



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

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition Ändrade regler om ersättning vid sjukdom och ökad flexibilitet för anställning av sjömän samt en följdmotion.

I propositionen föreslås när det gäller ersättning vid sjukdom att sjömän på fartyg i inre fart inte längre ska omfattas av rätten till lön vid arbetsoförmåga på grund av sjukdom eller skada enligt sjömanslagen. I stället ska rätten till ersättning gälla enligt samma regler som gäller för landanställda. För sjömän på fartyg som huvudsakligen går i när- och fjärrfart föreslås att rätten till lön behålls så länge sjömännen är ombord; för annan tid ska rätten till ersättning gälla enligt samma regler som gäller för landanställda – dock utan någon karenssdag.

Vidare föreslås 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. Detta avses underlätta bl.a. användningen av bemanningsföretag för bemanning av fartygen.

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens lagförslag och avstyrker därmed en motion (s, v, mp) i vilken man föreslår att propositionen avslås.

En reservation (s, v, mp) finns i betänkandet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden	5
Ändrade regler om ersättning vid sjukdom och ökad flexibilitet för anställning av sjömän	5
Reservation	12
Ändrade regler om ersättning vid sjukdom och ökad flexibilitet för anställning av sjömän (s, v, mp)	12
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	15
Propositionen	15
Följdmotionen	15
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	16

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),
2. lag om ändring i socialförsäkringsbalken,
3. lag om ändring i lagen (1991:1047) om sjuklön,
4. lag om ändring i lagen (1991:1047) om sjuklön, och
5. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:161 punkterna 1–5 och avslår motion 2009/10:T5.

Reservation (s, v, mp)

Stockholm den 20 april 2010

På trafikutskottets vägnar

Lena Hallengren

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Jan-Evert Rådström (m), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m) och Lars Mejern Larsson (s).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2009/10:161 Ändrade regler om ersättning vid sjukdom och ökad flexibilitet för anställning av sjömän och en följdmotion.

Lagrådet har lämnat förslagen utan erinran.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att sjömän på fartyg i inre fart inte längre ska omfattas av rätten till lön vid arbetsoförmåga på grund av sjukdom eller skada enligt sjömanslagen (1973:282). Vid sådan arbetsoförmåga ska för dessa sjömän i stället gälla rätt till ersättning enligt lagen (1991:1047) om sjuklön och socialförsäkringsbalken, dvs. samma regler som gäller för landanställda. För sjömän på fartyg som inte uteslutande går i inre fart, dvs. huvudsakligen i när- och fjärrfart, föreslås att rätten till lön behålls så länge sjömännen är ombord. För annan tid införs i stället rätt till ersättning enligt lagen om sjuklön och socialförsäkringsbalken. För dessa sjömän införs dock inte någon karensdag.

Vidare föreslås 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. Lagändringen underlättar bl.a. användningen av bemanningsföretag för bemanning av fartygen.

Förslaget om ändrade ersättningsregler vid sjukdom föreslås träda i kraft den 1 februari 2011, förslaget om ändrade anställningsregler föreslås träda i kraft den 1 juli 2010.

Utskottets överväganden

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

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag och avslår motionen. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående utredningsarbeten om dels stärkt konkurrenskraft för svensk sjöfart, dels bättre förutsättningar för rekrytering av sjömän.

Jämför reservation (s, v, mp).

Bakgrund till frågan om sjömäns ersättning vid sjukdom

Generella regler om ersättning vid sjukdom

Enligt lagen (1991:1047) om sjuklön har en arbetstagare rätt att vid sjukdom behålla lön och andra anställningsförmåner (*sjuklön*). Sjuklön utges inte för den första dagen (karensdag). Karensdagen och de följande 13 dagarna utgör sjuklöneperiod. Sjuklönen utgör 80 % av anställningsförmånerna. Arbetsgivaren är skyldig att betala sjuklön under sjuklöneperioden med undantag för karensdagen.

Efter sjuklöneperioden har den försäkrade – enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring – rätt till *sjukpenning* från Försäkringskassan. Kompletterande ersättningar kan dessutom utges i form av t.ex. kollektivavtalade försäkringar. (Regeringen har i propositionen Socialförsäkringsbalk (prop. 2008/09:200) lämnat förslag till socialförsäkringsbalk. Balken föreslås ersätta bl.a. lagen om allmän försäkring och träda i kraft den 1 januari 2011.)

Specialreglering för sjömän om ersättning vid sjukdom

Bestämmelserna om sjömäns rätt till ersättning vid sjukdom eller skada regleras genom sjömanslagen (1973:282). Enligt 34 § har sjömannen sådan rätt till ersättning från arbetsgivaren (*motsvarande sjuklön*) i tre situationer, nämligen

1. Under den tid som sjömannen har befattning på fartyg. Lönen utgår från första dagen; någon karensdag finns inte och någon minskning av lönen görs inte.
2. När sjömannen har lämnat befattning på fartyg. Lönen utgår från den dag då han lämnade befattningen under högst 60 dagar om befattningen avsåg utrikes fart eller högst 30 dagar om befattningen avsåg inrikes fart.

3. Under väntetid (dvs. den del av anställningstiden under vilken sjömannen inte har befattning på fartyg men utför arbete för arbetsgivarens räkning eller står till dennes förfogande). Lönen utgår från dagen efter den då han blev arbetsoförmögen under högst 60 dagar, om han under anställningstiden senast haft befattning på fartyg i utrikes fart, och i annat fall under högst 30 dagar.
4. Bestämmelsen är dispositiv såtillvida att det är tillåtet att avtala om utvidgade förmåner för arbetstagaren.

När tidsgränsen för sjuklön från arbetsgivaren (redaren) uppnåtts får sjömannen *sjukpenning* från Försäkringskassan.

Arbetsgivaren har möjlighet att delvis få ersättning för den lön han har gett ut under sjömannens sjukdom; enligt 3 kap. 16 § lagen om allmän försäkring får en arbetsgivare uppbära arbetstagarens sjukpenning till den del den inte överstiger den utbetalda lönen.

Internationella konventioner

Internationella arbetsorganisationen (ILO), ett av Förenta nationernas (FN) fackorgan, har som mål att främja social rättvisa och humana arbetsvillkor som en förutsättning för fred mellan och inom nationerna. ILO har antagit ett stort antal konventioner om sjömäns arbetsvillkor. Sverige blev medlem av ILO 1920 genom sin anslutning till FN:s föregångare Nationernas förbund.

Konventionen (nr 165) om social trygghet för sjömän

Konventionen innehåller bl.a. bestämmelser om sjömannens rätt till lön under sjukdom. Sverige röstade för konventionen när den antogs men har inte ratificerat den. I betänkandet En ny sjömanslagstiftning (SOU 1991:103) lämnades förslag till de författningsändringar som skulle undanröja hinder för Sverige att tillträda konventionen. Utredningens förslag ledde inte till att konventionen ratificerades och inte heller till någon ny lagstiftning. Någon bundenhet till konventionens bestämmelser finns således inte. Att även andra länder än Sverige har haft problem med konventionens innehåll framgår bl.a. av att endast tre länder har ratificerat den.

Konventionen nr 165 är en av de konventioner som kommer att revideras när 2006 års sjöarbetskonvention träder i kraft.

Sjöarbetskonventionen

Sjöarbetskonventionen, som antogs 2006, är huvudsakligen en kodifiering av nästan samtliga gällande ILO-konventioner och rekommendationer på sjöfartsområdet, däribland konventionen nr 165. Sjöarbetskonventionen gäller inte fartyg i vad som kan kallas inre fart.

Konventionen träder i kraft tolv månader efter att 30 stater med totalt 33 % av världstonnaget har ratificerat konventionen. Per den 11 mars 2010 hade åtta länder ratificerat konventionen. Frågan om Sveriges ratifiering av sjöarbetskonventionen bereds inom Regeringskansliet.

ILO:s stadga

Enligt artikel 19.8 i ILO:s stadga ska bl.a. en medlemsstats ratifikation av en konvention inte i något fall anses påverka någon lag etc. som tillerkänner berörda arbetstagare mer gynnsamma villkor än de som föreskrivs i konventionen. Artikelns tolkats som att en lägre standard i ett ILO-instrument jämfört med en stats lagstiftning inte får tas till intäkt för försämringar i statens lagstiftning.

TAP-avtal

Med stöd av gällande s.k. TAP-avtal (tillfälligt anställd personal) arbetar på svenska fartyg ett stort antal sjömän från vissa tredjeländer, bl.a. Filippinerna. Kollektivavtal med filippinska sjömän ska godkännas av Philippine Overseas Employment Administration och innehålla villkor att sjömännen tillerkänns sjuklön under minst 120 dagar.

Bakgrund till frågan om ökad flexibilitet vid anställning av sjömän

Gällande rätt

Enligt 3 kap. 16 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska fartygets redare eller ägare anställa dem som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får enligt samma lagrum medge att sådan personal anställs av någon annan om det finns särskilda skäl. Innan ett sådant medgivande lämnas, ska organisationer som företräder redare och ombordanställda höras.

Enligt 4 kap. 38 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) kan Transportstyrelsen lämna sådant medgivande. Möjligheten att medge dispens infördes genom 1988 års fartygssäkerhetslag, den lag som föregick nuvarande lag från 2003.

Propositionen

Sjömäns ersättning vid sjukdom

Regeringen föreslår att sjömän på fartyg som uteslutande går i inre fart inte längre ska omfattas av den nuvarande rätten till lön vid sjukdom eller skada enligt sjömanslagen (1973:282). Ersättning till denna personkategori ska i stället lämnas enligt lagen (1991:1047) om sjuklön och reglerna om sjukpenning i socialförsäkringsbalken.

För sjömän på fartyg som inte uteslutande går i inre fart ska rätten till lön vid sjukdom eller skada enligt sjömanslagen fortsätta att gälla så länge de befinner sig ombord. Därefter ska de i stället ha rätt till ersättning enligt lagen om sjuklön och till sjukpenning enligt socialförsäkringsbalken, med undantaget att någon karenssdag inte ska gälla.

Ökad flexibilitet för anställning av sjömän

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

Enligt regeringens bedömning finns det inga hinder mot att tillåta inhyrd personal i större utsträckning. Detta kan uppnås genom att det införs ett undantag i fartygssäkerhetslagen. Avsikten är tills vidare att i första hand utnyttja bemyndigandet för personal som arbetar på fartyg i inre fart.

Motionen

Sjömäns ersättning vid sjukdom

I motion 2009/10:T5 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) yrkas att riksdagen avslår propositionen. När det gäller förslaget om ändrade regler om ersättning vid sjömäns sjukdom anför motionärerna följande.

Argumentet att regeländringen ska skapa konkurrensneutralitet mellan svenska rederiföretag och andra svenska arbetsgivare haltar betänkligt. 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. Enligt motionärernas mening skulle de föreslagna särreglerna, som innebär försämringar av sjöfolkets villkor under svensk flagg, sannolikt förstärka den rådande tendensen att svenskt sjöfolk tar anställning i utländska fartyg. Detta skulle i sin tur leda till att svenska rederier får ännu svårare att rekrytera personal, en situation som redan i dag på vissa håll är ytterst besvärande.

Ytterligare en invändning som framförs är att de föreslagna förändringarna skulle äventyra TAP-avtalen och därmed även de relativa kostnadsminskningar som avtalen inneburit för svenska redare. Motionärerna finner det osannolikt att parterna kommer att kunna enas om att 120 dagars sjuklön ska gälla generellt, oavsett den anställdes nationalitet. Följden blir, menar de, 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. Visserligen finns inga juridiska hinder för att avtalsvägen differentiera villkoren vid sjukdom mellan olika

personalkategorier påpekar de, men de anser samtidigt att en sådan utveckling knappast står i samklang med principen om likabehandling på svensk arbetsmarknad.

En tredje synpunkt är, enligt motionärerna, att regeringen inte visar tillbörlig respekt för internationella konventioner på det arbetsrättsliga området genom att så nära inpå en ratificering av sjöarbetskonventionen lägga fram långtgående förslag om försämringar i arbetstagarnas villkor.

Ökad flexibilitet för anställning av sjömän

Motionärerna påminner om att bestämmelsen om att säkerhetsbesättningen ska vara anställd direkt av fartygets redare i första hand har 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 sviktat och där viljan att bidra till det löpande säkerhetshöjande arbetet är låg.

Motionärerna avvisar regeringens argument att det skulle falla sig naturligt – sett till den allmänna utvecklingen på arbetsmarknaden där anställning via bemanningsbolag blir allt vanligare – att slopa bestämmelserna. Tvärtom anser de att regeringen inte har presenterat några hållbara argument för att värnandet om sjösäkerheten skulle ha fått minskad relevans under de senaste åren.

Utskottets ställningstagande

Sjömäns ersättning vid sjukdom

Förslaget om en ändring i systemet för sjömäns ersättning vid sjukdom innebär att sjömän på fartyg i inre fart vid sjukdom eller skada ska ha samma villkor som landanställda personer. I motionen begärs att riksdagen avslår propositionen. Motionärerna hävdar att Sverige genom förslaget skapar en särreglering jämfört med andra länder. De menar att regeländringen kommer att medföra svårigheter för de svenska redarna att skaffa kompetent personal, att de s.k. TAP-avtalen kommer att äventyras och att regeringen inte visar respekt för internationella konventioner på arbetsrättsens område.

Enligt utskottets mening är förslaget anpassat till nivån i sjöarbetskonventionen. De stater som ratificerar konventionen och som har lägre ersättningsnivå jämfört med konventionen kommer att behöva anpassa sin lagstiftning när konventionen träder i kraft. Några stater kan givetvis ha en högre ersättningsnivå. Sammantaget finner utskottet inte skäl att anse att Sverige har särkrav på detta område. Utskottet vill betona att den stora regelförändringen endast omfattar sjömän i inre fart, och för detta fartområde torde det inte finnas någon större internationell konkurrens om arbetskraften. Därmed är det inte sannolikt att de s.k. TAP-avtalen påverkas i

någon nämndvärd utsträckning. Utskottet delar samtidigt regeringens uppfattning, att de arbetsförhållanden som legat till grund för sjömännens särskilt reglerade rätt numera knappast skiljer sig från många arbeten i land.

När det gäller ILO:s stadga vill utskottet hänvisa till vad som anförs i propositionen, nämligen att syftet med artikel 19.8 inte kan tolkas som att varje försämring av villkoren för arbetstagaren är otillåten efter det att en konvention har antagits. Ändringen av regelverket har inte uppkommit som en följd av sjöarbetskonventionen. Flera år innan sjöarbetskonventionen antogs uppmärksammades regeringen av Försäkringskassan på olika problem med rådande system. ILO-stadgan kan därför inte anses förhindra en förändring av regelverket. Utskottet vill också hänvisa till att ILO-kommittén, det organ som har till uppgift övervaka tillämpningen av de ILO-konventioner som Sverige har ratificerat, enligt uppgift inte har ansett lagändringen vara något problem.

Ökad flexibilitet för anställning av sjömän

Regeringen har också föreslagit att även personal som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen ska kunna anställas av någon annan än fartygets redare eller ägare. I motionen tillbakavisas även denna del av propositionen.

Utskottet välkomnar för sin del möjligheten att kunna anlita även inhyrd personal, eftersom detta medger en ökad flexibilitet vid anställning av sjömän. Det finns skäl att påminna om att de hittillsvarande reglerna infördes för omkring 20 år sedan med hänvisning till säkerhetsskäl, sociala skäl och för att värna om anställningstryggheten. Utskottet vill i sammanhanget påpeka att samtliga de säkerhetshöjande regler som finns i olika regelverk är oberoende av vem som är arbetsgivare. Vidare är skyldigheterna för säkerhetsbesättningen desamma oavsett vem som är arbetsgivare. Anställningsformen påverkar inte kraven för eller möjligheten att få behörighet till en tjänst på ett fartyg eller för att erhålla olika certifikat. Regeringen anser inte att de ändrade reglerna kommer att medföra att sjösäkerheten blir försämrad under förutsättning att gällande bestämmelser följs.

Särskilt vill utskottet påminna om att säkerhetsfrågorna regleras genom den internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden, International management code for the safe operation of ships and for pollution prevention). Denna antogs av IMO 1993 och infördes i svensk rätt den 1 juli 1995, och den är också genomförd i EU:s medlemsstater genom en förordning. Som framgår av propositionen har bl.a. Transportstyrelsen tillerkänt ISM-koden en avgörande betydelse för sjösäkerheten.

Sammanfattning

Utskottet anser sammanfattningsvis att regeringens lagförslag är väl underbyggda och lämpligt avvägda. I detta sammanhang vill utskottet också hänvisa till de pågående utredningar på området som regeringen har tagit initiativ till. En av utredningarna går ut på att stärka den svenska sjöfar-

tens konkurrenskraft, en annan syftar till att skapa bättre förutsättningar för rekrytering av sjömän. De frågor som motionärerna nu har aktualiserat kan komma att belysas i de nämnda utredningarna. Det är också, menar utskottet, naturligt att regeringen gör en uppföljning av lagändringen när denna varit i kraft en tid. Mot den nu angivna bakgrunden föreslår utskottet att riksdagen antar regeringens lagförslag i proposition 2009/10:161 och avslår motion 2009/10:T5 (s, v, mp).

Reservation

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservation.

Ändrade regler om ersättning vid sjukdom och ökad flexibilitet för anställning av sjömän (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens lagförslag. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:T5 och avslår proposition 2009/10:161 punkterna 1–5.

Ställningstagande

Vi tar avstånd från regeringens förslag om dels sjömäns ersättning vid sjukdom, dels ökad flexibilitet vid anställning av sjömän av följande skäl.

Sjömäns ersättning vid sjukdom

I propositionen föreslår regeringen att sjömän på fartyg i inre fart inte längre ska omfattas av rätten till lön vid arbetsoförmåga på grund av sjukdom eller skada enligt sjömanslagen. Vid sådan arbetsoförmåga 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, dvs. 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.

För det första anser vi att dessa förändringar kommer att försvåra kompetensförsörjningen för svenska rederier. Ett av regeringens viktigaste motiv till 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. Vi anser dock att regeringens analys haltar betänkligt.

Den verkliga konkurrensytan när det 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, nämligen 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.

För det andra är vi av den uppfattningen att de s.k. TAP-avtalen äventyras genom de ändrade reglerna. I dag arbetar ca 800 filippinska medborgare ombord på svenska fartyg, vilket möjliggörs genom TAP-avtalen. Dessa avtal är registrerade hos POEA (Philippine Overseas Employment Administration), den statliga myndighet på Filippinerna som har tillsyn över filippinska medborgare som arbetar utomlands. Enligt POEA:s regler ska filippinskt sjöfolk ha minst 120 dagars sjuklön, något som också stadgas i TAP-avtalen. En följd av att TAP-avtalen äventyras är att även de relativa kostnadsminskningar som avtalen inneburit för svenska redare hotas. Regeringen hävdar emellertid att det inte finns 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.

För det tredje finner vi att regeringen inte visar tillbörlig respekt för internationella konventioner på det arbetsrättsliga området. 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.

Ökad flexibilitet för anställning av sjömän

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 säkerhetshöjande arbetet är låg.

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

Sammanfattning

Mot bakgrund av vad vi nu har sagt föreslår vi att riksdagen avslår proposition 2009/10:161 och därmed bifaller motion 2009/10:T5 (s, v, mp).

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2009/10:161 Ändrade regler om ersättning vid sjukdom och ökad flexibilitet för anställning av sjömän:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1991:1047) om sjuklön.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1991:1047) om sjuklön.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Följdmotionen

2009/10:T5 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp):

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

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs att 34 och 35 §§ sjömanslagen (1973:282) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

När sjöman har befattning på fartyg utgår lön, även om han är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada.

Har sjöman sjukdom eller skada, när han lämnar befattning på fartyg, utgår lön för sådan tid därefter under vilken han är arbetsoförmögen på grund av sjukdomen eller skadan. Lönen utgår från dagen efter den då han lämnade befattningen under högst 60 dagar, om befattningen avsåg utrikes fart, eller högst 30 dagar, om befattningen avsåg inrikes fart. Blir sjöman under väntetid arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada, har han rätt till lön under den tid han är arbetsoförmögen. Lönen utgår från dagen efter den då han blev arbetsoförmögen under högst 60 dagar, om han under anställningstiden senast haft befattning på fartyg i utrikes fart, och i annat fall under högst 30 dagar.

*Föreslagen lydelse***34 §**

Till en sjöman som har befattning på ett fartyg som inte uteslutande går i inre fart betalas lön ut även om han eller hon är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada. Lön betalas dock endast ut så länge sjömannen är ombord.

Med inre fart avses detsamma som i 64 kap. 6 § inkomstskattelagen (1999:1229).

35 §¹

Sjöman har ej rätt till lön enligt 34 §, om han är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada, som han förteg vid anställningsavtalets ingående eller som han, utom såvitt angår könssjukdom,

En sjöman har inte rätt till lön enligt 34 §, om han eller hon är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada, som han eller hon inte informerade om vid anställningsavtalets ingående eller

¹ Ändringen innebär bl.a. att tredje stycket upphävs.

därefter har ådragit sig uppsåtligen eller genom grovt vållande.

Rätt till lön enligt 34 § föreligger ej heller om sjömannens anställningsavtal sagts upp på grund av förhållande som avses i 18 § första stycket 1, 3, 4, 5 eller 6. Detsamma gäller om avtalet sagts upp på grund av förhållande som avses i 18 § första stycket 2 och sjömannen saknat giltig ursäkt för sin utevaro.

Sjömannen har ej rätt till lön enligt 34 § andra stycket under tid, när han erhåller lön från annan arbetsgivare.

som han *eller hon*, utom när det gäller könssjukdom, därefter har ådragit sig uppsåtligen eller genom grovt vållande.

En sjöman har inte heller rätt till lön enligt 34 § om sjömannens anställningsavtal sagts upp på grund av sådant förhållande som avses i 18 § första stycket 1, 3, 4, 5 eller 6. Detsamma gäller om avtalet sagts upp på grund av sådant förhållande som avses i 18 § första stycket 2 och sjömannen saknat giltig ursäkt för sin frånvaro.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2011.

2 Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

Härigenom föreskrivs i fråga om socialförsäkringsbalken
dels att 27 kap. 22 och 26 §§ ska ha följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 27 kap. 28 a §, av
 följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

27 kap.

22 §

Om den försäkrade inom ramtiden redan har fått sjukpenning för 364 dagar på normalnivån, kan sjukpenning lämnas enligt bestämmelserna i 24 §. Vid beräkningen av antalet dagar med sjukpenning på normalnivån anses som sådana dagar även dagar med

1. sjukpenning på fortsättningsnivån,
2. ersättning för merutgifter enligt 5 §, och
3. rehabiliteringsersättning enligt 31 kap. 3 §.

Som dagar med sjukpenning på normalnivån räknas vidare tretton dagar under *sådan sjuklöneperiod* som avses i 26 § andra stycket.

Som dagar med sjukpenning på normalnivån räknas vidare tretton dagar under *sådana perioder* som avses i 26 § andra stycket.

26 §

Som sjukperiod anses tid då en försäkrad

1. i oavbruten följd lider av sjukdom som avses i 2 §,
2. har rätt till sjukpenning enligt 6 §, eller
3. har rätt till rehabiliteringsersättning enligt 31 kap. 2 och 3 §§.

Om rätt till sjukpenning för den försäkrade uppkommer i omedelbar anslutning till en sjuklöneperiod enligt lagen (1991:1047) om sjuklön, ska sjukperioden anses omfatta också *sjuklöneperioden*.

Om rätt till sjukpenning för den försäkrade uppkommer i omedelbar anslutning till *en period med lön enligt 34 § sjömanslagen (1973:282)*, en sjuklöneperiod enligt lagen (1991:1047) om sjuklön *eller en period när en arbetsgivare för sjömän som avses i sjömanslagen har betalat ut lön vid sjukdom med stöd av sådant kollektivavtal som avses i 56 §*, ska sjukperioden enligt denna lag anses omfatta också *sådana perioder*.

28 a §

Till en sjöman på fartyg som inte uteslutande går i inre fart lämnas sjukpenning även för dag som avses i 27 §.

*Med inre fart avses detsamma
som i 64 kap. 6 § inkomstskatte-
lagen (1999:1229).*

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2011.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1991:1047) om sjuklön

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1991:1047) om sjuklön ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Sjuklön utges vid sjukdom som sätter ned arbetsförmågan. Med sjukdom jämställs ett tillstånd av nedsatt arbetsförmåga som orsakats av sjukdom för vilken utgetts sjuklön enligt denna lag eller sjukpenning enligt *lagen (1962:381) om allmän försäkring, lagen (1976:380) om arbetsskade-försäkring, lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd* eller motsvarande äldre lagstiftning och som fortfarande kvarstår efter det att sjukdomen upphört.

Vid bedömande av om och i vilken utsträckning arbetsförmågan är nedsatt *skall* särskilt beaktas om arbetstagaren på grund av sjukdomen är helt eller delvis förhindrad att utföra sitt vanliga eller därmed jämförligt arbete.

Föreslagen lydelse

4 §

Sjuklön utges vid sjukdom som sätter ned arbetsförmågan. Med sjukdom jämställs ett tillstånd av nedsatt arbetsförmåga som orsakats av sjukdom för vilken utgetts sjuklön enligt denna lag eller sjukpenning enligt *socialförsäkringsbalken* eller motsvarande äldre lagstiftning och som fortfarande kvarstår efter det att sjukdomen upphört.

Vid bedömande av om och i vilken utsträckning arbetsförmågan är nedsatt *ska det* särskilt beaktas om arbetstagaren på grund av sjukdomen är helt eller delvis förhindrad att utföra sitt vanliga eller därmed jämförligt arbete.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (1991:1047) om sjuklön

Härigenom föreskrivs att 4 och 15 §§ lagen (1991:1047) om sjuklön ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt förslag 2.3

Föreslagen lydelse

4 §

Sjuklön *utges* vid sjukdom som sätter ned arbetsförmågan. Med sjukdom jämställs ett tillstånd av nedsatt arbetsförmåga som orsakats av sjukdom för vilken *utgetts* sjuklön enligt denna lag eller sjukpenning enligt socialförsäkringsbalken eller motsvarande äldre lagstiftning och som fortfarande kvarstår efter det att sjukdomen upphört.

Sjuklön *betalas ut* vid sjukdom som sätter ned arbetsförmågan. Med sjukdom jämställs ett tillstånd av nedsatt arbetsförmåga som orsakats av sjukdom för vilken *betalats ut* sjuklön enligt denna lag, *lön enligt 34 § sjömanslagen (1973:282)* eller sjukpenning enligt socialförsäkringsbalken eller motsvarande äldre lagstiftning och som fortfarande kvarstår efter det att sjukdomen upphört.

Vid bedömande av om och i vilken utsträckning arbetsförmågan är nedsatt ska det särskilt beaktas om arbetstagaren på grund av sjukdomen är helt eller delvis förhindrad att utföra sitt vanliga eller därmed jämförligt arbete.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 §¹

Om ett beslut enligt 13 § första stycket 1 eller andra stycket första meningen gäller för arbetsgivaren *utges* sjuklön till arbetstagaren även för dag som avses i 6 § första stycket 1.

Om ett beslut enligt 13 § första stycket 1 eller andra stycket första meningen gäller för arbetsgivaren *betalas* sjuklön *ut* till arbetstagaren även för dag som avses i 6 § första stycket 1.

Till en sjöman på fartyg som inte uteslutande går i inre fart betalas sjuklön ut även för dag som avses i 6 § första stycket 1.

Med inre fart avses detsamma som i 64 kap. 6 § inkomstskattelagen (1999:1229).

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2011.

¹ Senaste lydelse 2009:1048.

5 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

4 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- | | |
|--|--|
| 1. fartygs bemanning, | |
| 2. syn- och hörselkraven enligt 2 kap. 5 § samt hälsoundersökning och läkarintyg som avser dessa krav, | |
| 3. att säkerhetsbesättning <i>skall</i> fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 3 kap. 10 §, | 3. att säkerhetsbesättning <i>ska</i> fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 3 kap. 10 §, |
| 4. anteckning av beslut enligt 3 kap. 14 § och underrättelser om sådana beslut, | |
| 5. krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (bemanningsföreskrifter) för fartyg som inte <i>skall</i> ha säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 §, <i>samt</i> | 5. krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (bemanningsföreskrifter) för fartyg som inte <i>ska</i> ha säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 §, |
| 6. behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt avgifter till staten för utfärdande av behörighetsbevis och för andra beslut som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg. | 6. behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt avgifter till staten för utfärdande av behörighetsbevis och för andra beslut som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg, <i>samt</i> |

7. undantag från kravet i 3 kap. 16 § att fartygets redare eller ägare ska anställa dem som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också i särskilda fall fastställa säkerhetsbesättning eller meddela bemanningsföreskrifter för andra fartyg än de som avses i 3 kap. 10 § första stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2010.