

2009-01-28

Departementspromemorian *Sjömäns ersättning vid sjukdom* (Ds 2008:79)

SEKO, Facket för Service och Kommunikation, Sveriges Fartygsbefälsförening och Sjöbefälsförbundet (Förbunden) har beretts möjlighet att yttra sig över departementspromemorian *Sjömäns ersättning vid sjukdom* (Ds 2008:79). De tre förbunden har beslutat inkomma med ett gemensamt yttrande.

Promemorian föreslår att sjömän i inre fart inte längre skall omfattas av rätten till sjuklön enligt sjömanslagen. För sjömän i när- och fjärrfart föreslås att rätten enligt sjömanslagen till full lön av arbetsgivaren behålls så länge de är ombord. För sjömän i närfart begränsas rätten dock till högst 14 dagar. För sjömän i fjärrfart föreslås full sjuklön under hela tiden sjömannen är ombord. De sjömän som inte längre får rätt till full sjuklön av redare kommer i stället att omfattas av samma regler som gäller för landanställda, dvs lagen (1991:1047) om sjuklön och lagen (1962:381) om allmän försäkring.

Förbunden anser inledningsvis att man bör jämföra det svenska sjöfolkets ersättningar vid sjukdom med de som sjömän under andra nationers flaggor har, inte med svenska landanställda. Alla jämförbara länder (inkluderande de nordiska) har regler som i olika utformning garanterar sjöfolket full lön under sjukdomstiden och ingen karenssdag.

Skulle Sverige införa unika särregler som innebär försämringar av sjöfolkets villkor under svensk flagg, skulle det sannolikt förstärka den starka tendens som redan är för handen, att svenskt sjöfolk tar anställning i utländska fartyg, och leda till att svenska rederier får ännu svårare att rekrytera personal, en situation som redan i dag på vissa håll är ytterst besvärande. Promemorians förslag torde dessutom helt gå emot intentionerna i regeringens nystartade utredning om rekryteringsproblematiken av sjöfolk, (N2008/6551/TR) som Sjöfartsverket fick i uppdrag att genomföra.

Sjöfolks arbetsförhållanden är speciella: man bor på sin arbetsplats under långa pass till sjöss, man har en bullrig och vibrerande arbetsmiljö, svårt att få avlösning, arbets- och vilotidsregler är speciella, sjöfolk är undantagna vissa EU-direktiv: listan kan göras lång. Denna unika situation är bakgrunden till de särskilda sociala regleringar beträffande sjöfolk som återfinns både på internationell nivå (ILO) och på nationell nivå (för Sveriges del Sjömanslagen).

ILO konvention nr 165 reglerar bland annat sjöfolks lön under sjukdom. Sverige har av olika anledningar aldrig ratificerat denna konvention, men röstade för den vid tillkomsten, och konvention 165 är till stora delar inkorporerad i den s.k. konsoliderade sjöarbetskonventionen MLC 2006, som Sverige för närvarande förbereder för ratificering.

Enligt artikel 19.8 i ILO:s stadga skall antagandet av en ny konvention eller rekommendation eller ett medlemslands ratifikation av en konvention inte i något fall anses påverka någon lag etc. som tillerkänner berörda arbetstagare mera gynnsammare villkor än de som föreskrives i konventionen eller rekommendationen. (*In no case shall the adoption of any Convention or Recommendation by the Conference, or the ratification of any Convention by any Member, be deemed to affect any law, award, custom or agreement which ensures more favourable conditions to the workers concerned than those provided for in the Convention or Recommendation*).

Förbunden misstänker starkt att brådskan med departementspromemorian (föreslagna lagändringar föreslås träda i kraft vid halvårsskiftet 2009) är dikterad av denna regel. De i departementspromemorian föreslagna förändringarna är utan tvekan en anpassning neråt till sjöarbetskonventionens regelverk vad beträffar sjuklön. De nuvarande svenska regleringarna, likaså för övrigt alla jämförbara länders regleringar om sjöfolks sjuklön, är nämligen förmånligare än ILO-instrumentets bestämmelser, och skulle de nuvarande regleringarna finnas på plats vid ratifikationstillfället, kan man svårligen, mot bakgrund av 19.8 i ILO:s stadgar, försämlra i det svenska regelverket.

Förbunden anser dock att det föreslagna förfarandet ändå strider mot ILO:s stadgar. EU:s medlemsländer är av ministerrådet uppmanade att ratificera ILO MLC 2006, den svenska ratifikationsprocessen har blivit igångsatt och sjöarbetskonventionen har blivit lyft i den svenska ILO-kommittén i oktober 2008. Att försämlra de svenska reglerna en kort tid innan den faktiska ratifikationen äger rum, torde strida mot både andan och bokstaven i ILO:s regelverk, och förbunden ser det som ytterligt anmärkningsvärt, speciellt mot bakgrund av att regeringen har antagit en promemoria ”En sammanhållen svensk ILO-strategi 2007-2009”. Skulle departementspromemorians förslag bli verklighet, kommer förbunden att överväga att anmäla Sverige till ILO för fördragsbrott.

Som anges i promemorian, är bestämmelserna om sjömäns sjuklön även reglerade i kollektivavtal. De centrala kollektivavtalen på den svenska sjöarbetsmarknaden löper till 31 december 2010. Om en av avsikterna med förslaget, som anges i promemorian, är att spara pengar för arbetsgivaren, torde effekten av förslaget bli det rakt motsatta. Arbetsgivarna mister sin regressrätt, men tvingas ändå betala ut sjuklöneersättning enligt kollektivavtal. Speciellt hårt kommer detta att slå mot små och medelstora rederiföretag, något som synes förbunden gå helt stick i stäv med regeringens deklarerade näringspolitik. Dessutom kommer sjöfartsstödet, via skatteeffekter, att minska för arbetsgivarna.

Den skrivelse från SARF, Sjöfartens Arbetsgivarförbund, som jämte skrivelse från dåvarande Västra Götalands Läns Försäkringskassa, som inkom till Socialdepartementet 2003 och 2005, och som synes ha initierat departementspromemorian, anger att det är mycket sällsynt att sjömän är sjuka under ombordtid men att de däremot ofta blir sjuka under inarbetad fritid, s.k. vederlagstid. Förutom att de då åtnjuter full lön dras inget vederlag, vilket innebär att det är lönsamt att sjukskriva sig. Fakticiteten i detta kan starkt ifrågasättas, och SARF bilägger heller inget statistiskt material för sina påståenden. För övrigt finns det förklaringar till att sjömän inte sjukskriver sig under ombordtid: dagens slimmade besättningar gör att ersättare omedelbart måste kallas in för att upprätthålla säkerhetskraven, och lojaliteten med arbetskamrater och arbetsgivare är stark.

Detta förhållande med sjukskrivningar under ombordtid/fritid kan – och har! – av parterna reglerats avtalsvägen i det s.k. årsarbetstidsavtalet, som är ”sjukskrivningsneutralt”. Av olika,

för förbunden okända anledningar, har ett antal rederier valt att inte ansluta sig till detta avtal. Under andra centrala avtal kan i förra stycket beskrivna konsekvenser uppträda, eftersom det inte är rimligt att tid skall dras för ledig dag när man är sjuk. Men det är fullt möjligt för parterna i sedvanliga kollektivavtalsförhandlingar att åstadkomma en ”sjukskrivningsneutral” reglering även i andra avtal än årsarbetstidsavtalet. Exempelvis har SEKO i den senaste avtalsförhandlingen lagt in kostersättningen i månadslönen, och ett ”ombordtillägg” har införts som ej utgår vid sjukdom.

Förbunden kan emellertid inte erinra sig att SARF, åtminstone under de tre senaste avtalsförhandlingarna om nya kollektivavtal, har framlagt förslag eller krav om ett neutralt system i andra avtal än årsarbetstidsavtalet. Därför blev förbunden synnerligen överraskade, när förbunden fick kännedom om SARF:s skrivelse; man skriver alltså till regeringen, och klagar över sina egna ingångna avtal. Förbunden är av den åsikten, att de här beskrivna förhållandena regleras bäst avtalsvägen.

För svenskt sjöfolk kommer effekterna av förslaget att bli mycket kännbara. I promemorian föreslås att lön utgår enbart så länge sjömannen är ombord, dock inte för sjömän i inre fart och med begränsning till 14 dagar för sjömän i närfart. Det förekommer emellertid ytterst sällan att sjömannen stannar kvar ombord vid sjukdom. Dagens små besättningar gör att en sjuk sjöman omedelbart måste ersättas.

De ekonomiska konsekvenserna i promemorians förslag jämfört med dagens system blir oerhört stora. Beräkningar visar att vid ett inkomstläge på 25 000 kronor i månaden blir nettoskillnaden per månad efter skatt avrundat för:

Sjöman i inre fart:	4.300 kronor
Sjöman i närfart:	7.600 kronor
Sjöman i fjärrfart:	8.000 kronor

För sjöman vars årsinkomst passerar 321 000 kronor (2009) blir, om förslaget genomförs, konsekvenserna större än ovan gjord beräkning. Ur detta perspektiv förefaller förslaget föga genomtänkt.

Som anges i departementspromemorian, har svenskt sjöfolk relativt låga bruttolöner, bland annat mot bakgrund av det speciella skattesystem som omfattar fartyg i när- och fjärrfart, men även mot bakgrund av de speciella sjuklöneregler som gäller. Skulle skatteregler och andra regler likställas med landanställda, ligger bedömningsvis sjöfolks generella löneläge minst 20 procent för lågt. Allt detta sammantaget, och om promemorians förslag blir verklighet, så kommer förbunden att tvingas till omfattande kompensationskrav i kommande lönerörelser.

En i promemorian helt förbisedd effekt kommer också att inträffa. I dag arbetar cirka åttahundra filippinska medborgare ombord i svenska fartyg, på de s.k. TAP-avtalen, som innebär relativa kostnadsminskningar för svenska rederier, och som utgör en del i den svenska sjöfartspolitik. TAP-avtalen är registrerade på POEA (Philippine Overseas Employment Administration), den statliga myndighet på Filippinerna som har tillsyn över de miljontals filippinska medborgare som arbetar utomlands. POEA's regler för sjöfolk, vad beträffar godkännande av kollektivavtal och rörande sjuklön, är att filippinskt sjöfolk skall ha minst 120 dagars sjuklön, något som också stadgas i TAP-avtalen.

Promemorians förslag torde innebära i första hand en konflikt mellan de föreslagna svenska och gällande filippinska reglerna. Skulle förbunden tvingas ändra sina TAP-avtal, enligt promemorians förslag, skulle avtalen bli ogiltiga enligt POEA:s regler, och det nuvarande svenska TAP-systemet skulle ha uppenbara svårigheter att överleva. Skulle förbunden INTE ändra, och skulle promemorians förslag bli verklighet, då skulle filippinskt sjöfolk på svenskflaggade fartyg ha sjuklön i 120 dagar, men svenskt/europeiskt sjöfolk i praktiken bara som högst i 14 dagar, en opinionsmässigt ohållbar sits för förbunden.

I promemorian sägs vidare att "utgångspunkten bör vara att de anpassningar som skall göras så långt som möjligt skall gälla för samtliga sjömän". Detta synsätt är ej motiverat i promemorian, och förefaller förbunden märkligt, enär promemorian tydligt skiljer ut inre fart, både konventionsmässigt och i skattehänseende, och att utredningen tycks ge vid handen att sjöarbetskonventionen inte gäller fartyg i inre fart.

Enligt förbundens uppfattning medger inte tolkningen av konventionen denna strikta tolkning. Utredaren uppehåller sig enbart vid artikel II pkt 1 (i) och glömmer bort inledningen "Om inte annat följer av särskilda bestämmelser".

I kommentarerna till Adoption of an instrument to consolidate maritime labour standards Report I (1A) note 3, sidan 15, publicerad av ILO i samband med diskussionerna rörande utarbetande av MLC 2006 sägs bland annat följande: "It is important, in this context, to note the difference between a definition (pkt 1) and a scope-related provision (pkt 2 och 4).

Förbunden noterar vidare att promemorian anser att bestämmelserna i MLC 2006 medger att nationell lagstiftning kan inskränka den fria förhandlingsrätten mellan parterna på sjöarbetsmarknaden vad gäller ersättning vid sjukdom. Förbunden delar inte denna uppfattning, och vill erinra om att ILO-konventionen 98 är explicit nämnd i förordet till sjöarbetskonventionen.

Promemorian förbiser även hur en del av sjömanslagens övriga bestämmelser skulle fungera om de föreslagna ändringarna blev verklighet.

Sjömanslagen 17 §: "Befälhavare får skilja sjöman från befattning på fartyget, om sjömannen har sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, eller om han på grund av sjukdom eller skada ej kan fullgöra sitt arbete på fartyget under längre tid. Med sjukdom jämställs havandeskap, som utgör hinder för befattningens utövande."

Det ovanstående kan göras utan att ens fartygsnämnden behöver sammankallas. Enligt promemorians förslag skall inte sjuklön utgå till exempelvis en havande, och försäkringskassan lär sannolikt inte acceptera havandeskap som grund för sjukpenning. Kvinnligt sjöfolk skulle med andra ord sitta i en svår situation, men även andra kategorier: det är ju upp till befälhavarens omdöme att skilja sjömän från befattningen på grund av vad befälhavaren betraktar som "sjukdom" eller "skada", och det är inte alls givet att försäkringskassan delar denna bedömning. I sådana situationer skulle den enskilde sjömannen stå helt utan sjukpenning.

Sjömanslagen 36 §: Sjöman är skyldig att underkasta sig läkarundersökning, när befälhavaren begär det.

Kan det antagas att sjömannen är sjuk eller skadad, skall befälhavaren såvitt möjligt låta honom undersökas av läkare, om sådan undersökning ej framstår såsom uppenbart opåkallad.

Läkarundersökning, som avses i första eller andra stycket, skall bekostas av arbetsgivaren.

Denna paragraf skall enligt promemorian ej förändras eller tas bort. Detta förefaller förbunden besynnerligt, eftersom paragrafen, med sina tvingande skrivningar, uppenbart har bäring på att när arbetsgivaren betalar full sjuklön, skall han också ha möjlighet att utöva någon sorts kontroll.

Sammanfattningsvis anser förbunden, att promemorians förslag måste avvisas. Departementspromemorian föreslår ett omfattande systemskifte, men lägger egentligen inte fram några skäl för detta. Förslaget skulle ställa svenskt sjöfolk i en social strykclass, om man jämför med de förhållanden som råder för sjöfolk i jämförbara länder. Förbunden anser även att det strider mot Sveriges åtagande visavis ILO, att det skulle få negativa konsekvenser både för arbetstagare och arbetsgivare, och att det har kapacitet att sätta hela det svenska, mödosamt uppbyggda, TAP-systemet i fara. Förbunden motsätter sig promemorians förslag till ändringar i svensk författning.

Stockholm som ovan

Tomas Abrahamsson

Hans-Dieter Grahl

Mats Johansson

SEKO

Sveriges Fartygsbefälsförening

Sjöbefälsförbundet