

---

## Faktablad – TAP-avtalet, tillfälligt anställd personal

---

### Bakgrund och Fakta

Det finns särskilda anställningsavtal inom sjöfarten som heter TAP-avtal. Dessa rör tillfälligt anställd personal från länder utanför EES-området och som arbetar ombord på svenskflaggade fartyg.

TAP-avtalen kom till 1997 genom en överenskommelse mellan facken och arbetsgivarna. Avtalen var en följd av att den svenska handelsflottan och rederiernas huvudkontor var på väg att lämna landet. Syftet är att möta den ökande konkurrensen från fartyg flaggade i öppna register och det faktum att allt fler länder i Europa har vidtagit åtgärder för att stödja och utveckla sina nationella handelsflottor.

TAP-avtalen innebär att en vissandel av besättningen ombord på fartyg i internationell fart kan bestå av utländska medborgare för vilka särskilda kollektivavtal gäller. Svenska ombordanställda har betald ledighet under den tid de vistas i land, medan TAP-anställda endast betalas för effektiv arbetstid. Avtalen gäller under förutsättning att parterna tecknar ett särskilt avtal för det aktuella fartyget.

Avtalet medger en viss flexibilitet då de fastställda nivåerna inte gäller för samtliga befattningar ombord på varje enskilt fartyg utan avser rederiets fartygsflotta. 2010 reviderades avtalen och TAP-kvoterna fastställdes till 75 procent för de Seko-anslutna. Sjöbefälsföreningen har inga fastställda procentsatser vad gäller andelen TAP för befälen. Ett absolut krav är att befälhavare och teknisk chef ska ha svenska behörigheter.

### Svensk Sjöfarts syn på TAP

Det finns idag cirka 400 filippinare som arbetar under TAP avtalet på svenskflaggade fartyg. En av de mest centrala frågorna kring valet av flaggstat är bemanningskostnaden för fartyget och TAP avtalet är helt nödvändigt om Sverige som flaggstat ska vara aktuell. Problemet är att de nuvarande LAS reglerna omöjliggör för rederierna att fullt utnyttja TAP kvoten och skapar en inlåsnings effekt för de rederier som väljer att stanna kvar i Sverige genom att LAS omöjliggör uppsägningar av personal i syfte att ersätta dem med TAP anställda. Skillnaden i bemanningskostnader mellan ett svenskflaggat fartyg och ett fartyg flaggat i ett annat land med förmånliga villkor är den enskilt viktigaste förklaringen vid beslut om utflaggning.

Passagerarsjöfarten omfattas inte av TAP avtalet i dagsläget. Ett av skälen till detta är språkravet som ställs när besättningen skall kunna kommunicera med passagerarna, men kommer sannolikt att behövas för att kunna möta den internationella konkurrensen på sikt. Frågan kring ett svenskt internationellt skeppsregister, så kallat SIS har utretts<sup>1</sup>, men utredarna konstaterar att ett införande av SIS bryter mot internationella arbetsrättsliga konventioner som Sverige har skrivit under. Det är inte heller en fråga som Svensk Sjöfart driver.

---

<sup>1</sup> SOU 2010:73