

Vi är



seko

SJÖFOLK



Vikten av att behålla klubbens
självständighet inom förbundet

Seko sjöfolk har aldrig behövts mer än nu

Seko sjöfolk står inför en avgörande situation: Inför kongressen 2025 har Sekos förbundsstyrelse lagt fram ett förslag om att all personal i Seko ska vara anställd i förbundet. Om kongressen röstar igenom förslaget förlorar vi både vår självständighet och våra anställda.

I stället för att slå sönder en välfungerade organisation bör Seko följa det civilrättsliga avtal som finns mellan Seko och Seko sjöfolk, där anställningarna regleras.

Riskerna med förslaget att integrera Seko sjöfolks anställda i Seko är många – inte bara för klubbens medlemmar som får sämre service, utan för svensk sjöfart som därmed förlorar en stark röst. Om vår branschsamverkan och det internationella arbetet ska dirigeras från Seko, som inte har all spetskompetens eller överblick inom detta sjöfolksområde, förlorar sjöfartsbranschen initiativkraft.

Det vore särskilt olyckligt om Seko-kongressen tog ett sådant beslut nu, i orostider när sjöfarten står inför stora utmaningar.

Med en kraftigt minimerad handelsflotta och fortsatt utflaggning av svenska fartyg är det alltmer osäkert om Sverige skulle kunna lösa vår varuförsörjning in och ut ur landet i händelse av krig eller kris.

Det här är inte rätt läge att underminera situationen för landets sjöfart eller försämra möjligheten för Seko sjöfolk att vara en tydlig aktör. Nu behövs tvärtom en stark och proaktiv klubb inom Sekos organisation med djup branschkunskap som kan lyfta svensk sjöfart in i nästa fas.

Seko sjöfolk har aldrig behövts mer än nu. Vi uppmanar därför Sekos kongressledamöter att rösta nej till ett förslag som innebär att det sjöfartsfackliga arbetet i landet förlorar branschkompetent ledning.

Göteborg i april 2025,

Kenny Reinhold
ordförande för Seko sjöfolk



Både klubb och branschorganisation

Seko sjöfolk är en branschorganisation och en klubb i fackförbundet Seko, men vi fungerar inte riktigt som de andra klubbarna.

Seko sjöfolks sexton anställda har många åtaganden och arbetsuppgifter utöver medlemsvärd, avtals- och ombudsmannarbete. Som branschorganisation bedriver vi omfattande samverkan på både nationell och internationell nivå. Dessutom hanterar

vi flera egna stiftelser med utdelningsadministration, flera aktieföretag samt fastigheter, som sköts av våra ekonomiansvariga.

I denna broschyr berättar vi närmare om vårt arbete och vad som riskeras om Seko sjöfolk förlorar sina anställda och inte längre själva kan bestämma hur verksamheten ska bedrivas.

Vår historia

Våra sjömansfackliga rötter går ända tillbaka till sekelskiftets början då det fanns många olika fackförbund för sjömän. Svenska Sjöfolksförbundet bildades 1932 när Svenska sjömansunionen, Svenska Eldareunionen och tre andra sjömansförbund slogs ihop.

Det blev ett röststarkt förbund som organiserade svenska sjömän fram till 1996, då Sjöfolksförbundet gick samman med Statsanställdas förbund och bytte namn till Seko sjöfolk.

Enligt avtalet som tecknades vid samgåendet skulle Seko sjöfolk fortsatt arbeta som ett självständigt "förbund i förbundet" i Seko, med egna anställda och egen agenda för hur det sjöfartsfackliga arbetet ska drivas. Detta avtal är av stor vikt för sjöfartsbranschen och bör hållas.



Sjömän organiserade sig tidigt. "Eldare" var dåtidens motormän. Här ett nummer från 1920, då en ny arbetstidslag var aktuell.

Vilka är våra medlemmar?

Livet till sjöss är speciellt på många sätt. Sjömän arbetar på internationellt vatten och har hela världen som arbetsplats. Svensk arbetslagstiftning gäller inte fullt ut till sjöss, istället är det olika särslagstiftningar och komplicerade internationella avtal och konventioner som reglerar villkoren. Det gör att många medlemmar behöver avancerad facklig hjälp med sina frågor.

Som sjöman konkurrerar man också på en internationell arbetsmarknad. Besättningen kan komma från många olika länder och arbetsspråket ombord är ofta engelska.

Det finns många olika arbeten och yrkeskategorier att välja på, för den som går till sjöss.

Våra medlemmar är det nödvändiga fotfolket som säkrar lasten, drar upp ankaret, får maskinen att gå, maten att stå på bordet och håller skutan på kurs. De kan vara arbetsledare, men inte befäl.

I sjöfartsbranschen delas arbetet upp i tre kategorier; däck, maskin och intendentur. Alla har olika arbetstider och olika arbetsmiljöer. Och olika arbetsvillkor.

En sjöman har långa arbetspass ombord, upp till flera månader i sträck, så för många blir fartyget lite som ett andra hem.

Besättningen jobbar omlott om 4–12 timmar, med lika många timmars arbete som vila. Fritiden är begränsad. Ett vanligt schema är att arbeta ombord ett par veckor och sedan ha lika många veckors ledighet.

Utöver den yrkeskunskap som man har krävs flera olika specialutbildningar för att få mönstra på. Vad som krävs beror på fartygets verksamhet, om det är en tankbåt, last- eller passagerarfartyg.

Vanliga utbildningar är säkerhetsutbildning, krishantering, rökdykning och sjukvårdsutbildning, alltså nödvändiga kunskaper för att kunna hantera alla de händelser som kan inträffa ombord när man inte har möjlighet att ringa efter ambulans eller brandkår.

Seko sjöfolks omkring 5 000 medlemmar är utspridda i 245 av landets 290 kommuner och många hundra är bosatta i olika delar av världen. Dessutom organiserar vi ett tusental TAP-anställda, tillfälligt anställd personal, som bor utomlands.



Däck

Matros
Lättmatros
Jungman
Båtsman (Bås)
Rorgångare

Intendentur

Kocksteward
Kallskänka
Ekonomibiträde
Servitör/servitris
Cateringvärd

Maskin

Motorman
Reparatör
Elektriker

Sjöfolks ombudsmän dr

När arbetslivet till sjöss skiljer sig mycket från ett arbetsliv på land, blir även livet som ombudsman för sjöfolk annorlunda. Men vi är vana. De flesta av våra ombudsmän och anställda har själva en bakgrund till sjöss, eftersom vi anser det viktigt att personalen är väl insatt i våra medlemmars arbetsvardag, villkor, schema och arbetsmiljöfrågor. Helt enkelt är det inte:

Många svenska lagar gäller inte till sjöss, istället är det ett komplicerat regelsystem att navigera genom för våra ombudsmän, med särslagstiftning på flera olika områden.

Beroende på fartygets flaggstat och besättningens nationalitet finns samtidigt många olika styrande internationella avtal och konventioner, som man behöver ta hänsyn till.

Om man som facklig representant ska kunna hjälpa denna medlemsgrupp är det nödvändigt att ha bred kunskap och mycket god branschkunskap.

En fartygsbesättning kan bestå av många olika nationaliteter, fartyget kan vara ägt av ett svenskt rederi och ha en maltesisk flagga. Vad gäller då för en polsk matros som begär semesterledigt? Och hur argumenterar man i löneförhandling med rederiet att en svensk sjöman ska ha en tusenlapp i lön, om det finns en kollega med annan nationalitet som nöjer sig med mycket mindre?

Det är ett exempel på de vardagsproblem som Seko sjöfolks ombudsmän kan ställas inför.

Det tar vanligtvis många år att lära sig allt som behövs kring särslagstiftningar och internationella avtal till sjöss. Det är därför nödvändigt med stabilitet och framförhållning bland de ombudsmän som är anställda på Seko sjöfolk.



Ombudsmännen på Seko sjöfolk har mycket mer än medlemsarbete på bordet.

Branschkunskap ger kloka förhandlingar

Sjöfartsbranschen har ett brett och starkt nätverk med gott samarbete och bra tillit över gränserna mellan politiker, myndigheter, fackföreträdare och rederier. Den goda kontakten gör det enkelt för alla parter att lösa problem.

Förhandlingarna i sjöfartsbranschen är ofta en tuff strid, då det ständigt hänger ett utflaggningshot över förhandlingsbordet.



Eftersom vi på Seko sjöfolk är eller har varit sjömän har vi bra koll på hur de komplicerade regelverken som sätter ramarna fungerar.

Om man går ovarsamt fram utan förståelse för branschens villkor ställs våra medlemmar utan jobb – och en utflaggning kan gå mycket fort.

Än så länge är arbetslösheten bland sjömän låg.

Vår nyckel är gott samarbete och bra branschkunskap.

river sjöfarten framåt

Några exempel på samarbeten inom sjöfarten där Seko sjöfolk varit drivande:

- Genom samarbetet Blå tillväxt, där hela den svenska sjöfartsbranschen samverkar, påverkar vi politiker och har fått till förändringar som ger våra medlemmar bättre förutsättningar till att få jobb på svenska fartyg.
- Genom nätverket "Vågrätt" utvecklas jämställdheten inom sjöfarten. Seko sjöfolk bidrog till att starta det.

Seko sjöfolks Branschsamverkan

- Blå Tillväxt
- Maritimt forum
- Vågrätt
- Stiftelsen Sveriges Sjömanshus
- Skeppshypotek
- Skolverkets råd för sjöfartsutbildningar
- Statens haverikommission
- Sjöfartens Arbetsmiljönämnd
- Sjöfartscollege

Brett nätverkande påverkar sjöfartspolitik

Som branschorganisation företräder vi inte bara våra medlemmar. Det är viktigt att vi också gör vår röst hörd för att påverka politik, myndigheter och företag.

Svensk sjöfart har en komplicerad förankring i flera departement och myndigheter; transport, sjöfartsverk, handel, försvar, finans och beskattning.

Då sjöfarten är globalt uppbyggd måste vi på Seko sjöfolk alltid vara beredda på snabba förändringar av villkor och regelsystem, både inrikes och utrikes.

När vi är landets enda fackliga företrädare för manskap på handelssjöfart är det viktigt att vi inte missar någon möjlighet att styra utvecklingen.

Sjöfolk viktig spelare för internationell sjöfart

Ute i världen är Seko sjöfolk en tung facklig röst, med ordförandeskap och styrelseplats i några av de största internationella sjöfartsorganisationerna. Våra insatser har varit helt avgörande för hur den globala sjöfarten ska fungera.

Internationella Transportarbetarefederationen, ITF, är den enda fackliga instans som tecknar internationella kollektivavtal, och där är Seko sjöfolk en drivande part. Vi har medverkat till många av de avtal som idag används inom sjöfart över hela världen, som hundratusentals sjömän omfattas av.

Även på EU-nivå är Seko sjöfolk drivande. Sedan många år har vi ordförandeskapet i den Sociala Dialogen, som är ett verktyg inom EU för att arbetsmarknadens parter ska kunna göra överenskommelser utan att behöva gå via beslut i EU-parlamentet.

Vi har också drivit fram särskilda avtal som omfattar alla ombordanställda, oavsett nationalitet, som anlöper svensk hamn.

Seko sjöfolks internationella arbete har på så sätt skapat bättre

förutsättningar både för svenska sjömän i Sverige och för sjömän från låglöneländer.

Seko sjöfolks ordförande Kenny Reinhold är de europeiska sjöfackens tyngsta namn. Han är ordförande i ETF:s styrande internationella sjöfartssektionen, ordförande för den maritima sidan av den Sociala Dialogen i EU samt sitter i styrkommittén för FoC, som arbetar mot bekvämlighetsflaggning.



Seko sjöfolks Internationella engagemang

- ETF European Transport Workers' Federation
- NTF Nordiska Transportarbetarefederationen
- IMO International Maritime Organization
- ITF International Transport Workers' Federation
- FPC Fair Practices Commission

Sjöfolks medlemservice

Kunskap och erfarenhet löser medlemmarnas frågor

Seko sjöfolk är en organisation med närhet mellan administratörer och ledning, vilket gör att medlemmarna snabbt kan få svar på även komplicerade frågor. Korta beslutsvägar ger god medlemservice.

Seko sjöfolks verksamhetsadministratörer svarar på många olika sjöfolksspecifika frågor. Det kan handla om medlemskap, avgifter, försäkringar, sjömanspension, redarskyddad tid m m.

Medlemsfrågor kan handla om:

- Rederispecifika kollektivavtalsfrågor
- Försäkringar, lagar och regler vid sjukdom (sjömansspecifika)
- Sjöfolks hemförsäkring
- Arbetstidsregler (arbetstidslagstiftningen för sjömän är internationellt reglerad)
- Vilotidslagen, schemaregler, redarskyddad tid mm
- Frågor från säsonganställda, en stor grupp inom Seko sjöfolk
- ITF-avtalen (avtal som skrivs med fartyg som går under FoC-flagg för att de ska få trafikera svenska hamnar). Våra administratörer har byggt upp hela den instrumentpanel där dessa hanteras.
- Tap-avtalen (tillfälligt anställd personal) som gäller internationellt
- Frågor om man som medlem bor utomlands

Verksamhetsadministratörerna har lång och gedigen erfarenhet av sjömansfrågor. Även när medlemmarna kommer med rederispecifika frågor kan vår personal direkt hantera det.

Administratörernas kunskap, rutiner och erfarenhet gör att medlemmarna får en personlig kontakt som de känner sig trygga med.

Administratörernas ansvarsområden:

Utöver medlemsansvar har våra administratörer fördjupad kunskap och ansvar över flera områden som är viktiga för vår verksamhet.

- Medlemsregister, in- och utbetalningar
- Fastighetsansvar så att kontorslokalerna och kontorsverksamheten fungerar
- Medlemmarnas förmåner, t ex stiftelser
- Långtidssjukas fond
- Utöver Seko sjöfolks ekonomi hanteras fyra stiftelser och tre aktiebolag.
- Lönehantering i Seko sjöfolk, pensionsåtagande till tidigare anställda.
- Planering av våra utbildningar samt arrangemang kring årsmöte, styrelsemöten och konferenser, bokning av resor, boende mm.
- Ansvar för att hämta in klubbsektionernas förtroendeuppdrag i systemen.
- Statistik.

Egna utbildningar för sjöfolk

Seko sjöfolks fackliga utbildningar riktar sig specifikt till just sjöfolk, med ämnen som är avgörande för säkerheten och arbetsmiljön ombord. Kurserna belyser bland annat sjömanslagen, vilotidslagen, fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen, ingenting av innehållet är därför aktuellt för andra yrkesgrupper.

Kunskapen som vi förmedlar är avgörande för att man ska få ett säkert arbetsliv till sjöss. Att baka in Seko sjöfolks utbildningar i övriga Seko-kurser skulle därför innebära en fara för säkerheten för våra medlemmar.

Seko sjöfolks utbildningar hålls centralt, ofta i Göteborg och Stockholm. Vi har också rederi-specifika utbildningar.



Våra utbildningar:

- Fartygsmiljöutbildning för skyddsombud
- Grundläggande förtroendevald utbildning
- Medlemsutbildning

Juridik och särlagstiftningar

Juridiken är ett snårigt kapitel i sjöfartsbranschen. Arbetslagstiftningen för sjöanställda är omfattande och inkluderar flera länders lagstiftning.

Utöver de särlagstiftningar, särregleringar, särskilda förordningar och tvingande internationella konventioner att hålla reda på, är även skattereglerna annorlunda till sjöss. Sjöfarten har också andra kontrollmyndigheter än landpla-

cerad verksamhet. För arbetsmiljöfrågor är det till exempel Transportstyrelsen man vänder sig till, inte Arbetsmiljöverket.

På det juridiska planet har Seko sjöfolks ombudsmän alltså ett komplicerat regelsystem att förhålla sig till. Det kräver lång branscherfarenhet att lära sig.

Ett axplock ur sjöfartens förordningar:

- Förordning om vilotid för sjömän
- SJÖFS vilotid för sjömän
- Mönstringsförordningen
- TFSF kompletterade uppgifter om mönstring
- TFSF vakthållning på fartyg
- Förordning om sjöfartsskydd
- Allmänna råd om utbildning och behörigheter för sjöpersonal
- TFSF om läkarintyg för sjöfolk
- TFSF allmänna råd om arbetsmiljö på fartyg
- Föreskrift om bostadsutrymmen på fartyg
- SJÖFS om allmänna råd om besättning på fartyg
- SJÖFS allmänna råd och kungörelse om bostäder och ekonomilokaler
- TSFS säkerhetsorganisation på fartyg
- TSFS allmänna råd om fartyg i nationell sjöfart
- Förordning om tillstånd för sjöfart i inrikestrafik med utländskt fartyg
- Förordning om sjöfartsstöd m. fl.



Tvingande internationella konventioner:

- UNCLOS
- MLC
- MARPOL
- SOLAS
- STCW
- ISPS
- COLREG

Några särlagstiftningar:

- Sjömanslagen
- Sjölagen
- Lag om vilotid för sjömän
- Mönstringslagen
- Fartygssäkerhetslagen
- Lag om sjöfartsskydd
- Lag om marin utrustning

Särregleringar:

Utöver särlagstiftningar finns särregleringar inom olika områden:

- sjuklön
- anställningsskydd
- Arbetsmiljölagen m. fl.

Sjöfolks omfattande ekonomiska åtaganden

Seko sjöfolk förvaltar stora ekonomiska intressen.

Kassören har till arbetsuppgift att sköta ekonomin för klubbens fastigheter, tre aktiebolag och fyra stiftelser.

Seko sjöfolks bolag:

- Sjöfolkets Fastighets AB
- Sjöfolkets Energi AB
- Fastighets AB Stigberget

Seko sjöfolks stiftelser:

- Sjömansstiftelsen
- Långtidssjukas fond
- Internationella solidaritetsfonden
- Kulturstipendiefonden

Detta innebär omorganisationen

För Seko

- Seko sjöfolk har en annorlunda personalstruktur, där verksamhetsadministratörer har mer ansvar och högre lön än assistenter i Seko. Om de införlivas i Sekos organisation blir det större lönekostnader och utökade arbetsuppgifter för Seko.
- Vår medlemservice hanterar specifika frågor kopplade till sjöfartens avtal och regler. Om sjöfolksmedlemmar hänvisas till Sekos medlemservice krävs höjd kunskapsnivå.
- Seko sjöfolk hanterar idag en hel del sjöfartsspecifika avgifter. Kompetensen att hantera dessa har byggts upp under många år. Ska Sekos ekonomiavdelning hantera det ökar arbetsbördan avsevärt och kompetensen behöver utökas.
- Sjöfolk har en organisationsgrad på över 80 procent. Med föreslagna anställningsförändringar är risken stor att den minskar. Det innebär en intäktsförlust för Seko.

För medlemmar

- "Ju närmare medlemmen desto bättre" är facketts motto. Förslaget som lagts fram till Sekos kongress 2025 går i rakt motsatt riktning. Den närhet som Seko sjöfolk har idag mellan personal och medlemmar riskerar gå förlorad.
- Seko har haft stor personalomsättning på senare år, medan sjöfolksklubben inte har haft någon. Ska ombudsmän och assistenter utan expertkunskap hantera sjöfartsfrågor innebär det sämre service till medlemmarna.
- Sjöfartens speciella förutsättningar har gjort att en fackligt anställd ledning med en fristående roll gentemot rederierna har varit nödvändig. Om ledningen är rederianställd försvåras möjligheten att vara en ledande aktör i sjöfartsbranschen.
- Om våra sjöfartskunniga ombudsmän försvinner ut i Sekos verksamhet finns oro för att ombudsmän utan samma kunskap tar hand om avtal och förhandlingar. Det vore till nackdel för såväl medlemmar som sjöfartsbranschen.

Seko sjöfolks största kostnad är den egna personalen. Om de går över till Seko följer personalkostnaden med, tillsammans med inkomsten från medlemsavgifterna. Alla övriga intäkter stannar kvar i sjöfolksklubben. Den föreslagna organisationsförändringen innebär därmed att Seko sjöfolk får en synnerligen god ekonomi, medan Seko får högre kostnader om åtskilliga miljoner årligen.

