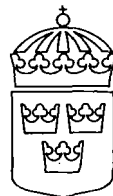


Regeringens proposition

1992/93:128

om vissa sjöfartspolitiska åtgärder



Prop.
1992/93:128

Regeringen förelägger riksdagen vad som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 29 oktober 1992 för de åtgärder och det ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

Carl Bildt

Mats Odell

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen föreslår, i avvaktan på ett slutligt ställningstagande till frågan om åtgärder till stöd för svensk sjöfart, att det för innevarande budgetår införs ett särskilt statsbidrag för svenska handelsfartyg som huvudsakligen går i fjärrfart. Bidraget består i dels återbetalning av inbetald sjömansskatt, dels ett bidrag för sociala avgifter som uppgår till 38 000 kronor för första halvan av budgetåret och därefter till 29 000 kronor, allt räknat per helårsanställd sjöman. Kostnaden beräknas till 450 miljoner kronor.

Kravet på tillstånd för anställning av utländskt sjöfolk avskaffas för fartyg i fjärrfart. För övriga fartyg öppnas arbetsmarknaden för medborgare i en stat som ingår i det europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Förslag till

Lag om ändring i lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1989:532) om anställning på fartyg skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

En utlänning skall ha tillstånd för att ha anställning som avser befattning på svenskt fartyg i utrikes trafik (anställningstillstånd) om inte utlänningen har permanent uppehållstillstånd i Sverige eller är medborgare i Danmark, Finland, Island eller Norge.

En utlänning skall ha tillstånd för att ha anställning som avser befattning på svenskt fartyg i utrikes trafik (anställningstillstånd) om inte utlänningen har permanent uppehållstillstånd i Sverige eller är medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller om fartyget huvudsakligen används i sådan fjärrfart som avses i 2 § lagen (1958:295) om sjömansskatt.

Regeringen får föreskriva andra undantag från kravet på anställningstillstånd.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 29 oktober 1992

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Laurén, Hörnlund, Olsson, Svensson, af Ugglas, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Könberg, Odell, Lundgren, Unckel, P. Westerberg

Föredragande: statsrådet Odell

Proposition om vissa sjöfartspolitiska åtgärder

1 Inledning

Lagen (1989:990) om tillstånd till överlåtelse av skepp, den s.k. flagglagen, med krav på tillstånd för utflaggning av svenskflaggade fartyg har upphävts från och med den 1 januari 1992. Vidare har det särskilda stödet till vissa bemanningskostnader – dvs. återbetalning till rederierna av erlagd skatt för ombordanställda och ett bidrag på 38 000 kronor per anställd på fartyg i fjärrfart för sociala avgifter – upphört vid halvårsskiftet 1992. Detta stöd har avsett huvuddelen av den svenska handelsflottan utom färjorna.

Kostnadsläget för fartygsdrift med avseende på bemanningskostnaderna är väsentligt lägre i vissa asiatiska länder än i Sverige, ca en tredjedel av svenska kostnader. Flera europeiska länder har skapat möjligheter till kostnadsminskningar för fartyg under sin flagg genom att inrätta s.k. andreregister med möjlighet att anställa utländskt sjöfolk till lägre kostnad. Inom EG har ett sådant register (EUROS) föreslagits av EG-kommissionen.

Mot denna bakgrund har inom Kommunikationsdepartementet utarbetats promemorian (Ds 1992:21) En ny svensk sjöfartspolitik. Promemorian innehåller förslag till hur målsättningen att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft skulle kunna genomföras. Till protokollet i detta ärende bör fogas en sammanfattning av promemorian som *bilaga 1* och promemorians lagförslag som *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna och en sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

Av skäl som jag återkommer till i det följande anser jag att det ännu är för tidigt att ta slutlig ställning till den framtida sjöfartspolitik. I avvaktan på ett sådant ställningstagande föreslår jag vissa åtgärder för att fram till dess möjliggöra fortsatt handelssjöfart under svensk flagg i ungefär samma omfattning som nu.

2 Bakgrund

2.1 Allmän bakgrund

År 1976 bestod den svenska handelsflottan av ca 480 fartyg om totalt 13 miljoner ton dödvikt med ca 24 000 ombordanställda. Vid den tiden började handelsflottan att minska kraftigt både med avseende på antalet fartyg och antalet sysselsatta ombord. Den främsta anledningen var att skillnaden i bemanningskostnader mellan fartyg under svensk flagg och vissa andra nationers flagg då hade blivit så stora, att svenska redare hade svårt att driva fartygen lönsamt i den internationella konkurrensen. Problemet var detsamma för flertalet traditionella sjöfartsnationer. Svenska rederier började därför i ökad utsträckning engagera sig i ägande och drift av fartyg under utländsk flagg. Genom att fartygen efter överlåtelsen kom att föra andra nationers flagg kunde de bemannas med utländsk arbetskraft, varvid bemanningskostnaden sjönk betydligt.

I avsikt bl.a. att förhindra att svenskägda fartyg registrerades under s.k. bekvämlighetsflagg infördes år 1977 lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg. Med stöd av 1977 års lag kunde överlåtelser som medförde att fartyget upphörde att vara svenskt förbjudas. Särskilt avsågs fall då det svenska rederiet även efter överlåtelsen hade kvar den ekonomiska och driftsmässiga kontrollen över fartyget. Lagen var tidsbegränsad men giltighetstiden förlängdes åtskilliga gånger fram till dess att en ny lag i ämnet, lagen (1989:990) om tillstånd till överlåtelse av skepp (flagglagen), trädde i kraft den 1 juli 1990.

I 1989 års flagglag lades vid tillståndsprövningen huvudvikten vid hänsynen till den svenska beredskapen. Det ansågs från beredskapssynpunkt angeläget att det fanns såväl ett tillräckligt antal fartyg under svensk flagg som aktiva svenska sjömän att bemanna dem med. Även den lagen gav emellertid utrymme för förbud mot överlåtelser med bibehållet driftsinflytande i ungefär samma utsträckning som tidigare lagstiftning.

Den 1 januari 1989 bestod den svenska handelsflottan av ca 230 fartyg om sammanlagt 1,8 miljoner ton dödvikt och med ca 12 000 ombordanställda.

Enligt den numera upphävda förordningen (1989:9) om statligt bidrag till vissa bemanningskostnader har sedan år 1989 bidrag utgått till svenska rederier för svenska handelsfartyg i fjärrfart. Bidraget utgjordes dels av återbetalning av den sjömansskatt som redaren betalat in, dels ett bidrag om 38 000 kronor per helårsanställd sjöman för kostnaden för de sociala avgifterna. Anslaget för bidraget har uppgått till 550 mkr per år. Genom bidraget har svenska redares bemanningskostnader blivit mer jämförbara med andra redares kostnader på de marknader där svensk sjöfart i huvudsak är verksam. Bidraget i förening med bl.a. en gynnsammare sjöfartskonjunktur har medfört att minskningen av handelsflottan har upphört och en viss återhämtning skett.

Beslut i frågor om bidrag fattas av Nämnden för rederistöd. Skattemyndigheten i Göteborgs och Bohus län, som administrerar sjömansskattesystemet, biträder nämnden med uppgifter om de utbetalningsberättigade fartygen. Bidragen utbetalas av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län.

Enligt övergångsbestämmelser i samband med upphävandet av den nyssnämnda förordningen (se SFS 1992:912) sker alltså utbetalningar avseende kvalifikationstid före den 1 juli 1992.

Begreppet *fjärrfart* definieras i sjömansskattelagen (1958:295). Det täcker all fart utom närfart och inre fart. *Närfart* omfattar linjefart (dvs. tidtabellsbunden fart) mellan svenska hamnar utanför öppen kust eller utomskärs vid kusterna, samt linjefart mellan svensk och utländsk hamn eller mellan utländska hamnar, dock inte linjefart bortom linjen Hanstholm-Lindesnäs eller bortom Cuxhaven. *Inre fart* är trafik inom landet eller inomskärs vid kusterna eller i Kalmarsund.

Definitionen av *fjärrfart* har inneburit att huvuddelen av den svenska handelsflottan med undantag av färjefarten till våra grannländer omfattades av stödet. År 1990 klassificerades 57 svenska fartyg i närfart, varav åtta lastfartyg och 49 färjor. Stödet till *fjärrfarten* berör ca 11 000 personer.

Vid halvårsskiftet 1991 omfattade den svenska handelsflottan ca 300 fartyg om 3,3 miljoner ton dödvikt och med ca 14 000 ombordanställda. Den svenskkontrollerade utlandsregistrerade handelsflottan omfattar för närvarande ca 12 miljoner ton dödvikt.

Flagglagen upphörde att gälla vid utgången av år 1991 (prop. 1991/92:64, bet. 1991/92:TU6, rskr. 1991/92:89, SFS 1991:1879). Efter förslag i 1992 års budgetproposition har stödet till svenska rederier avvecklats vid utgången av juni 1992 (prop. 1991/92:100 bil. 7, s. 100, bet. 1991/92:TU11 och 24, rskr. 1991/92:186). I de ärenden jag nu nämnt har förklarats att avsikten är att rederistödet skall ersättas med andra åtgärder för att utveckla svensk sjöfart. I förra höstens proposition om den ekonomiska politiken (prop. 1991/92:38 s. 61) angav regeringen som målsättning att det i Sverige skall skapas förutsättningar för rederinäringen som är likvärdiga med dem som det danska internationella fartygsregistret (DIS) ger.

2.2 Nuvarande förhållanden

2.2.1 Sjömansskatten

Sjömansskatt är en statlig definitiv källskatt för sjömän som tjänstgör på svenska handelsfartyg som går i när- eller *fjärrfart*. Den gäller även vid tjänstgöring på utländska fartyg som hyrs in av svenska redare utan besättning, s.k. "bare-boat charter". Skatteskalen följer den som finns enligt landsskattesystemet, med särskilda avdrag och skattereduktioner som gör den lägre än landskatt. Naturaförmåner beskattas också förmånligare än i landsskattesystemet. Sjöinkomsterna sammanläggs inte med andra inkomster (landinkomster) som sjömannen kan ha. Sjömän betalar inte kommunalskatt för sjöinkomster, eftersom sjömansskatten är en statlig skatt. I stället kompenseras kommunerna för skattebortfallet med mellan 50 och 75 miljoner kronor per år. Ca 22 000 personer betalar sjömansskatt.

I en promemoria som upprättats inom Finansdepartementet (Ds 1991:41) Beskattning av sjömän förordas att sjömansskattesystemet avskaffas. Förslaget är i huvudsak inriktat på att sjömännen skall beskattas i landsskattesystemet. För huvuddelen av sjömännen skulle systemförändringen inte med-

föra några skattehöjningar avseende sjöinkomsterna, eftersom vissa särskilda avdrag för sjömän föreslås. Promemorian har remissbehandlats men ännu inte föranlett någon åtgärd av regeringen.

Enligt punkt 3 av anvisningarna till 54 § kommunalskattelagen (1928:370) gäller särskild skattebefrielse för i Sverige bosatta sjömän som är anställda ombord på utlandsflaggade fartyg som går i oceanfart. Skattebefrielsen gäller för inkomster ombord på fartyget. Förutsättningarna för sådan skattebefrielse är följande.

Det skall finnas ett svenskt driftsintresse beträffande fartyget. Sjömannen skall arbeta på fartyget under en sammanhängande tid om minst sex månader. Villkoren för detta regleras genom det s.k. internationaliseringsavtalet, som slutits mellan de sjöfackliga organisationerna och Sveriges redareförening. Skattebefrielsen omfattar för närvarande ca 500 anställda på ca 25 fartyg. Skattebortfallet kan beräknas till ca 40 000 kronor per person. Regeln är tidsbegränsad och gäller t.o.m. 1993 års taxering.

2.2.2 Sociala avgifter

De sociala avgifterna för sjömän – den s.k. redaravgiften – är enligt nu gällande lag 32,79 %. Till detta kommer kostnader enligt avtal på 8,5 % för befäl och 5,9 % för manskap.

De sociala avgifterna enligt allmänna regler uppgår för närvarande till 34,83 %.

Skillnaden mellan redaravgiften och de sociala avgifter som utgår enligt allmänna regler är att redarna också betalar en sjömanspensionsavgift på 1,2 %. Vidare reduceras sjukförsäkrings- och folkpensionsavgifterna i förhållande till andelen utländska sjömän på svenska handelsfartyg. Regler härom finns i 2 kap. 2 § lagen (1981:691) om socialavgifter.

Sociala avgifter debiteras i dag fullt ut för samtliga ombordanställda på svenska fartyg.

2.2.3 Det sociala skyddets omfattning

Det svenska socialförsäkringssystemet gäller fullt ut för sådana ombordanställda som är svenska medborgare eller som är bosatta i Sverige. Systemet omfattar dessutom medborgare i länder med vilka Sverige har avtal om socialförsäkringsskydd. Den omfattning i vilken skyddet gäller beror då på avtalets innehåll. Av EES-avtalet följer att en medborgare i ett EES-land i socialförsäkringshänseende kommer att behandlas som om han vore medborgare i Sverige.

För sådana utländska medborgare som inte är bosatta i Sverige och som inte omfattas av något socialförsäkringsavtal gäller att de omfattas av tilläggspension (ATP). Vidare omfattas de av arbetsskadeförsäkringen.

2.2.4 Utländsk arbetskraft

Med undantag för medborgare i de nordiska länderna gäller i princip förbud mot anställning av utländsk arbetskraft på svenskregistrerade fartyg. Detta

följer av lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg och av förordningen (1989:995) i samma ämne. I fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) finns vidare en föreskrift om att befälhavaren på ett svenskt fartyg skall vara svensk medborgare. Från dessa föreskrifter kan dock dispens medges om det finns särskilda skäl för det eller om ett svenskregistrerat fartyg chartras ut till utlänning utan besättning, s.k. bare-boat charter.

Det kan anmärkas att reglerna i fartygssäkerhetslagen (1988:49), fartygssäkerhetsförordningen och förordningen (1982:892) om behörigheter för sjöpersonal kan, även med bortseende från de bestämmelser som tidigare nämnts, medföra att den som har utländsk behörighet inte får anställas i vissa befattningar. Också här finns dock utrymme för dispenser, som meddelas av Sjöfartsverket.

2.2.5 Utländska förhållanden

I såväl de nordiska länderna som i vissa av EG:s medlemsstater finns regler som skapar särskilda ekonomiska arbetsbetingelser för sjöfartsnäringen. Det har i allmänhet rört sig om åtgärder för att sänka bemanningskostnaderna. Detta har huvudsakligen skett genom att s.k. andreregister, ofta med särskilda skatteregler, särskilda regler om socialavgifter och särskilda arbetsrättsliga regler inrättats. Också inom EG har ett förslag till ett sådant register (EUROS) lagts fram. Bakgrunden till dessa åtgärder är densamma som jag inledningsvis berört, nämligen den stora spännvidden mellan kostnadsläget i Västeuropa och kostnadsläget i t.ex. vissa asiatiska länder. Jag avser inte att i detta sammanhang gå närmare in på förhållandena i andra länder. En tämligen utförlig redovisning i detta avseende finns i promemorian.

3 Överväganden

3.1 Allmänna synpunkter

Som jag redan har nämnt föranledde den negativa utvecklingen för den svenska sjöfarten som tog sin början under andra hälften av 1970-talet vissa sjöfartspolitiska motåtgärder. Insatser av såväl generell som selektiv karaktär beslutades för att ge rederierna större ekonomisk uthållighet. Svenska redare började också i ökad utsträckning engagera sig i ägande och drift av fartyg under utländsk flagg.

Den grundläggande orsaken till den svenska handelsflottans minskning och det ökade intresset för att driva sjöfarten vidare under utländsk flagg var det höga kostnadsläget. De svenska bemanningskostnaderna blev ett avgörande hinder för en lönsam fartygsdrift på den extremt konkurrensutsatta internationella sjöfartsmarknaden. Konkurrens från fartyg från länder med ingen eller låg företagskatt och låga kostnader för sociala förmåner som pension, sjukersättning eller semester blev utslagsgivande inte bara i fråga om svenskflaggade fartyg. Flertalet traditionella sjöfartsländer drabbades hårt av konkurrensen.

Detta utvecklingsförlopp är inte unikt för sjöfarten. Företag eller hela

branscher har drabbats eller gynnats i den internationella konkurrensen. Men i flertalet länder har den speciella konkurrenssituationen på sjöfartens område föranlett sjöfartspolitiska åtgärder för att på olika sätt återställa konkurrenskraften. Intresset för att bibehålla en sjöfartsnäring under nationell flagg har varit starkt och genomgående i flertalet västeuropeiska länder.

Som jag redan har nämnt har de åtgärder som vidtagits inriktats på att med olika metoder skapa förutsättningar som medger minskade bemanningskostnader. Bemanningskostnaderna utgör totalt sett en mindre del av kostnaden för att driva ett fartyg. För nya, stora fartyg utgör bemanningskostnaden i dag bara ca tio procent av totalkostnaden, men det är framför allt variationerna i denna del som är utslagsgivande i konkurrensen. Övriga kostnader är i princip lika för fartyg under alla flaggor, i vissa fall med undantag för en del av kapitalkostnaderna.

Efter ett antal års överväganden om behov och inriktning av lämpliga sjöfartspolitiska åtgärder beslutade riksdagen år 1988 om de åtgärder som jag redan redogjort för (prop. 1987/88:129, bet. 1987/88:TU27, rskr. 1987/88:337 och prop. 1988/89:56, bet. 1988/89:TU6, rskr. 1988/89:75). Genom dessa åtgärder kunde bemanningskostnaderna sänkas med ca 40 % till ungefär samma nivå som nåddes enligt det tidigare nämnda internationaliseringsavtalet och därigenom återge svenska redare konkurrenskraft på de huvudsakliga marknaderna för svensk sjöfart.

Det konstaterades emellertid (prop. 1987/88:129) att en reducering med ca 55 % behövdes för att svenska fartyg skulle kunna konkurrera med fartyg i det norska internationella registret (NIS). För att svensk sjöfart skulle bli jämställd med de verkliga lågkostnadsländerna skulle behövas sänkningar av bemanningskostnaderna med ca 80 %. En registerlösning som skulle ge möjlighet till anställning av utländsk arbetskraft avvisades dock för svenskt vidkommande. Departementschefen uttalade i denna fråga (prop. 1987/88:129) att någon enighet från sjöarbetsmarknadens parter inte redovisats beträffande ett sådant förslag, som lagts fram av Sveriges redareförening. Han konstaterade för egen del att en registerlösning skulle kunna sänka kostnaderna till en internationellt konkurrenskraftig nivå och att en sådan kostnadsnivå var närmast avgörande för en lönsam verksamhet i tank- och bulksjöfarten, men förklarade sig emellertid inte beredd att förorda en sådan lösning.

Efter de riksdagsbeslut jag nu har nämnt har utvecklingen vänt. Den långa perioden av närmast kontinuerlig nedgång för svensk sjöfart har övergått i en tid av stabilisering och försiktig tillväxt. De statliga åtgärderna har bidragit men även den internationella konjunkturen har spelat roll i sammanhanget.

Svenska redare har stora intressen i drift av fartyg under utländsk flagg. Uppskattningsvis kontrollerar svenska redarintressen numera en något större flotta uttryckt i ton än före sjöfartskrisen år 1975. Svenska redare har vidare ett betydande antal fartyg i beställning. I vilket land dessa fartyg kommer att registreras blir beroende av redarens bedömning av var de bästa konkurrensförutsättningarna kan erhållas.

Målet för den statliga sjöfartspolitiken är enligt riksdagens beslut att kunna bibehålla en svensk handelsflotta av rimlig omfattning. Riksdagen har

också tillmätt sjöfartsnettot, sysselsättningen och beredskapsmotivet sådan betydelse att de ansetts kunna motivera statliga stödinsatser.

Som jag nyss nämnde uttalades redan vid beslutet om bidraget till vissa bemanningskostnader att det inte förmådde att helt skapa ett kostnadsläge som var likvärdigt med vad som gällde för fartyg registrerade i t.ex. det norska registret. Skattereformen och den omständigheten att 38 000 kronorsbidraget inte har höjts i takt med inflationen har bidragit till att förstärka skillnaderna ytterligare. Stödåtgärderna torde i dag motsvara en minskning av bemanningskostnaderna med ca 30 %.

En jämförelse av bemanningskostnaderna mellan identiska fartyg med i det ena fallet svensk och i det andra huvudsakligen filippinsk bemanning visar på betydande skillnader. Ett fartyg på drygt 50 000 ton dödvikt beräknas på årsbasis kosta ca 13 mkr med svensk bemanning. Med sjöfartsstödet sjunker kostnaden till ca 10 mkr. Ett identiskt fartyg med i huvudsak filippinsk bemanning beräknas kosta ca 6 mkr per år. Motsvarande siffror för ett fartyg på ca 12 000 tons dödvikt kan beräknas till ca 11 mkr med svensk bemanning, 8 mkr med sjöfartsstöd och 5 mkr med i huvudsak filippinsk bemanning.

Svenska redare har kunnat anställa svensk arbetskraft på utlandsflaggade fartyg till en betydligt lägre bemanningskostnad jämfört med svenskflaggade fartyg innan sjöfartsstödet infördes. Orsaken ligger i den skattebefrielse som följer av 54 § f) kommunalskattelagen (1928:370) och i att man löst de sociala skyddsfrågorna utanför det ordinarie svenska systemet genom internationaliseringsavtalet. Kostnadsreduktionen är i dag ca 30 % och motsvarar således fortfarande ungefärligen vad som uppnåts för svenskflaggade fartyg i fjärrfart genom de nämnda stödinsatserna. Men som jag tidigare nämnt skulle det krävas kostnadsreduktioner på ca 7 mkr i stället för de 3 mkr som kan uppnås genom internationaliseringsavtalet eller de nuvarande statliga stödinsatserna.

Inte ens om man helt slopar skattskyldighet och socialavgifter går det alltså att på de fartyg som är mest utsatta för konkurrens av fartyg med lågkostnadsbesättning få en konkurrenskraft som är helt i nivå med den som kan erhållas på fartyg med utländsk arbetskraft anställd på lokala villkor. Detta beror på att en helt annan lönenivå och andra arbetsvillkor i stort gäller för de sistnämnda.

Det bör dock framhållas att utbildningsnivån för svenska sjömän normalt är god och genom fackkunskap och delegering av ansvar kan det därför med svensk besättning vara möjligt att reducera besättningsstorlek och även minska underhålls- och driftkostnader. För en del fartyg i viss form av trafik har dessa skillnader stor betydelse men i många fall kan emellertid inte de betydande kostnadsskillnaderna mellan bemanning med svensk respektive utländsk besättning uppvägas.

Den s.k. flagglagen har numera avskaffats. Det betyder att det inte längre behövs tillstånd till överlåtelse av ett skepp som vid överlåtelsen upphör att vara svenskt. Härigenom har rederinäringen fått den frihet vid val av flagg som gäller för övrig näringsverksamhet vid val av verksamhetsland. Den innebär samtidigt en ökad risk för att svenska handelsfartyg flaggas ut till länder med mer attraktivt kostnadsläge.

Det finns otvivelaktigt skäl som talar för att också Sverige i onlighet med

promemorieförslaget väljer den väg som våra nordiska grannländer och andra länder i Europa slagit in på, nämligen att tillskapa andraregister med möjlighet att anställa utländskt sjöfolk på lokala villkor. Det finns en avsevärd risk för att en satsning på sjöfarten genom ekonomiska stödåtgärder kommer att visa sig otillräcklig om den inte kombineras med en möjlighet till sänkning av bemanningskostnaderna under den nuvarande svenska nivån.

Sjöarbetsmarknadens parter är ense om att enbart statliga stödåtgärder av det slag som föreslagits i promemorian inte är tillräckliga för att den mest konkurrensutsatta fjärrsjöfarten i längden skall kunna drivas vidare under svensk flagg. Någon enighet föreligger emellertid inte om en lösning i enlighet med promemorians förslag om möjlighet att anställa utlänningar på villkor som avviker från vad som är normalt på svenska arbetsplatser.

En lösning enligt promemorieförslaget skulle otvivelaktigt innebära en avsevärd förbättring av sjöfartens konkurrensläge. Den innebär samtidigt en risk för att antalet arbetstillfällen för svenska sjömän inom fjärrsjöfarten minskar, särskilt om promemorieförslaget om att införande i den särskilda förteckningen skulle utgöra saklig grund för uppsägning genomförs. Även med en modifiering av promemorieförslaget på denna punkt kan det inte utslutas att antalet arbetstillfällen skulle minska. Mot detta måste dock vägas risken för att ett stort antal fartyg flaggas ut, om inte utländska sjömän kan anställas på lokala villkor. Därmed försvinner kanske ett ännu större antal arbetstillfällen.

Som jag strax skall återkomma till föreslår jag att det inte längre skall finnas lagliga hinder mot att utländska sjömän skall kunna vara verksamma i svensk sjöfart. Det är givetvis en fråga för arbetsgivare och företrädare för anställda att därvid avtala om löne- och arbetsvillkor. Jag utgår från att sjöarbetsmarknadens parter utnyttjar sin frihet att ingå sådana avtal som långsiktigt är till gagn för svensk sjöfart.

Sjöarbetsmarknadens parter har nyligen träffat en överenskommelse om rationaliseringar och andra åtgärder som enligt parternas beräkning kommer att medföra kostnadsänkningar på i genomsnitt 15 %. Utfallet kommer med nödvändighet att variera mellan olika typer av sjöfart, företag och fartyg. Med ekonomiska åtgärder från statens sida, innefattande skattebefrielse och nedsättning av socialavgifterna med 18 procentenheter, skulle enligt parterna den sammanlagda kostnadsreduktionen därmed uppgå till i genomsnitt ca 40 %.

Det finns enligt min mening anledning att ta fasta på överenskommelsen och den vilja till samförstånd som parterna har visat på denna punkt. Går det att genom olika åtgärder nå en kostnadsreduktion i den storleksordning som parterna räknar med förbättras förutsättningarna för ett bevarande och utveckling av den svenska fjärrsjöfarten.

Jag vill emellertid framhålla att de insatser som skulle behövas också från statens sida för att stärka konkurrensförutsättningarna inte är självklara i dagens ansträngda ekonomiska läge. Stödet till sjöfarten utgör ett stöd till en enskild näringsgren som i stort sett saknar motsvarighet inom andra områden. Det finns därför skäl som talar för att stödet, om det nu återinförs i en eller annan form, avvecklas så snart det låter sig göra. Samtidigt måste beaktas att stöd i olika former förekommer i ett antal västeuropeiska länder. Sve-

rige har därför knappast något val om man vill bevara en sjöfart under svensk flagg. Uppfattningen att svensk sjöfart har en positiv betydelse i olika hänseenden tror jag delas av de flesta. Den har också varit vägledande för riksdagens tidigare ställningstaganden. Om sjöfartsnäringen och sjöarbetsmarknadens parter förmår att åstadkomma rationaliseringar och nytänkande så att näringen utvecklas positivt bör detta därför motivera statliga insatser.

Skulle emellertid parterna inte klara av att nå det rationaliseringsmål som ställts upp i avtalet ökar risken, särskilt i en sviktande internationell konjunktur, för att delar av näringen ändå slås ut i konkurrensen och att redarna då väljer att driva verksamheten vidare under annan flagg. I den utsträckning så sker har de statliga stödinsatserna varit gagnlösa.

Jag är därför inte beredd att nu lägga fram något förslag till långsiktig lösning av den svenska fjärrsjöfartens problem. Innan så sker bör resultatet av parternas egna åtgärder avvaktas. Visar det sig vid en utvärdering sedan parterna haft rimlig tid på sig för att genomföra åtgärderna att förutsättningar skapats för en utvecklad svensk sjöfart är jag beredd att återkomma med förslag om en mer permanent insats från statens sida. En utvärdering bör göras före halvårsskiftet 1993. Fram till dess bör gälla ett bidragssystem som i huvudsak ansluter till vad som tidigare gällde enligt förordningen (1989:9) om statligt bidrag till vissa bemanningskostnader.

3.2 Statligt bidrag till bemanningskostnaderna

Mitt förslag: För innevarande budgetår införs ett statligt bidrag till bemanningskostnaderna på fartyg i fjärrfart enligt den definition som finns i sjömansskattelagen (1958:295). Bidraget består av *dels* återbetalning av den sjömansskatt som redaren skall betala och också har betalat in, *dels* ett bidrag till socialavgifterna med 38 000 kronor för första hälften av budgetåret och med 29 000 kronor för andra hälften, allt räknat per helårsanställd sjöman.

Promemorians förslag: I promemorian föreslås i stället befrielse från sjömansskatt och nedsättning av socialavgifterna med 25 procentenheter.

Remissinstanserna har i huvudsak instämt i promemorieförslaget såvitt gäller det ekonomiska stödet. *Svenska Sjöfolksförbundet* och *befälsorganisationerna* har ansett att ett system med återbetalning till arbetsgivaren av inbetalad skatt i stället för skattebefrielse borde övervägas. Två huvudskäl åberopas. Det första är att systemet står i samklang med EG-kommissionens förslag till EG-skeppsregister (EUROS). Det andra skälet är att ett sådant system skulle innebära att inkomsttagarens skattskyldighet skulle kvarstå och att man bl.a. skulle kunna utnyttja underskottsavdrag för villalån m.m. *Redareföreningen* och *befälsorganisationerna* har föreslagit en större reduktion av socialavgifterna, ca 30 procentenheter.

Skälen för mitt förslag: Jag har nyss (avsnitt 3.1) redogjort för mina skäl att tills vidare föreslå att system som motsvarar det tidigare bidraget till vissa

bemanningskostnader. Systemet bör gälla fram till dess att det kunnat bedömas om de rationaliseringar och andra åtgärder som parterna avtalat om medför en kostnadssänkning på i genomsnitt 15 %.

Bidraget till socialavgifter bör för första halvan av innevarande budgetår uppgå till 38 000 kr per helårsanställd sjöman. Ett bidrag av den storleken, dvs. i enlighet med vad bidraget omfattade fram till utgången av juni i år, har förutsatts för att överbrygga tiden från den 1 juli 1992 och fram till dess att nya sjöfartspolitiska åtgärder kunde träda i kraft, vilket beräknades ske den 1 januari 1993. Att jag nu har valt att föreslå att ställningstagandet till dessa åtgärder senareläggs bör inte föranleda någon annan bedömning.

När det gäller första halvåret 1993 bör emellertid bidraget bestämmas till ett belopp som motsvarar den reduktion av socialavgifterna som parterna utgått från i rationaliseringsavtalet, nämligen med 18 procentenheter eller 29 000 kronor.

En permanent lösning som sänker bemanningskostnaderna avseende sjömansskatt och sociala kostnader får som jag tidigare nämnt redovisas vid ett senare tillfälle. Jag vill också erinra om att förändringar på skatteområdet underlättas om de genomförs vid ett kalenderårsskifte.

För innevarande budgetår innebär följaktligen mitt förslag att återbetalning av sjömansskatt enligt tidigare ordning återinförs. När det gäller reduktionen av de sociala kostnaderna skall ett bidrag utgå med 38 000 kronor per helårsanställd sjöman på fartyg i fjärrfart för andra halvåret 1992 och med 29 000 kronor under första halvåret 1993.

I EES-avtalet finns regler om statsstöd. Innebörden av dessa regler är att möjligheten för de fördragsslutande staterna att lämna sådant stöd allmänt sett begränsas. Enligt min mening torde dock de åtgärder jag nu föreslår vara förenliga med avtalet. Jag gör denna bedömning mot bakgrund av att likartade regler om statsstöd finns i Romfördraget och att likartade ordningar förekommer i ett antal EG-stater samt att EG-kommissionen i flera sjöfartspolitiska dokument föreslagit åtgärder av den typ som mitt förslag innehåller.

3.3 Möjlighet att anställa utländskt sjöfolk

Mitt förslag: Utländskt sjöfolk skall få anställas på svenska fartyg i fjärrfart utan tillstånd. För övriga fartyg skall endast medborgare i stat inom det europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) kunna anställas utan särskilt tillstånd. Särskilda behörighetsregler skall gälla på de fartyg där det finns rätt att anställa utländskt sjöfolk utan särskilt tillstånd.

Promemoriaförslaget avviker från mitt förslag bl.a. genom att där föreslås att utländskt sjöfolk inte skall få anställas på passagerarfartyg. Vidare föreslås att utländska sjömän som inte är bosatta i Sverige skall vara undantagna från rätten till ATP.

Remissinstanserna: Remissutfallet har varit blandat vad gäller denna del av promemoriaförslaget. Bland annat *SPK, Kommerskollegium, Sjöfartsver-*

ket, Redareföreningen och befälsorganisationerna stödjer förslaget huvudinriktning. Svenska Sjöfolksförbundet, LO, och AMS är kritiska till förslaget. Ett flertal remissinstanser har synpunkter på förslaget utformning och motiv. Detta gäller särskilt *Arbetsdomstolen*, som bl.a. efterlyst en bättre motivering av varför en möjlighet att anställa utländskt sjöfolk behövs. Flera remissinstanser, nämligen *Försäkringsöverdomstolen*, *Riksförsäkringsverket*, *befälsorganisationerna* och *Sjöfolksförbundet* tar avstånd från förslaget att utländska sjömän inte skall omfattas av ATP.

Skälen för mitt förslag: Som nämnts tidigare skall enligt lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg en utlänning ha särskilt tillstånd för anställning på ett svenskt fartyg i utrikestrafik. Detta krav gäller dock inte utlänningar med permanent uppehållstillstånd i Sverige och inte heller medborgare i ett annat nordiskt land.

Till följd av EES-avtalet måste under alla omständigheter den svenska arbetsmarknaden öppnas för medborgare i EES-stater. Det är tydligt att den nuvarande regleringen på detta område härigenom förlorar en del av sin betydelse. Frågan är då om man inte bör gå ett steg längre och generellt avskaffa kravet på tillstånd för att anställa utlänningar på svenska fartyg. Saken torde få betydelse främst för det fall att fartyg med utländsk besättning flaggas in. Man kan då knappast utan vidare ersätta dessa sjömän med EES-medborgare. Eftersom det vid anställning på svenska fartyg i princip gäller svenska villkor finns det inte någon anledning att tro att arbetsgivarna generellt har intresse av att anställa andra än EES-medborgare på fartygen.

Möjligheten att utan särskilt tillstånd anställa utländskt sjöfolk som inte är medborgare i en EES-stat bör dock inte gälla alla svenska fartyg. Närmast till hands ligger att låta den rätten gälla för samma fartyg som omfattats av sjöfartsstödet, dvs. fartyg som huvudsakligen används i fjärrfart.

Vissa remissinstanser, bl.a. SPK och befälsorganisationerna, har tagit upp frågan om en eventuell kvotering av antalet utländska sjömän. De har därvid bl.a. åberopat behovet att trygga återväxten av svenskt sjöfolk och att det EG-förslag till EG-register (EUROS) som jag tidigare nämnt innehåller kvoteringsregler.

Jag anser att övervägande skäl talar mot kvoteringsregler. Intresset och behovet av att anställa utländskt sjöfolk torde växla mellan olika fartyg och kommer knappast med nu givna förutsättningar att vara särskilt stort. Om det sker inflaggning av ett svenskkontrollerat fartyg med utländsk besättning måste vid en kvotering en del av besättningen genast sägas upp. En lagreglerad kvotering kan därför leda till en olycklig stelbenthet som inte tjänar någons intresse. Möjligheten att anställa utlänningar bör därför enligt min mening i princip gälla oinskränkt på de fartyg som går i fjärrfart. Jag förordar därför att undantag görs från reglerna i lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg. Däremot delar jag den av Sjöfartsverket framförda uppfattningen att någon möjlighet att göra undantag från mönstringslagen (1983:929) inte behövs. I praktiken är det en fråga för sjöarbetsmarknadens parter att avtala om i vilken utsträckning utländska sjömän kan vara verk samma på svenska fartyg.

I promemorian har föreslagits att det inte bör finnas någon möjlighet att anställa utländskt sjöfolk på fartyg som i huvudsak används för befordran av

passagerare. Som skäl har anförts att möjligheten till väl fungerande kommunikation inom besättningen och mellan besättning och passagerare har särskilt stor betydelse på passagerarfartyg. Både redareföreningen och befälsorganisationerna har dock anförts att en sådan begränsning inte är motiverad när det gäller fartyg som inte anlöper Sverige. Redareföreningen har också anförts att några hinder för att anställa utländskt sjöfolk inte bör finnas för de fartyg som är registrerade som färjor men som huvudsakligen används för godstransporter och bara har begränsade passagerarutrymmen.

Jag delar inte promemorians uppfattning att sådana säkerhetsproblem skulle föreligga om utländskt sjöfolk anställs på passagerarfartyg att dessa bör särbehandlas då det gäller möjligheten att anställa utlänningar. Svenska säkerhetsnormer kommer att gälla på fartygen. I kontrollen av säkerhetsnivån på ett fartyg ingår bl.a. kontroll av besättningens förmåga att sköta sina uppgifter och göra sig förstådda. Det problemet kan för övrigt uppkomma redan genom anställning av sjöfolk från vissa EES-stater, vilket som nämnts under alla omständigheter måste tillåtas. Det bör också beaktas att på t.ex. kryssningsfartyg kanske majoriteten av passagerarna över huvud taget inte behärskar något nordiskt språk.

Vad gäller frågan om *säkerhetsbestämmelser, svensk rätts tillämplighet m.m.* vill jag framhålla att anställning av utländsk arbetskraft på ett fartyg inte påverkar tillämpligheten av svensk rätt vad gäller säkerhetskrav beträffande fartyget. Självfallet är fartyget som varje annat svensklagat fartyg underställt svensk rätt.

Vad gäller behörighetsfrågorna får jag anföra följande. I den av bl.a. Sverige antagna internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthålling, den s.k. STCW-konventionen, anges de minimikrav i fråga om utbildning och praktisk tjänstgöring på fartyg som personal med ansvarsfunktioner och viss annan personal skall ha för att få uppehålla en befattning på fartyg.

Enligt reglerna om DIS och NIS gäller att ett certifikat som utfärdats av en stat som är ansluten till STCW-konventionen godtas som behörighetsgrundande för en utländsk sjöman. Jag anser att en motsvarande ordning bör gälla beträffande de fartyg där det är tillåtet att fritt anställa utlänningar. Om en behörighet enligt STCW-konventionen i något fall skulle visa sig otillräcklig, har Sjöfartsverket enligt allmänna regler möjlighet att ingripa.

Med hänsyn till de särskilda krav som bör ställas på fartygets befälhavare och maskinchef anser jag emellertid att dessa skall ha svensk behörighet.

Eftersom den svenska lagstiftningen om t.ex. fartygsäkerhet och arbetsmiljö i flera avseenden är mer långtgående än motsvarande lagstiftning i vissa andra länder, är det väsentligt att utländska sjömän görs förtrogna med de svenska reglerna. Vid anställning av utländska sjömän måste stor uppmärksamhet ägnas åt deras introduktion i arbetet.

Ur utlänningrättslig synpunkt kan jag säga följande om förslaget. Kravet på anställningstillstånd för arbete på svenska fartyg i utrikes trafik infördes ursprungligen år 1974 (prop. 1974:31 s.42 ff., bet. 1974:JuU8, rskr. 1974:135). Regleringen infördes av arbetsmarknadspolitiska skäl. Bl.a. nämndes de svenska och nordiska sjömännens intressen och intresset av en god utbildningsnivå. Reglerna saknar alltså egentligt samband med invand-

rings- och flyktingpolitiken. Anställningstillstånd respektive arbete på ett svenskt fartyg i utrikes fart torde inte grunda någon rätt till arbets- eller uppehållstillstånd i Sverige. I samband med att nu gällande utlänningslag (1989:529) infördes, bröts reglerna om anställningstillstånd ut till en särskild lagstiftning.

En regel att utlänningsfartyg utan hinder av bestämmelserna om anställningstillstånd för arbete på svenska fartyg i utrikes trafik får anställas på fartyg i fjärrfart, torde därför inte medföra några problem i utlänningsrättsligt hänseende.

Ur kontrollsynpunkt är enligt min mening nu gällande regler tillräckliga. Här bör särskilt nämnas utlänningsförordningens (1989:547) regler om sjömansvisering (2 kap. 4 §) och om inresa med fartyg (5 kap. 8–10 §§).

I promemorian har som nämnts föreslagits att utländska sjömän som arbetar på svenska fartyg i fjärrfart och inte är bosatta i Sverige bör undantas från ATP-systemet. För egen del menar jag att ställning till den frågan bör tas i samband med övervägandet av ett mer permanent system för stärkande av sjöfartens konkurrenskraft.

4 Kostnadsberäkning och administration

Det förutvarande stödet till svenska rederier avvecklades vid utgången av juni 1992 (prop. 1991/92:100 bil. 7 s.100, bet. 1991/92:TU24, rskr. 1991/92:186). För att täcka kostnaderna för kvalifikationsperioden 1 januari – 30 juni 1992 har riksdagen anvisat 200 miljoner kronor för innevarande budgetår på anslaget Bidrag till svenska rederier.

För första hälften av innevarande budgetår bör enligt vad jag anför i det föregående stödet vara detsamma som under våren 1992. Detta innebär tillkommande kostnader för staten på ca 240 miljoner kronor. För andra hälften av samma budgetår bör bidraget för socialavgifter utgå med ett belopp som motsvarar en sänkning av socialavgifterna med 18 procentenheter, eller med 29 000 kronor. Utbetalningen av detta stöd som kan beräknas till ca 90 miljoner kronor kommer att belasta budgetåret 1993/94.

Det tillkommande medelsbehovet för innevarande budgetår kan beräknas till ca 360 miljoner kronor.

Jag har för avsikt att återkomma i budgetpropositionen när det gäller medelsbehovet för budgetåret 1993/94.

Stödet bör som tidigare administreras av Nämnden för rederistöd.

5 Upprättat lagförslag

I enlighet med vad jag nu anför har inom Kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

lag om ändring i lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg.

Förslaget har upprättats efter samråd med chefen för Kulturdepartementet.

Förslaget rör ett ämne som faller inom Lagrådets granskningsområde en-

6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen

dels föreslår riksdagen att

1. anta förslaget till lag om ändring i lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg,

2. till *Bidrag för svenska rederier* på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1992/93 anvisa ett förslagsanslag på 360 000 000 kronor, *dels* bereder riksdagen tillfälle att

3. ta del av vad jag anfört angående den framtida inriktningen av sjöfartspolitikern.

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition förelägga riksdagen vad föredraganden har anfört för de åtgärder och det ändamål som föredraganden har hemställt om.

Sammanfattning av departementspromemorian En ny svensk sjöfartspolitik

Prop. 1992/93:128
Bilaga 1

I promemorian behandlas åtgärder till stöd för svensk sjöfartsnäring.

Den s.k. flagglagen, med krav på tillstånd för utflaggning av svenskflaggade fartyg har upphävts från och med den 1 januari 1992. Förslag har lagts fram som innebär att det särskilda stödet till vissa bemanningskostnader Å dvs. återbetalning till rederierna av erlagd skatt för ombordanställda och ett klumpsummebidrag på 38 000 kr per anställd på fartyg i fjärrfart för att finansiera sociala avgifter, skall upphöra vid halvårsskiftet 1992. Detta stöd har avsett huvuddelen av den svenska handelsflottan, utom färjorna.

Kostnadsläget för fartygsdrift i handelssjöfart är väsentligt lägre i vissa asiatiska länder än i Sverige, ca en tredjedel av svenska kostnader. Flera europeiska länder har skapat möjligheter till kostnadsminskningar för fartyg under sin flagg genom att inrätta s.k. andreregister med möjlighet att anställa utländskt sjöfolk till lägre kostnad. Inom EG har ett sådant register (EUROS) också föreslagits av EG-kommissionen.

Utan stöd blir, med oförändrade förutsättningar i övrigt, sjöfart under svensk flagg inte konkurrenskraftig i förhållande till sjöfart från tongivande sjöfartsnationer. Därför föreslås i promemorian en särskild lagstiftning enligt vilken fartyg som huvudsakligen används i fjärrfart skall kunna föras in i en särskild förteckning. Fjärrfartsområdet är i huvudsak området bortom en linje Hanstholm-Lindesnäs eller bortom Cuxhaven. Detta innebär att de flesta svenska handelsfartyg utom färjorna kan föras in i förteckningen. För skepp införda i förteckningen skall gälla skattefrihet för ombordanställda och reduktion av de sociala avgifterna med 25 procentenheter. Kravet på tillstånd för anställning av utländskt sjöfolk avskaffas också för sådana fartyg, med undantag för passagerarfartyg. Särskilda avtal skall gälla för arbetsvillkor på skepp i förteckningen där utlänningar får anställas utan särskilt tillstånd. Sådana avtal skall kunna avvika från vissa föreskrifter som annars är tvingande. Särskilda uppsägningsgrunder skall också gälla. Det skall också gälla särskilda behörighetsregler för vissa befattningar.

1 Förslag till Lag om särskild förteckning över svenska skepp

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Ett skepp som är infört i skeppsregistret enligt 2 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1) med en bruttodräktighet på minst 100 och som huvudsakligen används i fjärrfart skall, om ägaren begär det, föras in i en särskild förteckning. Att ett skepp förts in i förteckningen har den verkan som anges i denna lag. Föreskrifterna i 5–13 §§ denna lag skall inte gälla för fartyg som i huvudsak används för befordran av passagerare.

Med fjärrfart avses detsamma som i 2 § lagen (1958:295) om sjömansskatt.

Skattefrihet

2 § En sjöman är frikallad från skattskyldighet för inkomst ombord på ett skepp som är infört i förteckningen. Sådan inkomst skall inte heller beaktas vid taxering till skatt för annan inkomst.

Med sjöman och inkomst ombord avses detsamma som i 2 § lagen (1958:295) om sjömansskatt.

Socialavgifter m.m.

3 § De avgifter som en arbetsgivare skall betala enligt lagen (1981:691) om socialavgifter och lagen (1989:634) om procentsats för uttag av avgift för åren 1990–1994 till försäkringen för tillägspension skall i fråga om sjömän som åtnjuter skattefrihet enligt 2 § beräknas på följande sätt. Avgiftsunderlaget utgörs av lön i pengar eller annan ersättning med anledning av tjänsten ökad med fyrtyotre procent (försäkringslön). Det procenttal med vilket avgifter enligt nämnda lagar sammanlagt skall betalas enligt vad som är stadgat för sjömän skall minskas med tjugofem procentenheter. Vid avgiftsberäkningen skall 2 kap. 2 § andra stycket lagen om socialavgifter inte gälla. Avgifter skall betalas med sammanlagt det procenttal av avgiftsunderlaget som därvid erhållits.

Bestämmelserna om redaravgift i lagen (1984:668) om uppbörd av socialavgifter från arbetsgivare skall gälla för uppbörden.

Lagen (1990:659) om särskild löneskatt på vissa förvärvsinkomster och lagen (1991:687) om särskild löneskatt på pensionskostnader äger inte tillämpning på sådan inkomst som avses i 2 §.

4 § För den som har rätt till statliga eller kommunala bidrag eller andra förmåner som är beroende av någons inkomst, skall sjömannens inkomst av anställning ombord på skepp som är infört i den särskilda förteckningen anses utgöra den i 3 § angivna försäkringslönen. Arbetsgivaren skall lämna uppgift om försäkringslönen i den redovisning av utgiven lön m.m. som han skall lämna enligt lagen (1984:668) om uppbörd av socialavgifter från arbetsgivare.

5 § Lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg gäller inte för anställning på ett skepp som är infört i den särskilda förteckningen.

För fartyg som är infört i den särskilda förteckningen får regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket meddela föreskrifter om undantag från mönstringslagen (1983:929).

6 § Bestämmelserna i 1 kap. 3 § andra stycket lagen (1962:381) om allmän försäkring rörande försäkring för tilläggs pension gäller inte en utländsk sjöman som inte är bosatt i Sverige och som är anställd på ett skepp som är infört i den särskilda förteckningen. En sådan sjöman är försäkrad för arbetsskada enligt lagen (1976:380) om arbetsskadeförsäkring.

Kollektivavtal m.m.

7 § Kollektivavtal gäller för arbete ombord på skepp som införts i den särskilda förteckningen bara om detta särskilt anges i avtalet.

8 § Avtal om anställning gäller för arbete ombord på skepp som införts i den särskilda förteckningen bara om detta särskilt anges i avtalet. Ett sådant avtal skall uppfylla kravet på skriftlig form enligt 4 § sjömanslagen (1973:282).

9 § Ett avtal enligt 7 och 8 §§ får innehålla undantag från sjömanslagen (1973:282) med undantag för 4, 6, 8–11, 15, 22, 29–33, 36, 37, 38, 45, 58, 61, 63 och 75 §§, mönstringslagen (1983:929) med undantag för 5 § punkt 2–4 samt 7, 9, 10, 12, 13, 14, 16, 18, 19, 21 och 26 §§, sjöarbetstidslagen (1970:105), med undantag för 12 och 16 §§, och lagen (1974:981) om arbetstagares rätt till ledighet för utbildning. Arbetsgivaren skall underrätta Sjöfartsverket om innehållet i sådana undantag.

Twist om sjömans anställningsförhållande får inte dras inför utländsk myndighet. I kollektivavtal får dock överenskommas att annan domstol skall vara behörig.

Andra stycket gäller inte om annat följer av lagen (1992:000) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen.

Saklig grund för uppsägning m.m.

10 § Arbetstagare som är anställd för arbete ombord på ett skepp när detta förs in i den särskilda förteckningen och beträffande vilken inte gäller anställningsavtal enligt 8 § får därvid sägas upp från sin anställning utan hinder av bestämmelserna i 7 § lagen (1982:80) om anställningsskydd.

Vid uppsägning i övrigt skall arbetsgivaren vid tillämpning av 7 § lagen om anställningsskydd inte vara skyldig att erbjuda arbetstagare som inte har anställningsavtal enligt 8 § denna lag arbete ombord på ett skepp som är infört i den särskilda förteckningen. Inte heller skall arbetsgivare vara skyldig att erbjuda arbetstagare som har anställningsavtal enligt 8 § denna lag, arbete på ett skepp som inte är infört i förteckningen.

11 § Vid tillämpning av 22 och 25 §§ lagen (1982:80) om anställningsskydd skall de skepp som införts i den särskilda förteckningen utgöra en driftsenhet.

För sådana kollektivavtal som avses i 2 § andra stycket lagen om anställningsskydd gäller inte där angivna särskilda krav på den avtalslutande arbetstagarorganisationen.

12 § Lagen (1974:13) om vissa anställningsfrämjande åtgärder skall inte gälla för skepp som är infört i den särskilda förteckningen.

13 § Befälhavaren och maskinchefen skall inneha den behörighet som krävs enligt svenska föreskrifter om behörigheter för sjöpersonal. I fråga om övriga befattningar som ingår i minimibesättningen gäller att den anställda skall inneha behörighet som godkänts i en stat som tillträtt 1978 års konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen).

Avförande ur förteckningen

14 § Ett skepp som är infört i den särskilda förteckningen skall avföras ur denna, om förutsättningarna för att skeppet skall få vara infört där inte längre föreligger.

Myndighet som för förteckningen

15 § Den särskilda förteckningen förs av Sjöfartsverket, som beslutar angående införande i eller avförande ur förteckningen.

Bemyndigande

16 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter för tillämpningen av denna lag samt i enskilda fall besluta om undantag från 9 och 13 §§.

Överklagande

17 § Sjöfartsverkets beslut angående införande i eller avförande ur förteckningen får överklagas hos regeringen. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

2. Förslag till Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

Prop. 1992/93:128
Bilaga 2

Häriigenom föreskrivs att 2 § sjölagen (1891:35 s. 1)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

Fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt.

Över svenska skepp förs ett skeppsregister. Över båtar förs ett båtregister enligt bestämmelser i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. och ett fritidsbåtsregister enligt bestämmelser i lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister. Över skepp under byggnad i Sverige förs ett skeppsbyggnadsregister.

Över svenska skepp förs ett skeppsregister. Över båtar förs ett båtregister enligt bestämmelser i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. och ett fritidsbåtsregister enligt bestämmelser i lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister. Över skepp under byggnad i Sverige förs ett skeppsbyggnadsregister. *Vissa av de i skeppsregistret införda skeppen finns intagna i en särskild förteckning enligt lagen (1992:000) om särskild förteckning över svenska skepp.*

Skeppsregistret, båtregistret och skeppsbyggnadsregistret förs av den myndighet, som regeringen bestämmer (registermyndigheten). Registermyndigheten förestås av en inskrivningsdomare. Denne skall vara lagfaren. Efter regeringens förordnande får registren föras med användning av automatisk databehandling.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

¹ Lagen omtryckt 1985:176.

² Senaste lydelse 1987:776.

3. Förslag till
Lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Prop. 1992/93:128
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 2 § mönstringslagen (1983:929) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Lagen gäller inte i fråga om fartyg med mindre bruttodräktighet än 20 och fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för fartyg med särskild verksamhetsinriktning eller för inhyrda utländska fartyg föreskriva eller i enskilda fall medge ytterligare undantag från lagens tillämpning.

Särskilda regler om undantag från denna lag finns i lagen (1992:000) om särskild förteckning över svenska skepp.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

4. Förslag till Lag om ändring i lagen (1981:691) om socialavgifter

Prop. 1992/93:128
Bilaga 2

Häriigenom föreskrivs att 2 kap. 2 och 3 §§ lagen (1981:691) om socialavgifter¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap. Arbetsgivaravgifter

2 §²

En arbetsgivare som sysselsätter sjömän skall på den ersättning som utgetts till sådana för varje år betala även *sjömanspensionsavgift* med 1,20 procent.

I fråga om sjömän skall sjukförsäkringsavgift och folkpensionsavgift beräknas efter de procentsatser som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, riksförsäkringsverket årligen fastställer. Procentsatserna skall utgöra den andel av de i 1 § första stycket 1 och 2 angivna procentsatserna som svarar mot förhållandet mellan antalet svenska sjömän och hela antalet sjömän på svenska handelsfartyg i medeltal för den 30 september de tre år som närmast föregått det år då procentsatserna fastställs. Hänsyn skall därvid inte tas till fartyg med en bruttodräktighet understigande 300. Procentsatserna beräknas med två decimaler.

I fråga om sjömän skall sjukförsäkringsavgift och folkpensionsavgift beräknas efter de procentsatser som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, riksförsäkringsverket årligen fastställer. Procentsatserna skall utgöra den andel av de i 1 § första stycket 1 och 2 angivna procentsatserna som svarar mot förhållandet mellan antalet svenska sjömän och hela antalet sjömän på svenska handelsfartyg i medeltal för den 30 september de tre år som närmast föregått det år då procentsatserna fastställs. Hänsyn skall därvid inte tas till fartyg *införda i den särskilda förteckningen över svenska skepp enligt lagen (1992:000) om särskild förteckning över svenska skepp och inte heller till fartyg med en bruttodräktighet understigande 300*. Procentsatserna beräknas med två decimaler. Med sjöman avses i denna lag den som skall betala sjömansskatt enligt 1 § 1 mom. första stycket lagen (1958:295) om sjömansskatt.

3 §³

Underlag för beräkning av avgifterna är summan av vad arbetsgivaren under året har utgett som lön i pengar eller annan ersättning för utfört arbete eller eljest med anledning av tjänsten, dock inte pension, eller andra skattepliktiga förmåner eller, i fall som avses i 3 kap. 2 § andra stycket lagen (1962:381) om allmän försäkring, annan ersättning för utfört arbete. Bidrag som avses i 11 kap. 2 § första stycket m) lagen om allmän försäkring likställs med lön. Med lön likställs även kostnadsersättning som inte enligt 10 § uppborrdslagen (1953:272) undantas vid beräkning av preliminär A-skatt.

Med lön likställs också ersättning som en arbetsgivare utger till en allmän

¹ Lagen omtryckt 1989:633.

² Senaste lydelse 1986:1139.

³ Senaste lydelse 1991:1842.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Prop. 1992/93:128

Bilaga 2

försäkringskassa som följd av bestämmelsen i 24 § första stycket lagen (1991:1047) om sjuklön.

Ersättning som avses i andra stycket skall anses som ersättning till arbetstagare vid tillämpning av 4 och 5 §§.

Särskilda regler gäller om underlag för beräkning av avgifterna enligt lagen (1992: 000) om särskild förteckning över svenska skepp.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

5. Förslag till Lag om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring

Prop. 1992/93:128
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 20 kap. 1 § lagen (1962:381) om allmän försäkring¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

20 kap. Övriga bestämmelser

1 §

I denna lag avses, där ej annat framgår, med år kalenderår och med månad kalendermånad.

Med sjöman avses, där ej annat framgår, arbetstagare som enligt sjömanlagen (1973:282) anses som sjöman.

Med anställning på svenskt handelsfartyg likställs anställning på utländskt handelsfartyg som svensk redare förhyr i huvudsak obemannat, om anställningen sker hos denne eller någon av honom anlitad arbetsgivare. Ut-
hyres svenskt handelsfartyg till utländsk redare i huvudsak obemannat, äga bestämmelserna i denna lag tillämpning om anställningen sker hos fartygets ägare eller någon av denne anlitad arbetsgivare.

Bestämmelserna i 1 kap. 3 § andra stycket äga icke tillämpning i fall då lagen (1958: 295) om sjömansskatt enligt beslut jämlikt 36 a § nämnda lag icke skall tillämpas.

Bestämmelsen i 1 kap. 3 § andra stycket gäller inte i fall då lagen (1958:295) om sjömansskatt enligt beslut jämlikt 36 a § nämnda lag inte skall tillämpas eller i fall som avses i 6 § lagen (1992:000) om särskild förteckning över svenska skepp.

Vid beräkning av sjukpenninggrundande inkomst enligt 3 kap. 2 § och pensionsgrundande inkomst enligt 11 kap. 2 § skall inkomst av anställning ombord på ett skepp som är infört i den särskilda förteckningen enligt 1 § lagen (1992: 000) om särskild förteckning över svenska skepp utgöra den försäkringslön som anges i 3 § samma lag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

¹ Lagen omtryckt 1982:120.

6. Förslag till Lag om ändring i lagen (1959:551) om beräkning av pensionsgrundande inkomst enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring

Prop. 1992/93:128
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1959:551) om beräkning av pensionsgrundande inkomst enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §²

Inkomst av anställning, för vilken den försäkrade inte är skattskyldig här i riket enligt kommunalskattelagen (1928: 370) samt inkomst av anställning, för vilken den försäkrade är skattskyldig enligt lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta, skall bestämmas med ledning av särskild uppgift från arbetsgivaren. Sådan uppgift skall senast den 31 januari året näst efter det år, som inkomsten avser, avlämnas till den myndighet, som avses i 3 kap. 58 § lagen (1990:325) om självdeklaration och kontrolluppgifter. I uppgiften skall anges den försäkrades fullständiga namn, födelsetid och adress samt beloppet av den utbetalade lönen eller ersättningen och den tidrymd som denna avser. Vidare skall i uppgiften anges, om den försäkrade fått skattepliktiga naturaförmåner. Ett exemplar av uppgiften skall inom tid som nyss sagts av arbetsgivaren sändas till den försäkrade.

Inkomst av anställning, för vilken den försäkrade inte är skattskyldig här i riket enligt kommunalskattelagen (1928: 370) eller lagen (1992:000) om särskild förteckning över svenska skepp samt inkomst av anställning, för vilken den försäkrade är skattskyldig enligt lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta, skall bestämmas med ledning av särskild uppgift från arbetsgivaren. Sådan uppgift skall senast den 31 januari året näst efter det år, som inkomsten avser, avlämnas till den myndighet, som avses i 3 kap. 58 § lagen (1990:325) om självdeklaration och kontrolluppgifter. I uppgiften skall anges den försäkrades fullständiga namn, födelsetid och adress samt beloppet av den utbetalade lönen eller ersättningen och den tidrymd som denna avser. Vidare skall i uppgiften anges, om den försäkrade fått skattepliktiga naturaförmåner. För den som är anställd på ett skepp som är infört i den särskilda förteckningen enligt 1 § lagen (1992: 000) om särskild förteckning över svenska skepp skall uppgiften avse den försäkringslön som anges i 3 § samma lag. Ett exemplar av uppgiften skall inom tid som nyss sagts av arbetsgivaren sändas till den försäkrade.

Med arbetsgivare förstås vid tillämpningen av denna lag även den som utgivit bidrag som avses i 11 kap. 2 § första stycket m) lagen (1962:381) om allmän försäkring.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

¹ Lagen omtryckt 1976:1015. Senaste lydelse av lagens rubrik 1976:1015.

² Senaste lydelse 1991:1840.

7. Förslag till
Lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Prop. 1992/93:128
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 14 och 59 §§ sjömanslagen (1973:282) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 §

Twist om sjömans anställningsförhållande får ej dragas inför utländsk myndighet.

Twist om sjömans anställningsförhållande får ej dragas inför utländsk myndighet. *Särskilda regler gäller dock enligt lagen (1992:000) om särskild förteckning över svenska skepp.*

59 §¹

Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till en utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis inte skall gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande skall begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

Ett medgivande enligt första stycket får lämnas endast om det finns särskilda skäl och undantaget är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Vidare krävs att sökanden visar att arbetstagarna på fartyget genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag och i kollektivavtal, som upptar frågor av den art som behandlas i eller har nära samband med denna lag och som på arbetstagsidan har slutits eller godkänts av en organisation, vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för ett medgivande enligt första stycket, skall den som fått medgivandet eller fartygets befälhavare utan dröjsmål underrätta den myndighet som lämnat medgivandet om ändringen. I ett sådant fall får andra villkor för medgivandet föreskrivas eller, om ändringen innebär risk för arbetstagarnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas, om villkoren i det inte iakttas.

Särskilda regler om undantag från denna lag gäller enligt lagen (1992:000) om särskild förteckning över svenska skepp.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

¹ Senaste lydelse 1989:992.

8. Förslag till
Lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105)

Prop. 1992/93:128
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 2 § sjöarbetstidslagen (1970:105) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Från lagens tillämpning undantages skeppstjänst som utföres av befälhavare, om utom denne minst tre personer är anställda på fartyget, maskinchef, om hans skeppstjänst ej är indelad i vakter, främste styrman, om hans skeppstjänst ej är indelad i vakter,

föreståndare för ekonomiavdelning, om utom denne minst sex personer är anställda inom avdelningen, läkare, musiker, den som är anställd uteslutande för att meddela undervisning,

medlem av redarens familj, om fartygets bruttodräktighet understiger 500. Från lagens tillämpning undantages även skeppstjänst på

fiskefartyg när det användes som sådant och fartyg som användes till verksamhet omedelbart förbunden med fiske, räddningsfartyg när det användes som sådant, lustfartyg.

Ytterligare undantag från lagens tillämpning får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagsarsidan slutits eller godkänts av organisation, vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till en utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis inte skall gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande skall begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

I fråga om förutsättningarna för ett medgivande, underrättelseskyldighet, ändrade villkor och återkallelse av ett medgivande gäller 59 § andra och tredje styckena sjömanslagen (1973:282).

Regeringen får förordna, att denna lag ej skall gälla på staten tillhörigt fartyg. Om synnerliga skäl föreligger, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer även i övrigt medge undantag från tillämpningen av lagen.

Särskilda regler om undantag från denna lag finns i lagen (1992:000) om särskild förteckning över svenska skepp.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

²Senaste lydelse 1989:991.

9. Förslag till Lag om ändring i lagen (1974:981) om arbetstagares rätt till ledighet för utbildning

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1974:981) om arbetstagares rätt till ledighet för utbildning skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Avtal som innebär att arbetstagares rättigheter enligt denna lag inskränkes är ogiltigt i den delen.

Utan hinder av första stycket får avvikelser från 3 §, 4 § tredje stycket, 5 och 7 §§ samt 10 § andra och tredje styckena göras med stöd av kollektivavtal som på arbetstagarsidan har slutits eller godkänts av organisation som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Arbetsgivare, som är bunden av kollektivavtal som avses i andra stycket, får tillämpa avtalet även på arbetstagare som ej är medlem av den avtalslutande organisationen på arbetstagarsidan, under förutsättning att arbetstagaren sysselsättes i arbete som avses med avtalet och ej omfattas av annat tillämpligt kollektivavtal.

Särskilda regler om undantag från denna lag finns i lagen (1992:000) om särskild förteckning över svenska skepp.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

¹ Senaste lydelse 1976:595.

Sammanställning av remissyttranden över departementspromemorian En ny svensk sjöfartspolitik (Ds 1992:21)

Prop. 1992/93:128
Bilaga 3

Följande remissinstanser har avgett yttrande över promemorian.

Svea hovrätt, Kammarrätten i Göteborg, Stockholms tingsrätt, Arbetsdomstolen, Kustbevakningen, Statens pris- och konkurrensverk, Socialstyrelsen, Riksförsäkringsverket, Riksskatteverket, Skattemyndigheten i Göteborgs och Bohus län, Kommerskollegium, Sjöfartsverket, Statens invandrarverk, ILO-kommittén, Arbetsmarknadsstyrelsen, Försäkringskassaförbundet, Sveriges redareförening, Sveriges Fartygsbefälsförening och Svenska Maskinbefälsförbundet, som avgivit gemensamt yttrande, Svenska Sjöfolksförbundet, Svenska Avdelningen av Internationella Juristkommisionen, Lennart Revborn, Sjöassuradörerna, Tjänstemännens Centralorganisation, Överstyrelsen för civil beredskap, samt LO.

Av remissinstanserna har Chefen för marinen, Göteborgs allmänna försäkringskassa, Landstingsförbundet och Svenska Kommunförbundet avstått från att avge yttrande. Ett antal remissinstanser, bl.a. Kammarrätten i Göteborg, Arbetsdomstolen och Försäkringskassaförbundet tar upp frågan om det är motiverat att genomföra särskilda åtgärder för att förbättra sjöfartens konkurrensförutsättningar. Bland andra Statens pris- och konkurrensverk, Sjöfartsverket, befälsorganisationerna och Sveriges redareförening har tagit upp frågan om förslagets omfattning. Samtliga dessa remissinstanser har på olika sätt ansett att tillämpningsområdet för de regler jag föreslagit bör utvidgas. Statens pris- och konkurrensverk anser att inga fartyg bör undantas från någon del av förslaget. Verket menar att man på så sätt når den största förbättringen av konkurrenskraften och den bästa marknadsanpassningen. Övriga nu nämnda remissinstanser menar att möjligheten att anställa utländskt sjöfolk på olika sätt bör vidgas vad gäller passagerarfartyg. Det gäller då framför allt passagerarfartyg som inte anlöper svensk hamn eller som endast i ringa omfattning för passagerare. Man menar här att de sjösäkerhetsresonemang som förekommer i promemorian inte har tillräcklig tyngd vad gäller dessa fartyg. Också Sjöfartsverket har framfört likartade synpunkter. Sveriges redareförening önskar skapa en dispensmöjlighet för färjor som inte går i fjärrfart vad gäller skattebefrielse och nedsättning av sociala avgifter för ombordanställda.

Nu angivna remissinstanser jämte bl.a. Kustbevakningen, Överstyrelsen för civil beredskap, Kommerskollegium och Sjöfartsverket har ingen erinran mot eller stöder huvudpunkterna i förslaget och förslagets allmänna inriktning.

De två delar av promemoriaförslaget som gäller skattefrihet och nedsättning av sociala avgifter har i huvudsak stötts eller lämnats utan erinran av samtliga remissinstanser. Bland andra Försäkringskassaförbundet har dock i sitt remissvar anmärkt att förslaget om nedsättning av sociala avgifter och beräkning av s.k. försäkringslön innebär en systemfrämmande nyhet som bör införas bara om ändamålet med åtgärden anses ha tillräckligt stor betydelse.

Då det gäller förslagets tekniska utformning i denna del har Sveriges redareförening och befälsorganisationerna föreslagit att försäkringslönen inte fastställs efter ett fast procenttal utan enligt en glidande skala enligt en tabell. De har också föreslagit en något högre nedsättning av de sociala avgifterna för att nå en effekt av stödet vad gäller skattebefrielse och avgiftsreduktion som motsvarar den nivå som det nu gällande särskilda stödet till vissa bemanningskostnader hade då det infördes, eller ca 40 %. Socialstyrelsen har, liksom Sjöfolksförbundet och befälsförbunden, motsatt sig att särskilda regler införs angående rätten till ATP för utländska sjömän anställda på fartyg i den särskilda förteckningen. Man har i denna del anfört att förslaget står i strid mot en allmän icke-diskrimineringsgrundsats som finns förankrad i regeringsformen. Förslaget strider i denna del enligt yttrandena också mot vissa ILO-konventioner som visserligen inte tillträtts av Sverige men där svenskt tillträde föreslås i SOU 1991:103, En ny Sjömanslagstiftning.

Departementspromemorians förslag om vidgade möjligheter att anställa utländskt sjöfolk på svensksflaggade fartyg har fått ett blandat mottagande av remissinstanserna. Ett flertal remissinstanser, t.ex. Statens pris- och konkurrensverk, Kommerskollegium, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Överstyrelsen för civil beredskap, Sveriges redareförening och befälsorganisationerna anser åtgärden motiverad. Befälsförbunden – som alltså instämmer i att behov av vidgad möjlighet att anställa utländskt sjöfolk på svensksflaggade fartyg föreligger – har haft starka invändningar mot de förslag till särskilda arbetsrättsliga regler som finns i promemorian. Sjöfolksförbundet har haft starka invändningar mot den vidgade möjligheten att anställa utländskt sjöfolk i den form som föreslås i promemorian. Argumenteringen har här framför allt riktat sig mot de arbetsrättsliga delarna av förslaget. Dessa delar av förslaget har också starkt ifrågasatts av LO, TCO, Arbetsmarknadsstyrelsen och ILO-kommittén. ILO-kommittén har framför allt ifrågasatt de arbetsrättsliga delarna av förslagets förenlighet med Sveriges konventionsåtaganden på arbetsrättens område i allmänhet och särskilt vad gäller behandling av migrerande arbetskraft. Samma frågor har tagits upp av Svenska Avdelningen av Internationella Juristkommissionen.

Då det gäller formerna för anställning av utländskt sjöfolk har Sjöfartsverket ifrågasatt behovet av möjlighet att göra undantag från mönstringslagen.

Sjöfolksförbundet, befälsorganisationerna, TCO och LO har vad gäller förslagets arbetsrättsliga delar bl.a. motsatt sig förslaget om en regel att det skall framgå av avtal som gäller för fartyg införda i förteckningen att det gäller sådana fartyg. De har också motsatt sig förslaget att särskild grund för uppsägning skall kunna föreligga då ett fartyg förs in i förteckningen och de övriga särskilda regler angående förhållanden som regleras i lagen om anställningsskydd som promemoriaförslaget innehåller. Till grund för invändningarna har åberopats att förslaget i denna del strider mot svenska arbetsrättsliga grundsatsar och mot svenska konventionsåtaganden, bl.a. inom ramen för ILO. Arbetsdomstolen har beträffande förslaget i dessa delar tagit upp ett stort antal lagtekniska frågor. Framför allt har domstolen i sitt remissyttrande tagit upp frågor som sammanhänger med kravet på precisering i anställningsavtal att sådant avtal gäller för fartyg införda i förteckningen. Vi

dare har domstolen tagit upp frågor som rör effekten av bindningen till det tillfälle då ett fartyg förs in i den särskilda förteckningen av den särskilda uppsägningsgrund som promemoriaförslaget innehåller. Bl.a. Sjöfolksförbundet och befälsorganisationerna har vidare ifrågasatt omfattningen av de möjligheter till avvikelser från tvingande arbetsrättsliga regler som förslaget innehåller. Dessa avvikelserns förenlighet med Sveriges internationella åtaganden och den lagtekniska utformningen av förslaget i denna del har också ifrågasatts.

Befälsorganisationerna har ifrågasatt förslagets regel att behörighet enligt den s.k. STCW-konventionen skall vara tillräcklig för de flesta befattningar ombord på fartyg införda i förteckningen. Stockholm tingsrätt och Svea hovrätt har tagit upp vissa frågor angående underrättelse till sjöfartsregistret då ett fartyg förs in i eller avförs ur förteckningen.

Flertalet remissinstanser har inte haft något att erinra mot promemoriaförslaget att en särskild förteckning skall föras över de fartyg beträffande vilka de föreslagna åtgärderna skall gälla.

Proposition	
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	
Förslag till ändring i lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 29 oktober 1992	3
1 Inledning	3
2 Bakgrund	
2.1 Allmän bakgrund	4
2.2 Nuvarande förhållanden	5
2.2.1 Sjömansskatten	5
2.2.2 Sociala avgifter	6
2.2.3 Det sociala skyddets omfattning	6
2.2.4 Utländsk arbetskraft	6
2.2.5 Utländska förhållanden	7
3 Överväganden	
3.1 Allmänna synpunkter	7
3.2 Statligt bidrag till bemanningskostnaderna	11
3.3 Möjlighet att anställa utländskt sjöfolk	12
4 Kostnadsberäkning och administration	15
5 Upprättat lagförslag	15
6 Hemställan	16
7 Beslut	16
Bilaga 1 Sammanfattning av departements- promemorian (Ds 1992:21) En ny svensk sjöfartspolitik	17
Bilaga 2 Promemorians lagförslag	18
Bilaga 3 Sammanställning av remissyttranden över departements- promemorian En ny svensk sjöfartspolitik	30

