

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## **Analys och förslag till genomförande av 2014 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention (Transportstyrelsen) TSS 2015-460**

Näringsdepartementets dnr N2014/4057/MRT

Transportstyrelsen har fått i uppgift att analysera och komma med förslag på lagändringar som kan behövas med anledning av 2014 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention (hädanefter ”konventionen”).

Försäkringskassan har fått tillfälle att lämna synpunkter på Transportstyrelsens förslag.

Försäkringskassan instämmer i Transportstyrelsens analys till de delar myndigheten kommer fram till att reglerna i arbetsskadeförsäkringen till sitt innehåll är likvärdiga med det skydd som konventionen kräver att man annars ålägger redare och att ett system för ekonomisk trygghet vid strandsättning lämpligen ges formen av att föreskriva att en privat försäkring ska finnas som lever upp till konventionens krav.

Försäkringskassan ifrågasätter dock om de personer som omfattas av konventionen nås av de aktuella allmänna trygghetssystem som är likvärdiga med redarens ansvar vid långvarig invaliditet och dödsfall, respektive av det föreslagna systemet för ekonomisk trygghet vid strandsättning. Specifikt rör det personer som arbetar ombord på svenska fartyg men som inte är anställda, t.ex. egenföretagare.

Försäkringskassan anser liksom Transportstyrelsen att den ekonomiska trygghet som den allmänna försäkringen ger vid långvarig invaliditet och dödsfall på grund av arbetet är likvärdigt med vad konventionen kräver. Detta gäller dock endast i förhållande till de som är försäkrade för de relevanta förmånerna enligt 6 kap. socialförsäkringsbalken eller genom EU/EES-bestämmelser eller lagvalsbestämmelser i socialförsäkringskonventioner mellan Sverige och andra länder.

Reglerna i konventionen gäller i de fall inget annat uttryckligen anges för alla som är att betrakta som ”seafarer”, vilket här kommer att kallas för ”sjöarbetare” för att undvika sammanblandning med sjömanslagens definition av begreppet ”sjöman”. Sjöarbetare är enligt konventionen alla som utför arbete ombord på ett fartyg, oavsett om de är anställda eller egenföretagare

eller vilka arbetsuppgifter de utför, med undantag för arbeten som utförs rent tillfälligt på fartyget såsom av hamnlotsar eller liknande.

Enligt svensk rätt gäller reglerna om arbetsskadelivränta och efterlevandelivränta de som är försäkrade för arbetsbaserade förmåner enligt 6 kap. socialförsäkringsbalken. EU/EES-regler eller bilaterala konventioner som Sverige har tecknat med andra länder kan medföra undantag från detta, men sådana undantag ska enligt konventionen vara godtagbara.

I 6 kap 8 § socialförsäkringsbalken finns en definition av när arbete på fartyg kan anses vara arbete i Sverige på ett sådant sätt att det ger anslutning till de arbetsbaserade förmånerna, inklusive arbetsskadeförmåner. Bestämmelsen innebär att endast de som arbetar som sjömän enligt definitionen i sjömanslagen kan anses utföra arbete i Sverige. Arbetet måste också ske på svenskt handelsfartyg, men från detta finns två undantag som handlar om situationer där fartyg hyrs eller hyrs ut i huvudsak obemannade. För att någon ska definieras som sjöman enligt sjömanslagen måste dock ett antal kriterier vara uppfyllda, bland annat att personen arbetar som anställd.

Vid anslutningen till sjöarbetskonventionen ansåg regeringen att den definition av sjömän som finns i sjömanslagen var tillräcklig för att Sverige skulle kunna uppfylla konventionens krav, men beaktade också att den inte helt sammanfaller med konventionens definition av sjöarbetare. Detta uttrycks på följande sätt i prop. 2011/12:35:

”Regeringen konstaterar att konventionen visserligen inte är begränsad till att omfatta enbart anställda sjömän vilket innebär att även egenföretagare omfattas. Vissa svenska författningar, bl.a. sjömanslagen (1973:282) och lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, omfattar endast anställda sjömän. I dessa lagar regleras emellertid endast sådana frågor som aktualiseras i ett anställningsförhållande. Frågor om t.ex. arbetsmiljö regleras däremot i arbetsmiljölagen (1977:1160) och fartygssäkerhetslagen (2003:364) som inte begränsar tillämpningen till vissa sjömän.”

Man har alltså uppmärksammat att även egenföretagare ingår i den personkategori som konventionen avser, det ansågs dock inte nödvändigt att dessa skulle omfattas av bestämmelserna i sjömanslagen eftersom andra författningar ändå skulle gälla för dessa beträffande t.ex. arbetsmiljö.

För att en egenföretagare ska anses arbeta i Sverige i socialförsäkringsrättslig mening måste enligt socialförsäkringsbalken en av två förutsättningar vara uppfyllda, antingen att han eller hon utför förvärvsarbete i Sverige eller att han eller hon utför verksamhet som hänför sig till ett fast driftställe i Sverige enligt inkomstskattelagen. En egenföretagare som saknar fast driftställe i Sverige och arbetar på ett svenskt fartyg omfattas alltså i regel inte av den allmänna arbetsskadeförsäkringen, med undantag för de som enligt EU/EES-bestämmelser ändå ska omfattas av svensk försäkring för den typen av förmåner.

### **Behovet av likvärdiga regler för egenföretagare**

Försäkringskassan har idag inga uppgifter om hur många som arbetar som annat än anställda på svenska fartyg eller om hur deras förhållanden ser ut i

form av avtal med redaren och liknande. Följande synpunkter baseras därför enbart på regelverken som sådana.

Även om en redare inte förväntas ha samma inflytande över en egenföretagare som över en anställd i form av arbetsledning m.m. så förefaller det rimligt att anta att en egenföretagare ombord på ett fartyg kan ådra sig långvarig invaliditet eller avlida på grund av orsaker som är hänförliga till risker förknippade med fartygets framförande eller miljön ombord på fartyget och som rimligen bör ligga inom redarens ansvar på det sätt som avses i konventionen. En egenföretagare kan förstås också bli strandsatt om fartyget på grund av redarens underlåtenhet blir liggande i ett annat land.

För de frågor där man har ansett att den allmänna försäkringen i Sverige ger ett skydd för sjömän som är likvärdigt konventionens regler, måste därför beaktas att när det är fråga om de arbetsbaserade förmåner som regleras i socialförsäkringsbalken så omfattar dessa alltså inte alltid egenföretagare som arbetar ombord på svenska fartyg.

Av detta följer att trots att den allmänna försäkringen utgör ett system för ekonomisk trygghet som till sitt innehåll är likvärdigt med det som konventionen kräver att medlemsstaterna ålägger redaren, så omfattar detta inte samtliga sjöarbetare eftersom det utesluter bland annat vissa egenföretagare.

Vad beträffar det system för ekonomisk trygghet för strandsatta sjömän som Transportstyrelsen föreslår så kommer detta enbart att gälla för anställda i och med att regeln föreslås intas i sjömanslagen. Detta förhållande understryks också ytterligare genom att begreppet "redare" föreslås bytas ut mot "arbetsgivare".

Försäkringskassan anser därför att förutsättningarna för att utöka försäkringsskyddet till att gälla egenföretagare som arbetar ombord på svenska fartyg på ett motsvarande sätt som för anställda bör utredas. En sådan utökning skulle till exempel kunna ske genom en ändring i 6 kap. 2 § andra stycket socialförsäkringsbalken med hänvisningar till vad som avses med svenskt fartyg i 6 kap. 8 § och till vad som avses med fartygsarbete i sjömanslagen 3 §.

Försäkringskassan föreslår också att man utreder hur egenföretagare som arbetar ombord på fartyg kan garanteras ett system för ekonomisk trygghet vid strandsättning. Detta skulle kunna ske genom att redare åläggs att teckna en sådan försäkring som föreslås av Transportstyrelsen även för andra än anställda som arbetar på redarens fartyg.

Beslut om detta yttrande har fattats av rättschef Eva Nordqvist i närvaro verksamhetsområdeschef Kjell Skoglund och rättslig expert Jonny Jansson, den senare som föredragande.

Eva Nordqvist

Jonny Jansson