

Motion till riksdagen 2019/20:854

av **Kadir Kasirga (S)**

Låt arbetsmiljölagstiftningen gälla alla arbetsplatser i Sverige – även sjöfarten

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ändra fartygssäkerhetslagen så att fackförbunden ges den rätt att utse skyddsombud som föreskrivs i arbetsmiljölagens kapitel 6, inklusive möjligheten att praktisera systemet med regionala skyddsombud (RSO), och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Arbetsmiljölagstiftningen ska gälla på alla arbetsplatser i Sverige. Men så ser det inte ut i dag. Förutsättningarna för en god arbetsmiljö är betydligt sämre om du jobbar till sjöss än på land. En av de viktigaste anledningarna till detta är den rådande särlagstiftningen, i fartygssäkerhetslagen, om hur skyddsombud utses till sjöss. Sjöfacken borde ges samma rätt att utse skyddsombud på arbetsplatserna ombord som andra fackförbund med kollektivavtal.

Skyddsombud har en nyckelroll i den svenska modellen om samverkan mellan arbetsmarknadens parter. Så här lyder 2 § i arbetsmiljölagen (AML) kapitel 6 – Samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare m.m.

På ett arbetsställe, där minst fem arbetstagare regelbundet sysselsätts, ska det bland arbetstagarna utses ett eller flera skyddsombud (arbetsmiljöombud). Skyddsombud ska utses även på ett annat arbetsställe, om arbetsförhållandena kräver det. För skyddsombud bör ersättare utses.

Skyddsombud utses av en lokal arbetstagarorganisation som är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. Finns det inte någon sådan organisation, utses skyddsombud av arbetstagarna.

Längst ner i samma paragraf står det dock att bestämmelser om hur skyddsombud på fartyg ska utses finns i fartygssäkerhetslagen. I fartygssäkerhetslagen står det ingenting om att skyddsombuden ska utses av ”lokal arbetstagarorganisation”, det vill säga den lokala fackföreningen. Detta har gett ett lagmässigt utrymme för arbetsgivaren att utse

skyddsombud ombord, vilket också förekommer. Det betyder också att möjligheten att praktisera systemet med regionala skyddsombud på arbetsplatser ombord på fartyg inte är möjligt.

Konsekvenser av särlagstiftningen

Seko sjöfolk vittnar om att det finns flera exempel på att arbetsgivare i praktiken har pekat med hela handen och utsett skyddsombud. Många gånger har arbetsgivaren utsett en säsongsanställd att vara det, utan att veta vad uppdraget innebär och utan möjlighet att ifrågasätta, anmäla eller förhandla av rädsla för att förlora arbetet. Detta sätter grunderna i arbetsmiljöarbetets samverkan ur spel.

Omsättningen av skyddsombud inom färjetrafiken är i dag mycket stor. Många av skyddsombuden är oorganiserade och har därför ingen möjlighet att få stöd vid samverkansvister om de inte bekostar en rättsprocess själva. Det finns flera fall då skyddsombud utan utbildning används av arbetsgivaren för att fastställa beslut i till exempel rehabiliteringsärenden och riskbedömningar som inte är förankrade i lagar och regelverk. Dessutom är sjukskrivningstalen inom färjetrafiken mycket höga.

En förutsättning för att det systematiska arbetsmiljöarbetet ska fungera är att det finns trygga, utbildade skyddsombud på arbetsplatserna. Här har fackförbunden en tydlig roll, och de verkar ständigt för att stärka skyddsombudens ställning på arbetsmarknaden. Det är fackförbunden som ger skyddsombuden deras juridiska status genom att se till att de väljs och utses på ett demokratiskt sätt. Fackförbunden är den enda stödresurs som skyddsombuden har i de fall de utsätts för repressalier eller andra samverkansvister. Skyddsombud till sjöss bör ha samma möjligheter och rättigheter att få stöd i svåra frågor som skyddsombud på arbetsplatser iland. Som det är nu diskrimineras skyddsombud på fartyg gentemot övriga skyddsombud på den svenska arbetsmarknaden, vilket knappast kan vara fartygssäkerhetslagens intention.

Det finns ett stort behov av skyddsombud i den nationella sjöfarten (skärgårdstrafik). En orsak till detta är att det är en säsongsbetonad bransch med stor personalomsättning och små besättningsstorlekar, ofta mindre än fem personer. Undantaget är den skattefinansierade sjötrafiken där möjligheten till fastanställningar är större och där det finns krav på kollektivavtal och en väl fungerande facklig verksamhet.

I dag finns det uppskattningsvis ca 10–15 utbildade skyddsombud på ca 500 fartyg i skärgården, och dessa återfinns främst på arbetsplatser hos de större rederierna.

Behovet av att kunna utse regionala skyddsombud i skärgårdstrafiken är därför att anse som stort. Under 2012 gjorde Seko sjöfolk ett försök att utse regionala skyddsombud (RSO), men då det ännu inte finns ett lagligt stöd för detta har ingen utsetts. Fartygsarbete är ett farligt arbete med stora risker på grund av stora levande krafter och trånga utrymmen. Rapporteringskulturen i fråga om olyckor har historiskt sett varit bristfällig. Till exempel är halk- och fallolyckor samt amputeringskador relativt vanliga.

Därför bör riksdagen överväga att ändra fartygssäkerhetslagen så att fackförbunden ges den rätt att utse skyddsombud som föreskrivs i arbetsmiljölagens kapitel 6, inklusive möjligheten att praktisera systemet med regionala skyddsombud (RSO). Skyddsombud har en nyckelroll i den svenska modellen om samverkan mellan arbetsmarknadens parter, och därför ska en lokal arbetstagarorganisation ges laglig rätt och möjlighet att utse skyddsombud ombord på fartyg likt arbetsmiljölagens regler.

Kadir Kasirga (S)