

Motion till riksdagen 2009/10:T5

**av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp)
med anledning av prop. 2009/10:161**

Ändrade regler om ersättning vid sjukdom och ökad flexibilitet för anställning av sjömän

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen avslår proposition 2009/10:161 Ändrade regler om ersättning vid sjukdom och ökad flexibilitet för anställning av sjömän.

Motivering

I propositionen föreslår regeringen att sjömän på fartyg i inre fart inte längre ska omfattas av rätten till lön vid arbetsförmåga på grund av sjukdom eller skada enligt sjömanslagen. Vid sådan arbetsförmåga ska i stället en rätt till ersättning enligt lagen om sjuklön och socialförsäkringsbalken gälla för dessa sjömän, dvs. samma regler som gäller för landanställda. För sjömän på fartyg som inte uteslutande går i inre fart, det vill säga huvudsakligen i när- och fjärrfart, föreslås att rätten till lön behålls så länge sjömännen är ombord. För annan tid införs i stället en rätt till ersättning enligt lagen om sjuklön och socialförsäkringsbalken. För dessa sjömän införs dock inte någon karenssdag. I propositionen föreslås vidare ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om att personal som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen ska kunna vara anställda även av någon annan än redaren eller ägaren till fartyget.

Fel! Okänt namn

Förändringarna försvårar kompetensförsörjningen för svenska rederier

Ett av regeringens viktigaste motiv bakom de föreslagna förändringarna är att skapa konkurrensneutralitet mellan rederiföretag och andra svenska arbetsgivare. Syftet kan vid en första anblick tyckas vällovligt, dvs. att skapa bättre utvecklingsförutsättningar för framför allt små och medelstora svenska rederier. Regeringens analys haltar dock betänkligt.

Den verkliga konkurrensytan vad gäller rekrytering av personal finns inte mellan svenska rederier och svenska arbetsgivare i andra branscher. Det beror i grunden på att arbetsmarknaden för sjömän är starkt internationaliserad. Arbetskraftens rörlighet mellan fartyg som går under olika nationers flagg är betydande. Vidare går rederibranschen mot en allt tydligare yrkesmässig specialisering som innebär att allt fler befattningar på ett fartyg kräver formell utbildning och lång yrkeserfarenhet, vilket försvårar flöden av arbetskraft mellan sjöfarten och andra branscher. Sjöfartens internationaliserade arbetsmarknad i kombination med den allt tydligare yrkesmässiga specialiseringen innebär att svenska redares möjlighet att rekrytera kompetent personal inte i första hand styrs av konkurrensförmågan gentemot svenska arbetsgivare i andra branscher. I stället är det villkoren för svenska sjömän jämfört med anställda på andra nationers fartyg som är det verkligt avgörande.

Skulle Sverige, som regeringen föreslår, införa unika särregler som innebär försämringar av sjöfolkets villkor under svensk flagg skulle det sannolikt förstärka den starka tendens som redan är för handen att svenskt sjöfolk tar anställning i utländska fartyg och leda till att svenska rederier får ännu svårare att rekrytera personal, en situation som redan i dag på vissa håll är ytterst besvärande.

TAP-avtalen är hotade

I dag arbetar cirka åttahundra filippinska medborgare ombord i svenska fartyg, vilket möjliggörs genom de s.k. TAP-avtalen. TAP-avtalen är registrerade på POEA (Philippine Overseas Employment Administration) den statliga myndighet på Filippinerna som har tillsyn över filippinska medborgare som arbetar utomlands. POEA:s regler för sjöfolk är att filippinskt sjöfolk ska ha minst 120 dagars sjuklön, något som också stadgas i TAP-avtalen.

De förändringar som regeringen föreslår äventyrar TAP-avtalen och därmed även de relativa kostnadsminskningar som avtalen inneburit för svenska redare. Regeringen hävdar emellertid att det inte föreligger några juridiska hinder för parterna att avtala om villkor vid sjukdom som garanterar TAP-avtalens fortlevnad. Det förefaller dock osannolikt att parterna kommer att kunna enas om att 120 dagars sjuklön ska gälla generellt, oavsett den anställdes nationalitet. Följden blir då att filippinskt sjöfolk på svenskflaggade fartyg kommer att ha 120 dagars sjuklön medan besättningskamrater från EU-länder i praktiken endast kommer att ha 14 dagars sjuklön. Det föreligger visserligen inga juridiska hinder för att avtalsvägen differentiera villkoren vid

sjukdom mellan olika personalkategorier. Vi konstaterar dock att en sådan utveckling knappast står i samklang med principen om likabehandling på svensk arbetsmarknad.

Regeringen visar inte tillbörlig respekt för internationella konventioner

Enligt artikel 19.8 i ILO:s stadgar innebär ratificering av en konvention att den nivå en stat har vid ratifikationstillfället också är den nivå som man därefter åtar sig att minst behålla. Det kan inte uteslutas att den brådska som präglat regeringens arbete med att driva igenom de föreslagna försämringarna i sjukförmånerna för sjömän förklaras av just denna regel. De nuvarande svenska reglerna är definitivt mer förmånliga för arbetstagarna än vad som ges av sjöarbetskonventionen. Av propositionen framgår också att regeringen förbereder en ratificering, och något annat hade varit mycket svårt att försvara. Både ILO-kommittén och den statliga s.k. MCL-utredningen har förordat att Sverige ansluter sig till konventionen. Vidare har Europeiska rådet bemyndigat medlemsländerna att ratificera de delar som faller under unionens behörighet och i övriga delar starkt rekommenderat medlemsländerna att ansluta sig så snart som möjligt, helst före den 31 december 2010.

Att regeringen så nära inpå en ratificering av sjöarbetskonventionen lägger fram långtgående förslag om försämringar i arbetstagarnas villkor är anmärkningsvärt. Vi anser att regeringen med sitt agerande inte visar tillbörlig respekt för internationella konventioner på det arbetsrättsliga området.

Inhyrd personal äventyrar sjösäkerheten

I propositionen föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att även sjömän som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- och maskinpersonalen ska kunna anställas av annan än fartygets redare eller ägare.

Enligt nuvarande bestämmelser i fartygssäkerhetslagen ska fartygets redare eller ägare anställa dem som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får emellertid utfärda dispens från denna regel om särskilda skäl föreligger.

Bestämmelsen om att säkerhetsbesättningen ska vara anställd direkt av fartygets redare har i första hand tillkommit av sjösäkerhetsskäl. Det har ansetts att inhyrd personal, utan det skydd som ges av att vara anställd direkt av arbetsgivaren, riskerar att skapa en miljö ombord där benägenheten att ifrågasätta efterlevnaden av gällande regelverk sviktar och där viljan att bidra till det löpande säkerhetskänsliga arbetet är låg.

Regeringen hävdar att de föreslagna förändringarna i gällande bestämmelser när det gäller möjligheten att hyra in ombordpersonal faller sig naturligt

Fel! Okänt namn på

sett till den allmänna utvecklingen på arbetsmarknaden där anställning via bemanningsbolag blir allt vanligare.

Vi kan dock inte se att regeringen lyckats presentera några hållbara argument för att det grundläggande motivet bakom gällande bestämmelser, dvs. värnandet om sjösäkerheten, skulle ha fått minskad relevans under de senaste åren. Mot den bakgrunden anser vi att gällande bestämmelser, dvs. en grundregel som säger att säkerhetspersonalen ska vara anställd av redaren men med möjlighet till dispens i särskilda fall, bör kvarstå.

Stockholm den 7 april 2010

Lena Hallengren (s)

Claes-Göran Brandin (s)

Gunilla Wahlén (v)

Per Bolund (mp)

Peter Pedersen (v)

Karin Svensson Smith (mp)