

Analys av genomförandet av 2025 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention (MLC)

Innehåll

FÖRKLARING AV BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR	5
SAMMANFATTNING	6
1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	7
1.1 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)	7
2 ANALYS AV GENOMFÖRANDET AV 2025 ÅRS ÄNDRINGAR AV 2006 ÅRS SJÖARBETSKONVENTION	8
2.1 Hemresa utan diskriminering: Ändring av koden avseende regel 2.5 – Hemresa	8
2.1.1 Standard A2.5.1 – Hemresa	8
2.2 Landpermission: Ändring av koden avseende regel 2.4 – Rätt till ledighet	8
2.2.1 Standard A2.4 – Rätt till ledighet	8
2.2.2 Standard A2.4.2 – Landpermission	9
2.2.3 Anvisning B2.4.5 – Underlättande av landpermission	12
2.3 Sjömän som samhällsviktiga arbetstagare: Ändring av koden avseende regel 2.5 – Hemresa	12
2.3.1 Anvisning B2.5 – Hemresa	12
2.3.2 Anvisning B2.5.2 – Samhällsviktiga arbetstagare	13
2.4 Rättvis behandling av sjömän och olycksfall till sjöss: Ändringar av koden avseende reglerna 4.4 och 5.1 – Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar (4.4) och Flaggstatens ansvar (5.1)	14
2.4.1 Anvisning B4.4.6 – Sjömän i utländsk hamn	14
2.4.2 Standard A5.1.6 – Olycksfall till sjöss	14
2.5 Kostnader för hemresa: Ändring av koden avseende regel 2.5 – Hemresa	16
2.5.1 Standard A2.5.1 – Hemresa	16
2.5.2 Anvisning B2.5.1 – Berättigande	18
2.6 Medicinsk kompetens: Ändring av koden avseende regel 4.1 – Sjukvård ombord och i land	18
2.6.1 Anvisning B4.1.1 – Tillhandahållande av sjukvård	18
2.7 Våld och trakasserier: Ändringar av koden avseende reglerna 1.4, 3.1, 4.3 och 5.1 – Rekrytering och arbetsförmedling (1.4), Bostad och rekreationsmöjligheter (3.1), Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor (4.3) samt Flaggstatens ansvar (5.1)	19
2.7.1 Anvisning B1.4.1 – Anvisningar för organisation och verksamhet	19
2.7.2 Anvisning B.1.10 – Sängutrustning, mässredskap och diverse bestämmelser	20
2.7.3 Standard A4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor	21
2.7.4 Anvisning B4.3.1 – Bestämmelser om olyckor, skador och sjukdomar i arbetet	27

2.7.5	Anvisning B4.3.6 – Utredningar.....	28
2.7.6	Anvisning B4.3.11 – Internationellt samarbete.....	30
2.7.7	Standard A5.1.5 – Rutiner för klagomål ombord.....	31
3	KONSEKVENSER AV FÖRESLAGEN REGLERING	34
3.1	Bakgrund.....	34
3.2	Vilka är berörda?	34
3.3	Förslagets överensstämmelse med de skyldigheter som följer av Sveriges EU-medlemskap eller andra internationella regler	34
4	KONSEKVENSANALYS	35
4.1	Konsekvenser för staten, kommuner och regioner.....	35
4.2	Konsekvenser för företag.....	36
4.3	Konsekvenser för enskilda.....	37
4.4	Förslagets proportionalitet	38
4.5	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? ..	38
4.6	Uppföljning och utvärdering	38
5	IKRAFTTRÄDANDE- OCH ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER.....	39
6	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	39
6.1	Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).....	39

Förklaring av begrepp och förkortningar

Beteckning	Betydelse
FAL-konventionen	Konventionen om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart (<i>Convention on Facilitation of International Maritime Traffic</i>)
ILO	Internationella arbetsbyrån (<i>International Labour Organization</i>)
IMO	Internationella sjöfartsorganisationen (<i>International Maritime Organization</i>)
Sjöarbetskonventionen	2006 års sjöarbetskonvention (MLC, <i>Maritime Labour Convention</i> , 2006)
SOU	Statens offentliga utredningar

Sammanfattning

Uppdraget

Transportmarknadsenheten har lämnat uppdrag till Transportstyrelsens Sjö- och luftfartsavdelning att analysera genomförandet av 2025 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention. Inom uppdraget ingår att analysera om Sverige bör godta ändringarna i konventionen. För det fallet ändringarna bör godtas omfattar uppdraget även att föreslå hur ändringarna ska genomföras i de delar som genomförandet bör ske i lag- eller förordning. Om genomförandet kräver sådana författningsändringar omfattar uppdraget att utreda konsekvenserna för dessa ändringar.

För det fall genomförandet bedöms kunna ske helt eller delvis i myndighetsföreskrifter ska detta anges. Några sådana föreskriftsförslag ska inte lämnas utan meddelas av myndigheten enligt sedvanliga rutiner.

Transportstyrelsens förslag

Samtliga ändringar i sjöarbetskonventionen, såväl i standarden som i anvisningarna, stärker sjömäns rättigheter. Transportstyrelsen föreslår att Sverige godtar 2025 års ändringar av sjöarbetskonventionen eftersom de syftar till att förbättra arbets- och levnadsförhållanden för sjömän samt bidrar till att göra yrken på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen mer attraktiva.

Endast en av ändringarna föranleder behov av ändring i svensk författning. För att genomföra denna ändring föreslår Transportstyrelsen en lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).

Kritiska överväganden

Det har inte funnits grund till några kritiska överväganden med hänsyn till att de ändringar av konventionen som föreligger och genomförandet i svensk rätt inte är av kontroversiell karaktär. Det har inte heller kunna fastställas att ändringarna skulle komma att få effekter av betydelse för de berörda.

Förväntade konsekvenser av föreslagen författningsändring

Transportstyrelsens förslag förutses inte få några betydande konsekvenser för svenska redare som omfattas av sjöarbetskonventionen eller för sjömän på svenska fartyg.

För staten och samhället i övrigt bidrar förslaget till att Sverige uppfyller sina internationella förpliktelser såsom ratificerande stat till sjöarbetskonventionen, men inga betydande konsekvenser har identifierats till följd av förslaget.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjömanslagen (1973:282) att 38 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

38 §

Arbetsgivaren ska betala kostnaden för vård av en sjuk eller skadad sjöman, som har befattning på fartyg.

Om en sjöman har en sjukdom eller en skada när han eller hon lämnar befattning på fartyg eller om han eller hon får en sjukdom eller en skada under väntetid, ska arbetsgivaren betala kostnaden för vård av sjömannen i högst 42 dagar eller, om sjömannen vårdas i ett annat land än det där han eller hon är bosatt, i högst 112 dagar om fartyget inte uteslutande går i inre fart och i annat fall i högst 84 dagar.

Om en sjöman vid utgången av den tid som anges i andra stycket till följd av sjukdom eller skada inte är i stånd att genomföra en sådan resa till hemorten som avses i 29 § eller 31 §, ska arbetsgivaren även därefter betala kostnaden för nödvändig vård tills dess att sjömannen är i stånd att resa.

-
1. Denna lag träder i kraft den 23 december 2027.
 2. För sjukdom eller skada som har uppkommit före ikraftträdandet gäller 38 § i dess äldre lydelse.

2 Analys av genomförandet av 2025 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention

ILO höll 2025 års arbetskonferens i Genève den 6 juni 2025. Vid detta möte beslutade organisationen sju ändringar i 2006 års sjöarbetskonvention. Ändringarna hade dessförinnan antagits den 11 april 2025 av den särskilda trepartskommittén. I detta kapitel analyserar Transportstyrelsen ändringarna i konventionen och tar ställning till om vi anser att de bör godtas av Sverige eller om vi har invändningar mot dem. Därefter anger vi om ändringarna redan är införlivade i svensk rätt och om de inte är det ger vi förslag på hur de kan genomföras.

2.1 Hemresa utan diskriminering: Ändring av koden avseende regel 2.5 – Hemresa

2.1.1 Standard A2.5.1 – Hemresa

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

En ny punkt 10 läggs till i standard A2.5.1 som innebär att varje medlemsstat ska underlätta hemresa för sjömän på ett sätt som utesluter diskriminering på någon grund och oberoende av flaggstaten för det fartyg på vilket sjömännen är anställda, sysselsatta eller arbetar.

Eftersom anvisningen riktar sig till hur Sverige som stat bör agera och inte är krav riktade mot redare, fartyg eller sjömän, behöver den inte genomföras i författning. Vidare finns grundläggande bestämmelser om opartiskhet och likabehandling som reglerar myndigheters agerande bland annat i 1 kap. 9 § regeringsformen, 2 kap. 17 § diskrimineringslagen (2008:567) och 5 § förvaltningslagen (2017:900). Tillägget av punkt 10 i standard A2.5.1 medför därför inget behov av lag- eller förordningsändringar. Sverige bör godta ändringen.

2.2 Landpermission: Ändring av koden avseende regel 2.4 – Rätt till ledighet

2.2.1 Standard A2.4 – Rätt till ledighet

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Genom ändringen ersätts den befintliga rubriken med ”Standard A2.4.1 – Semester”.

Ändringen är av redaktionell karaktär och påverkar inte innehållet i sak. Det bedöms inte finnas något behov av lag- eller förordningsändringar för att uppfylla konventionen i denna del. Sverige bör godta ändringen.

2.2.2 Standard A2.4.2 – Landpermission

Punkt 1 i standard A2.4.2

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Genom ändringen införs en ny standard A2.4.2 om landpermission. Punkt 1 innebär att medlemsstaterna ska säkerställa att sjömän tillåts gå i land när deras fartyg anlöper hamn, under förutsättning att relevanta formaliteter har fullgjorts och det inte finns skäl att neka landpermission med hänsyn till folkhälsa, allmän säkerhet eller allmän ordning.

Frågan om behovet av åtgärder med anledning av denna punkt behandlas gemensamt med punkt 7 i standard A2.4.2.

Punkt 2 i standard A2.4.2

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Punkt 2 i standard A2.4.2 innebär att landpermission ska medges utan diskriminering på någon grund och oberoende av flaggstaten för det fartyg på vilket sjömännen är anställda, sysselsatta eller arbetar.

Frågan om behovet av åtgärder med anledning av denna punkt behandlas gemensamt med punkt 7 i standard A2.4.2.

Punkt 3 i standard A2.4.2

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Punkt 3 i standard A2.4.2 innebär att det inte ska krävas visum eller särskilt tillstånd för att en sjöman ska beviljas landpermission.

Frågan om behovet av åtgärder med anledning av denna punkt behandlas gemensamt med punkt 7 i standard A2.4.2.

Punkt 4 i Standard A2.4.2

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Punkt 4 i standard A2.4.2 innebär att om landpermission nekas ska de berörda myndigheterna ange skälen för beslutet till den berörda sjömannen och befälhavaren samt, på begäran, lämna skälen skriftligen.

Frågan om behovet av åtgärder med anledning av denna punkt behandlas gemensamt med punkt 7 i standard A2.4.2.

Punkt 5 i standard A2.4.2**Bedömning**

Ändringen kräver inga åtgärder.

Punkt 5 i standard A2.4.2 innebär en skyldighet för flaggstater att säkerställa att sjömän som tjänstgör på fartyg som för statens flagg ska ges möjlighet till landpermission i den utsträckning som är förenlig med de praktiska krav som arbetsuppgifterna ställer.

I svensk rätt regleras sjömäns rätt till landpermission i 49 § sjömanslagen. Enligt bestämmelsen är en sjöman endast skyldig att stanna ombord under fritid när fartyget befinner sig i hamn eller på annan säker ankarplats, om detta behövs med hänsyn till fartygets, de ombordvarandes eller lastens säkerhet, eller till fartygets förestående avresa eller förhalning. Därmed är utgångspunkten enligt 49 § sjömanslagen att sjömän under fritid har rätt till landpermission och att begränsningar endast är tillåtna i situationer som motiveras av säkerhet eller fartygsdrift, vilket omfattar ”de praktiska krav som arbetsuppgifterna ställer”. Bestämmelsen gäller för arbetstagare på svenska fartyg oavsett var fartyget befinner sig. Punkt 5 i standard A2.4.2 medför därför inget behov av lag- eller förordningsändringar. Sverige bör godta ändringen.

Punkt 6 i standard A2.4.2**Bedömning**

Ändringen kräver inga åtgärder.

Punkt 6 i standard A2.4.2 innebär att redare, när fartyget har gått i hamn, ska ge sjömän möjlighet till landpermission under deras fritid om inte möjligheten att lämna fartyget har förbjudits eller inskränkts av hamnstatens berörda myndigheter eller av säkerhets- eller verksamhetsskäl.

Som tidigare konstaterats föreskrivs rätten till landpermission i svensk rätt i 49 § sjömanslagen. Enligt bestämmelsen är utgångspunkten att sjömän har rätt till landpermission och att begränsningar av denna rätt endast får göras med hänsyn till fartygets, de ombordvarandes eller lastens säkerhet, eller till fartygets förestående avresa eller förhalning. Dessa möjliga begränsningar motsvarar de säkerhets- och verksamhetsskäl som anges i punkt 6 i standard A2.4.2. Begränsningar som följer av beslut från hamnstatens behöriga

myndigheter följer av annan tillämplig reglering, såsom migrations- och gränskontrollbestämmelser. Av 6 kap. 3 § utlänningsförordningen (2006:97) följer exempelvis att rätten för utländska besättningsmän att lämna fartyg kan inskränkas genom beslut av Polismyndigheten. Sådana begränsningar behöver inte särskilt anges i sjömanslagen. Punkt 6 i standard A2.4.2 medför därför inget behov av lag- eller förordningsändringar. Sverige bör godta ändringen.

Punkt 7 i standard A2.4.2**Bedömning**

Ändringen kräver inga åtgärder.

Punkt 7 i standard A2.4.2 föreskriver att landpermission som beviljas i enlighet med konventionen om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart (FAL-konventionen) ska anses uppfylla kraven i punkterna 1 – 4 i standard A2.4.2.

Sverige är fördragsslutande stat till FAL-konventionen. De regler som uppfyller konventionens krav på landpermission för sjömän finns i unionsrätten, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/399 (Schengenförordningen), samt i nationell rätt genom utlänningsförordningen. Av 6 kap. 3 § utlänningsförordningen framgår att utländska besättningsmän tillfälligt får lämna sitt fartyg i enlighet med punkt 3 i bilaga VII till Schengenförordningen. Bestämmelsen innebär att medlemsstaterna får tillåta sjömän som är upptagna på ett fartygs besättningsförteckning och innehar godtagbara identitetshandlingar att gå i land och vistas i hamnområdet eller i angränsande områden utan att passera ett gränsövergångsställe. Sjömännen kan dock underkastas gränskontroll före landstigning och rätten till landpermission kan enligt 6 kap. 3 § utlänningsförordningen inskränkas genom beslut av Polismyndigheten.

Detta regelverk innebär att det redan finns bestämmelser som möjliggör landpermission och anger de förutsättningar under vilka sådan får medges eller nekas. Kravet i punkt 2 i standard A2.4.2 på att landpermission ska medges utan diskriminering får vidare anses motsvaras av grundläggande bestämmelser om saklighet och opartiskhet i exempelvis 1 kap. 9 § regeringsformen, 2 kap. 17 § diskrimineringslagen (2008:567) och 5 § förvaltningslagen (2017:900). Punkterna 1 – 4 och 7 i standard A2.4.2 medför därför inget behov av lag- eller förordningsändringar. Sverige bör godta ändringarna.

2.2.3 Anvisning B2.4.5 – Underlättande av landpermission

Punkt 1 i anvisning B2.4.5

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Punkt 1 i den nya anvisningen B2.4.5 innebär att medlemsstaterna bör samarbete med redar- och sjöfolksorganisationer samt andra berörda aktörer i hamn i syfte att ta fram rutiner ombord på fartyg och i hamnar som underlättar landpermission för sjömän.

I Sverige finns etablerade kontakt- och samverkansformer mellan rederier, fackliga organisationer, hamnaktörer och relevanta myndigheter. Mot denna bakgrund, och då rekommendationen inte innebär några krav som riktar sig mot redare, fartyg eller sjömän, bedöms punkt 1 i anvisning B2.4.5 inte medföra något behov av lag- eller förordningsändring. Sverige bör godta ändringen.

Punkt 2 i anvisning B2.4.5

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Punkt 2 i den nya anvisningen B2.4.5 innebär att medlemsstaterna bör säkerställa att personal i hamnar och terminaler ges lämplig information om sjömäns rättigheter, inklusive rätten till landpermission.

Rekommendationen syftar till att stärka kunskapen hos hamnpersonal om sjömäns rättigheter och därigenom bidra till att exempelvis rätten till landpermission kan tillgodoses i praktiken. I Sverige sker informationsspridning om sjömäns rättigheter genom olika kanaler inom sjöfartssektorn, bland annat genom vägledningar och informationsmaterial från Transportstyrelsen. Eftersom rekommendationen avser ett område som i praktiken hanteras genom befintliga utbildnings- och informationsinsatser saknas behov av att reglera frågan i lag eller förordning. Sådana åtgärder kan istället vidtas inom ramen för befintliga strukturer för utbildning och informationsspridning. Sverige bör godta ändringen.

2.3 Sjömän som samhällsviktiga arbetstagare: Ändring av koden avseende regel 2.5 – Hemresa

2.3.1 Anvisning B2.5 – Hemresa

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Ändringen innebär att numreringen av de nuvarande anvisningarna B2.5.2 och B2.5.3 numreras om till följd av en ny anvisning B2.5.2. Redogörelse för den nya anvisningen framgår av avsnitt 2.3.2 nedan.

Då omnumreringen inte medför någon ändring i sak krävs det inga lag- eller förordningsändringar för att Sverige ska anses vara i uppfyllelse av konventionen i denna del. Sverige bör godta ändringen.

2.3.2 Anvisning B2.5.2 – Samhällsviktiga arbetstagare

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Den nya punkten 1 i anvisning B2.5.2 innebär att en ny rekommendation införs om att medlemsstaterna bör utse och erkänna sjömän som samhällsviktiga arbetstagare (*key workers*) samt vidta lämpliga åtgärder för att underlätta deras säkra rörlighet i samband med resor som sker i anslutning till anställning eller arbete, vilket bland annat omfattar tillgång till landpermission, hemresa, besättningsbyten samt tillgång till sjukvård i land.

Det centrala i rekommendationen är att säkerställa sjömäns säkra och effektiva rörlighet i samband med arbete, vilket i svensk rätt i huvudsak tillgodoses genom befintlig lagstiftning inom sjöfartsområdet. Bland annat regleras sjömans rätt till hemresa i 29 – 33 §§ sjömanslagen (1973:282), medan rätt till landpermission följer av 49 § samma lag. Sverige har vid, i varje fall ett tillfälle, pekat ut sjömän som *key workers*; under pandemin 2020 – 2021 infördes krav på vaccinationsbevis för att komma in i Sverige. Sjömän undantogs emellertid från det kravet i syfte att säkerställa transporter och sjömäns rätt till landpermission samt möjliggöra besättningsbyten¹.

Även om polismyndigheten har möjlighet att begränsa sjömäns rätt att komma i land, visar hanteringen under pandemin att det inom befintligt regelverk finns utrymme att erkänna sjömän som samhällsviktiga arbetstagare och därmed tillgodose deras behov av säker rörlighet i samband med arbete. Mot denna bakgrund bedöms punkt 1 i anvisning B2.5.2 inte medföra något behov av lag- eller förordningsändring. Sverige bör godta ändringen.

¹ Analys av genomförandet av 2022 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention (MLC), TSG 2022-8075, s. 24.

2.4 Rättvis behandling av sjömän och olycksfall till sjöss: Ändringar av koden avseende reglerna 4.4 och 5.1 – Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar (4.4) och Flaggstatens ansvar (5.1)

2.4.1 Anvisning B4.4.6 – Sjömän i utländsk hamn

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Ändringen i anvisning B4.4.6 innebär ett tillägg i befintlig punkt 2 vilket medför att tillbörlig hänsyn bör tas till ILO:s och IMO:s riktlinjer om rättvis behandling av sjöfolk som hålls i häkte misstänkta för brott (*Guidelines on fair treatment of seafarers detained in connection with alleged crimes*).

Anvisningen riktar sig till medlemsstaterna och avser hur dessa bör säkerställa att sjömän som frihetsberövas behandlas rättssäkert och ges tillgång till konsulärt skydd. Anvisningar är dock inte rättsligt bindande och medför inte i sig något krav på att dess innehåll ska införas i nationell rätt.

De principer som anges i riktlinjerna, såsom rättssäker behandling, innefattande bland annat skydd mot godtyckligt frihetsberövande, rätt till juridiskt biträde och rätt till rättvis rättegång, motsvarar grundläggande rättssäkerhetsprinciper som redan gäller enligt svensk rätt. Utländska medborgares rätt till kontakt med konsulär myndighet följer av internationella åtaganden som Sverige är bundet av. Svenska myndigheter tillämpar redan rutiner som syftar till att säkerställa en rättssäker behandling av personer som frihetsberövas, inklusive sjömän. Riktlinjerna får därför anses överensstämma med befintlig svensk rätt. Ändringen bedöms mot denna bakgrund inte medföra behov av lag- eller förordningsändring. Sverige bör godta ändringen.

2.4.2 Standard A5.1.6 – Olycksfall till sjöss

Punkt 1 i standard A5.1.6**Bedömning**

Ändringen kräver inga åtgärder.

Den nya punkten 1 i standard A5.1.6 innebär att medlemsstaterna ska, när sjöförhör om ett olycksfall till sjöss genomförs, ta tillbörlig hänsyn till principerna i IMO:s kod för internationella standarder och rekommenderade metoder för säkerhetsutredningar efter sjöolyckor och tillbud till sjöss (*IMO Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty for Marine Incident*) samt rekommendationerna i ILO:s och IMO:s riktlinjer om rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor (*Guidelines on the Fair Treatment of Seafarers in the*

event of a maritime accident) och ILO:s och IMO:s riktlinjer om rättvis behandling av sjömän som hålls i häkte misstänkta för brott (*Guidelines on fair treatment of seafarers detained in connection with alleged crimes*).

Den nya standarden riktar sig till medlemsstaterna och anger hur staten ska agera vid genomförande av sjöförhör och utredningar av olycksfall till sjöss. Sverige har redan en etablerad nationell reglering för utredning av civila sjöfartshändelser, främst genom lag (1990:712) om undersökning av olyckor, förordning (1990:717) om undersökning av olyckor samt EU-kommissionens förordning nr 1286/2011 om en gemensam metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss. Dessa regelverk har anpassats för att implementera EU-direktiv 2009/18/EG och ligger i linje med IMO:s kod för internationella standarder och rekommenderade metoder för säkerhetsutredningar efter sjöolyckor och tillbud till sjöss.

Vad gäller specifikt riktlinjerna om rättvis behandling av sjömän som hålls i häkte misstänkta för brott behandlar de situationer där sjömän misstänks för brott och hålls frihetsberövade, vilket är en separat fråga som i Sverige hanteras inom polis och åklagarmyndighetens verksamhet. Dessa riktlinjer har behandlats närmare i avsnitt 2.4.1, där det konstaterades att de överensstämmer med befintlig svensk rätt.

Mot bakgrund av det ovanstående bedöms punkt 1 i standard A5.1.6. inte medföra behov av lag- eller förordningsändring. Sverige bör godta ändringen.

Punkt 2 i standard A5.1.6

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Den nya punkten 2 i standard A5.1.6 innebär att medlemsstaterna så långt som möjligt ska samarbeta med de berörda staterna för att bistå vid tillämpningen av de riktlinjer vilka refereras till i punkt 1 i standard A5.1.6. Sådant samarbete ska ske utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning.

Statens haverikommission (SHK) samarbetar med myndigheter i andra länder om utredningar av olyckor och tillbud till sjöss som involverar flera stater med ett väsentligt intresse i händelsen. Inblandade stater ska så snart som möjligt efter en olycka eller ett tillbud komma överens om vilken stats utredningsorgan som ska leda utredningen.²

Med hänsyn till att standarden riktar sig till medlemsstaterna samt att SHK samarbetar med andra länder i fråga om utredningar av olyckor och tillbud

² <https://shk.se/utredningsomraden/sjofart/internationell-sjofart#:~:text=Internationell%20sj%C3%B6fart%20%7C%20Statens%20haverikommission.>

krävs det inga lag- eller förordningsändringar för att Sverige ska anses vara i uppfyllelse av punkt 2 i standard A5.1.6. Sverige bör godta ändringen.

2.5 Kostnader för hemresa: Ändring av koden avseende regel 2.5 – Hemresa

2.5.1 Standard A2.5.1 – Hemresa

Punkt 3 (a – d) i standard A2.5.1

Förslag

Ett tredje stycke införs i 38 § sjömanslagen som innebär att arbetsgivarens ansvar för vårdkostnader i samband med hemresa inte är tidsbegränsat vid situationer där sjömannen, till följd av sjukdom eller skada, inte är i stånd att resa hem.

En ny punkt 3 läggs till i standard A2.5.1 som innebär ett förtydligande av vilka kostnader för hemresa som arbetsgivaren ska svara för. Ändringen innebär att innehållet i den tidigare anvisningen B2.4.1.4 lyfts från anvisningsnivå till standardnivå. Bestämmelsen anger att kostnaderna för hemresa minst ska omfatta (a) resa till den destination som valts för hemresa, (b) kost och logi från det att sjömannen lämnar fartyget till dess att hemresedestinationen nås, (c) transport av sjömannens personliga bagage upp till 30 kg samt (d) vid behov läkarvård till dess att sjömannen är frisk nog att resa till hemresedestinationen.

De delar av bestämmelsen som avser resa, kost och logi samt transport av bagage får anses uppfyllda genom gällande svensk rätt och kollektivavtal. Rätten till hemresa regleras i sjömanslagen och kompletteras i praktiken av kollektivavtalsbestämmelser som närmare anger villkoren för resor och bagage³. Någon ändring av svensk lagstiftning bedöms därför inte nödvändig i dessa delar. Sverige bör godta ändringarna.

När det gäller kostnadsansvaret för läkarvård innebär den nya bestämmelsen 3(d) däremot ett mer långtgående ansvar än vad som följer av gällande svensk rätt. Enligt 38 § sjömanslagen är arbetsgivarens ansvar för vårdkostnader tidsbegränsat till högst 42 dagar, eller i vissa fall högst 112 dagar när vård ges utomlands. Denna reglering motsvarar de krav som följer av standard A4.2.1 i sjöarbetskonventionen, där det anges att arbetsgivarens ansvar får begränsas till en period om minst 16 veckor.

Den nya bestämmelsen i standard A2.5.1 knyter emellertid inte kostnadsansvaret till en viss tidsperiod utan till att sjömannen ska vara frisk nog att resa till hemorten. Detta innebär att arbetsgivarens ansvar i vissa

³ Se t.ex. Storsjöavtalet, Kollektivavtal mellan Sjöfartens Arbetsgivareförbund och Seko, Service- och kommunikationsfacket, 1 april 2025 t o m 31 mars 2027.

situationer kan behöva bestå under längre tid än vad som följer av 38 § sjömanslagen. I de fall en sjöman är så allvarligt sjuk eller skadad att han eller hon inte kan transporteras inom den tidsperiod som anges i lagen, upphör arbetsgivarens ansvar enligt svensk rätt, trots att motsvarande ansvar enligt sjöarbetskonventionen kvarstår.

Det saknas även i övrigt bestämmelser som ger sjömän rätt till ersättning för vårdkostnader i den aktuella situationen. De förmåner som regleras i socialförsäkringsbalken avser i huvudsak ersättning för inkomstbortfall, såsom sjukpenning och sjukersättning, och omfattar inte ersättning för faktiska vårdkostnader utomlands. Möjligheterna till ersättning för vård utomlands är begränsade och i stor utsträckning knutna till situationer inom EU/EES eller till särskilda förfaranden. Det innebär att en sjöman som vårdas utomlands under en längre tid, och som på grund av sjukdom eller skada inte kan resa hem, saknar rätt till ersättning för sina vårdkostnader genom socialförsäkringen.

Inte heller förordning (1991:1379) om handläggning av sjöfartsärenden vid utlandsmyndigheterna uppfyller kraven på ersättning i enlighet med den nya bestämmelsen i sjöarbetskonventionen. Enligt 20 § andra stycket i förordningen ska utlandsmyndigheten lämna ekonomiskt bistånd till arbetstagaren först om det följer av lag, annan författning eller kollektivavtal att arbetsgivaren ska bekosta bland annat sjukvård och denne inte fullgör sin skyldighet. I övriga fall kan utlandsmyndigheten enligt förordningen förskotta kostnader för bland annat vård. En sådan förskottering innebär emellertid inte att staten slutligt bär kostnaden, utan att medel tillfälligt ställs till förfogande i avvaktan på att den ansvarige, vilket i praktiken innebär arbetsgivaren eller i andra hand sjömannen själv, ersätter beloppet. Förordningen syftar därmed till att säkerställa att vård kan ges i akuta situationer, men innebär inte att sjömannen ges en rätt till ersättning för vårdkostnader utan han eller hon kan i undantagsfall komma att bli återbetalningsskyldig.

Sammantaget innebär det ovanstående att det, efter det att arbetsgivarens ansvar enligt 38 § sjömanslagen har upphört, saknas bestämmelser som säkerställer att sjömannen får sina vårdkostnader täckta i situationer där han eller hon inte är transportabel. Detta är inte förenligt med den nya ändringen av sjöarbetskonventionen, som förutsätter att sjömän får ersättning för vård som ges till dess att hemresa är möjlig. Mot denna bakgrund bör 38 § sjömanslagen kompletteras med en bestämmelse som säkerställer att arbetsgivaren vid behov svarar för nödvändig vård tills dess att sjömannen är transportabel till hemresedestinationen. Sverige bör godta ändringen.

2.5.2 Anvisning B2.5.1 – Berättigande

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Ändringen i anvisning B2.5.1 är av redaktionell natur till följd av att bestämmelserna i punkterna 3 (a), (b) och (d) i anvisning B2.5.1 flyttas till standard A2.5.1.3. Det som tidigare var led (c) utgör nu hela punkt 3 i anvisning B2.5.1 och medför i sin helhet ingen materiell skillnad från tidigare.

Ändringen kräver inga lag- eller förordningsändringar för att Sverige ska anses vara i uppfyllelse av anvisning B2.5.1 punkt 3. Sverige bör godta ändringen.

2.6 Medicinsk kompetens: Ändring av koden avseende regel 4.1 – Sjukvård ombord och i land

2.6.1 Anvisning B4.1.1 – Tillhandahållande av sjukvård

Punkt 2 i anvisning B4.1.1**Bedömning**

Ändringen kräver inga åtgärder.

Ändringen i punkt 2 i anvisning B4.1.1 innebär ett tillägg av *International Medical Guide for Seafarers and Fishers* som ett av de utbildningsmaterial som den sjukvårdsutbildningen som avses i punkt 1 bör baseras på. Det är en utvidgning av det material som anges i anvisningen och syftar till att ge ett mer aktuellt och heltäckande stöd för utbildning inom medicinsk vård ombord.

I praktiken uppfylls syftet med anvisningen redan genom gällande svensk rätt. Kraven i punkt 1 i anvisning B4.1.1 bygger på utbildningsnivåer som anges i STCW-konventionen och dessa är införlivade i svensk rätt genom förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:80) om sjukvård och apotek på fartyg.

Den svenska regleringen är inte utformad på sådant sätt att den hänvisar till en uttömmande lista av specifikt material som ska ingå i utbildning för sjukvårdare ombord, utan anger istället krav på att utbildningen ska uppfylla den standard som följer av STCW-konventionen. Det innebär att utbildningens innehåll fortlöpande kan anpassas till utvecklingen av internationella riktlinjer och medicinsk praxis. Eventuella anpassningar kan

därför ske genom uppdatering av utbildningsplaner och vägledande material.

Mot bakgrund av det ovanstående bedöms punkt 2 i anvisning B4.1.1. inte medföra behov av lag- eller förordningsändring. Sverige bör godta ändringen.

Punkt 4 i anvisning B4.1.1

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Ändringen av punkt 4 i anvisning B4.1.1 innebär att *International Medical Guide for Seafarers and Fishers* läggs till bland de internationella rekommendationer som behörig myndighet bör beakta vid fastställandet av innehållet i fartygsapotek, medicinsk utrustning och medicinsk handbok.

Punkt 4 i anvisning B4.1.1 kompletterar kraven i standard A4.1.4(a), där det anges att nationella bestämmelser om fartygsapotek, medicinsk utrustning och medicinsk vägledning ska utformas med hänsyn till flera olika faktorer. Dessa innefattar bland annat fartygets typ, antalet personer ombord och relevanta nationella och internationella medicinska standarder. Den aktuella ändringen innebär inte någon förändring av denna grundläggande skyldighet utan preciserar endast ytterligare en publikation som bör beaktas.

I svensk rätt finns bestämmelser om fartygs sjukvård och apotek i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:80). Dessa innehåller krav på fartygsapotekets innehåll samt medicinsk utrustning ombord och är utformade med beaktande av internationella standarder och vedertagen medicinsk praxis. Mot denna bakgrund bedöms tillägget av den nya publikationen inte medföra behov av lag- eller förordningsändring utan eventuella anpassningar kan hanteras inom ramen för Transportstyrelsens föreskriftsarbete. Sverige bör godta ändringen.

2.7 Våld och trakasserier: Ändringar av koden avseende reglerna 1.4, 3.1, 4.3 och 5.1 – Rekrytering och arbetsförmedling (1.4), Bostad och rekreativsmöjligheter (3.1), Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor (4.3) samt Flaggstatens ansvar (5.1)

2.7.1 Anvisning B1.4.1 – Anvisningar för organisation och verksamhet

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Ändringen av anvisning B1.4.1 innebär att en ny punkt 2(l) införs samt att en redaktionell justering görs i punkt 2(j) och 2(k) genom att ordet ”och” tas bort i slutet av punkt 2(j) och istället placeras i slutet av punkt 2(k). Punkt 2(l) anger att åtgärder för att förebygga och hantera våld och trakasserier, inklusive sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp, bör beaktas i samband med privata rekryterings- och arbetsförmedlingsprocesser.

Anvisning B1.4.1 utgör en vägledande bestämmelse till standard A1.4.2, vilken reglerar medlemsstaternas system för rekryterings- och förmedlingstjänster för sjömän när sådana tjänster tillhandahålls av privata aktörer. Standard A1.4.2 innehåller krav på att sådan ersättningsbaserad arbetsförmedling för sjömän ska vara reglerad och kontrollerad av behörig myndighet.

Enligt 3 § lagen (1993:440) om privat arbetsförmedling och uthyrning av arbetskraft får arbetsförmedling för sjömän inte bedrivas mot ersättning. Bestämmelsen har sin grund i 1920 års konvention (nr 9) angående anställning av sjömän⁴, som innehöll ett uttryckligt förbud mot att ta betalt för sådan verksamhet.

Eftersom svensk rätt förbjuder arbetsförmedling för sjömän mot ersättning saknar Sverige i praktiken privata rekryterings- och förmedlingskontor i konventionens mening. Bestämmelsen i 2(l) i anvisning B1.4.1 får därmed begränsad betydelse för svenska förhållanden. Mot denna bakgrund bedöms ändringen inte medföra behov av lag- eller förordningsändring. Sverige bör godta ändringen.

2.7.2 Anvisning B.1.10 – Sängutrustning, mässredskap och diverse bestämmelser

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Ändringen av anvisning B3.1.10 innebär att en ny punkt 1(d) införs samt att en redaktionell justering görs i punkterna 1(b) och 1(c) genom att ordet ”och” tas bort i punkt 1(b) och att punkt 1(c) avslutas med ””, och” istället för punkt. Den nya punkten 1(d) anger att lämpliga och tillräckliga mängder mensskydd samt lämpliga metoder för bortskaffande av dessa bör finnas tillgängliga för sjömän.

Av 4 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) framgår, såvitt nu är av intresse, att ett fartyg i förekommande fall ska erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där ska finnas tillräckligt många utrymmen för personlig hygien för de ombordanställdas personliga behov,

⁴ *Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)*

bekvämlighet och trevnad. Utrymmena ska vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt. Därutöver regleras frågor om bostads- och hygienutrymmen på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen närmare genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen. Av 3 kap. 30 § TSFS 2013:68 framgår exempelvis att alla sjömän ska ha bekväm tillgång till hygienutrymmen ombord, utöver de som finns i bostadshytterna, som uppfyller miniminormer för hälsa, hygien och rimlig komfort. Föreskrifterna innehåller inte någon uttömmande reglering av vilka specifika hygienprodukter som ska tillhandahållas, utan utgår från att utrustning och standard ska vara anpassade till de ombordanställdas behov.

Mot denna bakgrund får den nya rekommendationen om tillgång till mensskydd och lämpliga metoder för bortskaffande av dessa anses rymmas inom de befintliga kraven på hygienutrymmen och dess utrustning ombord. Det förhållandet att motsvarande detaljerade krav inte uttryckligen anges i svensk rätt gäller även andra delar av anvisning B3.1.10, vilka istället anses tillgodosedda genom mer generellt utformade bestämmelser.

Något behov av lag- eller förordningsändring bedöms därför inte föreligga. Eventuella förtydliganden eller kompletteringar kan hanteras inom ramen för Transportstyrelsens föreskriftsarbete. Sverige bör godta ändringen.

2.7.3 Standard A4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

Punkt 1 (e) i standard A4.3

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Ändringen av standard A4.3 innebär att en ny punkt 1(e) införs samt att en redaktionell justering görs i punkterna 1(c) och 1(d) genom att ordet ”och” tas bort i punkt 1(c) och att punkt 1(d) avslutas med ”, och” i stället för punkt. Den nya punkten 1(e) innebär att medlemsstater, när lagar och andra åtgärder antas i enlighet med punkt 3 i regel 4.3, även ska säkerställa förebyggande och avskaffande av våld och trakasserier ombord. Åtgärderna ska omfatta sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp och ska ske med tillbörlig hänsyn till 2019 års konvention (nr 190) om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet.

I svensk rätt finns ett omfattande skydd mot våld och trakasserier i arbetslivet. Av 3 kap. arbetsmiljölagen följer att alla former av våld och trakasserier på arbetsplatsen som kan medföra ohälsa omfattas av arbetsgivarens skyldighet att vidta förebyggande åtgärder. Detta innebär

bland annat att arbetsgivaren ska tydliggöra att kränkande särbehandling inte accepteras i verksamheten samt arbeta aktivt för att förebygga sådana förhållanden i arbetsmiljön som kan ge upphov till denna typ av beteenden.⁵ Därutöver innehåller diskrimineringslagen (2008:567) förbud mot diskriminering, vilket innefattar trakasserier som har samband med någon av diskrimineringsgrunderna samt sexuella trakasserier. Förbudet omfattar arbetsgivare och andra som i detta avseende jämföras med arbetsgivare, i förhållande till arbetstagare, praktikanter, arbetssökande samt inhyrd eller inlånad arbetskraft. Diskrimineringslagen ställer krav på att arbetsgivare ska ha riktlinjer och rutiner i syfte att förebygga sådana trakasserier som omfattas av lagen. Om arbetsgivaren får kännedom om att någon som omfattas av lagens skydd har utsatts för trakasserier av någon som utför arbete eller praktik i verksamheten, uppkommer en skyldighet att utreda omständigheterna och vidta nödvändiga åtgärder.

När det gäller våld och allvarliga former av trakasserier, inklusive sexuella trakasserier, finns även relevanta bestämmelser i brottsbalken (1962:700). I 3 kap. regleras brott mot liv och hälsa, vilket omfattar gärningar såsom misshandel. Vidare innehåller 4 kap. bestämmelser om brott mot frihet och frid, exempelvis olaga hot och ofredande.

Konventionen om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet syftar till att skydda arbetstagare och andra personer i arbetslivet mot våld och trakasserier samt könsbaserat våld och könsbaserade trakasserier i arbetslivet. Sverige har ännu inte ratificerat konventionen. I SOU 2021:86 konstateras dock att svensk rätt är förenlig med konventionen och att det inte bedöms krävas några lagändringar eller andra åtgärder för ratifikation.⁶ I proposition 2025/26:134 föreslås att riksdagen ska godkänna konventionen.⁷ Propositionen bereds för närvarande i riksdagen och beslut planeras att fattas vid en omröstning i kammaren den 29 april 2026.⁸

Mot denna bakgrund bedöms punkt 1(e) i standard A4.3 inte medföra behov av lag- eller förordningsändring. Sverige bör godta ändringen.

Punkt 2 (e) i standard A4.3

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

⁵ Se 2 kap. 48 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:56) om arbetsmiljö på fartyg och 13 § Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2015:4) om organisatorisk och social arbetsmiljö

⁶ SOU 2021:86, *ILO:s konvention om våld och trakasserier i arbetslivet*, s. 15.

⁷ Prop. 2025/26:134, *ILO:s konvention om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet och ILO:s konvention om en säker och hälsosam arbetsmiljö*, s. 29f.

⁸ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/betankande/ilos-konvention-om-avskaffande-av-vald-och_hd01au15/?utm_source=chatgpt.comksdag

Den nya punkten 2(e) i standard A4.3 innebär att det införs krav på att de lagar och andra åtgärder som antas i enlighet med punkt 3 regel 4.3 ska innehålla fastställda definitioner av våld och trakasserier ombord, vilket ska inkludera sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp.

Definitionerna ska utformas i enlighet med artikel 1 i 2019 års konvention (nr 190) om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet.

I artikel 1.1(a) i konventionen om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet definieras våld och trakasserier som ett spektrum av oacceptabla beteenden och handlingar i arbetslivet, eller hot om sådana, oberoende av om de inträffar en gång eller upprepade gånger, som syftar till, resulterar i eller kan resultera i fysisk, psykologisk, sexuell eller ekonomisk skada, och som inbegriper könsbaserat våld och könsbaserade trakasserier. Könsbaserat våld och könsbaserade trakasserier definieras i sin tur i artikel 1.1(b) som våld och trakasserier som riktas mot personer av ett visst kön eller genus på ett oproportionerligt sätt, och som inbegriper sexuella trakasserier. Av artikel 1.2 i konventionen om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet framgår vidare att det står medlemsstaterna fritt att föreskriva ett gemensamt begrepp eller separata begrepp för definitionerna i artikel 1 i nationella lagar och andra författningar.

Som framgår av redogörelsen ovan avseende tillägget av punkt 1(e) i standard A4.3 har konventionen om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet inte ratificerats av Sverige. I prop. 2025/26:134 föreslås dock att riksdagen ska godkänna konventionen. Avseende svensk rätts överensstämmelse med konventionens definition av våld och trakasserier konstateras i propositionen att artikel 1 i konventionen inte innebär någon självständig skyldighet för ratificerande stater att införa särskilda definitioner av våld och trakasserier. Om den lagstiftning som redan finns bedöms tillräcklig för att uppfylla kravet på förbud mot våld och trakasserier i arbetslivet krävs det inte att det med anledning av konventionen införs nya definitioner. I propositionen konstateras vidare att även om begreppet ”våld och trakasserier” inte är enhetligt definierat i svensk rätt, anses det svenska regelverket sammantaget uppfylla konventionens krav genom ett samspel mellan arbetsmiljö-, diskriminerings- och straffrättslig lagstiftning⁹.

Mot denna bakgrund bedöms den nya punkten 2(e) i standard A4.3 inte föranleda behov av lag- eller förordningsändringar i svensk rätt. Sverige bör godta ändringen.

⁹ Prop. 2025/26:134, *ILO:s konvention om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet och ILO:s konvention om en säker och hälsosam arbetsmiljö*, s. 19f.

Punkt 2 (f) i standard A4.3**Bedömning**

Ändringen kräver inga åtgärder.

Den nya punkten 2(f) i standard A4.3 innebär att redare ska anta och genomföra relevanta policyer och åtgärder för att förebygga och hantera våld och trakasserier ombord, inklusive sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp.

Arbetsgivaren har enligt svensk rätt en skyldighet att arbeta förebyggande mot våld och trakasserier. Enligt 3 kap. 2 § första stycket arbetsmiljölagen ska arbetsgivaren vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att arbetstagare utsätts för ohälsa eller olycksfall. Inom ramen för det systematiska arbetsmiljöarbetet ska arbetsgivaren kontinuerligt arbeta med riskbedömningar av sådant som kan leda till ohälsa eller olycksfall, vilket inkluderar alla former av våld och trakasserier på arbetsplatsen som kan medföra ohälsa. I ansvaret ingår även att arbetsgivaren ska arbeta med åtgärder och uppföljning av de risker som har identifierats inom ramen för riskbedömningen.

Arbetsgivaren ska vidare ha en arbetsmiljöpolicy som beskriver hur arbetsförhållandena i arbetsgivarens verksamhet ska vara för att ohälsa och olycksfall i arbetet ska förebyggas och en tillfredsställande arbetsmiljö uppnås.¹⁰ Risker för våld, hot om våld och/eller kränkande särbehandling ska därmed behandlas i arbetsmiljöpolicyen om sådana risker har identifierats inom ramen för arbetsgivarens riskbedömning av verksamheten. För arbete där det kan finnas risk för våld eller hot om våld gäller därutöver särskilt Arbetskyddsstyrelsens kungörelse med föreskrifter (AFS 1993:2) om åtgärder mot våld och hot i arbetsmiljön.¹¹ Föreskrifterna innehåller bl.a. krav på att arbetsgivare ska vidta riskförebyggande åtgärder samt vidta lämpliga uppföljande åtgärder vid tillbud eller inträffade händelser.

Vad gäller kränkande särbehandling ska arbetsgivaren enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2015:4) om organisatorisk och social arbetsmiljö ha rutiner för hur kränkande särbehandling ska hanteras. Arbetsgivaren ska också vidta åtgärder för att motverka förhållanden i arbetsmiljön som kan ge upphov till kränkande särbehandling.¹²

Enligt diskrimineringslagen ska arbetsgivaren inom ramen för sin verksamhet bedriva ett arbete med aktiva åtgärder. Enligt 3 kap. 1 §

¹⁰ Se 2 kap. 1 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:56) om föreskrifter och allmänna råd om arbetsmiljö på fartyg och 5 § Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2001:1) om systematiskt arbetsmiljöarbete.

¹¹ Se 2 kap. 61 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:56) om arbetsmiljö på fartyg.

¹² Se 2 kap. 48 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:56) om arbetsmiljö på fartyg och 13-14 §§ Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2015:4) om organisatorisk och social arbetsmiljö.

diskrimineringslagen är aktiva åtgärder ett förebyggande och främjande arbete för att inom en verksamhet motverka diskriminering och på annat sätt verka för lika rättigheter och möjligheter oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Därutöver har arbetsgivaren en skyldighet enligt 3 kap. 6 § diskrimineringslagen att ha riktlinjer och rutiner för verksamheten i syfte att förhindra trakasserier, sexuella trakasserier och repressalier. Av förarbetena till diskrimineringslagen framgår att ett arbete med aktiva åtgärder bör utgå från en undersökning av den egna verksamheten. Eftersom arbetsgivare har en skyldighet att bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete kan ett sådant arbete med fördel även innefatta en undersökning av riskerna för diskriminering.¹³

Mot denna bakgrund bedöms den nya punkten 2(f) i standard A4.3 inte föranleda behov av lag- eller förordningsändringar i svensk rätt. Sverige bör godta ändringen.

Punkt 2 (g) i standard A4.3**Bedömning**

Ändringen kräver inga åtgärder.

Den nya punkten 2(g) i standard A4.3 innebär att sjömän och andra berörda personer ska följa de tillämpliga policyer och åtgärder som har genomförts för att förebygga och hantera våld och trakasserier ombord, inklusive sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp. Bestämmelsen kompletterar därmed de krav som följer av punkt 2(f), genom att tydliggöra att de policyer och åtgärder som arbetsgivaren ska införa också ska följas av sjömän och andra berörda.

Av 3 kap. 4 § arbetsmiljölagen framgår arbetstagarens ansvar att medverka i arbetsmiljöarbetet och delta i genomförandet av de åtgärder som behövs för att åstadkomma en god arbetsmiljö. Det regleras även i olika myndighetsföreskrifter.¹⁴ Vidare framgår av 3 kap. 4 § arbetsmiljölagen att arbetstagaren har en skyldighet att följa givna föreskrifter och använda skyddsanordningar samt iakttäta den försiktighet i övrigt som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall. Detta innefattar att följa de rutiner och åtgärder som arbetsgivaren har fastställt, exempelvis i form av policyer och riktlinjer avseende våld och trakasserier.

¹³ Prop. 2015/16:135, *Ett övergripande ramverk för aktiva åtgärder i syfte att främja lika rättigheter och möjligheter*, s. 37.

¹⁴ Se t.ex. Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2001:1) om systematiskt arbetsmiljöarbete, Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2015:4) om organisatorisk och social arbetsmiljö och Arbetsskyddsstyrelsens kungörelse med föreskrifter (AFS 1993:2) om åtgärder mot våld och hot i arbetsmiljön. Dessa föreskrifter görs tillämpliga på fartyg genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:56) om arbetsmiljö på fartyg.

Mot denna bakgrund bedöms kraven i punkt 2(g) i standard A4.3 vara tillgodosedda genom gällande svensk lagstiftning. Det bedöms därför inte föreligga behov av lag- eller förordningsändringar med anledning av bestämmelsen. Sverige bör godta ändringen.

Punkt 2 (h) i standard A4.3**Bedömning**

Ändringen kräver inga åtgärder.

Den nya punkten 2(h) i standard A4.3 innebär att det införs ett krav på att de lagar och andra åtgärder som antas i enlighet med punkt 3 i regel 4.3 ska säkerställa att det, efter samråd med redar- och sjömansorganisationer, finns säkra, rättvisa och effektiva rapporteringsmekanismer och förfaranden för fall av våld och trakasserier ombord, inklusive sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp.

I svensk rätt finns etablerade förfaranden för att rapportera, utreda och hantera fall av våld och trakasserier i arbetslivet. Inom arbetsmiljölagstiftningen finns möjligheter för arbetstagare att uppmärksamma missförhållanden genom att vända sig till arbetsgivaren, skyddsombud eller tillsynsmyndighet. Det är Transportstyrelsen som har ansvaret när det gäller tillsyn över arbetsmiljön ombord på fartyg. Skyddsombud har en central roll i arbetsmiljöarbetet och kan vidta åtgärder samt begära ingripanden från Transportstyrelsen, vilket kan leda till inspektioner och krav på åtgärder. Arbetstagare på fartyg har även möjlighet att direkt anmäla brister i arbetsmiljön till Transportstyrelsen.

Vad gäller kränkande särbehandling och våld och hot i arbetsmiljön ska arbetsgivaren ha rutiner för hur arbetstagare som utsätts för kränkande särbehandling, våld eller hot kan få stöd och hjälp.¹⁵ Därutöver gäller enligt 3 kap. 1–2 och 6 §§ diskrimineringslagen att arbetsgivaren ska bedriva ett löpande arbete mot trakasserier och sexuella trakasserier, inklusive krav på riktlinjer och rutiner för hantering av sådana situationer. Om arbetsgivaren får kännedom om att en arbetstagare anser sig ha blivit utsatt för trakasserier uppkommer en skyldighet att utreda omständigheterna och vidta skäliga åtgärder.

Sammantaget innebär detta att det i svensk rätt finns etablerade och fungerande förfaranden för rapportering och hantering av våld och trakasserier i arbetslivet. Mot denna bakgrund bedöms kraven i punkt 2(h) i standard A4.3 vara tillgodosedda genom gällande svensk rätt. Det bedöms

¹⁵ Se 14 § Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2015:4) om organisatorisk och social arbetsmiljö och 11 § Arbetsskyddsstyrelsens kungörelse med föreskrifter (AFS 1993:2) om åtgärder mot våld och hot i arbetsmiljön. Dessa föreskrifter görs tillämpliga på fartyg genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:56) om arbetsmiljö på fartyg.

därför inte föreligga något behov av lag- eller förordningsändringar med anledning av bestämmelsen. Sverige bör godta ändringen.

2.7.4 Anvisning B4.3.1 – Bestämmelser om olyckor, skador och sjukdomar i arbetet

Punkt 1 i anvisning B4.3.1

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Ändringen av punkt 1 i anvisning B4.3.1 innebär att 2019 års rekommendation (nr 206) om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet läggs till bland de riktlinjer och internationella instrument som bör beaktas vid utarbetandet och genomförandet av lagar och andra åtgärder i enlighet med punkt 3 regel 4.3.

ILO:s rekommendation om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet kompletterar konventionen om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet. Rekommendationen är inte bindande men ska beaktas vid tolkning av konventionen.¹⁶

Mot denna bakgrund bedöms ändringen inte medföra behov av lag- eller förordningsändringar i svensk rätt. Sverige bör godta ändringen.

Punkt 2 (m) i anvisning B4.3.1

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Ändringen av punkt 2(m) i anvisning B4.3.1 innebär ett förtydligande av att tillhandahållande av personlig skyddsutrustning till sjömän ska avse all nödvändig och ändamålsenligt anpassad skyddsutrustning samt att denna ska vara i lämplig storlek.

Som utgångspunkt gäller avseende personlig skyddsutrustning enligt 2 kap. 7 § första stycket arbetsmiljölagen att sådan utrustning ska användas om betryggande skydd mot ohälsa eller olycksfall inte kan nås på annat sätt. Enligt bestämmelsens andra stycke ska den personliga skyddsutrustningen vid fartygsarbete tillhandahållas av redaren, om inte någon annan som arbetstagaren är anställd hos har åtagit sig detta ansvar. Av 2 kap. 9 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:56) om arbetsmiljö på fartyg följer vidare att Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2001:3) om användning av personlig skyddsutrustning är tillämpliga på fartyg. Av 6 § Arbetsmiljöverkets föreskrifter följer bl.a. att personlig

¹⁶ Prop. 2025/26:134, ILO:s konvention om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet och ILO:s konvention om en säker och hälsosam arbetsmiljö, s. 30.

skyddsutrustning får användas endast om den passar bäraren efter nödvändig justering. Av 7 § följer att personlig skyddsutrustning ska vara avsedd för personligt bruk om det inte finns särskilda skäl för undantag. Vidare anges att om utrustningen används av mer än en person ska åtgärder vidtas för att säkerställa att sådan användning inte skapar säkerhets-, hälso- eller hygienproblem för de olika användarna.

Sammantaget innehåller svensk författning således bestämmelser som motsvarar tillägget i den aktuella anvisningen, varför ändringen av punkt 2(m) i anvisning B4.3.1 inte medför något behov av lag- eller förordningsändring. Sverige bör godta ändringen.

Punkt 4 (d) i anvisning B4.3.1**Bedömning**

Ändringen kräver inga åtgärder.

Punkt 4 i anvisning B4.3.1 innebär att den behöriga myndigheten bör se till att konsekvenser för hälsa och säkerhet beaktas i nationella riktlinjer om arbetsmiljö, inom vissa särskilt angivna områden som räknas upp i de efterföljande punkterna. Ändringen av punkt 4(d) innebär att ett av dessa områden förtydligas. I stället för att enbart avse trakasserier och mobbning omfattar bestämmelsen nu våld och trakasserier ombord, inklusive sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp.

Ändringen är i linje med motsvarande justeringar i andra delar av sjöarbetskonventionen, där begreppet ”våld och trakasserier” ges en bredare och mer preciserad innebörd. Som framgår av bedömningen av ändringen i punkt 1(e) standard A4.3 i avsnitt 2.7.2 innehåller svensk rätt ett omfattande skydd mot våld och trakasserier i arbetslivet, inklusive sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp. De risker som omfattas av den ändrade lydelsen av punkt 4(d) får därmed anses vara omhändertagna inom det svenska regelverket.

Mot denna bakgrund, och med hänsyn till att bestämmelsen har karaktären av en riktlinje för hur den behöriga myndigheten bör beakta vissa riskområden i arbetsmiljöarbetet, bedöms den aktuella ändringen inte medföra något behov av lag- eller förordningsändringar. Sverige bör godta ändringen.

2.7.5 Anvisning B4.3.6 – Utredningar**Punkt 2 (g) i anvisning B4.3.6****Bedömning**

Ändringen kräver inga åtgärder.

Ändringen av punkt 2(g) i anvisning B4.3.6 innebär ett förtydligande av de områden som bör omfattas vid utredningar av olyckor, skador eller sjukdomar i arbetet som leder till döden eller allvarlig personskada. I stället för att enbart avse problem som uppstår till följd av trakasserier och mobbning omfattar bestämmelsen nu problem som uppstår till följd av våld och trakasserier ombord, inklusive sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp. Ändringen är i linje med motsvarande justeringar i andra delar av sjöarbetskonventionen, där begreppet ”våld och trakasserier” ges en bredare och mer preciserad innebörd.

Enligt 2 och 21 §§ arbetsmiljöförordningen (1977:1166) ska en arbetsgivare utan dröjsmål underrätta Transportstyrelsen om dödsfall eller svårare personskada som har inträffat i samband med arbetets utförande.

Arbetsgivaren ska även utan dröjsmål underrätta Transportstyrelsen om skador i samband med arbetet som drabbat flera arbetstagare samtidigt och om tillbud som inneburit allvarlig fara för liv och hälsa. Bestämmelserna är generellt utformade och gör inte någon begränsning i fråga om vilken typ av händelse som har orsakat skadan eller tillbudet.

Parallellt med arbetsgivarens anmälningsskyldighet gäller en särskild rapporteringsplikt inom sjörätten som åvilar befälhavaren. Enligt 6 kap. 14 § sjölagen (1994:1009) ska befälhavaren utan dröjsmål rapportera olyckor och tillbud som inträffar i samband med fartygets drift. Bestämmelsen tar sikte på händelser av betydelse för sjösäkerheten, såsom dödsfall, svåra personskador, allvarliga skador på fartyget och andra omständigheter som inneburit eller kunnat innebära en allvarlig fara. Rapporteringsskyldigheten är en del av ett större system där rapporterna utgör underlag för bedömningen av om en händelse ska bli föremål för utredning enligt förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor. Regelverket är således inriktat på att fånga upp händelser som har betydelse ur ett sjösäkerhetsperspektiv och att säkerställa att relevanta myndigheter får ett tillräckligt underlag för att kunna analysera orsaker och förebygga framtida olyckor. I praktiken innebär detta att vissa händelser kan omfattas av båda regelverken och därmed ge upphov till parallella anmälnings- och rapporteringsskyldigheter, medan andra händelser endast träffas av det ena regelverket beroende på om de enbart utgör en arbetsskada eller är en händelse av betydelse för sjösäkerheten.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet i fråga om arbetsmiljön ombord på fartyg och ansvarar för att hantera inkomna anmälningar om olyckor, tillbud och andra missförhållanden. Utöver de rapporter och anmälningar som inkommer från arbetsgivare och befälhavare kan myndigheten även få kännedom om brister i arbetsmiljön genom anmälningar från skyddsombud eller direkt från arbetstagare. Inom ramen för sin tillsyn kan

Transportstyrelsen därefter vidta olika åtgärder, såsom att genomföra inspektioner samt meddela förelägganden eller förbud.

Mot denna bakgrund kan det konstateras att gällande svenska bestämmelser om rapportering och tillsyn är generellt utformade och inte begränsar vilka bakomliggande orsaker till olyckor och arbetsskador som kan bli föremål för utredning. Regelverket är utformat så att det säkerställer att relevanta händelser rapporteras in och att Transportstyrelsen ges ett tillräckligt underlag för bedömning av eventuella tillsynsåtgärder. Ändringen av punkt 2(g) i anvisning B4.3.6 medför därför inte något behov av lag- eller förordningsändring. Sverige bör godta ändringen.

Punkt 3 i anvisning B4.3.6

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Den nya punkten 3 i anvisning B4.3.6 innebär att det införs en rekommendation om att flaggstater, hamnstater och stater som tillhandahåller arbetskraft bör samarbeta vid utredningar av incidenter ombord som rör våld och trakasserier ombord, inklusive sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp.

Rekommendationen syftar till att främja samarbete mellan berörda stater vid utredningar av incidenter ombord som rör våld och trakasserier, inklusive sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp. Ändringen riktar sig därmed till staters agerande i samband med sådana utredningar och innebär inte några krav som riktar sig mot redare, fartyg eller sjömän. Tillägget av punkt 3 i anvisning B4.3.6 medför därför inte något behov av lag- eller förordningsändring. Eventuella åtgärder kan istället vidtas inom ramen för befintliga ordningar för myndighetssamverkan och internationellt samarbete. Sverige bör godta ändringen.

2.7.6 Anvisning B4.3.11 – Internationellt samarbete

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Den nya punkten 4 i anvisning B4.3.11 innebär att medlemsstaterna bör överväga att ta initiativ till eller delta i internationella samarbete rörande bistånd, program och forskning om frågor som rör förebyggande och hantering av våld och trakasserier ombord, inklusive sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp.

Den nya rekommendationen avser medlemsstaters deltagande i internationellt samarbete på ett övergripande plan och innebär inte några krav som riktar sig mot redare, fartyg eller sjömän. Eventuella åtgärder med

anledning av anvisningen kan därför vidtas inom ramen för befintliga former för myndighetssamverkan och internationellt samarbete. Tillägget av punkt 4 i anvisning B4.3.11 medför därför inte något behov av lag- eller förordningsändring. Sverige bör godta ändringen.

2.7.7 Standard A5.1.5 – Rutiner för klagomål ombord

Punkt 2 i standard A5.1.5

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Ändringen av punkt 2 i standard A5.1.5 innebär att det ska finnas en möjlighet för sjömän att inte bara lämna in klagomål till befälhavaren eller externa myndigheter, utan även till lämplig landbaserad personal.

I svensk rätt hanteras sjömäns möjligheter att framföra klagomål framför allt inom ramen för det system med skyddsombud och skyddskommittéer som följer av arbetsmiljölagen (1977:1160) och fartygssäkerhetslagen (2003:364). Systemet motsvarar det som gäller för landbaserade anställningar. I praktiken innebär det att skyddsombuden och skyddskommittéer fungerar som en länk mellan verksamheten ombord och redarens landorganisation. Av 5 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) framgår att befälhavaren ska underrätta skyddsombudet om till vem ombord framställningar i skyddsfrågor ska göras samt att redaren ska meddela de ombordanställda till vem inom rederiet som framställningar ska göras i frågor om fartygets skyddsförhållanden. Därtill är rutiner för kommunikation och rapportering av brister eller risker i arbetsmiljön en del av arbetsmiljölagens krav på systematiskt arbetsmiljöarbete. För fartyg innebär detta att det ska finnas kommunikationsrutiner mellan organisationen ombord och den landbaserade organisationen. I praktiken finns därför redan etablerade funktioner till vilka sjömän kan vända sig, vilket inkluderar landbaserad personal. Ändringen av punkt 2 i standard A5.1.5 medför därför inget behov av lag- eller förordningsändringar. Sverige bör godta ändringen.

Punkt 3 i standard A5.1.5

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Ändringen av punkt 3 i standard A5.1.5 innebär att rutiner för klagomål ombord inte bara ska skydda den som framfört ett klagomål, utan även offer, vittnen och visselblåsare. Därutöver görs ett tillägg om att tillbörlig hänsyn ska tas i situationer där ett klagomål uppenbart framförts av okynne eller illvilja.

Att inte tillåta bestraffning av arbetstagare som framför klagomål följer i svensk rätt av arbetsrättsliga regler, som skyddar arbetstagare mot åtgärder som omplacering, förändrade arbetsuppgifter eller avsked utan sakliga skäl. Dessa regler gäller generellt för alla som deltar i klagomålsprocesser och innefattar därför klagande, offer och vittnen och säkerställer att de inte kan utsättas för repressalier i samband med att de framför eller medverkar i hantering av klagomål. Därutöver kan tilläggas att förbudet mot repressalier även omfattar personer som blir föremål för klagomål. För visselblåsare finns ett särskilt skydd i lagen (2021:890) om skydd för personer som rapporterar om missförhållanden, som bland annat innebär att arbetsgivaren inte får vidta negativa åtgärder mot den som rapporterar allvarliga missförhållanden i verksamheten och att personen ska kunna lämna information tryggt och anonymt vid behov.

Arbetsgivarens ansvar i samband med hantering och utredning av klagomål följer även av arbetsgivarens skyldighet att säkerställa en tillfredsställande arbetsmiljö, vilket inkluderar den organisatoriska och sociala arbetsmiljön. I detta ingår ett ansvar att ha rutiner för att hantera exempelvis kränkande särbehandling och trakasserier samt att utredningar av klagomål bör genomföras på ett sådant sätt att de inte i sig leder till ohälsa eller försämrad arbetsmiljö. Det innebär bland annat att utredningen ska bedrivas sakligt och att de personer som ansvarar för utredningen ska agera opartiskt. Detta är av betydelse inte bara för att skydda den som har framfört klagomål, utan även för att undvika att personer felaktigt pekas ut.

Sammantaget finns redan bestämmelser i svensk rätt som säkerställer att klagande, offer, vittnen och visselblåsare kan delta i klagomålsprocessen utan risk för bestraffning. Därutöver följer av arbetsgivarens arbetsmiljöansvar att utredningar av klagomål ska bedrivas sakligt och opartiskt, vilket innebär att arbetsgivaren är skyldig att ta tillbörlig hänsyn även i situationer där ett klagomål visar sig vara ogrundat eller ha framförts av okynne eller illvilja. Ändringen av punkt 3 i standard A5.1.5 medför därför inget behov av lag- eller förordningsändringar. Sverige bör godta ändringen.

Punkt 5 i standard A5.1.5

Bedömning

Ändringen kräver inga åtgärder.

Den nya bestämmelsen punkt 5 i standard A5.1.5 innebär att sjömäns klagomål i alla skeden ska hanteras konfidentiellt.

Enligt 2 kap. 1 § arbetsmiljölagen (1977:1160) ska arbetsgivaren vidta de åtgärder som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet samt främja en god arbetsmiljö. Enligt 2 kap. 2 § arbetsmiljölagen ska

arbetsmiljön vara tillfredsställande vad gäller den fysiska, psykiska och sociala arbetsmiljön. Detta ansvar omfattar bland annat att arbetsgivaren ska etablera rutiner för att förebygga och hantera konflikter, trakasserier, kränkande särbehandling och andra problem på arbetsplatsen.¹⁷ Mot denna bakgrund följer att arbetsgivaren har ett ansvar för att säkerställa att utredningar av klagomål inte i sig försämrar arbetsmiljön. Det innebär att utredningar ska genomföras på ett sätt som skyddar berördas integritet och begränsar spridningen av uppgifter om enskildas förhållanden.

Enligt 7 kap. 13 § arbetsmiljölagen (1977:1160) gäller tystnadsplikt för skyddsombud i fråga om uppgifter som rör enskildas personliga förhållanden eller som annars kan medföra skada om de röjs. Skyddsombud, som ofta utgör en central kanal för att framföra klagomål om arbetsmiljön ombord, är därmed förpliktade att hantera sådana uppgifter med sekretess. Därutöver kan även 21 § lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet nämnas. Av bestämmelsen följer att parter som mottar information under förhandlingar kan vara bundna av tystnadsplikt, om parterna avtalar om det. I praktiken förekommer sådana sekretessförbehåll regelmässigt i frågor som rör enskilda arbetstagare.

Sekretess hos externa myndigheter regleras sedan tidigare i standard A5.2.2.7 i sjöarbetskonventionen, men det kan i detta sammanhang ändå nämnas att det även finns ett uttryckligt skydd för enskildas identitet och uppgifter i samband med klagomål vid myndighetshantering genom sekretessbestämmelser enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).¹⁸

Sammanfattningsvis kan konstateras att skyddet för konfidentialitet i fråga om sjömäns klagomål i svensk rätt inte vilar på en enskild bestämmelse, utan följer av ett samspel mellan olika regelverk som gemensamt säkerställer att uppgifter om enskilda hanteras konfidentiellt genom hela klagomålsprocessen, såväl i interna sammanhang som vid kontakt med myndigheter. Den föreslagna bestämmelsen punkt 5 i standard A5.1.5 medför därför inget behov av lag- eller förordningsändringar. Sverige bör godta ändringen.

¹⁷ Se även 2 kap. 48 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:56) om arbetsmiljö på fartyg

¹⁸ Se 28 kap. 14 § och 29 kap. 11 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

3 Konsekvenser av föreslagen reglering

3.1 Bakgrund

Transportstyrelsen har inom ramen för sitt uppdrag att analysera 2025 års ändringar av sjöarbetskonventionen bedömt att befintlig nationell reglering inte är tillräcklig för att uppfylla ändringen av konventionens standard A2.5.1.3(d) om att arbetsgivaren, i samband med sjömans hemresa, ska bekosta sjukvården fram till dess att sjömannen är frisk nog att genomföra hemresan. Myndigheten bedömer att ändringen av standard A2.5.1.3(d) bör godtas av Sverige varför vi i avsnitt två lämnat ett förslag om ändring i sjömanslagen i syfte att nå full överensstämmelse med standard A2.5.1.3(d). Förslaget blir aktuellt förutsatt att Sverige slutligen godtar ändringarna.

3.2 Vilka är berörda?

De som berörs av förslaget är:

- arbetsgivare för arbetstagare på svenska fartyg i de fall arbetstagaren behöver läkarvård i samband med hemresa och då sjömannen är i stånd att resa till hemorten först efter de respektive tidsperioder som anges i nuvarande 38 § sjömanslagen,
- arbetstagare som omfattas av 38 § sjömanslagen och som i samband med hemresa behöver läkarvård, men är i stånd att resa till hemorten först efter den relevanta tidsperiod som anges i 38 § sjömanslagen, samt
- svenska staten som genom utlandsmyndigheterna kan komma att behöva lämna ekonomiskt bistånd om arbetsgivaren inte fullföljer sina skyldigheter att bekosta läkarvården enligt förslaget.

3.3 Förslagets överensstämmelse med de skyldigheter som följer av Sveriges EU-medlemskap eller andra internationella regler

Sjöarbetskonventionen har gjorts bindande inom EU genom direktivet 2009/13/EG om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG. Eftersom direktivet bygger på ett avtal mellan arbetsmarknadens parter (på europeisk nivå) måste parterna revidera avtalet för att det ska omfatta och överensstämma med ändringarna i konventionen. Det ändrade avtalet måste sedan inkorporeras i EU-rätten genom att ändra direktivet 2009/13/EG.

Avtalet uppdaterades senast för att omhänderta 2014 års ändringar av sjöarbetskonventionen. Transportstyrelsen har inte hittat någon information om att avtalet ändrats eller är på väg att ändras med anledning av senare ändringar av konventionen, inklusive 2025 års ändringar. På EU-nivå gäller således direktivet 2009/13 i sin lydelse enligt ändringar antagna genom rådets direktiv (EU) 2018/131 av den 23 januari 2018 om genomförande av det avtal som ingåtts mellan European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) för att ändra direktiv 2009/13/EG i enlighet med 2014 års sjöarbetskonvention som godkändes av Internationella arbetskonferensen den 11 juni 2014.

Sammanfattningsvis är 2025 års ändringar av sjöarbetskonventionen inte införlivade i EU:s reglering. Transportstyrelsens bedömning är trots detta att den föreslagna ändringen av 38 § sjömanslagen inte strider mot EU-rätten. Direktivet 2009/13 är ett minimidirektiv och ger således utrymme för nationella regler som ger ett starkare skydd för arbetstagarna än vad EU kräver, så länge bestämmelserna är förenliga med den övriga EU-rätten. Ändringen är därtill i huvudsak ett förtydligande av sjöarbetskonventionen jämfört med 2014 års lydelse och klargör att arbetsgivarens ansvar för nödvändig vård fortsätter tills sjömannen är i stånd att resa hem. Ändringen får därför anses vara förenlig med EU-rätten.

De föreslagna ändringarna överensstämmer med internationella bestämmelser (sjöarbetskonventionen).

4 Konsekvensanalys

4.1 Konsekvenser för staten, kommuner och regioner

Om förslaget genomförs så väntas det inte ha någon påverkan på den kommunala självstyrelsen. Inte heller innebär förslaget någon förändring av kommunala befogenheter eller skyldigheter respektive grunderna för kommunernas eller regionernas organisation eller verksamhetsformer. Kommuner och regioner kan eventuellt komma att beröras av förslaget i egenskap av arbetsgivare om de har anställda på fartyg och 38 § sjömanslagen är tillämplig för de anställda. Transportstyrelsens bedömning är emellertid att de fartyg som används av kommuner eller regioner inte används i sådan verksamhet att bestämmelserna om hemresa eller vård i samband med hemresa aktualiseras. Förslaget förväntas därför inte få några eller endast mycket begränsade konsekvenser för kommuner eller regioner.

I fråga om arbetstagare för vilken statstjänstemannalagen är tillämplig gäller inte 38 § sjömanslagen. Förslaget förväntas därför inte få några eller endast

mycket begränsade konsekvenser för staten i egenskap av arbetsgivare till arbetstagare på fartyg som ägs eller brukas av svenska staten.

Förslaget kan dock få vissa konsekvenser för staten. Om förslaget genomförs kommer det att framgå av lag att arbetsgivaren är den part som ska bekosta läkarvården. Om arbetsgivaren inte fullföljer detta åtagande kan staten komma att beröras; om arbetsgivaren är den part som enligt lag, annan författning eller kollektivavtal ska bekosta sjukvården och denne inte fullgör sin skyldighet ska utlandsmyndigheten lämna ekonomiskt bistånd till en arbetstagare som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg i utrikes fart eller som nyligen har lämnat en sådan anställning (19 § och 20 § andra stycket i förordningen (1991:1379) om handläggning av sjöfartsärenden vid utlandsmyndigheterna). Genom den föreslagna ändringen kan alltså staten komma att behöva ge ekonomiskt bistånd till sjömannen om inte arbetsgivaren fullföljer sina skyldigheter i dessa delar. Transportstyrelsen bedömer emellertid att det är mycket låg sannolikhet för att staten ska behöva lämna sådant bistånd. Myndigheten känner inte till något fall där en svensk arbetsgivare inte tagit sitt ansvar för att säkerställa att anställda på svenska fartyg får nödvändig vård.

Kostnaderna för det ekonomiska biståndet och den administrativa bördan för hantering av ett sådant ärende går inte att beräkna då det är avhängigt vilket typ av läkarvård det kan bli fråga om, i vilket land vården ska ges och hur länge vårdbehovet föreligger. Även om det inte uttryckligen framgår av förordningen är ett bistånd att betrakta som ett lån vilket medför en återbetalningsskyldighet, jämför 1 § lagen (2003:491) om konsulärt ekonomiskt bistånd. Regleringen innebär i princip att mottagaren är betalningsskyldig. Om någon annan är betalningsansvarig för kostnaden, exempelvis arbetsgivaren enligt 38 § sjömanslagen, bör staten dock i första hand rikta sitt återkrav mot denne.¹⁹ Om återkrav ändå riktas mot sjömannen finns möjlighet att helt eller delvis efterge återbetalningsskyldigheten.²⁰

4.2 Konsekvenser för företag

Berörda arbetsgivare kan utgöra små, medelstora eller stora företag. Det får emellertid antas att förslaget får konsekvenser främst för de stora eller medelstora företag som är arbetsgivare till anställda som arbetar på fartyg som används i internationell trafik, och då primärt de fartyg som *inte* går i linjetrafik i Östersjöområdet. Men konsekvenserna bedöms bli begränsade även för dessa eftersom det sannolikt kommer att vara mycket ovanligt att en sjöman behöver vård under en tid som är längre än de frister som idag

¹⁹ Jfr. 9 § tredje stycket lagen (2003:491) om konsulärt ekonomiskt bistånd

²⁰ Jfr. 13 § lagen (2003:491) om konsulärt ekonomiskt bistånd

anges i 38 § (42, 84 respektive 112 dagar). Det bör sannolikt röra sig om sällsynt förekommande och enstaka fall.

Att räkna på kostnaderna är inte möjligt sett till att kostnaden beror på vilken typ av läkarvård det är fråga om, i vilket land vården ges och hur länge vårdbehovet kvarstår. Förslaget bedöms inte medföra några eller endast mycket begränsade administrativa kostnader för företag. I sammanhanget bör också nämnas att vissa kostnader kan komma att täckas genom försäkringar om redaren innehar en försäkring för detta ändamål.

Transportstyrelsen bedömer att förslaget inte kommer att ha någon betydande påverkan på företagens konkurrensförhållanden. Regelförslaget träffar alla berörda företag på samma sätt och oavsett företagets storlek. Det är arbetsgivarens förmåga att kunna ersätta en sådan kostnad som möjligen skulle kunna påverka konkurrensen mellan företagen. Utifrån antagandet att förslaget primärt kommer att beröra arbetsgivare/redare med större fartyg som används i internationell trafik och dessa arbetsgivare därför antas vara större företag behöver ingen särskild hänsyn tas till små företag vid utformning av regeln. Förslaget har ju sin grund i sjöarbetskonventionen och det får antas att konventionsändringarna kommer att accepteras av de flesta medlemsstaterna och i vart fall av EU:s medlemsstater. Om ändringarna inte når bred acceptans bland medlemsstaterna skulle det dock kunna innebära att redare för svenska fartyg drabbas av kostnader som redare för fartyg i andra medlemsländer inte behöver bära. Det skulle i sådant fall vara en konkurrensmässig nackdel för svenska företag jämfört med utländska företag.

En positiv konsekvens för svenska företag och den svenska sjöfartsnäringen i stort kan vara att fartyg fortsätter att vara en attraktiv arbetsplats i och med det förstärkta skyddet för sjömän.

4.3 Konsekvenser för enskilda

Konsekvensen av den föreslagna regeln är att det säkerställs att sjömannen får tillgång till vård i samband med hemresa och inte själv behöver stå för vårdkostnaderna efter den tidsperiod som nu gäller enligt 38 § sjömanslagen och fram till dess att sjömannen är frisk nog att transporteras till sin hemresedestination. Regeln kan bidra till de enskilda sjömännens, och deras anhörigas, trygghet och därmed till enskildas vilja och möjlighet att arbeta på svenska fartyg, särskilt de fartyg som används i internationell trafik och som periodvis befinner sig långt från Sverige. Förslaget innebär att sjömäns tillgång till vård säkerställs även om vårdbehovet kvarstår en längre tid och att vårdkostnaderna i sådana fall inte drabbar den enskilde sjömannen. Förslaget innebär också att sjömän på svenska fartyg ges motsvarande skydd som sjömän på fartyg flaggade i andra medlemsstaters vars nationella regleringar motsvarar ändringen av konventionen. I avsnittet om

konsekvenserna för företag samt avsnittet om konsekvenser för stat, kommuner och regioner har redogjorts för att det inte är möjligt att beräkna kostnaderna för vården. Av dessa framgår också att sjömannen trots förslagen förändring i undantagsfall kan drabbas av vårdkostnader om arbetsgivaren inte tar sitt ansvar och staten väljer att rikta krav på återbetalning av ekonomiskt bistånd för vård mot sjömannen. Sannolikheten för att det ska inträffa bedöms emellertid som näst intill obefintlig, särskilt som staten i första hand bör rikta kravet om återbetalning mot arbetsgivaren. Därutöver finns möjlighet enligt 13 § lagen om konsulärt ekonomiskt bistånd att helt eller delvis efterge återbetalningskrav som riktas mot sjömannen. Förslaget väntas därför inte leda till några negativa ekonomiska konsekvenser för sjömän.

4.4 Förslagets proportionalitet

I avsnittet om konsekvenser för företag har beskrivits dels att arbetsgivarna redan har ett långtgående ansvar för anställdas vårdkostnader, dels att det sannolikt kommer att vara ovanligt att arbetsgivarens utökade skyldighet att bekosta vård kommer att behöva tas i anspråk. Därtill har vi utgått från att berörda arbetsgivare har försäkringar som kan täcka ytterligare vårdkostnader. Även om kostnaderna för eventuella försäkringar skulle kunna öka något om förslaget genomförs, är det Transportstyrelsens bedömning att de ekonomiska konsekvenserna för företagen kommer att bli mycket begränsade. För den sjöman som drabbas av sådan skada eller sjukdom att hen behöver vård under längre tid kan det däremot vara avgörande att det finns regler om ansvaret för vårdkostnaderna eftersom det också kan påverka tillgången till nödvändig vård. Förslaget bedöms därför vara proportionerligt.

4.5 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Om ändringarna träder ikraft ska dessa vara genomförda av de anslutna staterna senast den 23 december 2027. Transportstyrelsen bör genom information till framförallt redare men även sjömän uppmärksamma det utökade ansvaret för arbetsgivarna. Sådan information bör lämpligen ges på Transportstyrelsens webbplats och på de regelbundna återkommande branschmöten där Transportstyrelsen och företrädare inom sjöfartsnäringen träffas.

4.6 Uppföljning och utvärdering

Om Sverige väljer att godta ändringarna av sjöarbetskonventionen och ändra 38 § sjömanslagen bör behovet av uppföljning och utvärdering av lagändringen ske på det sätt som Regeringskansliet beslutar.

5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag

Författningsändringarna bör träda ikraft den 23 december 2027. För sjukdom eller skada som har uppkommit före ikraftträdandet gäller 38 § i dess äldre lydelse.

Den föreslagna ändringen i sjömanslagen bör träda i kraft samma dag som ändringarna av sjöarbetskonventionen börjar gälla för att Sverige ska uppfylla sina internationella åtaganden.

I enlighet med artikel XV i konventionen ska ändringar anses ha accepterats om inte mer än 40 procent av de medlemsstater som har ratificerat konventionen och som representerar minst 40 procent av bruttotonnaget av fartygen i de medlemsstater som har ratificerat konventionen har meddelat generaldirektören formella invändningar mot ändringarna. Sådana invändningar ska meddelas inom två år från dagen för generaldirektörens meddelande till medlemsstaterna om ändringar som konferensen har godkänt. Generaldirektörens meddelande om 2025 års ändringar skickades den 23 juni 2025 varför sista dag för att invända mot ändringarna är den 23 juni 2027.

Ändringarna av konventionen träder i kraft sex månader efter utgången av den föreskrivna tvåårsfristen, d.v.s. den 23 december 2027, för alla ratificerande medlemsstater utom de som anfört formella invändningar och inte återtagit sådana invändningar.

Ändringen i 38 § tredje stycket sjömanslagen innebär ett utvidgat ansvar för arbetsgivaren att svara för kostnader för nödvändig vård även efter att tidsgränserna i det andra stycket har löpt ut, om sjömannen till följd av sjukdom eller skada inte är i stånd att genomföra resa till hemorten. Det är därför nödvändigt med en övergångsbestämmelse som klargör vilken lydelse av 38 § som ska tillämpas i de fall då sjukdom eller skada har inträffat före ikraftträdandet. Förslaget innebär att den nya bestämmelsen i 38 § tredje stycket sjömanslagen endast blir tillämplig på sjukdoms- och skadefall som har inträffat efter ikraftträdandet.

6 Författningskommentar

6.1 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

38 §

I paragrafen införs ett nytt tredje stycke. Tillägget innebär att arbetsgivarens ansvar för kostnader för nödvändig vård i vissa fall ska bestå även efter utgången av den tid som anges i andra stycket. Det gäller om en sjöman till följd av sjukdom eller skada vid denna tidpunkt inte är i stånd att genomföra en sådan resa till hemorten som avses i 29 eller 31 §§. Arbetsgivaren ska då fortsätta att ansvara för kostnaderna för nödvändig vård till dess att sjömannen är i stånd att resa.

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att en sjöman inte står utan täckning för vårdkostnader i situationer där han eller hon på grund av sitt hälsotillstånd inte kan transporteras till hemorten inom den tidsperiod som annars gäller enligt 38 §. Tillägget innebär ett avsteg från den nuvarande tidsbegränsningen av arbetsgivarens ansvar och knyter istället ansvaret till sjömannens faktiska möjlighet att resa.

Genom tillägget genomförs det krav som följer av standard A2.5.1.3(d) i sjöarbetskonventionen. Förslaget behandlas i avsnitt 2.5.1.