

# SJÖBEFÄLSFÖRBUNDETS KONGRESS

*160 år*

10-12.6 2008



# Sjöfartspolitisk rapport



## Utvecklingen av svensk sjöfartsnäring 2004–2007

Det statliga stödet till sjöfartsnäringen, som infördes den 1 oktober 2001, innebär att rederierna får behålla den preliminärskatt som dras från de ombordanställdas löner och slipper betala de statliga socialavgifterna. När stödet infördes beräknades kostnaden till ca 1,3 miljarder kronor per år. Detta stöd, tillsammans med det TAP-system, som varit i kraft sedan mitten av 1998 har gjort att svenska rederier fått en gynnsam konkurrenssituation. Antalet svenskflaggade fartyg över 300 brt har dock varit i stort sett oförändrat under kongressperioden.

1/1 2000	228 fartyg	1/1 2005	229 fartyg
1/1 2001	222 fartyg	1/1 2006	226 fartyg
1/1 2002	219 fartyg	1/1 2007	223 fartyg
1/1 2003	226 fartyg	1/1 2008	224 fartyg
1/1 2004	228 fartyg		

Det finns inte heller några tecken på en kommande kraftig inflaggning till det svenska skeppsregistret.

### TAP-systemet

TAP-systemet tillkom genom en överenskommelse mellan de fackliga organisationerna och Redareföreningen i september 1997. Det uttalade syftet med TAP-systemet, enligt avtalet mellan förbundet och Redareföreningen var att stärka den svenska handelsflottans konkurrenskraft, bibehålla och utveckla rederiverksamhet i Sverige samt att sysselsätta fler svenska befäl i Sverige

TAP-systemet kan införas på lastfartyg i internationell trafik. Passagerarfartyg och fartyg övervägande sysselsatta i inre fart är undantagna från TAP-systemet. För att behålla en svensk prägel på ledarskapet ombord ska seniorbefälet ha svensk behörighet.

Svenska rederier har gynnats ekonomiskt av TAP-systemet genom möjligheten att anlita billigare arbetskraft. Konkurrenskraften har således stärkts och antalet fartyg har inte minskats. Det kan dock knappast hävdas att det går att mäta någon positiv utveckling av svensk sjöfart annat än att ekonomin har stärkts i rederierna. Det för förbundet viktigaste syftet med att införa TAP-systemet, att sysselsätta fler svenska befäl i Sverige, har inte infriats (se tabell nedan).

Vid årsskiftet 2007/2008 fanns 250 TAP-befäl ombord på svenska fartyg fördelat på 28 rederier. Varje TAP-befäl motsvarar två arbetsplatser för svenskt befäl. Utvecklingen av antalet TAP-befäl sedan 1 januari 2001 kan utläsas av nedanstående tabell.

	<b>Nautiskt befäl</b>	<b>Tekniskt befäl</b>	<b>Totalt</b>
Jan 2001	77	72	149
Jan 2002	101	62	163
Jan 2003	118	77	195
Jan 2004	146	93	239
Jan 2005	141	102	243
Jan 2006	144	104	248
Jan 2007	159	100	259
Jan 2008	142	108	250

Antalet TAP-befäl har således ökat endast marginellt under den senaste kongressperioden.

Förbundet gör utvärderingar av TAP-systemet vartannat år och har vid dessa utvärderingar kunnat konstatera att antalet anställda svenska befäl inte ökat i de rederier som använder TAP-systemet.

	<b>Nautiskt befäl +/-</b>	<b>Tekniskt befäl +/-</b>	<b>Totalt +/-</b>
Hösten 2000	-76	-15	-91
Hösten 2002	-15	+5	-10
Hösten 2004	-43	+2	-41
Hösten 2006	-47	0	-47

I de rederier som använder TAP-systemet fanns således hösten 2006 totalt 47 färre svenska befäl än när TAP-systemet infördes i rederierna. Skälet till detta är naturligtvis att antalet fartyg under svensk flagg inte ökat.

Under senare år har svenska rederier haft svårigheter att rekrytera svenskt befäl. Många svenska befäl, särskilt de yngre nyutbildade, rekryteras av utländska rederier. Det som lockar är bättre anställningsvillkor, främst högre löner. De svenska befälslönerna har inte utvecklats lika gynnsamt som de utländska befälslönerna. I Sverige är lönebildningen hårt kontrollerad av dels det statliga Medlingsinstitutet, dels Svenskt Näringsliv. Medlingsinstitutets främsta uppgift är att verka för en samhällsekonomiskt ansvarsfull löneutveckling. Det betyder att i en medlingsituation är de av Medlingsinstitutet utsedda medlarna förhindrade att lägga lönebud som överstiger en viss norm. Denna norm bestäms med utgångspunkt från vad som samhällsekonomin anses tåla i form av lönekostnadshöjningar. Den här kraftigt bromsande effekten på löneutvecklingen förstärks av att Svenskt Näringsliv förbjuder sina medlemsorganisationer att acceptera för höga lönepåslag, i realiteten lönepåslag över den norm som Medlingsinstitutet går efter.

Den här centralistiskt styrda lönebildningen har varit tämligen framgångsrik genom att inflationen hållits på en låg nivå och de flesta arbetstagare kunnat få en reallöneutveckling, om än måttlig. Modellen är dock mindre lyckad när det gäller arbetstagargrupper som har en lättillgänglig och attraktiv arbetsmarknad utanför Sverige. Det gäller i synnerhet svenskt sjöbefäl.

Det är en mycket besvärande befälsbrist i den internationella sjöfarten. Svenska befäl är välutbildade och attraktiva. Det har inneburit att ett stort antal svenska befäl söker sig utomlands. Det finns ingen statistik på hur många svenska befäl som arbetar under utländska flaggor men det rör sig om flera hundra befäl.

En intressant följd av den här flykten av svenskt befäl från svenska fartyg är att vissa rederier börjat massrekrytera befäl från de nya EU-länderna. Även seniorbefäl rekryteras från Rumänien, Ryssland, Lettland, Polen och andra länder. Den här rekryteringen är i vissa fall avtalsstridig, eftersom TAP-avtalen stipulerar att seniorbefälet ska ha svensk behörighet.

## **Rederistödet**

Sedan 2001 får således svenska rederier ett mycket generöst stöd från staten.

Rederistödet är möjligt genom de regler som EU har ställt upp hur en flaggstat får subventionera sin handelsflotta. Sverige har härvid maximalt utnyttjat dessa möjligheter att subventionera handelsflottan.

Syftet med stödet är något diffust. Det anses viktigt att ha en svenskflaggad handelsflotta av viss storlek. I internationella fora gäller normalt att ju större tonnage ett land har desto större är

röststyrkan. Det kan vara viktigt bl a vid internationella förhandlingar om t ex miljöproblemen i Östersjön. Ett annat argument är att det svenska sjöfartsklustret, sjöfartsverk, försäkringsbolag, hamnmyndigheter m m behöver personal som tjänstgjort som befäl i svenska handelsflottan. Emellertid är det klart uttalat från statens sida att stödet inte ska uppfattas som ett sysselsättningsstöd.

Som ovan redovisats så har den svenska handelsflottan inte ökat vad avser antalet fartyg under den period som stödet har utbetalats. Emellertid har fartygen blivit större och lastförmågan har ökat med 700 000 dwt till drygt 2,48 miljoner dwt.

Antalet anställda befäl har inte ökat. Som påpekats ovan råder det f n en global befälsbrist. Många svenska befäl väljer att arbeta i utländska rederier, som kan erbjuda betydligt bättre anställningsvillkor. Istället anställer svenska redare befäl från andra EU-länder, främst från det forna östblocket. I vissa rederier är majoriteten av befälet rekryterat från utlandet.

Den nettoinflaggning som har skett är främst inom färjesektorn. Det åländska rederiet Viking Line flaggade in *M/S Viking Cinderella* år 2002. Rederiet har också beslutat att flagga in ytterligare fartyg som redovisas nedan. Det tyskägda rederiet TT-Line flaggade in två färjor omedelbart efter det att stödåtgärderna klubbats i riksdagen. Flera färjor med utländskt ägande är på väg till svensk flagg.

Frågan är om syftet med stödet var att locka utlandsägda fartyg till det svenska registret. En annan fråga är om det verkligen var avsikten att bemanna de svenskflaggade fartygen med en majoritet av utländska arbetstagare.

Kritiken mot de stater som anses tillhandahålla bekvämlighetsflagg går ofta ut på att det saknas en s k "genuine link" mellan flaggstaten och fartyget. En sådan koppling är ägandet av fartyget. En annan koppling är bemanningen av fartyget. En viss andel av besättningen bör komma från flaggstaten. Det är ändå att gå för långt att säga att den svenska flaggen är en bekvämlighetsflagga. Fortfarande uppfyller Sverige vissa krav för att anses vara en "bona fide" flaggstat. Bl a finns en fungerande sjöfartsinspektion. Det är dock ingen tvekan om att de förmånliga rederistödsreglerna gör att många utländska redare funderar på att välja svensk flagg. Man kan fråga sig vad en finskägad färja bemannad med finska sjömän och som trafikerar rutten Helsingfors–Tallinn har med svensk sjöfartspolitik att göra och varför den är berättigad till svenskt stöd.

Passagerartransporterna till sjöss mellan Finland och Sverige domineras helt av utlandsägda fartyg. Även det fåtal svenskflaggade passagerarfartygen har således utländska ägare och besättningar som till stor del består av medborgare från andra länder. Ett undantag finns dock. Det är det lilla kryssningsfartyget *Birger Jarl*, som har svensk ägare. Ett ödets ironi är att just detta fartyg diskrimineras vad gäller de statliga subventionsreglerna. Enligt ett EU-meddelande får statliga subventioner endast beräknas på sjömän som är medborgare i ett EU/EES-land. På *Birger Jarl* finns sedan flera decennier ett trettiotal pakistanska sjömän på svenska kollektivavtal. Många av dem är bosatta i Sverige men samtliga är pakistanska medborgare. Rederiet får inte något rederistöd för dessa sjömän, vilket är en stor konkurrensnackdel gentemot de utlandsägda rederierna som opererar under svensk flagg. Resultatet av det gällande regelverket är således att den svenska staten ger fullt rederistöd till de utlandsägda rederierna i finlandstrafiken men begränsar stödet till det enda svenskägda.

Det har framförts en del argument om att rederistödet är "gratis" för staten. Man menar att om ett fartyg inte flaggas in så genererar det i alla fall inga skatteintäkter. En inflaggning skulle därmed vara ett nollsummespel för staten. Det är dock inte korrekt. De sjömän, såväl svenska som utländska, som tjänstgör på de subventionerade fartygen, erhåller sociala förmåner i form av bl a pension. Eftersom rederierna inte betalar för dessa förmåner så får staten ett kostnadsansvar som ska täckas med medel från andra skattebetalare.

Sjöbefälsförbundet har varit positivt till de statliga stödåtgärderna. Det är dock oroande att svenska rederier inte i ökad utsträckning registrerar sina fartyg under svensk flagg. Något annat som oroar är att de svenska rederierna inte lyckas attrahera svenskt befäl. Från förbundets synpunkt är det inte acceptabelt med ett rederistöd som gynnar utländska ägarintressen och som endast ger ökade arbetstillfällen åt utländskt befäl. De svenska rederierna måste erbjuda så pass attraktiva villkor att det svenska befälet väljer svenska fartyg i stället för utländska.

Förbundsstyrelsen anser att den kommande förbundsstyrelsen noga ska följa utvecklingen av den svenska handelsflottan och bemanningen på svenskflaggade fartyg. Svenska redare måste öka sin andel svenskflaggade fartyg, och fler svenska befäl måste anställas på dessa fartyg.

## Färjesjöfarten

Upphandlingen av Gotlandstrafiken för perioden 2009–2013 genomfördes under den gångna kongressperioden. För att eliminera en konkurrensnackdel för svenska rederier lyckades förbundet tillsammans med andra sjöfartsintressenter få igenom att svenska fartyg i Gotlandstrafiken skulle vara berättigade till sjöfartsstöd. Utländska rederier skulle eljest ha en ekonomisk fördel eftersom de skulle omfattas av sina nationella stödåtgärder.

Kryssningsfartyget *Silja Opera* fick lägga ner sin verksamhet under kongressperioden, p g a olönsamhet. Vissa försök från rederiets sida att rädda fartyget kvar under svensk flagg genom att förhandla om införandet av ett TAP-system (kryssningsavtal) misslyckades.

Ett antal finska färjerederier har aviserat eventuell inflaggning till det svenska registret.

Viking Line har beslutat att flagga in en nybyggd färja, *Viking XPRS*. Fartyget är avsett att gå i trafik mellan Helsingfors och Tallinn. Rederiet har även diskuterat ytterligare fartygsöverföringar till svensk flagg.

P g a EUs förbud mot snusförsäljning i andra länder än i Sverige (och på svenskflaggade fartyg) har Eckerö Linjen beslutat att flagga över två av sina färjor till det svenska registret.

Förbundet har också ingått ett intentionsavtal med Birka Cruises, som överväger omflaggning till svensk flagg av ett kryssningsfartyg.

Som påpekats ovan är merparten av de svenskflaggade passagerarfartygen i Östersjön utlandsägda. Det enda stora svenskägda rederiet med svenskflaggade fartyg är Stena Line AB med passagerartrafik på den svenska västkusten och i viss utsträckning i södra Östersjön. Det enda svenskägda och svenskflaggade passagerarfartyget mellan Sverige och Finland diskrimineras dessutom av den svenska staten genom regelverket för rederistöd.

## Internationaliseringsavtalet

Den skattelagstiftning som styr internationaliseringsavtalet ändrades den 1 januari 2006 efter påtryckningar från EU-kommissionen. Kravet att vara anställd hos svensk arbetsgivare, för att erhålla skattebefrielse ansågs av kommissionen diskriminerande mot andra EU-arbetsgivare. Den ändring som genomfördes innebär att en svensk sjöman får skattebefrielse om han/hon är anställd av arbetsgivare i EU/EES-området om övriga villkor är uppfyllda.

Förbundet har inte hörsammats i sin begäran att skattelagstiftningens krav på ”huvudsakligen oceanfart” ändras till ”huvudsakligen fjärrfart”. Det är dock fortsatt angeläget att arbeta för en sådan förändring, särskilt med tanke på att skattemyndigheterna har skärpt sin syn på vad som anses med ”huvudsakligen oceanfart”. Förbundets krav i detta avseende har dock uppmärksam-

mats av trafiknheten på Näringsdepartementet som har till uppgift att förbereda ett kommande handlingsprogram för att främja svensk sjöfart.

Förbundsstyrelsen anser således att förbundet fortsatt bör verka för att kravet på tjänstgöring huvudsakligen i oceanfart byts ut mot ett krav på tjänstgöring huvudsakligen i fjärrfart, vilket skulle göra det möjligt att använda internationaliseringsavtalet även i europafart.

## **SMBF Service AB**

SMBF Service AB bildades första halvåret 1998 och är helägt av Sjöbefälsförbundet. Avsikten med bolaget var att skapa fler arbetstillfällen för svenskt befäl i en situation då den svenska arbetsmarknaden var ansträngd. Bolaget verkade inledningsvis som arbetsgivare för de svenska befäl som tjänstgjorde på borrhjgen *Stena Tay*. Righen var Bermudaflaggad och verksam huvudsakligen i oceanfart, varför internationaliseringsavtalet kunde tillämpas.

Bolagets verksamhet har successivt utvecklats. År 2004 förvärvade bolaget Nordic Oriental Shipmanagement AB (NOS) från B&N. NOS hade då ca 30 svenska befäl anställda på internationaliseringsavtal. Eftersom B&N inte längre önskade ha kvar NOS fanns risk för nedläggning och arbetslöshet för befälen. Skälet till SMBF Service ABs köp av NOS var således att rädda de svenska arbetstillfällena. NOS har ansetts som ett avvecklingsprojekt, men på grund av den internationella befälsbristen har antalet befäl anställda i NOS endast minskat marginellt. Totalt i SMBF Service AB och i NOS sysselsattes vid årsskiftet 2007/2008 160 svenska befäl.

En uppdragsgivare, Consafe Offshore AB begärde att SMBF Service AB också skulle ansvara för rekryteringen av filippinska arbetstagare på en bostadsplattform verksam utanför ön Sakhalin i Sibirien. Totalt har SMBF Service AB genom detta verkat för att ca 30 filippinska sjömän fått arbete.

Det har till och från rests frågor om det går att kombinera rollen som facklig organisation med att också vara arbetsgivare. Med tio års erfarenhet av den här kombinerade rollen kan konstateras att fördelarna klart överväger nackdelarna. Varken SMBF Service AB eller NOS är lönesättande bolag. Det är bolagens utländska uppdragsgivare som bestämmer löne- och övriga anställningsvillkor. I vissa fall sker en direkt förhandling mellan Sjöbefälsförbundet och den utländske uppdragsgivaren som resulterar i ett formellt kollektivavtal. SMBF Service eller NOS får därefter i uppdrag att tillämpa kollektivavtalet. I andra fall, de flesta, diskuterar SMBF Service AB/NOS med den utländske uppdragsgivaren om lämpliga anställningsvillkor. Bedömer SMBF Service AB/NOS att man kommit fram till acceptabla anställningsvillkor antas uppdraget. Det här systemet har visat sig innebära att våra bolag är de svenska bolag som betalar de högsta lönerna till svenskt befäl.

Naturligtvis kan det uppstå fall då en enskild anställds intressen står emot arbetsgivarens, t ex i en uppsägningssituation. Våra bolag agerar i sådana fall strikt efter de råd de får från Sjöfartens Arbetsgivareförbund. Eftersom Sjöbefälsförbundet kan anses jävigt och inte vilja företräda sin medlem på bästa sätt i en sådan situation får den anställda anlita Ledarnas jurister för rådgivning och eventuella rättsliga åtgärder. I något fall har den anställda även ansett att Ledarna inte är tillräckligt opartiskt och då har förbundet överlämnat förhandlingsrätten till en annan facklig organisation.

SMBF Service AB hanterar även förbundets administration kring det regelverk som överenskomits för TAP-anställt befäl och har även i begränsad omfattning förlagsverksamhet.

För Sjöbefälsförbundet är det viktigt att medlemmarna får samma insyn i bolagets verksamhet som i förbundets. Därför sker bolagets styrelsesammanträden alltid i närvaro av förbundsstyrelsen och förbundets revisorer har full insyn i bolagets verksamhet. Vidare redovisas bolagets

årsredovisning i samma häfte som förbundets verksamhetsberättelse.

Förbundsstyrelsen anser att bolagens verksamhet är en viktig del i förbundets fackliga verksamhet genom att det skapar arbetstillfällen som inte annars skulle komma den svenska arbetsmarknaden tillgodo.

## **Utvecklingsmöjligheter och hinder**

Svenskt befäl har hög kompetens och är mycket attraktiva på den internationella sjöfartens arbetsmarknad. Allt fler svenska befäl söker sig också utomlands av skäl som redovisats ovan. För att få tillbaka svenskt befäl till den svenskflaggade handelsflottan krävs att de svenska lönerna närmar sig de löner som betalas av de utländska konkurrenterna. Sker inte detta kommer befälsflykten att fortsätta, vilket kan komma att skada svensk sjöfart. Problemet är också att kostnadsläget för de svenska rederierna är högre än för de utländska konkurrenterna. Utländska rederier har möjlighet att anställa betydligt fler lågkostnadsmanuskap och -befäl än de svenska rederierna. I det svenska TAP-systemet har utvecklats en praxis att högst 50% av manskapet och 50% av däckresp maskinbefälet får utgöras av TAP-ar.

Förbundsstyrelsen anser att förbundet bör fortsätta att göra utvärderingar av TAP-systemet vartannat år. Härvid bör särskilt uppmärksammas om fler svenska befäl får arbetstillfällen på svenska fartyg.

## **Tonnageskatten**

Den svenska handelsflottan förnygras kontinuerligt. Emellertid behövs ytterligare stimulans för att öka inflaggningen av främst nya fartyg. Den svenska bolagsbeskattningen har visat sig vara ett hinder för inflaggning. Ett förslag om s k tonnageskatt utarbetades av regeringen år 2006 efter påtryckningar från Sveriges Redareförening. Förslaget innebär att ingen vinstskatt behöver erläggas för rederiverksamheten, men att istället en mindre skatt, beräknad på fartygsstorleken, betalas för varje fartyg oavsett hur rederiverksamheten går. Förslaget har remissbehandlats och fick stark kritik för att det var alltför generöst mot redarna. Kritiken riktades främst mot förslaget att avskryva alla latent skatteskulder på ett sätt som uppfattades som orimligt. Förslaget har inte omarbetats och har ej heller kommit längre i den politiska processen. Den nuvarande regeringen har inte ställt några klara löften om att den under innevarande mandatperiod kommer att föreslå riksdagen att införa ett tonnageskattesystem.

Inom EU är det snart bara Sverige som inte har den här typen av beskattning av rederiverksamhet. Emellertid är tonnageskatt inget homogent begrepp. Tonnageskattereglerna varierar från land till land. I vissa länder är reglerna så restriktiva att endast ett fåtal rederier ansluter sig till systemet. I andra länder uppfattas reglerna som mer attraktiva. Förbundsstyrelsen anser att det är viktigt att tonnageskatt införes även i Sverige. Reglerna för tonnageskatt bör vara tillräckligt attraktiva för att främja en ökad inflaggning men samtidigt inte så förmånliga att de är stötande för det allmänna rättsmedvetandet. För att uppnå detta behöver förslaget från 2006 omarbetas.

## **Europeiska Unionen (EU)**

Allt fler frågor som berör sjöfarten och facklig verksamhet diskuteras och beslutas inom EU. Det betyder att förbundet måste hålla sig informerat vad som händer inom EU i dessa frågor samt även finna medel att påverka EUs beslutande organ.

Förbundet bevakar EU-frågorna genom sitt medlemskap i Federation International des Cadres des Transportes (FICT), som är en federation för chefer inom transportnäringen och som är ansluten till Confederation Europeen des Cadres (CEC).

FICT är en liten medlemsorganisation med få medlemsförbund. Den har inte alls samma tyngd som European Transport Workers' Federation (ETF), där flertalet transportförbund är medlemmar. Emellertid är det i FICT möjligt att föra fram befälsfrågor på ett annat sätt än genom ETF som domineras av LO-förbund. Genom FICT har förbundet kunnat få fram förbundets synpunkter i ett antal sjöfartspolitiska frågor. FICT behöver dock växa för att få inflytande inom EU. Förbundsstyrelsen anser att den kommande förbundsstyrelsen noga bör följa utvecklingen inom FICT. Visar det sig att FICT inte har möjlighet att öka sitt medlemsantal bör förbundet överväga att säga upp sitt medlemskap.

## **Den fackföreningspolitiska situationen**

Den svenska arbetsmarknaden för sjöbefäl är relativt liten. Totalt finns ca 4 000 arbetstillfällen för sjöbefäl på svenska fartyg. Det kan därför synas märkligt att det på denna lilla arbetsmarknad finns två konkurrerande fackliga organisationer med egna kollektivavtal. Skälet till detta är naturligtvis historiskt betingat men det höjs allt fler röster för en sammanslagning av befälsorganisationerna.

Sjöbefälsförbundet är en självständig facklig organisation, som genom en anslutningsöverenskommelse är en förening inom Ledarna. Den aktiva medlemskåren består till 75% av tekniskt befäl, 20% av nautiskt befäl och 5% av intendenturbefäl.

Den andra organisationen, Sveriges Fartygsbefälsförening, är en fristående facklig organisation som är medlem i SACO. Den aktiva medlemskåren består uppskattningsvis till 90% nautiskt befäl och 10% intendenturbefäl. Även ett mindre antal tekniskt befäl finns i organisationen, huvudsakligen personer som ursprungligen har en nautisk behörighet.

När det gäller medlemsantalet så är organisationerna i stort sett lika stora.

År 2002 bildade organisationerna en gemensam arbetsgrupp bestående av förtroendevalda för att kunna hitta en lösning på hur en sammanslagning skulle kunna genomföras. Diskussionerna avbröts dock utan att arbetsgruppen kunde enas. Fartygsbefälsföreningen krävde på ett tidigt stadium att merlöneparagraferna i avtalen skulle bestå, att den nya befälsorganisationen inte skulle vara en förening inom Ledarna samt att SMBF Service AB skulle upphöra. Förutom att dessa ståndpunkter var svårsmälta för Sjöbefälsförbundets representanter var förbundets grundläggande inställning att alla meningsskiljaktigheter mellan SBF och SFBF borde diskuteras förut-sättningslöst med utgångspunkt från medlemsnyttan.

Under den senaste kongressperioden har inga försök gjorts till att sammanslå befälsorganisationerna. Samarbetet mellan organisationerna har oftast fungerat bra men ibland har motsättningar kommit upp till ytan. Dessa motsättningar finns främst inom områdena lönepolitik och ombordorganisation.

Förbundsstyrelsen konstaterar att Sjöbefälsförbundet har en ekonomisk styrka som tryggar förbundets fortlevnad oavsett hur stort medlemsantalet är. Det kan också konstateras att Sjöbefälsförbundet i sina stadgar har infört regler som tillvaratar samtliga befälsgruppers intressen och krav på inflytande.

Förbundsstyrelsen är dock av den uppfattningen att det snarast bör göras nya försök att samman slå de båda befälsorganisationerna. Det är inte rimligt att två fackliga organisationer konkurrerar om 4 000 medlemmar. Varken den samlade sjöbefälskåren eller sjöfartsnäringen har i längden någon fördel av detta förhållande. Ett gemensamt sjöbefälsförbund skulle få större gehör för sina synpunkter i sjöfartspolitikerna och i sjösäkerhets- och arbetsmiljöfrågor samt ökad styrka i avtalsförhandlingarna.

Förbundsstyrelsen föreslår därför att den kommande förbundsstyrelsen får i uppdrag att snarast undersöka om det finns förutsättningar att samman slå befälsorganisationerna.



