



SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING

SWEDISH SHIP OFFICERS' ASSOCIATION

Näringsdepartementet

54

103 33 Stockholm

Our ref.

Your ref.

Stockholm 2011-01-28

REGERINGSKANSLIET Näringsdepartementet Registratom
Ink 2011 -01- 3 1
T.M. Dnr. N 2010/6763/TE

N2010/6763/TE

Remiss SOU2010:73 Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar

Sveriges Fartygsbefälsförening (i fortsättningen föreningen) har beretts möjlighet till att avlämna synpunkter på rubricerad remiss.

Sammanfattning

Föreningen delar utredarens motiv för att bibehålla en svenskflaggad handelsflotta med bakgrund till att

- påverka arbetet inom internationella organisationer vad gäller miljö- och sjösäkerhet
- upprätthålla sjöfartskompetens i Sverige samt
- bidra till uppfyllelsen av de strategiska målen för EU:s sjöfartspolitik

Vidare delar föreningen uppfattningen att inte förorda införandet av ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS).

Däremot anser föreningen att det inte räcker med enbart en uppgörelse om tillfälligt anställd personal (TAP) arbetsmarknadsparterna emellan utan det krävs ett mer omfattande paket av åtgärder för att bibehålla en svenskflaggad handelsflotta.

Motivering

Miljö- och sjösäkerhet

Sverige har under många år både från myndighetshåll och arbetsmarknadens parter målmedvetet och aktivt arbetat för att förbättra miljö- och sjösäkerhet genom de internationella organen som International Maritime Organisation (IMO) och International Labour Organisation (ILO). Inflytandet har bland annat manifesterat sig i att Sverige under ett antal år varit representerad i IMO:s styrelse och varit ordförande för IMO:s council. Sverige har också aktivt medverkat på det europeiska planet i miljö- och säkerhetsarbetet.

Detta arbete har kunnat ske genom att Sverige haft en modern handelsflotta med hög säkerhet och välutbildade ombordanställda som har en hög renommé.

Postal and office address

Gamla Brogatan 19, 2 tr
SE-111 20 STOCKHOLM

Phone

Nat 08 10 60 15
Int +46 8 10 60 15

Fax

Nat 08 10 67 72
Int +46 8 10 67 72

E-mail

kansli@sfbf.se

Internet

www.sfbf.se

PlusGiro

607 98 61-8

Bankgiro

405-2361

Sjöfartskompetens i Sverige

För att upprätthålla en sjöfartskompetens i Sverige krävs inte enbart en svenskflaggad handelsflotta utan även välutbildade ombordanställda med hemvist i landet. Den sjöfartskompetens som idag byggts upp inom sjöfartsklustret bygger till stor del på den kunskap och erfarenhet som de ombordanställda skaffat sig. Nystartade och även äldre företag/rederier inom branschen startas till stor del av ombordanställda som tagit med sig den kunskap och erfarenhet man fått ombord när man går iland.

Sverige har idag en sjöfartsutbildning som ligger i världsklass. För att behålla denna krävs att den sjöfartsutbildning vi förfogar över, även i fortsättningen har en bas i en svenskflaggad handelsflotta, där studenter har möjlighet att få den praktik som krävs för en konkurrenskraftig utbildning. Att utbildningen är internationellt konkurrenskraftig ser föreningen i att våra medlemmar är eftertraktade av utländska redare.

EU:s sjöfartspolitik

I europeiska kommissionens strategiska mål och rekommendationer fram till 2018 fastslås att det är av vitalt intresse för europeiska unionen att upprätthålla en konkurrenskraftig europeisk sjöfart. Detta upprätthålles genom att det nuvarande regelverket för tonnageskattning och statligt stöd bibehålles.

Riksdagen har ställt sig bakom denna uppfattning och att Sverige skall arbeta efter denna inriktning.

Åtgärder för att bevara en konkurrenskraftig och hållbar svenskflaggad handelsflotta

Som framförts anser föreningen att det inte enbart räcker med den av utredningen föreslagna utökningen av antalet TAP anställda på svenska fartyg för att upprätthålla och bevara en konkurrenskraftig och hållbar svenskflaggad handelsflotta.

Föreningen föreslår följande åtgärder för att stärka och bibehålla en svenskflaggad handelsflotta med i Sverige bosatta ombordanställda.

Tonnageskatt

I direktiven till utredningen anges att utredaren inte skall ta upp frågor som ligger inom skatteområdet. Föreningen anser dock, för att man skall kunna ta ett helhetsgrepp i fråga om bevarande av en svenskflaggad handelsflotta, kan inte frågan om tonnageskatt ligga utanför en helhetssyn när det gäller åtgärder för att bevara en svenskflaggad handelsflotta.

EU har för att bibehålla en konkurrenskraftig europeisk flaggad handelsflotta och därmed behålla kunskap och kompetens inom sjöfartsområdet tillåtet stöd åt sjöfarten genom den införda State Aid Guidelines. Detta stöd har även uttryckts i den av kommissionen lagda europeiska sjöfartspolitikerna fram till 2018. Vilket ger unionens medlemmar möjlighet att stärka den nationella handelsflottan genom åtgärder på skatteområdet.

Sverige är det enda landet inom unionen, med en handelsflotta, som inte nyttjat möjligheten till att införa en tonnageskatte modell. Riksdagen har under ett antal år förordat ett införande av en tonnageskatt. Frågan har utretts men fastnat hos finansdepartementet. För rederierna är möjligheten till att sälja och köpa fartyg vid rätt tidpunkt av stor ekonomisk betydelse.

Sjöfartsstöd

Föreningen anser att det med dagens regelverk för EU:s stöd till sjöfartsnäringen finns det utrymme för ett utökat stöd, utöver vad dagens svenska tolkning av regelverket ger möjlighet till. Vi har sett att högteknologisk sjöfart har tvingats ut ur landet på grund av att man från myndigheten har tolkat regelverket på ett snävt sätt. Sverige bör i likhet med andra EU länder vidga möjligheten till stöd och därmed bibehålla högteknologisk sjöfart under svensk flagg. Vad föreningen förstår är det på tjänsteexport, med avancerat innehåll, Sveriges framtida verksamhet skall bygga. Detta är också vad man från politiskt håll arbetar för genom att satsa på en utbyggd tjänsteexport.

Regelverksförenkling

Från redarhåll har det påpekats, under lång tid, att det svenska regelverket och den varierande tolkningen av regelverket inom de olika inspektionsområden samt kostnaderna i samband med detta är ojämförligt mycket större än vad närliggande sjöfartsländer tar ut. Föreningen föreslår en översyn av regelverket för att få en enhetlig tolkning och även en översyn av kostnadsbilden för inspektioner.

Kostnadseffektivare svensk flagg

Även fiskala avgifter ligger långt över jämförbara förhållanden i grannländerna. Beräkningar visar på skillnader upp till 220% över vad motsvarande avgifter är i våra grannländer. Föreningen förordar en översyn av regelverket vad gäller fiskala avgifter för att uppnå en konkurrensutjämning gentemot våra närmaste grannländer.

Kostnadsminskningen både vad gäller regelförenkling och fiskala avgifter bör inte betyda att statens inkomster minskar om detta medför en inflagging till svensk flagg. Tvärt om, görs inget fortsätter utflaggingen och statens inkomster kommer över tid att minska.

Andelen TAP-anställda

Utredaren föreslår att andelen TAP-anställda på svenska fartyg ökas för att möjliggöra en kostnadsbesparing för svenska redare. Föreningen har redan medverkat till avtal som medger TAP-anställda på svenska fartyg. I det centrala avtalet finns ingen begränsning på antalet TAP-anställda utan detta är en förhandling parterna emellan. Trots en utökad TAP kvot i vissa rederier har detta inte räckt utan man har trots detta flaggat ut. Därav föreningens synpunkter på att det inte enbart räcker med att höja kvoten utan det krävs mer för att bibehålla en konkurrenskraftig svensk handelsflotta.

Gemensam sak

För att åstadkomma de förslagna åtgärderna bör alla aktörer gemensamt sträva efter att detta kan uppnås. Samtliga aktörer, riksdag, regering, departement, myndigheter, branschorgan och arbetsmarknadens parter, har ett ansvar för att Sverige ska kunna bibehålla en konkurrenskraftig svensk handelsflotta.

Kommentarer till utredningens förslag för att stärka svenskflaggade fartygs konkurrenskraft

Ökad antal TAP-anställda på svenska fartyg

I linje med utredarens förslag till förhandling har föreningen tillsammans med övriga sjöfackliga organisationer för avsikt att snarast bjuda in vår motpart till förhandlingar i TAP frågan.

Forskning och innovation

Föreningen har inga invändningar mot utredarens förslag i denna del.

Fler kategorier av fartyg får del av sjöfartsstöd

Föreningen delar utredarens uppfattning i frågan. Se våra synpunkter under ”Sjöfartsstöd”.

Regelförenkling

Föreningen delar utredarens uppfattning att det krävs regelförenklingar som medför förenklad administration för rederierna.

Införande av tonnageskatt

Föreningen delar utredarens bedömning i fråga om införande av tonnageskatt.

Svenskt internationellt skeppsregister

Föreningen delar utredarens bedömning att inte förorda införande av ett Svenskt Internationellt Skeppsregister (SIS).

Förutom det tidigare nämnda medför införandet av ett SIS enligt den modell som presenteras i utredningen att den sjöfarts- och kunskapskompetens som idag finns i branschen på sikt kommer att utarmas. Det krävs svenska besättningar med den utbildningsnivå vi idag förfogar över, genom ett mycket bra utbildningssystem, för att bevara och utveckla svensk sjöfart.

Ett införande av ett SIS skulle medföra väsentliga inskränkningar i dagens arbetsrätt för de ombordanställda.

Lagen om anställningsskydd (LAS)

Enligt förslaget införes en möjlighet för att med saklig grund kunna säga upp de ombordanställda vid en övergång till från det svenska registret till det svenska internationella registret.

Medbestämmandelagen (MBL)

Förändringar på så sätt att de svenska sjöfackliga organisationerna förlorar rätten att teckna kollektivavtal med ombordanställda på fartyg flaggade i det svenska internationella skeppsregistret och även rätten för facken att förhandla med arbetsgivaren.

Socialförsäkringslagen (SSL)

Ändras så att utomeuropéer diskrimineras och inte längre täcks av svenska socialförsäkringar såsom pensioner och sjuk- och arbetsskadeförsäkringar.

Sveriges internationella åtaganden i förhållandet till ett SIS

Föreningen delar vidare utredarens uppfattning att förändringar i arbetsrätten strider mot Sveriges åtaganden enligt ILOs konvention nr 87 och 98 samt Europarådets sociala stadga.

Föreningen finner det dock anmärkningsvärt att utredaren med tystnad förbigår Sveriges skyldigheter enligt

- ILO:s konvention nr 111 om diskriminering i fråga om anställning och yrkesutövning

- ILO: s konvention nr 158 om uppsägning av anställningsavtal på arbetsgivarens initiativ samt den tillhörande rekommendationen nr 166
- den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna

Det sistnämnda är särskilt anmärkningsvärt eftersom den konventionen genom lag 1994:1219 antagits som svensk lag. Svenska domstolar, särskilt de högsta instanserna, har visat sig mycket ovilliga att tillämpa svenska lagar på ett sådant sätt att deras avgöranden riskerar att underkännas vid en eventuell prövning i Europadomstolen (se RÅ 1997 ref nr 6 och ref 65, RÅ 2001 ref 56, NJA 2005 s. 462 och s. 805.).

Det framgår vidare av bestämmelserna i 2 kap 23 § Regeringsformen att lag eller annan föreskrift inte får meddelas i strid med Sveriges åtaganden på grund av Europakonventionen. Domstolarna har enligt prop. 2009/10:80 lagprövningsrätt som innebär att en föreskrift i lag eller förordning som står i strid med grundlag eller annan överordnad författning inte ska tillämpas även om felet inte är uppenbart. En inskränkning av arbetstagares föreningsrätt av det slag som skisseras i utredarens förslag skulle därför löpa stor risk att ogiltigförklaras av svensk domstol.

1. ILO-regleringen angående förenings- och förhandlingsrätt.

Utöver de av utredaren angivna konventionerna har Sverige ratificerat konvention nr 111 om diskriminering i fråga om anställning och yrkesutövning. Att det anses vara ett brott mot ILOs konventioner nr 87 och 98 att inskränka föreningsfriheten och förhandlingsrätten är allmänt känt. Det är vidare allmän kunskap att rätten att vidta fackliga stridsåtgärder numera intolkas i det skydd som konventionerna ger. Utredaren säger visserligen att dessa rättigheter gäller alla arbetstagare oberoende av deras nationalitet eller hemvist men underlåter att nämna att staten i det land där de utför sitt arbete ska erbjuda dem adekvat skydd i enlighet med konventionerna och att detta tydliggörs i konvention nr 111 om förbud mot diskriminering. I art 1 i den konventionen framgår följande:

For the purpose of this Convention the term discrimination includes-
a) Any distinction, exclusion or preference made on basis of race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin, which has the effect of nullifying or impairing equality of opportunity or treatment in employment or occupation;

Danmark har i sitt internationella register tidigare haft ett förbud för danska fackföreningar att företräda andra än danska medborgare på DIS-fartyg. Den tekniska utformningen har varit att de kollektivavtal som danska fackliga organisationer ingår för DIS-fartyg enbart gäller för danska medborgare. Detta har varit föremål för upprepad kritik från ILOs sida sedan 1989.

Lagen om Dansk International Skibsregister (DIS) har emellertid ändrats 2009. Numera är lagen så utformad att kollektivavtal som ingås av en dansk facklig organisation bara omfattar personer som har hemvist i Danmark, eller som på grund av EU-rätten eller andra internationella regleringar som Danmark är bundet av ska jämföras med personer som har hemvist i Danmark.

Förändringarna har inte förändrat ILOs inställning att Danmark genom sin lagstiftning bryter mot konventionerna 87 och 98 genom att vägra arbetstagare med hemvist utanför Danmark frihet att bli medlemmar i vilken facklig organisation de vill och att kunna bli effektivt företrädda av den organisationen. Senast i sin rapport för 2010 riktar ILO skarp kritik mot Danmark på grund av DIS-lagstiftningen.

Utredaren har utformat sin skiss till lagstiftning med den danska lagen som förebild. EU-anpassningen är till för att undvika diskrimineringsförbudet i EU-rätten. Att det anses nödvändigt kan ju ses som ett erkännande av att lagstiftningen innebär en diskriminering av arbetstagare med hemvist utanför Sverige och som följaktligen strider mot Sveriges åtaganden enligt ILOs konventioner.

Utredaren har vidare i sin skiss till lagstiftning om ett internationellt register föreslagit att kollektivavtal för fartyg som överförs i det internationella registret bara ska gälla om det särskilt anges i kollektivavtalet. Beträffande fartyg som nyinköps av en arbetsgivare eller beträffande arbetsgivare som inte tidigare varit bundna av kollektivavtal innebär detta ett brott mot ILOs konventioner om förenings och förhandlingsrätt i förhållande till svenska fackliga organisationer.

Bestämmelsen innebär dessutom att en arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal som omfattar alla dennes svenskregistrerade fartyg ensidigt skulle kunna befria sig från denna bundenhet genom att registrera fartyget i det internationella registret. Även detta strider mot ovan angivna konventioner. Om en sådan lagstiftning införs med verkan också för löpande kollektivavtal innebär det en retroaktiv lagstiftning som förändrar innebörden av avtal mellan enskilda. Sådan retroaktiv lagstiftning strider mot den nedan redovisade europakonventionen och grundläggande rättsprinciper i Sverige.

2. ILOs reglering av anställningsskydd

Utredaren föreslår i sin lagskiss att en ny § 7 a ska införas i lagen om anställningsskydd. Innebörden av den föreslagna bestämmelsen är att kravet på saklig grund för uppsägning helt ska avskaffas för anställda ombord på fartyg registrerade i det internationella registret. Detta ska gälla oavsett var den anställde har sin hemvist. Undantaget från kravet på saklig grund ska alltså inte gälla när fartyg som tidigare varit svenskt överförs till det internationella registret utan fortlöpande för alla anställningar ombord på sådana fartyg.

En sådan frånvaro av krav på saklighet vid uppsägning strider uppenbarligen mot ILO: s konvention nr 158 om uppsägning av anställningsavtal på arbetsgivarens initiativ samt den tillhörande rekommendationen nr 166.

Ett undantag, som det föreslagna, skulle dessutom framstå som särskilt anmärkningsvärt eftersom just dessa bestämmelser enligt anställningsskyddslagens förarbeten ska anses internationellt tvingande och därför tillämpas av svensk domstol även om anställningsavtalet i övrigt är att bedöma enligt utländsk lag.

3. Europakonventionen

Att utredaren helt förbigår Sveriges åtaganden enligt denna konvention är av de skäl som angivits ovan är anmärkningsvärt.

Rättigheterna enligt konventionen ska i princip tillkomma alla människor oavsett nationalitet. Enligt artikel 11 i konventionen skyddas mötes- och föreningsfriheten. De relevanta delarna av bestämmelsen är följande:

1. *Var och en har rätt till frihet att delta i fredliga sammankomster samt till föreningsfrihet, inbegripet rätten att bilda och ansluta sig till fackföreningar för att skydda sina intressen.*
2. *Utövändet av dessa rättigheter får inte underkastas andra inskränkningar än sådana som är föreskrivna i lag och som i ett demokratiskt samhälle är nödvändiga med hänsyn till den nationella säkerheten eller den allmänna säkerheten, till förebyggande av oordning eller brott, till skydd för hälsa och moral eller till skydd för andra personers fri- och rättigheter.*

I punkten 2 anges de undantag som finns från skyddet för föreningsfriheten. Det kan redan nu konstateras att inget av de där angivna undantagen kan bli tillämpligt här. Det kan knappast hävdas att åtgärder som syftar till att sänka personalkostnaderna på svenska fartyg genom att minska lönen för utländska arbetstagare eller öka andelen lägre betalda utländska arbetstagare är nödvändiga för den nationella säkerheten eller den allmänna säkerheten. Inte heller krävs sådana åtgärder för att förebygga oordning eller brott eller för att skydda hälsa, moral eller andra personers fri- och rättigheter.

Frågan blir alltså hur regleringen "rätten till föreningsfrihet, inbegripet rätten att bilda och ansluta sig till fackföreningar för att skydda sina intressen" i artikel 11 ska tolkas.

Enskild arbetstagares rätt

Om en arbetstagare på svensk arbetsmarknad förbjuds att fritt välja vilken facklig organisation han eller hon vill tillhöra så strider det uppenbarligen mot konventionen. Enligt konventionen åligger det Sverige att skydda arbetstagarnas föreningsfrihet oberoende av deras nationalitet eller hemvist och oberoende av om de är visstidsanställda eller tillsvidareanställda. I vart fall gäller det alla vars anställningsavtal är att bedöma enligt svensk rätt. Om svensk rätt är tillämplig på anställningsförhållandet kan inget annat land erbjuda arbetstagaren det skydd som konventionen kräver. Att förbjuda utländska arbetstagare som arbetar på ett svenskt registrerat fartyg att tillhöra svenska fackliga organisationer strider således mot konventionen. På motsvarande sätt skulle det innebära en otillåten inskränkning av den enskilda arbetstagarens fackliga rättigheter om staten förhindrar den fackförening som denne är medlem i att företräda honom eller henne på ett effektivt sätt.

Fackföreningens rättigheter.

Skyddet för de fackliga organisationernas rätt att verka härleds ur rätten för enskilda arbetstagare att främja sina fackliga intressen genom sin fackliga organisation. Bedömningen av om en inskränkning av förhandlingsrätten eller strejkrätten är tillåten ska således göras utifrån frågeställningen om sådana inskränkningar begränsar de enskilda arbetstagarnas rätt att bli företrädda av sin fackliga organisation på ett effektivt sätt.

Konventionen innebär att arbetstagare ska ha rätt att via sin fackförening bli hörda angående sina anställningsvillkor. Europadomstolen har numera funnit att det strider mot konventionen att förneka en fackförening rätten att ingå för sina medlemmar bindande kollektivavtal. I domen sägs vidare att skyddet i konventionen också förutsätter en rätt för fackföreningar att genomföra regelrätta förhandlingar för sina medlemmars räkning. Denna praxis har sedermera

konfirmerats och utvidgats ytterligare i en senare dom. Av den domen framgår att rätten att vidta fackliga stridsåtgärder som ett led i fackliga förhandlingar omfattas av skyddet i konventionen.

Vilken betydelse har det om arbetstagarna saknar anknytning till Sverige?

Svensk lag är som huvudregel tillämplig på anställningsavtal för arbete på svenska fartyg. För bedömningen av vilket lands lag som är tillämpligt på anställningsavtalet saknar arbetstagarens hemvist betydelse.

Den första frågan blir då om det faktum att dessa arbetstagare inte är svenska medborgare och inte heller har hemvist i Sverige undantar dem från rätten till skydd enligt konventionen?

Svaret är att rättigheterna enligt konventionen i princip ska tillkomma alla människor oavsett nationalitet. För sjömän som inte har sitt hemvist i Sverige rör det sig om rätten att få ingå i det system för arbetsmarknadsreglering som normalt gäller i Sverige. Skulle ett sådant förbud godtas skulle det dessutom i praktiken innebära att arbetstagaren helt frånges rätten att få stöd från någon facklig organisation. Mot denna bakgrund kan ett sådant förbud inte anses proportionerligt och strider därmed mot konventionen.

Grundprincipen i övrigt i konventionen är att lika fall ska behandlas lika för att förfarandet inte ska anses diskriminerande. Om en avvikelse från denna princip ska anses tillåten krävs det att skillnaden har en objektiv och godtagbar grund.

Att ge arbetstagare på svenska arbetsplatser olika föreningsrättsligt skydd beroende på dessas nationalitet eller hemvist strider mot artikel 14. Det är viktigt att observera att det är förbjudet att göra åtskillnad både på grund av nationalitet och på grund av hemvist.

Frågan är om det i övrigt föreligger en objektiv och godtagbar grund för att göra undantag i det föreningsrättsliga skyddet för utländska medborgare, som inte har hemvist i Sverige? Är det förenligt med konventionen att förhindra dessa arbetstagare att bli företrädare av en svensk facklig organisation för anställningar på svenskt territorium och för vilka svensk rätt i övrigt är tillämplig.

Syftet med ett sådant undantag skulle vara att göra det möjligt att försäkra anställningsvillkoren mer alternativt öka antalet lågbetalda arbetstagare mer än som vore möjligt om dessa arbetstagare företräddes av effektiva fackföreningar. Det skulle vidare innebära att dessa arbetstagare i praktiken frånges rätten att överhuvudtaget bli effektivt företrädare av någon fackförening.

Skälet för undantaget skulle således vara att angripa just det som konventionen avser att skydda. Det är uppenbart att en sådan inskränkning inte kan anses föranledd av en objektivt godtagbar grund. Åtgärden att helt avskaffa det fackliga skyddet för dessa arbetstagare står inte heller i rimlig proportion till det man vill uppnå. Åtgärder av detta slag är därför uppenbarligen inte förenliga med konventionen.

Med vänlig hälsning
Sveriges Fartygsbefälsförening



Hans-Dieter Grahl