i kommande nyhetsbrev.

REDERISTÖD ÄVEN TILL OFFENTLIGT UPPHANDLAD TRAFIK

Föreningen har tidigare i decembers nyhetsbrev informerat om att vi tillskrivit Näringsdepartementet och även medverkat i annan opinionsbildning när det gäller

rederistöd i upphandlingen av Gotlandstrafiken. Regeringen har nu bytt ståndpunkt i frågan och ändrat i lagstiftningen om sjöfartsstöd så att det blir möjligt att från januari 2009 erhålla stöd även för offentlig upphandlad inrikestrafik. Detta har inneburit att även svenska rederier fått möjlighet att bjuda på upphandlingen av Gotlandstrafiken.

SJÖMÄN STÄLLS UTANFÖR JOBBSKATTEAVDRAGET

Det är med stor förvåning vi har läst en artikel i lördagens Göteborgs-Posten angående jobbavdraget för sjöfolk, där det framgår att sjöfolk enligt finansminister Anders Borg ej skall omfattas av "jobbavdraget" som utlovades till samtliga löntagare före valet. Bakgrunden till beslutet är enligt densamme att sjöfolk redan har en skattereduktion som erhöles i samband med övergången från sjömansskatt till landskatt samt övriga stödåtgärder till sjöfartsnäringen, som ej kommer den enskilde sjömannen till del. Det sjöinkomstavdrag samt den skattereduktion som erhöles i samband med övergången baserade sig på att det ej skulle bli en kostnadsökning för redaren och ej heller en nettolöneminskning för sjömannen. Denna minskning skall vi uppenbarligen få nu i stället. Det är inte första gången som sjömän får vidkännas den här typen av särbehandling och bristande respekt för det arbete som sjömännen bidrar med. Jag tänker då på konfiskationen av krigsriskersättningarna efter andra världskriget samt att det tog över 50 års påtryckningar på statsmakterna innan de ca 1400 sjömännen som miste livet under detta krig blev ihågkomna.

Vad värre är, är att regeringen och finansministern strax före jul fick en skrivelse från de fackliga organisationerna, Sjöfartens Arbetsgivarförbund (SARF) och Sveriges Redareförening (SRF) med krav på ett skyndsamt möte för att finna en lösning så att även de ombordanställda skall omfattas av vallöftet. Regeringen har ännu inte avgivit något svar och inte vidtagit någon åtgärd, trots påminnelser.

Enligt vårt sätt att se det, hade vi åtminstone förväntat oss ett skriftligt svar direkt från finansministern och inte ett svar förmedlat genom en tidningsartikel i GP. Våra krav på att få träffa finansministern ligger dock kvar.

Vice ordföranden Lars Johansson i skatteutskottet tar upp frågan i en interpellation till finansministern i enligt följande:



SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING



informerar febr/mars 2007

”Jobbavdraget som skulle gå till alla som arbetar går bara till dem som arbetar på land. Sjöfolket i Sverige har ställts utanför jobbavdraget eftersom regeringen inte uppmärksammat eller brytt sig om de särskilda skatte- och avdragsregler som gäller för sjöfolket. Detta ger denna märkliga effekt som berör ca 12 000 sjöfolk, som är organiserade i SEKO Sjöfolk, Sjöbefälsförbundet och Sveriges Fartygsbefälsförening.

Samtidigt innebär regeringens A-kasseavgifter en ökad kostnad för medlemmarna, för LO-förbundet SEKO på ca 3000 kr om året. För Sjöbefälsförbundet som tillhör Ledarna är kostnadsökningen 2 800 kronor om året medan SACO-förbundet Sveriges Fartygsbefälsförening får 1 800 kronor om året i ökad avgift till Akademikernas A-kassa. Dessutom har avdragsrätten för A-kasseavgiften slopats.”

Alliansregeringen visar tydligt att i denna fråga, i likhet med så många andra, slarvar man i beredningen av viktiga frågor och struntar i vilka effekter deras förslag får för vanligt folk. Åtgärder skall pressas igenom så fort det bara går för att slippa protester och debatt. Vi ser nu hur jobbskatteavdraget inte bara utsätter människor för åldersdiskriminering utan också diskriminerar hela sjömanskåren.

FÖRENINGEN TILLFRÅGAD OM BESKATTNING AV ÖRESUNDSTRAFIKEN

Finansdepartementet har tillsänt föreningen en remiss om översyn av reglerna för beskattning av sjöinkomst. Förslaget innebär bland annat att det årliga beslutet om att sjömän bosatta i Sverige undantas från svensk skatt på inkomst av arbete på fartyg som är registrerat i annat nordiskt land bör gälla tills vidare. Likaså att skattefriheten för de som någon gång under januari månad 2001 var anställd ombord på ett danskt fartyg i reguljär färjetrafik mellan Danmark och Sverige ändras så att skattefriheten gäller alla som är anställda i denna trafik. Man föreslår också att denna regel skall gälla retroaktivt för de som anställdes efter januari 2001.

Vidare att de som är anställda ombord på ett handelsfartyg som är registrerat i en stat inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet får möjlighet till sjöinkomst-avdrag och skattereduktion i samma omfattning som tidigare gällt för svenskregistrerade fartyg.

CENTRALA FÖRHANDLINGAR MED LANDSTING- OCH KOMMUNFÖRBUNDET

Föreningen kommer inom kort att inleda förhandling med Landsting- och kommunförbundet rörande veckoarbetstidsmättet i Öckerö kommun. Föreningen är oense med kommunen om vilken veckoarbetstid som skall tillämpas i kommunens färjetrafik.

SKÄRGÅRDSTRAFIKEN I STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Upphandlingen av Waxholmsbolagets trafik är nu klar sedan Klart Skepp frånträtt sitt uppdrag att driva en del av trafiken och Stockholms Sjötrafik tagit över den del som var tänkt för Klart Skepp. Föreningen har också kommit överens med entreprenörerna att den nya verksamheten är att betrakta som övertagande av verksamhet och även hur fördelningen av den anställda personalen skall se ut. För närvarande pågår processen med formalisering av överenskommelsen. Detta innebär också att man från Stockholms Sjötrafik återkallar de tidigare lagda uppsägningarna.

STOCKHOLMS SJÖTRAFIK AB (SSAB) ÖVERGÅR TILL NYA ÄGARE

Nuvarande VD Magnus Sillén tar tillsammans med två partners över Stockholms Sjötrafik från nuvarande ägarna Transatlantic Hornet. Övertagandet sker den 2 april 2007.

LÖNEFÖRHANDLINGARNA MED STAR CRUISES KLARA

Föreningen har träffat överenskommelse med Star Cruises om lönerna för 2007.

HAMNSTATSKONTROLLER

Information om fartyg som kvarhållits i samband med utförda hamnstatskontroller inom EU.

I redovisningen har endast de för det aktuella fartyget relevanta förhållanden, som en rapportering enligt EU-direktivet skall innehålla, tagits med.

Under januari 2007 har 78 hamnstatskontroller utförts i Sverige varav 30 med brister. Ett fartyg hade så allvarliga brister att det kvarhölls.



SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING



informerar febr/mars 2007

Under januari 2007 har 36 hamnstatskontroller utförts på svenska fartyg inom MOU-regionen. Av dessa hade 19 brister. Inget fartyg kvarhölls.

SFBF MOTSÄTTER SIG FÖRSÄLJNINGEN AV M/V DICKSON VID CHALMERS

Efter ett nödrop från ordföranden i sjösektionen vid Chalmers Studentkår, Linus Edberg, om att deras övningsfartyg skulle säljas, deltog och stöttade SFBF studenterna i de uppvaktningar och diskussioner som fördes. Bakgrunden är att Chalmers måste skära i sin budget och det verkade som om hela nedskärningen skulle ske på sjösidan. Dessutom verkade det som de styrande vid Chalmers inte riktigt förstod nödvändigheten av att ha ett fartyg att öva på när det gäller framför allt manövrering och hur ett fartyg reagerar under vissa sjöförhållanden. Det går inte att ersätta med simulatorträning. Från föreningens sida ser vi det av yttersta vikt att sådan träning måste kunna bedrivas på M/V Dickson eller liknande tonnage som ett viktigt led för att kunna bibehålla vår toppkompetens. Vi vill här återge (ur Upplev Kalmar) vad Ida-Marie Eriksson, en sjökaptensstuderande från Kalmar, uttrycker:

- Känslan var härlig när jag första gången fick lägga till med Calmare Nyckel. Då kändes det som om allt studerande och repeterande verkligen var värt mödan.

ATLANTIC CARTIER BLIR SKOLFARTYG

Detta projekt som ursprungligen initierats av Sjöfartens Arbetsgivareförbund har till uppgift att locka fler ungdomar till sjöfarten.

I dagsläget är t.ex. tillgången på maskinbefäl på arbetsmarknaden lika med noll och situationen för däcksbefäl är på väg åt samma håll.

Stora pensionsavgångar är att förvänta av den stora gruppen 40-talister och det finns ett stort antal beställda fartyg avsedda för svensk flagg på orderstockarna nu.

Minsta positiva förändring i den svenska handelsflottan med utökat tonnage kommer därför i en framtid att omedelbart leda till en brist på befäl.

För detta ändamål skall nu det utsedda svenska skolfartyget M/S Atlantic Cartier genomgå en ombyggnation och förses med ett antal elevhytter samt klassrum.

Utbildningen ombord kommer att vara ett preparand-år för ungdomar med eller utan tidigare sjöfartsutbildning. Det kommer att finnas plats för 12 elever, inriktade till en början mot maskinsidan eftersom behovet av nya befäl där är allra störst.

Detta projekt övervakas och kontrolleras av en arbetsgrupp bestående av representanter från både bl.a. utbildningsväsendet, myndigheter, näringslivet samt fackliga organisationer där det i den sistnämnda gruppen kan nämnas att Sveriges Fartygsbefälsförening samt SEKO deltar.

Fartygsfakta: M/S Atlantic Cartier byggd i Frankrike 1985, ägare ACL.

Brt/Nrt/Dwt 58358 / 21176 / 51648

Last kapacitet: 3 100 TEU.

Effekt 18349 kW

Dimensioner: 292 x 32,4 x 11,6

UPPROP OM FÖRBÄTTRAD LIVRÄDDNINGSUSTRUSTNING

Efter Finnbirch-olyckan har föreningen gått ut med ett upprop om att vi måste se över den räddningsutrustning som vi har ombord och som de enheter som bistår nödställda använder. Gensvaret har varit stort. Vissa förslag som kommit oss tillhanda bör också kunna vidareutvecklas. Vi har också fört diskussioner med företrädare för Intertanko om förbättrad livräddningsutrustning ombord. Intertanko tog kontakt med oss och ville ha ett närmare samarbete också med IFSMA i frågan.

Vidare har vi fört diskussioner med Sjöfartsverket om räddningsarbetet i samband med Finnbirch-olyckan där två personer omkom. Ett möte är preliminärt utsatt till den 22 mars där olika intressenter skall diskutera händelseförloppet och vad som kan göras i framtiden på detta och andra områden.

UTREDNING OM INSPEKTIONERNAS FRAMTID

Regeringen beslutade den 6 oktober 2005 att en utredning skulle tillsättas med uppgift att undersöka hur man kan inrätta en transportslagsövergripande organisation för inspektionsverksamheten, som rör kontroll av att krav i fråga om säkerhet och skydd inom transportområdet är uppfyllda. Föreningen har nu erhållit utredningens betänkande och skall svara senast den 2 maj 2007. Föreningen har diskuterat frågan vid ett styrelsemöte och grunduppfattningen är att vi skall bibehålla Sjöfartsinspektionen även i framtiden, då mycket av våra regelverk och riktlinjer beslutas internationellt och vi måste ha sakkunniga på alla nivåer. Vi önskar dock att Sjöfartsinspektionen skall vara kvar som en självständig myndighet även om man finns i en fysisk närhet till Sjöfartsverket.



SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING



informerar febr/mars 2007

NY KANSLICHEF PÅ SACO

Anders Edward, nuvarande kassaföreståndare på AEA, kommer att överta kanslichefsposten på SACO. Detaljer kring när han börjar på SACO är inte helt klara men han kommer omgående att följa SACO:s verksamhet.

AEA BILLIGASTE ARBETSLÖSHETSKASSAN

Från och med årsskiftet är medlemsavgiften till AEA - Akademikernas Erkända Arbetslöshetskassa - 240 kronor i månaden, genomsnittet för alla 36 arbetslöshetskassorna är 354 kronor. Det är framförallt det stora medlemsantalet och den relativt låga arbetslösheten som håller avgiften nere även om de låga administrativa kostnaderna bidrar. AEA har fått 8000 nya medlemmar sedan årsskiftet.

OBLIGATORISK A-KASSA

Regeringen har tidigare aviserat att man har för avsikt att utreda och införa en obligatorisk a-kassa. Direktiven för utredningen är i dagsläget inte klara. Från att tidigare ha sagt att man kommer med ett förslag i månads-skiftet februari/mars har man nu aviserat att på grund av ärendets komplicerade natur behöver man längre tid på sig och tidigast 2008/2009 kan ett eventuellt obligatorium träda i kraft.

MEDLEMSKAP I FACKET

Allt för få reflekterar över vilka förmåner som är kopplade till de överenskommelser som ett kollektivavtal mellan fack och arbetsgivare står bakom. Tjänstepensionen ITP och ITPK, rätten till tidigare pension enligt ITP Sjö/skärgrård har möjliggjorts genom fackets trägna arbete under årens lopp, likaså arbetsskadeförsäkringen och extra ersättning vid sjukdom. Statens kaka är liten på dessa områden. Alltså: inget kollektivavtal - inga av dessa förmåner.

KAPTEN WOLFGANG SCHRÖDER FRIGIVEN EFTER 11 MÅNADER I AMERIKANSKT FÄNGELSE

Kapten Schröder, befälhavare på Zim Mexico III, kolliderade den 2 mars 2006 med en gantrykran i Mobile USA. Detta skedde i samband med avgången med lots ombord, bogpropellern stoppade och kranen välte. En elektriker som befann sig på kranen omkom i samband med olyckan. Man hade haft problem med bogpropellern tidigare vilket inte meddelades lotsen och inte heller hade man anlitat bogserbåtar. Efter en förundersökning ar-

resterades kapten Schröder på kriminella grunder, men släpptes mot borgen och fick inte lämna Mobile. Han åtalades och fälldes på kriminella grunder "negligent (ovarsamhet) actions resulting in the killing of the electrician". Han arresterades då på nytt på grund av flykt-risken. Detta kunde rendera honom ett straff på 10-21 månader. Hade han däremot blivit dömd för gross negligence (grov ovarsamhet) kunde han riskerat upp till tio års fängelse. Domen föll den 7 februari och kapten Schröders släpptes fri genom att han redan varit i förvar under 11 månader. Rederiet Rickmers, Germany, erkände brott och fick böta 375000 USD för att det också ansågs som ansvarigt.

IFSMA, tillsammans med många andra, utövade påtryckningar på myndigheterna i USA för att få Wolfgang Schröder frisläppt.

ERIKA-KATASTROFEN 1999 TAS UPP I DOMSTOL

Erika-förhören inleddes i början av februari i Paris och man räknar med att domar kommer att falla tidigast i september. Fyra bolag och elva personer står åtalade. Alla förväntas närvara utom den indiske befälhavaren Karun Mathur som inte har besvarat kallelsen och inte heller givit några instruktioner till sin franske advokat. Enligt en juridisk källa kan domstolen utfärda en arresteringsorder men den väntas inte få någon effekt då det inte finns något utlämningsavtal mellan Frankrike och Indien.

IFSMA'S RAPPORT FRÅN IMO

IFSMA's nästa generalförsamling kommer att avhållas i Antwerpen 24-25 maj 2007.

During the last quarter of 2006, the Secretariat focused on preparing for the forthcoming issues to be raised at STW 38.

IFSMA attended the following IMO meetings: The Maritime Environmental Protection Committee (MEPC) 55th session, 9th to 13th October 2006 in London; The Legal Committee (LEG), 92nd session: 16-20 October 2006, in Paris; and the Maritime Safety Committee (MSC), 92nd session held in Istanbul from the 29th November to the 8th December 2006.

The Executive Council met in Paris on the 20th October 2006.

At MEPC 55 the following key points of interest to Shipofficers were made:

Ballast water management

The following guidelines, which are part of a series



SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING



informerar febr/mars 2007

developed to assist in the implementation of the BWM Convention, were adopted:

- ballast water exchange design and control standards (G11)
- design and construction to facilitate sediment control on ships (G12);
- designation of areas for ballast water exchange (G14);
- sediment reception facilities (G1);
- ballast water reception facilities (G5).

The Ballast Water Review Group considered the latest information on ballast water treatment technologies and tried to determine whether appropriate technologies are available to achieve the ballast water performance standard required under regulation D-2 of the BWM Convention by 2009 at which time new ships must comply with the performance standard. This Group's conclusions were that type-approved ballast water management systems would probably be available for installation prior to the first application date of the BWM Convention. However, the installation of type-approved ballast water management systems on ships already contracted to be built in or after 2009 may not be feasible or only possible at excessive cost and/or delivery.

Inadequacy of shoreside reception facilities

The MEPC approved an Action Plan to tackle the alleged inadequacy of port reception facilities - seen as a major hurdle to overcome in order to achieve full compliance with MARPOL. The Plan was developed by the Sub-Committee on Flag State Implementation (FSI) and it is hoped that its outcome will contribute to the effective implementation of MARPOL and promote quality and environmental consciousness among administrations and shipping.

The Plan contains a list of proposed work items to be undertaken by IMO with the aim of improving the provision and use of adequate port reception facilities, including items relating to reporting requirements; provision of information on port reception facilities; identification of any technical problems encountered during the transfer of waste between ship and shore and the standardization of garbage segregation requirements and containment identification; review of the type and amount of wastes generated on board and the type and capacity of port reception facilities; revision of the *IMO Comprehensive Manual on Port Reception Facilities*; and development of a Guide to Good Practice on Port Reception Facilities. With regard to regional arrangements, the Committee agreed to

recognize them as a means to provide reception facilities in light of the MARPOL requirements, taking into account the benefit of having such regional arrangements in place.

Sulphur monitoring

The MEPC noted the results of monitoring of the worldwide average of sulphur content of residual fuel oils, which indicated that in 2005, almost 90% of the samples had sulphur contents between 1.5 and 4% m/m. Almost 50% was between 2 and 3% m/m. 219 out of 79,592 (0.3%) of the samples were over 4.5% m/m sulphur, and 5 samples contained more than 5% sulphur (compared to 7 samples in 2004). The sulphur content of residual fuel measured for 2003, 2004 and 2005 gave a three year rolling average for the period of 2.7%. The rolling average for 2002-2004 was 2.67%.

Special Area under Annex I (MARPOL 73/78)

The Southern South Africa waters have been designated a Special Area under Annex I to provide measures to protect wildlife and the marine environment in an ecologically important region used intensively by shipping. This region is added to the existing list of the Mediterranean Sea, Baltic Sea, Black Sea, Red Sea, "Gulfs" Area, Gulf of Aden, Antarctic, North West European Waters and the Oman area of the Arabian Sea.

Revisions and amendments of MARPOL

Annex III Revisions have been adopted to Annex III Revisions have been adopted to harmonize the regulations with the criteria for defining marine pollutants which have been adopted by the UN Transport of Dangerous Goods (TDG) Sub-Committee, based on the *United Nations Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS)*.

Amendments to the Condition Assessment Scheme (CAS) have been adopted clarifying the validity of the Statement of Compliance where there is a change of ownership of the ship, change of recognized organization or change of flag and giving the procedures to follow in these cases.

Amendments to the Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk on offshore supply vessels (have been adopted

Revised sewage standards have been adopted and revised *Guidelines on implementation of effluent standards and performance tests for sewage treatment plants* will apply to sewage treatment plants installed onboard on or after 1 January 2010, and replace the *Recommendation on international effluent standards and guidelines for*



SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING



informerar febr/mars 2007

performance tests for sewage treatment plants adopted by resolution MEPC.2(VI) in 1976. The MEPC also adopted a standard for the maximum rate of discharge of untreated sewage from holding tanks when at a distance equal or greater than 12 nautical miles from the nearest land.

Work in progress for the prevention of air pollution from ships

The MEPC agreed a work plan, with a timetable, to identify and develop the mechanisms needed to achieve the limitation or reduction of carbon dioxide (CO₂) emissions from ships, noting that climate change caused by greenhouse gas emissions from the burning of fossil fuel is a steadily growing concern for most countries. The MEPC noted that shipping, although an environmentally friendly and fuel-efficient mode of transport, nevertheless, needs to take action on greenhouse gases (GHG). The Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases (BLG) is currently undertaking a comprehensive review of MARPOL Annex VI and the NOx Technical Code and an intersessional meeting of the BLG Air Pollution Working Group will be held from 13 to 17 November 2006 in Oslo, Norway, to progress the work further.

Transport of bio-fuels and bio-fuel blends to be addressed

The increasing transport by sea of bio-fuels and bio-fuel blends as cargo, needs to be considered in order to clarify the regulations which apply. Bio-fuels are considered to fall under MARPOL Annex II when transported as products intended for blending with petroleum or mineral products but, when carried as blended products, it becomes unclear whether their carriage should be in accordance with MARPOL Annex I or Annex II. The MEPC instructed the Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases (BLG) to include on its agenda a new high-priority item on "Application of requirements for the carriage of bio-fuels and bio-fuel blends", with a target completion date of 2008.

At the Legal Committee, 92nd session the following key points of interest to Seafarers were made:

Fair treatment of seafarers

The *Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident* were adopted by the Legal Committee at its last session and by the Governing Body of the ILO at its 296th session on 12 June 2006.

The Legal Committee, at this session, discussed submissions relating to possible changes, but decided, at this point in time, that it would be premature to amend

the Guidelines. The Committee agreed, however, that review and monitoring of the Guidelines should be kept on its agenda.

Claims for death, personal injury and abandonment of seafarers

The Committee invited the Joint IMO/ILO *Ad Hoc* Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers to make arrangements to hold a seventh session, with a view to developing a standard and guidelines in relation to such claims.

This invitation was extended, in part, following a resolution adopted by the ILO International Labour Conference which, at its 94th session in February this year, adopted the 2006 Maritime Labour Convention. The ILO Resolution notes that the text in the Convention does not address many of the provisions set out in the *Guidelines on Shipowners' Responsibilities in respect of Contractual Claims for Personal Injury to or Death of Seafarers* and the *Guidelines on Provision of Financial Security in Cases of Abandonment of Seafarers*, which have been adopted by both the IMO Assembly and the ILO Governing Body. The resolution, therefore, recommends to both Organizations that the way forward would be for the Working Group to develop a standard accompanied by guidelines, which could be included in the Maritime Labour Convention or another existing instrument, at a later date.

Draft wreck removal convention approved

A draft convention on the removal of wrecks has been approved by the IMO's Legal Committee, and the draft text will now be forwarded to a Diplomatic Conference, scheduled to be held from 14 to 18 May 2007 at the United Nations Office in Nairobi, Kenya.

Once adopted and in force, the new convention will provide the legal basis for States to remove, or have removed, from their exclusive economic zones (EEZs), wrecks that may pose a hazard to navigation or, because of the nature of their cargo, to the marine and coastal environments, or to both. The new convention will also require shipowners to take out insurance to cover costs of removal and provide States with a right of direct action against insurers.

Proposals to extend the scope of the new convention to the territorial sea of States Parties are still under consideration and will be the subject of consultations by interested delegations before the Diplomatic Conference.

At the Maritime Safety Committee (MSC), 82nd ses-



SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING



informerar febr/mars 2007

sion: the following key points of interest were made:

Prevention of accidents involving lifeboats

The MSC adopted an amendment to SOLAS regulation III/19.3.3.4 concerning provisions for the launch of free-fall lifeboats during abandon-ship drills. The amendment will allow, during the abandon-ship drill, for the lifeboat to either be free-fall launched with only the required operating crew on board, or lowered into the water by means of the secondary means of launching without the operating crew on board, and then manoeuvred in the water by the operating crew. The aim is to prevent accidents with lifeboats occurring during abandon-ship drills. The amendment is expected to enter into force on 1 July 2008.

Near misses

The MSC agreed there was a need to encourage companies and seafarers to document and record information on near misses and hazardous situations in order to understand the precursors to events that were detrimental to safety and the marine environment. It invited Member Governments, intergovernmental and non-governmental organizations in consultative status to submit proposals to the next session of the Joint MSC/MEPC Working Group on the Human Element, which is scheduled to be reconvened at MEPC 56 (9 to 13 July 2007).

Measures to enhance maritime security

The MSC also approved amendments to the Revised recommendations on the safe transport of dangerous cargoes and related activities in port areas (MSC/Circ.675), to include provisions intended to address the security of the transport of dangerous goods by sea. and it also approved amendments to the IMO/ILO/UNECE Guidelines for packing of cargo transport units to broaden the scope of the guidelines to address the need for vigilance and the need for security procedures to be developed and followed by all concerned.

Security of ships which do not fall within the scope of SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code

The MSC began consideration of issues relating to the security aspects of the operation of ships which do not fall within the scope of SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code (including cargo ships of less than 500 gross tonnage which travel on international routes).

The Committee agreed that non-SOLAS vessels shared the same operational environment as ships which fall within the scope of application of SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code and the operations of the former affect the security of the latter. Thus, it was necessary to address

the security aspects of the operation of non-SOLAS ships in a systematic and analytical manner, so as to achieve a tangible enhancement of the global security net which the provisions of SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code were seeking to establish.

It was agreed also that any guidelines developed should be non mandatory and that their application should be under the purview of the individual Contracting Governments concerned and proportionate to the assessed levels of threat and risk.

Security and facilitation issues related to the carriage of closed cargo transport units and of freight containers aboard ships

In relation to closed cargo transport units and containers, the Committee and the Facilitation Committee established a Joint MSC/FAL Working Group which met during the MSC session and began work on container and supply chain security, with a view to ensuring that the right balance is struck between enhanced security and the facilitation of maritime traffic.

Long Range Identification and Tracking - technical specifications and guidelines

The MSC made progress on the development of the technical specifications of the components of the Long Range Identification and Tracking (LRIT) System, including the technical specifications for the International LRIT Data Exchange, the International LRIT Data Centre and for communication within the LRIT System network; protocols for the development testing of the LRIT System and for the testing of the integration into the system of new LRIT data centres; and guidance on setting up and maintaining the Data Distribution Plan. Search and Rescue (COMSAR 11, scheduled for 12-16 February 2007) was instructed to consider issues relating to LRIT, particularly matters other than the specific engineering aspects.

Goal-based new ship construction standards

The Committee has worked on the basis of a prescriptive approach for GBS for provisions for hull construction for bulk carriers and oil tankers and of a safety level approach for all other ship types. With regard to the GBS for bulk carriers and oil tankers, the MSC has already agreed on a five-tier system, consisting of goals (Tier I), functional requirements (Tier II), verification of compliance criteria (Tier III), technical procedures and guidelines, classification rules and industry standards (Tier IV) and codes of practice and safety and quality systems for shipbuilding, ship operation, maintenance, training, manning, etc. (Tier V). Tier I goals and Tier II



SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING



informerar febr/mars 2007

functional requirements have already been agreed in principle.

Following consideration of the matter, the MSC approved the Plan for the pilot project on trial application of the Tier III verification process using the IACS Common Structural Rules (CSR) and agreed that the nomination of candidates for the Pilot Panel should be open to all, while the selection of members by the MSC Chairman, in consultation with the Secretariat, would assure that the Panel would be balanced. The objective of the pilot project is to conduct a trial application of Tier III for oil tankers and bulk carriers with the intention of validating the Tier III verification framework, identifying shortcomings and making proposals for improvement. (*Revised passenger ship safety standards*) Following a comprehensive review of passenger ship safety initiated in 2000 with the aim of assessing whether the current regulations were adequate for the large passenger ships now being built a package of amendments to SOLAS have now been adopted. This review has been based on the guiding philosophy on the dual premise that the regulatory framework should place more emphasis on the prevention of a casualty from occurring in the first place and 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.

The amendments include new concepts such as the incorporation of criteria for the casualty threshold (the amount of damage a ship is able to withstand, according to the design basis, and still safely return to port) into SOLAS chapters II-1 and II-2. The amendments also provide regulatory flexibility so that ship designers can meet any safety challenges the future may bring. The amendments include:

- alternative designs and arrangements;
- safe areas and the essential systems to be maintained while a ship proceeds to port after a casualty, which will require redundancy of propulsion and other essential systems;
- on-board safety centres, from where safety systems can be controlled, operated and monitored;
- fixed fire detection and alarm systems, including requirements for fire detectors and manually operated call points to be capable of being remotely and individually identified;
- fire prevention, including amendments aimed at enhancing the fire safety of atriums, the means of escape in case of fire and ventilation systems;

time for orderly evacuation and abandonment, including requirements for the essential systems that must remain operational in case any one main vertical zone is unserviceable due to fire.

The amendments are expected to enter into force on 1 July 2010.

Fire regulations on balconies

The MSC adopted amendments to SOLAS chapter II-2 and to the International Code for Fire Safety Systems (FSS Code) to strengthen the fire protection arrangements in relation to cabin balconies on passenger vessels. The amendments were developed in response to the fire aboard the cruise ship *Star Princess*, while on passage between Grand Cayman and Montego Bay, Jamaica, in March of this year. The fire began on an external balcony and spread over several decks.

The amendments to SOLAS chapter II-2 are aimed at ensuring that existing regulations 4.4 (Primary deck coverings), 5.3.1.2 (Ceilings and linings), 5.3.2 (Use of combustible materials) and 6 (Smoke generation potential and toxicity) are also applied to cabin balconies on new passenger ships.

For existing passenger ships, relevant provisions require that furniture on cabin balconies be of restricted fire risk unless fixed water spraying systems, fixed fire detection and fire alarm systems are fitted and that partitions separating balconies be constructed of non combustible materials, similar to the provisions for new passenger ships.

The amendments are expected to enter into force on 1 July 2008.

Explosions on chemical and product carriers

The Group reviewed the report of the Inter-Industry Working Group (IIWG) and the Human Factors Task Group (HFTG), established to study the reported incidents of explosions on chemical and product carriers and agreed that it was difficult to draw conclusive analysis from existing casualty reports due to the lack of human element considerations during these investigations, such as investigators asking the relevant questions to determine if the human element was a contributing factor in the casualty. It was agreed that there was a need to review and strengthen requirements for Dangerous Cargo Endorsements (DCEs) and proposals were invited with regards to the need for extending the requirements for DCEs to operational shore staff including terminal personnel and cargo surveyors. The Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping (STW) was invited to review the requirements leading to DCEs for



SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING



informerar febr/mars 2007

seafarers, under its agenda item "Comprehensive review of the STCW Convention and the STCW Code".

Impact of ISM Code

The Human Element Working Group also considered the report of the Group of Independent Experts (GIE) established by the Secretary-General to analyze the impact of the ISM Code and its effectiveness in the enhancement of safety of life at sea and protection of the marine environment.

The Committee agreed with the recommendations made by the GIE, in particular that: guidelines for Administrations should be revised to make them more effective and user-friendly; and guidelines and associated training should be developed to assist companies and seafarers in improving the implementation of the Code. It also agreed that the results of the study should be given wide publicity across the industry. (In discussing the GIE's conclusions, the MSC agreed that the paperwork that supports ISM compliance should be proportionate to the size, type and operation of the company; concise and user-friendly; and relevant to the operations related to safety and environmental protection.

The Committee noted that the industry had identified common areas between the ISM and ISPS Codes and that resolution A.852(20) on Guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies, may provide guidance to handle or manage common areas of the ISM and ISPS Codes. It was noted that, in order to properly motivate seafarers, companies should take into account feedback from shipboard personnel, including the outcome of shipboard safety committees to improve their operations and procedures relating to safety and environmental protection and it was essential for the company to respond in a constructive and timely fashion to any feedback received from seafarers operating the safety management system (SMS). Since seafarers are integral to the effective operation of the SMS, they should, therefore, be involved in the development and improvement of the system in order to ensure that the manuals are proportionate, concise and relevant.

During January 2007 IFSMA attended the 38th meeting of the Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping (STW): The Secretary General Rodger Mc Donald also attended as deputy chairman of the

Honourable Company of Master Mariners new Education and Training Committee which was formally the Apprentices Committee on January 26th Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping (STW): 22nd to 26th January 2007.

In his opening address the Secretary General of IMO reflected on the tragic and heavy loss of life following the foundering of two ferries in Indonesia. He stressed that this tragedy should act as a catalyst for all concerned to strengthen their resolve to ensure that ships were only allowed to sail after all the measures for a safe passage were met and that commercial considerations were never given precedence over safety.

The key points discussed at the meeting from IFSMA's view point were as follows:

Validation of Model Training Courses

The sub-committee referred the following six model training courses to the Drafting group:

Skipper of a fishing vessel

Chief and 2nd Engineer officer of fishing vessel

Officer in Charge of a Navigational Watch of fishing vessel

Liquefied petroleum gas cargo and handling simulator

Liquefied natural gas cargo and ballast handling simulator and Chemical cargo and ballast handling simulator.

The above model courses were validated and the Secretariat was instructed to publish them.

Unlawful Practices Associated with Certificates of Competency

The United Kingdom provided information on a report on the investigation they conducted on the types of fraud associated with Certificates of Competency, and also how fraud might be effectively identified and prevented. Latvia has also initiated a research project on the problems of fraudulent certificates to address awareness of the situation. Although over six thousand visits to the IMO website on verifying certificates had been recorded, few countries appear to report to the IMO instances where the use of fraudulent certificates had been discovered, Measures to Enhance Maritime Security.

The sub-committee agreed that there should be a three tiered approach to security training for ships' crew which should be included in Chapter VI of the STW Convention in addition to the adopted standards VI/5 for Ship Security Officer.



SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING



informerar febr/mars 2007

Basic security-related awareness training, (new sections A.VI/2-1 and A. VI/2-2), for all seafarers employed or engaged in any capacity onboard ship.

Mandatory minimum requirement for seafarers with designated security duties, (new section A.VI/6), and Security familiarization training, (new section VI/1). This training is to be carried out by the ship's security officer for all those with designated security duties.

It was also agreed that the best approach would be for all seafarers that do not have specific security duties to receive basic training for security awareness. However it was further agreed that SSO's will not be required to qualify as instructors, supervisors or auditors in accordance with the provisions of regulation 1/6 and section A I/6

Education and Training Requirements for Fatigue Prevention, Mitigation and Management

After a lot of debate, the Sub-Committee agreed to have a holistic approach towards addressing fatigue, and to consider in future all issues relating to fatigue under two work programme items; Review of the principles for establishing the safe manning levels of ships and comprehensive review of the STCW convention, rather than duplicated consideration of a further item on the programme.

Development of Competency for Ratings.

Comprehensive Review of the STCW Convention and the STCW Code.

This agenda item took up considerable time at the Sub-Committee meeting and it was finally agreed that any item for review must fall within the following eight principles:

- Retain the structure and goals of the 1995 revision,
- Do not down scale existing standards,
- Do not amend the articles of the convention,
- Address inconsistencies, interpretations, outdated provisions, MSC instructions, clarifications already issued and technological advances,
- Address requirements for effective communication,
- Provide flexibility in terms of compliance and for required levels of training and certification and watch-keeping arrangements due to innovation in technology,
- Address special character and circumstances of short sea shipping and the off shore industry, and
- Address security related issues.

IFSMA was particularly concerned on two items; that there was need for clarifications as to what the ac-

ceptable minimum time that could be constituted as a period of rest should be, and that the Master should not be considered a watchkeeping officer when deciding the composition of the navigating watch.

It was pleasing therefore that the Sub Committee agreed to having the hours of work and rest provisions in Chapter VIII reviewed, with a view to harmonizing with the ILO 180 Convention, including the mandatory recording of hours.

Review of the Principles of Safe Manning

The working group spent considerable time and effort in developing and concluding the requirements for competencies for able seafarers deck (A.II/5) and engine,(A.III/5), under the STCW Convention. However the Sub-Committee will have to await the review of STCW Convention before seeking the adoption of these amendments by the Maritime Safety Committee.

The Sub Committee concluded that Resolution A.890 (21) as amended, should be reviewed and the need for revisions to be identified, however the Sub-Committee was against legislation that gave prescriptive manning levels based on all types and size of ship. There was support for IFSMA's proposal that goal-based standards to be developed on the basis of A.890 in deciding safe manning levels on ships.

IFSMA's submission for all ships to have a minimum of a Master and two mates was rejected. It remains an issue in the review of the Convention based on the premise that the Master should not be considered a watch-keeper when deciding the composition of the navigational watch.

Conclusion

This meeting was very well attended with the temporary venue overflowing. I would like to thank the 7 members of the IFSMA team (including two from the Nautical Institute) for their support and contributions to the working and drafting groups as well as in plenary. There is still a lot of work to do.