

World Maritime University

The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University

WMU in the News

6-1-1984

Världssjöfartsdagen : Globala perspektiv från skånk brygga

Per Turesson

Follow this and additional works at: https://commons.wmu.se/wmu_news

This News Article is brought to you courtesy of Maritime Commons. Open Access items may be downloaded for non-commercial, fair use academic purposes. No items may be hosted on another server or web site without express written permission from the World Maritime University. For more information, please contact library@wmu.se.

Världssjöfartsdagen:

Globala perspektiv från skånsk brygga

Årets världssjöfartsdag hade temat "Globalt samarbete för utbildning av sjöfartspersonal". Det svenska firandet av dagen hade lämpligt nog förlagts till Malmö och Världssjöfartsuniversitetet där. Och faktiskt, blev det inte ett ganska annorlunda arrangemang, till stor del tack vare universitetets entusiastiske rektor.

Det svenska firandet av World Maritime Day, världssjöfartsdagen, brukar vara en inte särskilt sprudlande tillställning som lockar en liten kärntrupp av folk från departement, verk, organisationer, institutioner, några rederier och ett eller ett par massmedia. Arrangemangets flyttning till Malmö hade inte precis gjort skaran större denna gång. Lunchbordet med de 34 gästerna såg något vilsekommet ut i den magnifika Knutssalen i Malmö Rådhus, som rymmer cirka 200 personer vid dukade bord. Annars hade Malmö kommun all ära av anrättningarna, som bl a innehöll en sådan skånsk specialitet som renstekstoast.

Skolor och myndigheter

Men det var inte bara lekamlig spis som bjöds den tappra skara som slutit upp för att manifesteras det internationella samarbetet inom sjöfarten. Programmet före lunch bjöd på kortare föredragningar av representanter för verk och utbildningsanstalter.

Expeditionschefen vid kommunikationsdepartementet, Barbro Fischerström, hälsade välkomna och kanslirådet vid samma departement, Gösta Lind af Hageby, presenterade IMO, FNs sjöfartsorgan, som ligger bakom det årliga firandet av denna dag.

Avdelningsdirektör Lars Tygesen från sjöfartsverket informerade om 1978 års internationella konvention om sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, den skänska STCW-konventionen. Konventionen hade vid ikraftträdandet den 28 april i år ratificerats av 33 stater med 66 procent av världshandelsflottan.



Rektor Sölve Arvedson i kretsen av åhörare på Världssjöfartsuniversitetets brygga. Foto: Leif Hansson.

Befälsbrist hot mot handelsflottan

Avdelningsdirektör Rune Forsman, skolöverstyrelsen, talade om svensk sjömansutbildning och rektor Eric Björkman från sjöbefälsskolan i Kalmar redovisade den svenska sjöbefälsutbildningen. Eric Björkman pekade bl a på den rekryteringskris som håller på att uppstå för den svenska sjöfartsnärings. Redan idag är det brist på behörigt maskinbefäl och om några år kommer vi att ha brist även på däcksbefäl, sade han.

Orsaken till detta är inte dålig utbildningsstandard eller för få utbildningsplatser. Utbildningen är god och många elevplatser i skolorna står tomma. Skälet är i stället bristen på praktikplatser på svenska fartyg. Om det inte görs något åt problemen med att få praktikplatser på svenska handelsfar-

tyg kommer den svenska handelsflottan snart att ligga i malpåse, sade Eric Björkman. Som ett av de högutvecklade länderna inom IMO måste Sverige se till att våra sjöbefäl är behörigt utbildade.

Sedan var det dags för den verkliga världsmedborgaren, the Rector of the World Maritime University, Sölve Arvedson. Med sprudlande entusiasm och minst två engelska uttryck i varje mening berättade han om sin skapelse Världssjöfartsuniversitetet och utbildningen där.

Högre sjöteknisk utbildning

Universitetet öppnades i juli 1983. Det syftar till att tillhandahålla utbildning för högre administratörer, lärare och instruktörer, examinatorer, hamntjänstemän, inspektörer, haveriutredare och liknande, alltså just den per-

sonal som är närmast inblandad i arbetet med att sätta IMO:s föreskrifter i verket.

Avancerad träning av det slag som universitetet erbjuder existerar knappast någon annanstans i världen och universitetet startades av IMO för att fylla denna lucka på ett praktiskt sätt till minsta möjliga kostnad. Solve Arvedson var själv en av initiativtagarna till skolan.

IMO:s församling fattade beslut om att etablera ett världssjöfartsuniversitet i Malmö i november 1981 och sedan gick arbetet med rekordfart, väl förberett som det var. Man är nu inne på andra utbildningsåret och har 136 elever från 59 länder. De flesta kommer från u-länderna, där de största behoven finns, men för att öka skolans globala karaktär har man även tagit in ett fåtal elever från mera utvecklade sjöfartsländer.

Ästföreläsare och fast lärarkår

Universitetet har en fast lärarkår på åtta personer och en ungefär lika stor skara administratörer. Dessutom har man en lista om cirka 150 namn på personer från olika länder som har förklarat sig villiga att ställa upp som gästföreläsare. Ett trettiotal av dessa har hittills tagits i anspråk.

Universitetet organiserar också i stor utsträckning studiebesök och praktikperioder för eleverna vid företag, organisationer och myndigheter både inom Sverige och utomlands, t ex i Västtyskland och i Kanada.

Efter lunchen i rådhuset bjöds på hussresa till Världssjöfartsuniversitetet och en rundvandring i lokalerna under rektors kunniga ledning. Därefter avslutades dagen med kaffe på Malmö kommuns förnämliga fritidsanläggning Kockum Fritiden, som står till förförande för eleverna på universitetet. □

GORTHONS REDERI AB

Telefon: 042/12 80 80
HELSINGBORG



Modernt Tonnage
För Rationell Sjöfart

Nervionmålet:

Rätten gick på rederiets linje

Domen i det uppmärksammade Nervionmålet i Göteborgs tingsrätt innebär oväntat en total framgång för rederisidan.

ITF – som därmed misslyckades med att den rättsliga vägen få ut de polska besättningsmännens löner – kommer att driva fallet vidare till hovrätten.

Det var i februari 1983 som *m/s Nervion* kapades i Helsingborg efter en lönetvist. Det hänsköts till tingsrätten, som skulle avgöra om polackernas lönekrav – grundade på ITF-avtalet – skulle uppfyllas av rederiet eller ej.

Målet kom upp i maj i år och dom har nu fallit.

I den går tingsrätten nästan helt på rederisidans argumentation. Detta gäller främst frågan om vilket lands lag som ska gälla: Panamas, som rederiet hävdar, eller Sveriges, vilket ITF anser.

I rättegången försökte Erland Olausson, som företrädde ITF, att bevisa att *Nervion* var svenskägd och att Panamaregistreringen bara var en skenkonstruktion.

Rätten håller inte med, utan godtar rederiets olika tricks för att dölja det verkliga ägandet.

Efter att således ha konstaterat, att ingen av avtalsparterna var svensk utan att det var ett panamanskt rederi som stod emot en polsk besättning, slår rätten fast, att panamansk lag ska gälla.

Olaglig stridsåtgärd

Vid rättegången hade rederiet som huvudargument för att ITF-avtalet inte skulle gälla, att det tvingats igenom tack vare en olaglig stridsåtgärd från hamnarbetarnas sida i Norrköping.

De hade, enligt rederiet, inte rätt att sympatiblockera fartyget, eftersom det inte fanns någon ursprungskonflikt hos sjömännen som de kunde stödja.

Detta resonemang nappar rätten formellt inte på. Men i realiteten går den ändå på rederiilinen när den säger,

att visserligen var hamnarbetarnas stridsåtgärder tillåtna enligt svensk lag men detta innebär inte, att det ITF-avtal som till följd av blockaden träffades skulle vara giltigt. Det måste bedömas enligt panamansk lag.

Och nu blir domskälen ännu mer utvecklade:

Panamansk lag säger inget om huruvida hamnarbetarnas sympatiblockad skulle vara laglig eller ej, eftersom den inte alls talar om blockader. Men tingsrätten anser att om den hade gjort det så hade blockader liksom andra stridsåtgärder varit förbjudna.

Därför var hamnarbetareblockaden olaglig och det avtal den ledde till är ogiltigt, säger tingsrätten.

Stridsrätt meningslös

– Domen innebär, att hamnarbetarnas rätt till stridsåtgärder enligt svensk lag är helt meningslös, när en domstol sedan kan upphäva det avtal som slutits till följd av dem, säger Erland Olausson.

Han är mycket kritisk mot domen och har beslutat att överklaga den.

– Rätten har ju använt Panamalag inte bara mot besättningen utan även mot svenska hamnarbetare, säger han.

– Dessutom har man helt bortsett från att rederiet drivs från Sverige med bara en brevlåda i Panama.

Konsekvenserna för ITF:s kampanj mot fiffelflaggade fartyg kan bli stora, enligt Erland Olausson, om domen står sig i högre instans.

– Det blir näst intill omöjligt att med rättsliga medel driva in besättningarnas löner. Ett sämre löneskydd för sjömän i bekvämlighetsflaggade fartyg blir följden.

– Däremot skjuts inte hela ITF-kampanjen i sank. Vi har ju fortfarande möjlighet att blockera de fartyg som inte följt ITF-avtalet och den vägen får ut lönerna, säger han.

Tingsrättens dom innebär, att ITF får stå för alla kostnader – bortåt 800 000 kronor – som målet dragit med sig.

Per Turesson