

Er referens
N2016/01320/MRT

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Vår referens
Kristoffer Arvidsson Thonäng

E-post
kristoffer.arvidsson@seko.se

Sekos yttrande över ”Cabotage”

Seko har gått i genom promemorian och redogör nedan för våra synpunkter.

Seko har inte upplevt att branschen i stort har haft några problem med dagens cabotagereglering. Förbundet är dock positiva till att det hela ses över och vår förhoppning är att det leder till en förbättring av arbetsvillkor samtidigt som det blir en förenkling av systemet i sin helhet.

Seko välkomnar särskilt utredarens tydliga skrivning att om ett utländskt fartyg opererar mer eller mindre permanent i svensk cabotagetrafik kan det bli utsatt för blockad av fackliga organisationer. Seko vill vara tydliga med att i Sverige ska avtal som upprättats enligt den svenska modellen gälla.

Expertgrupp

Seko anser att de förändringar av lagar som föreslås är omfattande. Denna typ av genomgripande förändringar bör hanteras och presenteras i någon form av arbetsgrupp där branschen är representerad. Seko är övertygade om att förslaget då hade varit tydligare och de frågetecken som nu finns (vilka vi redogör för nedan) kunde ha varit borta.

Applicera svenska lagar och regler på annan flaggstat

Seko har ingen annan uppfattning än att en reglering av EES-cabotage för att harmonisera med svensk lagstiftning behövs om fartygen går i stadigvarande trafik mellan svenska hamnar. Seko håller helt med i resonemanget att EU-förordningen gör det möjligt. Förbundet vill dock påpeka några saker som vi ser som problem med detta förfarande; Om en redare använder en EES-flagga och inte accepterar regleringen utan hävdar EU-rätten om en gemensam marknad och den fria rörligheten dras en lång rättsprocess igång. Ska redaren då under tiden fortsatt ha möjlighet att bedriva verksamheten fram till att processen är slutgiltigt avgjord eller ska Sverige ha möjlighet att omgående stoppa den?

Seko Förbundet

Box 1105, 111 81 Stockholm
Besök: Hagagatan 2
Hemsida: www.seko.se

Telefon: 08-791 41 00
Telefax: 08-21 89 53
E-post: seko@seko.se

Organisationsnummer: 802004-5509
Plusgironummer: 58-8

Regelbundna transporter

När det gäller formuleringen "regelbundna transporter" i enlighet med förslaget anser Seko det vara olyckligt att det direkt öppnas upp för tolkningar istället för att föreslå en tydlig gräns. Författarna till förslaget tillsammans med remissinstanserna torde här kunna komma överens om en gräns istället för att som förslaget säger "få utvecklas i rättspraxis". Seko anser detta vara en osäker väg. Därför hoppas förbundet att författarna kan komma med en tydligare skrivning på denna punkt.

Tillsyn och inspektion

I förslaget finns ingen kostnadsberäkning på vad berörda myndigheters utökade kostnad kan komma att bli. Som utredaren beskriver kommer det att bli en betydande arbetsbörda för den berörda myndighet vilken ska utföra kontrollerna av de utländska fartygen. Seko är positiva till att möjligheten ges, men ställer sig dock frågande till om ekonomi, energi och kompetens finns hos berörd myndighet. Transportstyrelsen har under de senaste åren dränerats på kompetens när det kommer till sjöfartsjurisdiktion. Lägg därtill att antalet inspektörer också har minskats. Detta har uppmärksammats av de flesta inom branschen, inte bara av redare utan även av intresseorganisationer kring sjöfarten. Därför efterfrågar vi att det görs en kostnadsberäkning för utökade utgifter samt en prognos över vad tillstånden kan komma att kosta. Utifrån dessa bör det göras en konsekvensutredning tillsammans med Transportstyrelsen för att se om tillsyn och inspektion enligt förslaget är realistiskt.

Bruttodräktighet understigande 500

Seko ställer sig frågande till siffran 500. I utredningen hänvisas det till SOLAS. I förslaget påvisas att vid en gräns på 500 ska utländska fartyg jämföras med svenska och på så sätt ska det säkerställa god sjösäkerhet och goda arbetsförhållande. Seko anser att ett fartyg med utländsk flagg vid 200 brutto ska uppfylla MLC som är en bra och relativt tuff konvention. Vidare kan ett fartyg som seglar med svensk flagg segla under PNF och det nya funktionsbaserade regelverket som är ett betydligt mildare regelverk än MLC. Detta skulle kunna få negativa konsekvenser för Sverige som ett land vilket inte följer EU-förordningar. Därför vill vi att frågan om harmonisering noggrant blir utredd.

Straff

Seko välkomnar att tillståndsförordningen även i fortsättningen bör vara straffbelagd. Förbundet anser dock att böter i det här fallet är ett alltför undermåligt straff. Seko ser en ökning av företag som bryter mot diverse bestämmelser av det slag som anges i

förlaget. Förbundet ser att dessa företag gör en rent ekonomisk kalkyl av förfarandet och kalkylen går oftast ihop sig relativt bra. Det går helt enkelt att fortsätta tjäna pengar trots att man fått böter. Vi vill därför att det övervägs andra straffformer som är mer kännbara och som får mer påtaglig effekt.

Med vänliga hälsningar
Seko, Service- och kommunikationsfacket



Valle Karlsson
Förbundsordförande



/Kristoffer Arvidsson Thonäng

