

Analys av genomförandet av 2022 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention (MLC)

Innehåll

FÖRKLARING AV BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR	5
SAMMANFATTNING	6
Uppdraget	6
Vårt förslag	6
Kritiska överväganden.....	6
Förväntade konsekvenser.....	6
1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	8
1.1 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).....	8
1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor	9
1.3 Förslag till föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC, 2006)	10
2 ANALYS AV GENOMFÖRANDET AV 2022 ÅRS ÄNDRINGAR AV 2006 ÅRS SJÖARBETSKONVENTION	13
2.1 Ändring av koden avseende regel 1.4 - Rekrytering och arbetsförmedling	13
2.1.1 Standard A1.4 – Rekrytering och arbetsförmedling	13
2.2 Ändring av koden avseende regel 2.5 - Hemresa	14
2.2.1 Standard A2.5.1 – Hemresa	14
2.3 Ändringar av koden avseende regel 3.1 och regel 4.4 - Bostad och rekreationsmöjligheter/Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar...	16
2.3.1 Standard A3.1 - Bostad och rekreationsmöjligheter.....	16
2.3.2 Anvisning B3.1.11 - Rekreationsmöjligheter, post och besök ombord	17
2.3.3 Anvisning B4.4.2 - Välfärdsinrättningar och tjänster i hamnar .	18
2.4 Ändringar av koden avseende regel 3.2 – Mat och förplägnad.....	18
2.4.1 Standard A3.2 – Mat och förplägnad.....	19
2.5 Ändringar av koden avseende regel 4.1 – Sjukvård ombord och i land	21
2.5.1 Standard A4.1 – Sjukvård ombord och i land.....	21
2.5.2 Anvisning B4.1.3 – Sjukvård i land.....	24
2.5.3 Anvisning B4.1.4 - Medicinskt bistånd till andra fartyg och internationellt samarbete	26
2.6 Ändring av koden avseende regel 4.3 - Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor	26
2.6.1 Standard A4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor	26
2.7 Ändringar av koden avseende regel 4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor.....	28
2.7.1 Standard A4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor	28

2.7.2	Om sekretess och behandling av personuppgifter vid rapportering till ILO	34
2.8	Ändringar av tilläggen	35
2.8.1	Ändringar av tilläggen A2-I och A4-I om intyg om ekonomisk säkerhet.....	35
3	KONSEKVENSER	36
3.1	Bostad och rekreativsmöjligheter	36
3.2	Mat och förplägnad	37
3.2.1	Standard A3.2.2(b)	37
3.2.2	Standard A3.2.7(a)	38
3.3	Sjukvård ombord och i land	38
3.4	Undersökning, registrering och rapportering av sjömäns dödsfall	39
3.5	Konsekvenser av att Sverige accepterar ändringarna.....	40
3.6	Konsekvenser av att Sverige invänder mot ändringarna.....	40
4	IKRAFTTRÄDANDE- OCH ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER.....	41
5	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	42
5.1	Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).....	42
5.2	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor	42
5.3	Förslaget till föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC, 2006).....	42
BILAGA 1	44

Förklaring av begrepp och förkortningar

ILO

Internationella arbetsbyrån

Sjöarbetskonventionen

2006 års sjöarbetskonvention
(MLC, Maritime Labour
Convention, 2006)

SOU

Statens Offentliga Utredningar

Sammanfattning

Uppdraget

Sjö- och luftfartsavdelningen har fått i uppdrag att analysera om Sverige bör godta 2022 års ändringar av sjöarbetskonventionen samt att beskriva konsekvenserna av om ändringarna genomförs eller inte. Om vi bedömer att de bör godtas ingår det i uppdraget att redogöra för om de redan är uppfyllda i svensk rätt samt annars att föreslå hur de ska genomföras och vilka författningsändringar som då krävs.

Vårt förslag

Samtliga ändringar i sjöarbetskonventionen, såväl i standarden som i anvisningarna, stärker sjömäns rättigheter. Transportstyrelsen föreslår att Sverige godtar 2022 års ändringar av sjöarbetskonventionen eftersom de syftar till förbättrade arbets- och levnadsförhållanden till sjöss för sjömän samt bidrar till att göra yrken på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen mer attraktiva.

För att genomföra ändringarna i svensk rätt föreslår vi följande:

- Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC, 2006),
- Lag om ändring i sjömanslagen (1973:282) och
- Förordning om ändring i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.

Kritiska överväganden

Ingen av ändringarna i konventionen eller deras genomförande i svensk rätt har bedömts vara kontroversiell eftersom vi bedömer att de inte medför några större konsekvenser för svensk sjöfart.

Förväntade konsekvenser

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 väntas uppstå av förslaget. Förslaget bidrar också till att Sveriges anseende som sjöfartsnation förbättras eller i vart fall upprätthålls.

För Transportstyrelsens del innebär ändringarna av konventionen att Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen

ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC, 2006) behöver kompletteras i mindre omfattning för att möta de senaste ändringarna. Vi får även, i enlighet med förslaget om ny förordningsbestämmelse, en ny uppgift att utföra: rapportering av dödsfall som inträffar till sjöss. Vidare bör Transportstyrelsen, inför ikraftträdandet av ändringarnas genomförande, sprida information om ändringarna internt inom myndigheten och till berörda intressenter.

1 Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om sjömanslagen (1973:282) att 42 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Avlider sjöman när han har befattning på fartyg, skall befälhavaren underrätta sjömannens närmaste anhöriga om dödsfallet och sörja för hans begravning. Sker eldbegängelse, svarar befälhavaren också för att urna innehållande askan sändes hem.

Befälhavaren skall snarast möjligt i vittnens närvaro uppteckna vad den avlidne har efterlämnat på fartyget och sörja för att kvarlåtenskapen avlämnas till dödsbodelägarna eller till annan för deras räkning. I den mån kvarlåtenskapen är utsatt för förskämning eller snar förstörelse, får befälhavaren sälja den på lämpligt sätt eller bortskaffa den. Försäljningssumman skall redovisas till dödsbodelägarna eller till annan för deras räkning.

Avlider sjöman under väntetid, åvilar skyldigheterna enligt första och andra styckena arbetsgivaren.

Föreslagen lydelse

42 §

Avlider sjöman när han har befattning på fartyg, *ska* befälhavaren underrätta sjömannens närmaste anhöriga om dödsfallet och sörja för hans begravning *i enlighet med sjömannens önskemål eller, om tillämpligt, de närmaste anhörigas önskemål*. Sker *kremering*, svarar befälhavaren också för att urna innehållande askan *sänds* hem.

Befälhavaren *ska* snarast möjligt i vittnens närvaro uppteckna vad den avlidne har efterlämnat på fartyget och sörja för att kvarlåtenskapen *lämnas* till dödsbodelägarna eller till annan för deras räkning. I den mån kvarlåtenskapen är utsatt för förskämning eller snar förstörelse, får befälhavaren sälja den på lämpligt sätt eller bortskaffa den. Försäljningssumman *ska* redovisas till dödsbodelägarna eller till annan för deras räkning.

Avlider sjöman under väntetid, åvilar skyldigheterna enligt första och andra styckena arbetsgivaren.

Denna lag träder i kraft den 23 december 2024.

1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor att 16 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Transportstyrelsen fullgör den rapporteringsskyldighet gentemot Internationella civila luftfartsorganisationen som följer av bilaga 13 till Chicagokonventionen.

Transportstyrelsen fullgör också den rapporteringsskyldighet gentemot Internationella sjöfartsorganisationen som följer av bestämmelser om undersökning av olyckor i internationella överenskommelser som har biträtts av Sverige.

Föreslagen lydelse

16 §

Transportstyrelsen fullgör den rapporteringsskyldighet gentemot Internationella civila luftfartsorganisationen som följer av bilaga 13 till Chicagokonventionen.

Transportstyrelsen fullgör också den rapporteringsskyldighet gentemot

- *Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) som följer av bestämmelser om undersökning av olyckor i internationella överenskommelser som har biträtts av Sverige, samt*
- *Internationella arbetsbyrån (ILO) som följer av bestämmelser om rapportering av sjömäns dödsfall enligt 2006 års sjöarbetskonvention.*

Denna förordning träder i kraft den 23 december 2024.

1.3 Förslag till föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC, 2006)

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 5 kap. 10 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) i fråga om styrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC, 2006)

dels att rubriken till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC 2006) samt 1 kap. 5 § och 3 kap. 39 §§ ska ha följande lydelse, *dels* att det ska införas en ny paragraf, 34 a §, och närmast före 34 a § en ny rubrik av följande lydelse, samt beslutar följande allmänna råd

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC 2006)

1 kap.

5 §

Av 4 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) följer att befälhavaren ska ha uppsikt över bostads- och hälsovårdsförhållandena ombord.

I detta ansvar ingår att befälhavaren eller en person utsedd av befälhavaren, ska inspektera fartyget med återkommande intervall. Inspektionerna ska säkerställa att bostäderna hålls rena, bebodiga och i gott skick. Resultaten av inspektionerna ska dokumenteras och hållas tillgängliga för granskning.

Av 4 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) följer att befälhavaren ska *se till att kost och vatten i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet medförs på fartyget samt* ha uppsikt över bostads- och hälsovårdsförhållandena ombord.

I detta ansvar ingår att befälhavaren eller en person utsedd av befälhavaren, ska inspektera fartyget med återkommande intervall. Inspektionerna ska säkerställa att *förråden av livsmedel och dricksvatten är tillräckliga med avseende på kvantitet, näringsvärde, kvalitet och variation samt att bostäderna hålls rena, bebodiga och i gott skick.*

Resultaten av inspektionerna ska dokumenteras och hållas tillgängliga för granskning.

3 kap.

Ekonomilokaler och mässar

34 a §

Ekonomiavdelningen ska vara organiserad och utrustad så att sjömännen kan få tillräckliga, varierade, balanserade och näringsriktiga mål, tillagade och serverade under hygieniska förhållanden.

39 §

Det ska finnas lämpliga fritidsmöjligheter och trivselförmåner, som kan användas av alla sjömän ombord. Fritidsmöjligheterna och trivselförmånerna ska uppfylla de speciella behoven hos sjömän som måste bo och arbeta ombord.

På fartyg med en bruttodräktighet över 3000 ska det vid behov finnas särskilda fritidsutrymmen som är lämpliga för hobbyaktiviteter, spel, idrott eller annan liknande verksamhet.

Det ska finnas lämpliga fritidsmöjligheter och trivselförmåner, *inklusive sociala kontakter*, som kan användas av alla sjömän ombord. Fritidsmöjligheterna och trivselförmånerna ska uppfylla de speciella behoven hos sjömän som måste bo och arbeta ombord.

På fartyg med en bruttodräktighet över 3000 ska det vid behov finnas särskilda fritidsutrymmen som är lämpliga för hobbyaktiviteter, spel, idrott eller annan liknande verksamhet.

Allmänna råd

Bland trivselförmånerna bör, så långt det är rimligt praktiskt möjligt, ingå att sjömän ombord på fartyget ges tillgång till internetuppkoppling för bl.a. sociala kontakter. Eventuella avgifter för internetanvändning bör vara rimliga.

Denna författning träder i kraft den 23 december 2024.

2 Analys av genomförandet av 2022 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention

ILO höll 2022 års arbetskonferens i Genève den 6 juni 2022. Vid detta möte beslutade organisationen åtta ändringar i 2006 års sjöarbetskonvention. Ändringarna hade dessförinnan antagits den 13 maj 2022 av den särskilda trepartkommittén.

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 Ändring av koden avseende regel 1.4 - Rekrytering och arbetsförmedling

2.1.1 Standard A1.4 – Rekrytering och arbetsförmedling

Bedömning

Inga åtgärder krävs.

I standard A1.4.5(c)(vi) om rekrytering och arbetsförmedling har gjorts ett tillägg om att sjömän, inför eller under ett anställningsförfarande, ska informeras om sina rättigheter enligt det system för ekonomisk kompensation som sådana privata rekryterings- och arbetsförmedlingar som avses i konventionen ska ha när de bedriver verksamhet inom medlemsstatens territorium. Tillägget syftar till att säkerställa att sjömän informeras om sina rättigheter i förhållande till privata rekryterings- och förmedlingstjänsters skyldighet att upprätthålla ett skyddssystem för att kompensera sjömän för ekonomiska förluster.

Enligt 3 § lagen (1993:440) om privat arbetsförmedling och uthyrning av arbetskraft får arbetsförmedling för sjömän inte bedrivas mot ersättning. Enligt 6 § samma lag får den som bedriver arbetsförmedling inte begära, avtala om eller ta emot ersättning av arbetssökande för att erbjuda eller anvisa dem arbete. När sjöarbetskonventionen skulle genomföras i svensk rätt gjordes bedömningen att inga privata rekryterings- och arbetsförmedlingar fanns i Sverige. Standard A1.4.2–A1.4.7 bedömdes inte vara aktuella för Sveriges del och är därför inte införlivade i svensk rätt.¹

Eftersom det i svensk rätt inte finns något krav på att privata rekryterings- och arbetsförmedlingar ska ha ett skyddssystem, genom försäkring eller annat likvärdigt alternativ, för att kompensera sjömän för ekonomiska

¹ Se SOU 2009:95 Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning s. 72 och s. 294.

förluster som de kan drabbas av om en rekryterings- eller arbetsförmedlingstjänst eller redare inte uppfyller sina skyldigheter enligt sjömännens anställningsavtal, finns det inget system att lämna information om. Det är därmed inte relevant att införliva det nya tillägget i svensk författning.

Vidare kan i detta sammanhang noteras att lagen (1982:80) om anställningsskydd innehåller bestämmelser om skadeståndsskyldighet för arbetsgivare som bryter mot lagen. Skadeståndsskyldigheten enligt 38 § omfattar, utöver lön och andra anställningsförmåner, ersättning för skada. Denna reglering medför ett skydd som i vart fall delvis kan anses motsvara den rätt till ekonomisk kompensation som den aktuella standarden i MLC syftar till att ge.

2.2 Ändring av koden avseende regel 2.5 - Hemresa

2.2.1 Standard A2.5.1 – Hemresa

Bedömning

Inga åtgärder krävs.

Den andra ändringen hänför sig till regel 2.5 om hemresa. Den nya punkten 9 i standard A2.5.1 syftar till att ytterligare underlätta snabb hemresa för sjömän, även när de anses vara strandsatta, och att skydda sjömän som anställs på ett fartyg där sjömän nyligen har blivit strandsatta.

Det är ingen betydande skillnad mellan vad som krävs i denna nya punkt 9 jämfört med vad som redan anges i standardens punkt 7 och 8. Vad som tillkommer är ett förtydligat krav på att sjömäns hemresa ska ske skyndsamt samt ett förtydligande av att även fall med strandsättning omfattas. Vidare betonas att hamnstater, flaggstater och länder som tillhandahåller arbetskraft ska samarbeta för att sjömän som ersätter sjömän som har blivit strandsatta på ett fartyg ska beviljas sina rättigheter i enlighet med konventionen.

Ändringen syftar till att förstärka, förtydliga och komplettera de grundläggande bestämmelserna om hemresa som redan finns i konventionen. Även om de nuvarande bestämmelserna är tydliga har de globalt sett inte fått den inverkan som krävs. Sjömän har varit förhindrade att resa hem och därmed tvingats stanna ombord på fartyg under alltför långa tidsperioder. Genom att ålägga medlemsstater en skyldighet att underlätta snabb hemresa för sjömän bidrar ändringen också till att peka ut ett sätt för hur frågan om hemresa efter uppnådd tjänstgöringstid ombord ska lösas.

I 33 § sjömanslagen (1973:282) anges att resa, som avses i 29, 31 eller 32 §§, ska ordnas av arbetsgivaren eller, om det inte kan ske, av svensk

utlandsmyndighet. I 19 § Förordningen (1991:1379) om handläggning av sjöfartsärenden vid utlandsmyndigheterna anges att om en arbetstagare som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg i utrikes fart eller som nyligen har lämnat en sådan anställning behöver ekonomiskt bistånd från en utlandsmyndighet för vård, underhåll eller hemresa, ska utlandsmyndigheten lämna honom sådant bistånd enligt föreskrifterna i 20 och 21 §§. Bestämmelser om hemresa finns även i kollektivavtal.²

Det finns således, för sjömän på svenska fartyg, bestämmelser i svensk författning och i kollektivavtal om sjömäns rätt till hemresa, även vid strandsättning, vilka motsvarar konventionens befintliga krav om hemresa. Eftersom de kompletterande kraven i nya punkten 9 i standarden egentligen inte innehåller några nya krav får även den nya punkten anses motsvaras av befintlig svensk reglering.

Kraven i den nya punkten 9 är desamma för fartyg flaggade i medlemsstaten och fartyg flaggade i annan stat. Sverige ska alltså också, i egenskap av hamnstat, underlätta snabb hemresa för sjömän på utländska fartyg som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium. Även det kravet får anses vara ett förtydligande av vad som redan följer av punkterna 7 och 8. I den nya punkten 9 betonas samarbetet mellan flaggstater, hamnstater och länder som tillhandahåller arbetskraft när det gäller beviljandet av de rättigheter som sjömän enligt konventionen ska tillförsäkras.

Vad gäller nuvarande punkterna 6-8 i standard A2.5.1 anges på s. 296 i *SOU 2009:95 Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning* att de är riktade till medlemsstaten. De riktar sig alltså till Sverige och hur vi som land ska agera och är inte krav riktade mot redare, fartyg eller sjömän, varför de punkterna inte har genomförts i författning. Det har inte framkommit något skäl till att göra en annan bedömning nu än den som gjordes i utredningen inför genomförandet av sjöarbetskonventionen. Bedömningen är således fortfarande att det inte behöver anges i författning att Sverige, såsom ratificerande stat, ska underlätta hemresor för sjömän på utländska fartyg och samarbeta med andra stater i sådana frågor.

Angående sjömäns tillgång till information om sina rättigheter kan konstateras att nuvarande punkt 9 i standard A2.5.1, som anger att en kopia av gällande nationella föreskrifter om hemresa ska medföras på fartyg och hållas tillgänglig för sjömän, uppfylls genom kollektivavtal, se nyss nämnda SOU. Därtill finns, i enlighet med konventionen, bestämmelser om vilken information som ska finnas i sjömäns anställningsavtal och att de ska få

² Se t.ex. Storsjöavtalet, Kollektivavtal mellan Sjöfartens Arbetsgivareförbund och Seko, Service- och kommunikationsfacket, 1 november 2020 – 31 mars 2023.

nödvändig tid för att gå igenom avtalet samt ha möjlighet att fråga om råd innan dess undertecknande.³

2.3 Ändringar av koden avseende regel 3.1 och regel 4.4 - Bostad och rekreativsmöjligheter/Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar

2.3.1 Standard A3.1 - Bostad och rekreativsmöjligheter

Förslag

Transportstyrelsen gör ett förtydligande i bestämmelserna om trivselförmåner i myndighetens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC, 2006), för att understryka vikten av sjömäns möjlighet till sociala kontakter.

Ändringen av punkt 17 i standard A3.1 om bostad och rekreativsmöjligheter syftar till att säkerställa att sjömän får möjlighet till sociala kontakter. Genom ändringen specificeras att kravet på sjömäns tillgång till rekreativsmöjligheter, bekvämligheter och tjänster såsom sjömansservice inkluderar möjlighet till sociala kontakter.

Bestämmelser om fartygs fritidsutrymmen, trivselförmåner och utrustning finns i dag i 3 kap. 37-39 och 43 §§ Transportstyrelsens föreskrifter (2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC 2006). Föreskrifterna är inte begränsade till att gälla endast svenska fartyg. Krav på att främja eller erbjuda möjlighet till sociala kontakter ombord på fartyg finns till viss del redan i Transportstyrelsens föreskrifter eftersom dagrummen ska utformas och utrustas med beaktande av komfort och trivselfaktor. Vidare ska det finnas lämpliga fritidsmöjligheter och trivselförmåner som kan användas av alla sjömän ombord. Fritidsmöjligheterna och trivselförmånerna ska uppfylla de speciella behoven som sjömän har som måste bo och arbeta ombord.

Det saknas dock en uttrycklig skrivning i föreskrifterna om sociala kontakter och att sjömän bör erbjudas tillgång till internet. Eftersom detta inte heller är reglerat genom kollektivavtal bör Transportstyrelsens föreskrifter justeras för att tydliggöra att sociala kontakter är centralt för sjömännens välmående. Eftersom det är genom 3 kap. 39 § i TSFS 2013:68 som vi har införlivat standard A3.1.17 bör paragrafen justeras med en skrivning om sociala kontakter.

³ Se regel 2.1 och tillhörande standard i sjöarbetskonventionen.

Frågan om sjömännens tillgång till internetuppkoppling ombord på fartyg, inklusive internetuppkoppling för sociala ändamål, resulterade i att en ny anvisning beslutades, se vidare i avsnitt 2.3.2 nedan.

2.3.2 Anvisning B3.1.11 - Rekreationsmöjligheter, post och besök ombord

Punkt 4 (j) i anvisning B3.1.11

Bedömning

Inga åtgärder krävs.

Ändringen av punkt 4 (j) i anvisning B3.1.11 gällande kommunikation från fartyget till land via telefon, e-post och internet, innebär att skrivningen om e-post och internet tagits bort så att punkten endast behandlar sjömäns rätt till rimlig tillgång till telekommunikationer. En ny skrivning om tillgång till internet har tagits in i en ny punkt 8 i anvisningen, se nästföljande avsnitt.

Justeringen av punkten (j) innebär ingen ändring i sak. I 3 kap. 43 § TSFS 2013:68 anges att sjömän ska kunna ha privata telefonsamtal i enskildhet. Punkten (j) får därför anses vara genomförd i svensk rätt. Ingen ytterligare åtgärd krävs.

Punkt 8 i anvisning B3.1.11

Förslag

I Transportstyrelsens föreskrifter tas in nya allmänna råd om att sjömän, i möjligaste mån ska erbjudas tillgång till internetuppkoppling ombord.

Ändringen av anvisningen B.3.1.11 utgörs av att skrivningen om att redare bör ge sjömän ombord på fartyg tillgång till internet, varvid eventuella avgifter bör vara rimliga, flyttas från punkt 4 (j) till en ny punkt 8 i B3.1.11, se även föregående avsnitt.

Genom att sjömäns rätt till internetuppkoppling anges i en egen punkt i anvisningen särskiljs och tydliggörs i någon mån att sjömän bör ges tillgång till internet. Ändringen kan således i viss mån anses stärka sjömäns rättigheter.

Bestämmelser om fritidsutrymmen, trivselförmåner och utrustning på fartyg finns, såsom nämnts i avsnitt 2.3.1 ovan, i Transportstyrelsens föreskrifter om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen. Genom den ändring som föreslås i nyss nämnda avsnitt tydliggörs sjömännens rätt till sociala kontakter, både med andra sjömän på fartyget men framför allt med anhöriga och vänner iland under tid som sjömannen vistas till sjöss.

I syfte att förtydliga vad som avses med sociala kontakter föreslås att det i Transportstyrelsens föreskrifter tas in ett allmänt råd i linje med den nya punkten 8 i anvisningen B3.1.11. Tillgång till internet är för många människor idag centralt för att upprätthålla sociala kontakter. Eftersom internetuppkoppling ombord inte är ett krav enligt konventionen bör det heller inte vara ett krav i föreskrifterna. Vidare ska beaktas att det t.ex. kan finnas tekniska begränsningar som gör att man på fartyget inte alltid kan ha en uppkoppling mot internet samt att sjösäkerhetsmässiga aspekter också kan göra att fartygets uppkoppling mot internet tidvis inte bör användas för annat ändamål än fartygets drift. I det allmänna rådet anges således att redaren, så långt det är rimligt och praktiskt möjligt bör tillhandahålla internet till sjömän ombord. Att eventuella avgifter för användning av internet ska vara rimliga innebär i första hand att internet bör tillhandahållas sjömän utan avgifter och i andra hand att de avgifter som tas ut inte bör vara så höga att det i praktiken begränsar sjömännens möjlighet till sociala kontakter.

2.3.3 Anvisning B4.4.2 - Valfärdsinrättningar och tjänster i hamnar

Bedömning

Inga åtgärder krävs.

En ny punkt 5 beslutades i B4.4.2 rörande valfärdsinrättningar och tjänster i hamnar. Rekommendationen innebär att medlemsstater, så långt det är rimligt praktiskt möjligt, bör ge sjömän ombord på fartyg i deras hamnar och på tillhörande ankarplatser tillgång till internet, varvid eventuella avgifter bör vara rimliga.

Riktlinjen kräver ingen ändrad lagstiftning för att Sverige ska kunna godta ändringen.

Vi noterar att Sverige redan i dag i möjligaste mån erbjuder sjömän ombord på fartyg i hamnar och ankarplatser internetuppkoppling.⁴ Detta ligger även i linje med Sveriges digitaliseringsstrategi och målen för digital infrastruktur.⁵

2.4 Ändringar av koden avseende regel 3.2 – Mat och förplägnad

Den fjärde uppsättningen ändringar avser punkt 2 (a) i standard A3.2 om mat och förplägnad och syftar till att förbättra förhållandena för sjömän ombord på fartyg på följande sätt. ILO beslutade två tillägg som dels förtydligar att dricksvatten ska tillhandahållas för sjömän utan kostnad

⁴ <https://www.sjofartsverket.se/sv/tjanster/sjomansservice/>

⁵ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/digitaliseringsstrategin/2022-11-16>

under anställningsperioden (punkt 2 (a) i standard A3.2), dels betonar vikten av att måltider även ska vara balanserade (punkt 2 (b) i standard A3.2).

2.4.1 Standard A3.2 – Mat och förplägnad

Punkt 2 (a) i standard A3.2

Bedömning

Arbetsmarknadens parter bör överväga att i kollektivavtal uttryckligen ange att sjömän under sin anställning ska ha tillgång till dricksvatten utan kostnad under sin anställningsperiod.

Kravet på att sjömän även har rätt till dricksvatten kostnadsfritt är inte nytt men anges nu uttryckligen i punkt 2 (a) i standard A3.2. Det har sedan tidigare angetts i punkt 2 i regel 3.2 att mat ska tillhandahållas utan kostnad för sjömän ombord på fartyg. Där har det inte angetts att även dricksvatten ska tillhandahållas kostnadsfritt men genom de nu beslutade ändringarna inför ILO detta i standarden. Ändringen utgör ett klargörande av vad ILO:s medlemsstater ville uppnå redan från första början då kostnadsfri tillgång till dricksvatten ansågs ingå i kravet.

I Sverige är det genomfört att mat och underförstått även dricksvatten ska vara kostnadsfritt för sjömän ombord på fartyg genom 4 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) och kollektivavtal såsom storsjö- och färjeavtalet. Båda dessa avtal anger dessutom att ersättning ska utgå när måltid inte serveras. På svenska fartyg tillhandahålls i dag dricksvatten utan kostnad för sjömän. I samband med att EU år 2020 tog fram ett nytt dricksvattendirektiv framhölls det att tillgång till dricksvatten av god kvalitet utgör en mänsklig rättighet. Att sjömän ska få tillgång till dricksvatten utan kostnad har bedömts vara så självklart att det inte har ansetts vara nödvändigt att uttryckligen skriva ut i kollektivavtalen.

Vi konstaterar att kravet delvis är omhändertaget genom att bestämmelser finns i relevanta kollektivavtal. Undantaget är fiskefartyg där det uttryckligen nämns i 4 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) att kost och vatten utan kostnad ska tillhandahållas ombordanställda. Det faktum att kollektivavtalen inte uttryckligen omnämner dricksvatten leder oss till slutsatsen att det vore önskvärt att uppmuntra arbetsmarknadens parter att i kollektivavtalen inkludera tillgång till dricksvatten utan kostnad för sjömän ombord på fartyg under sin anställningsperiod.

Punkt 2 (b) i standard A3.2**Förslag**

I Transportstyrelsens föreskrifter tas in en ny bestämmelse om att fartygs ekonomiavdelning ska vara organiserad och utrustad så att sjömännen kan få tillräckliga, varierade, balanserade och näringsriktiga mål, tillagade och serverade under hygieniska förhållanden.

Ett nytt krav införs på att fartygs ekonomiavdelning ska vara så organiserad och utrustad att den kost som sjömännen tillhandahålls även är balanserad. Att kosten är balanserad brukar i traditionell bemärkelse definieras av att måltiderna innehåller näringsrika råvaror från alla livsmedelsgrupper och är varierade över tid. I definitionen ingår även hur mycket en person ska äta av olika saker för att få en bra balans i måltiden.

För att den kost som tillhandahålls sjömän ska vara tillräcklig, varierad, balanserad och näringsriktig är det en nödvändig förutsättning att köket/ekonomiavdelningen är organiserat och utrustat för att kunna erbjuda sådan kost. I 4 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) anges bland annat redan att den kost som de ombordanställda får ska vara tillräcklig och av fullgod kvalitet. Transportstyrelsen bedömer att denna reglering behöver kompletteras för att motsvara kraven i sjöarbetskonventionen.

Vid genomförandet av sjöarbetskonventionen bedömdes att 4 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen och livsmedelslagens bestämmelser var tillräckliga för att uppfylla standarden. Men med anledning av att 2022 års ändringar betonar vikten av att den mat som sjömän erhåller, utöver att vara tillräcklig, varierad och näringsriktig, också ska vara balanserad bedömer Transportstyrelsen att det som ett komplement till redan gällande bestämmelser finns anledning att förtydliga hur ekonomiavdelningen ska vara utrustad och organiserat för att den kost som tillhandahålls ska kunna vara av fullgod kvalitet. Förtydligandet görs lämpligen i en bestämmelse i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC 2006).

Vi föreslår att Transportstyrelsen inför en ny bestämmelse i sina föreskrifter (2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC 2006) som innebär att ekonomiavdelningen ska vara organiserad och utrustad så att sjömännen kan få tillräckliga, varierade, balanserade och näringsriktiga mål, tillagade och serverade under hygieniska förhållanden.

Föreskrifternas tillämpningsområde är inte begränsat till att gälla endast svenska fartyg.

Punkt 7 (a) i standard A3.2**Förslag**

Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2013:68 1 kap. 5 § kompletteras med en tydligare skrivning om vad inspektioner enligt 4 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska omfatta, det vill säga även förråden av mat och dricksvatten ombord på fartyg samt att maten och vattnet uppfyller kraven på mängd, näringsvärde, kvalitet och variation.

Kravet på att medlemsstater ska inspektera mat- och dricksvattenförråd ombord på fartyg i punkt 7 (a) i standard A3.2 kompletteras med ett förtydligande som anger att en sådan inspektion ska utföras frekvent och dokumenteras av Befälhavaren med hänsyn till matens och vattnets mängd, näringsvärde, kvalitet och variation.

Att kost och vatten i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet ska medföras på fartyget regleras i 4 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (2003:364). Av denna bestämmelse följer även att befälhavaren ska ha uppsikt över bostads- och hälsovårdsförhållandena ombord. I detta ansvar ingår enligt redan gällande 1 kap. 5 § TSFS 2013:68, att befälhavaren, eller en person som befälhavaren utser, ska inspektera fartyget med återkommande intervall, att inspektionerna ska säkerställa att bostäderna hålls rena, bebodiga och i gott skick samt att resultaten av inspektionerna ska dokumenteras och hållas tillgängliga för granskning.

2.5 Ändringar av koden avseende regel 4.1 – Sjukvård ombord och i land

Den femte uppsättningen ändringsförslag avser regel A4.1 om sjukvård ombord och i land. ILO beslutade att införa två nya punkter i standard A4.1 där den ena syftar till att medlemsstater ska se till att sjömän som behöver omedelbar sjukvård omgående får gå i land från fartyg på deras territorium och att de får tillgång till sjukvårdsanläggningar i land för att få lämplig behandling (standard A4.1.5). Den andra punkten syftar till att underlätta repatrieringen av kroppen eller askan från sjömän som har avlidit ombord (standard A4.1.6).

2.5.1 Standard A4.1 – Sjukvård ombord och i land**Punkt 5 i standard A4.1****Bedömning**

Inga åtgärder krävs.

En ny punkt 5 läggs till i standard A4.1 som ger medlemsstaten en skyldighet att se till att sjömän som behöver omedelbar sjukvård omgående får gå i land från fartyg på dess territorium och att de får tillgång till

sjukvårdsanläggningar i land för att få lämplig behandling. Kravet är inte nytt, det följer redan av punkt 3 i regel 4.1. Nuvarande punkt 3 i anvisning B4.1.3 motsvarar i stort den nya punkten 5 i standard A4.1.

I svensk rätt är detta införlivat genom 8 kap. 4 § hälso- och sjukvårdslagen (2017:30), 37 § sjömanslagen (1973:282) och 2 kap. 2 § Transportstyrelsens föreskrifter (2021:80) om sjukvård och apotek på fartyg. Hälso- och sjukvårdslagen anger att om någon vistas inom regionen som inte är bosatt där och behöver omedelbar hälso- och sjukvård, ska regionen erbjuda sådan vård.

Regionen är enligt 8 kap. 4 § hälso- och sjukvårdslagen skyldig att erbjuda omedelbar vård. Bestämmelsen ger alla som vistas i regionen rätt till vård, vilket även omfattar sjömän på utländska fartyg som anlöper en svensk hamn, eftersom de i hamnen befinner sig i en region.⁶

Transportstyrelsen anser att den nya punkten 5 i standarden motsvaras av redan gällande svensk författning mot bakgrund av att ILO i sin slutrapport⁷ har skrivit: ”Även om den föreslagna nya punkten 5 redan till stor del omfattades av anvisning B4.1.3, punkt 3, behövde bestämmelsen uppgraderas till en standard, eftersom vägledningen i anvisning B4.1.3 inte implementerades på ett adekvat sätt.” och i sitt bakgrundsdokument konstaterar: ”Det skulle vara till hjälp att återge och förtydliga det obligatoriska kravet i regel 4.1, punkt 3, i del A i koden”.

Punkt 6 i standard A4.1

Förslag

Ett förtydligande införs i 42 § sjömanslagen som innebär att sjömannens eller, om tillämpligt, dennes anhörigas önskemål ska iakttas i samband med att befälhavaren ordnar med begravning eller kremering av den avlidnes kropp samt hemförande av den avlidnes kropp eller aska.

En ny punkt 6 läggs till i standard A4.1 som medför ett krav på att medlemsstater där dödsfall inträffar ombord eller, om dödsfallet inträffar på internationellt vatten, medlemsstater dit fartyget närmast efter dödsfallet seglar, ska underlätta för redaren att skicka hem sjömannens kropp eller aska, i enlighet med sjömannens önskemål eller, om tillämpligt, anhörigas önskemål.

Enligt 42 § sjömanslagen (1973:282) är befälhavaren skyldig att underrätta sjömannens närmaste anhöriga om dödsfall och sörja för hans eller hennes

⁶ Se även bedömningen i SOU 2009:95 *Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning*, s. 87 och prop. 1981/82:97 s. 120 ”t.ex. en utlänning på tillfälligt besök i landstingskommunen.”.

⁷ Se slutrapport från STC IV (ilo.org)

begravning, om sjömannen avlider när han eller hon har befattning på fartyg. Vidare anger bestämmelsen att om kroppen kremeras ansvarar befälhavaren för att urna med den avlidnes aska sänds hem.

Avlider sjöman under väntetid, åvilar skyldigheterna enligt sjömanslagen arbetsgivaren.

Sjömanslagen gäller enl. 1 § arbetstagare som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg och som under den tid han eller hon tjänstgör ombord har befattning på fartyget. 42 § första och andra styckena gäller även arbetstagare som utför fartygsarbete på svenskt fartyg men inte har befattning ombord. Sjömanslagen gäller inte den som utför fartygsarbete utan att vara anställd på fartyget.

42 § lägger ansvaret på fartygets befälhavare att underrätta anhöriga, sörja för begravning och för att urna med aska förs hem. 25 § i förordningen om sjömansärenden anger att utlandsmyndighet ska ombesörja begravning eller kremering om inte befälhavaren gör det.

Svensk författning lägger alltså krav på fartygets befälhavare att kontakta de närmast anhöriga och ordna med begravning eller kremering. Bestämmelsen i sjömanslagen anger dock inte uttryckligen att sjömannens, eller om tillämpligt, anhörigas önskemål ska iakttas. Transportstyrelsen föreslår att detta förtydligas genom att införa en skrivning därom i 42 § sjömanslagen.

Kravet på att medlemsstaten ska underlätta repatriering av en sjömans kvarlevor är vagt. ILO klargör inte i sin slutrapport vad ett sådant underlättande skulle kunna utgöras av. Bestämmelserna i 25 § förordningen (1991:1379) om handläggning av sjöfartsärenden vid utlandsmyndigheterna och 22 kap. 2 § sjölagen (1994:1009) utgör ett underlättande bestående av följande. Utlandsmyndigheten ska ordna med en sjömans begravning eller kremering om arbetsgivaren inte uppfyller sin skyldighet att stå för denna kostnad. Utlandsmyndigheten får även i vissa andra fall förskottera medel för begravning eller kremering av sjöman. Enligt sjölagen ska befälhavare utan betalning ta med urna med askan efter en avliden sjöman och, om det kan ske utan olägenhet, hans eller hennes efterlämnade egendom. Eftersom sjömanslagen endast gäller svenska fartyg omfattar varken 43 § eller 25 § utländska fartyg på svenskt sjöterritorium.

Den som enligt den nya bestämmelsen åläggs att underlätta för redaren att föra hem kvarlevorna efter en avliden sjöman är medlemsstaten. Det är därmed hamnstater och inte flaggstater som omfattas.

Transportstyrelsen anser att det inte är nödvändigt att i svensk författning införa en regel om att Sverige som medlemsstat ska underlätta för befälhavare på fartyg, oavsett flagg, att ombesörja hemtransport av sjömans kvarlevor.

Kravet är riktat till medlemsstaten och anger hur Sverige som land ska agera. Eftersom det inte rör sig om något krav på redare, fartyg eller sjömän bör det, likt flertalet liknande bestämmelser, inte införlivas i författning. Transportstyrelsens uppfattning är att vi inte bör frångå denna princip, som uttrycks i SOU 2009:95 Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning. Det bör därmed inte i författning anges att Sverige, såsom ratificerande stat av sjöarbetskonventionen, ska underlätta för redare att ombesörja hemtransport av sjömans kvarlevor.

2.5.2 Anvisning B4.1.3 – Sjukvård i land

Punkt 4 i anvisning B4.1.3

Bedömning

Inga åtgärder krävs.

En ny punkt 4 läggs till i anvisning B4.1.3 som innebär att varje medlemsstat bör se till att sjömän inte hindras från att gå i land av folkhälsoskäl och att de kan fylla på fartygens förråd, bränsle, vatten, mat och förnödenheter.

Anvisningen B4.1.3 är inte obligatorisk. Utlänningsförordningen 6 kap. 3 § och Schengenförordningen⁸ bilaga VII p. 3 ger såväl svenska som utländska sjömän rätt att komma iland. Den rätten kan dock inskränkas genom Polismyndighetens beslut.⁹ Enligt 18 § lagen (2006:1570) om skydd mot internationella hot mot människors hälsa får inte fartyg och luftfartyg av smittskyddsskäl vägras tillträde till hamn eller flygplats. Denna lag innehåller även regler om karantänshamnar.

Under pandemin 2020-2021 infördes krav på vaccinationsbevis för att komma in i Sverige. Sjömän undantogs emellertid från det kravet då de

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/399.

⁹ Genom undantag från artiklarna 5 och 8 i Schengenförordningen, som gäller såsom lag i Sverige, får medlemsstaterna tillåta sjömän som innehar identitetshandlingar för sjömän utfärdade i enlighet med Internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention angående nationella identitetshandlingar för sjömän nr 108 (1958) eller nr 185 (2003), konventionen om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart (FAL-konventionen) och relevant nationell rätt att resa in på medlemsstaternas territorium genom att gå i land och stanna inom området runt den hamn som deras fartyg anlöper eller i angränsande kommuner, eller lämna medlemsstaternas territorium genom att återvända till sina fartyg, utan att anmäla sig vid ett gränsövergångsställe, under förutsättning att de är upptagna på sitt fartygs besättningsförteckning, som tidigare har lämnats till de behöriga myndigheterna för kontroll. På grundval av bedömningen av hoten mot den inre säkerheten och riskerna för olaglig invandring ska sjömännen dock underkastas kontroll av gränskontrolltjänstemännen i enlighet med artikel 8 innan de går i land.

utpekades som ”key workers”. Som sådana skulle de inte hindras från att röra sig inom EU i syfte att säkerställa transporter och möjliggöra besättningsbyten och rätten till så kallad ”shore leave”.¹⁰

Alla fartyg har i princip rätt att anlöpa allmänna hamnar i Sverige. Sjöfartsverket anger i sin författningssamling vilka hamnar som är allmänna. Utmärkande för en allmän hamn är just att alla fartyg i princip har rätt att i mån av plats anlöpa hamnen och utnyttja dess resurser.¹¹

Transportstyrelsen bedömer att Sverige har en reglering som tillåter sjömän att komma iland och fartyg att anlöpa svensk hamn för att fylla på förråd, bränsle, vatten, mat och förnödenheter. Även om polismyndigheten har möjlighet att begränsa sjömäns rätt att komma iland, bedömdes det under pandemin att sjömän skulle behålla den rätten i egenskap av ”key workers”. Den nya riktlinjen får därmed anses vara uppfylld genom befintlig lagstiftning.

Punkt 5 i anvisning B4.1.3

Bedömning

Inga åtgärder krävs.

En ny punkt 5 läggs till i anvisning B4.1.3 om sjukvård i land. I den nya punkten finns en icke uttömmande lista på omständigheter och situationer då sjömän bör anses vara i behov av omedelbar sjukvård, t.ex. vid allvarlig skada eller sjukdom, smittsam sjukdom och självmordsrisk. Listan är avsedd att användas som stöd vid bedömning av om sjömannen har rätt att komma iland för att få vård.

Som konstaterats i tidigare, är medlemsstaters enda skyldighet i fråga om anvisningarna i del B att undersöka i vilken utsträckning de vill omsätta bestämmelserna i del B till nationell lagstiftning.

I Sverige ska hälso- och sjukvården bedöma huruvida behov av omedelbar vård föreligger. I prop. 1981/82:97 om hälso- och sjukvårdslag m.m., s. 120 anförts i fråga om omedelbar vård till den som vistas inom landstingskommunen, att någon närmare precisering av gränserna för vad som ska anses som omedelbar vård inte kan anges utan får prövas från fall till fall. Vidare anges att läkaren eller annan som svarar för vården, liksom hittills, bör få avgöra om en vårdsökande behöver omedelbar vård eller om vården kan anstå till dess den vårdsökande kommer till sitt eget län eller dit där han annars har att söka vård. Transportstyrelsen finner således att

¹⁰ Definition av shore leave i FAL: Permission for a crew member to be ashore during the ship’s stay in port within such geographical or time limits, if any, as may be decided by the public authorities.

¹¹ Se prop.1981/82:130 s 142.

gällande författning på området motsvarar den nya punkten 5 i anvisningen. Därmed krävs inga åtgärder för att införliva anvisningen i svensk rätt.

2.5.3 Anvisning B4.1.4 - Medicinskt bistånd till andra fartyg och internationellt samarbete

Bedömning

Inga åtgärder krävs.

Anvisningen som ändras anger att varje medlemsstat bör överväga att delta i internationella samarbeten om bistånd, program och forskning om hälso- och sjukvård och att sådana samarbeten kan behövas inom de områden som räknas upp i punkterna 1 (a)-(k). Det är punkten 1 (k) i anvisningen som nu ändras på så sätt att däri görs ett tillägg om att sjömannens egna eventuella önskemål i händelse av dödsfall ska beaktas.

Transportstyrelsen bedömer att anvisningen inte är föremål för reglering.¹² Transportstyrelsen känner inte till om Sverige deltar i några sådana samarbeten som specifikt rör arrangemang i händelse av sjömans dödsfall som avses i punkten 1 (k), men konstaterar att Sverige t.ex. deltar i arbetet inom WHO, se till exempel information på Folkhälsomyndighetens webbplats om Sveriges strategi för samarbete med WHO.¹³

2.6 Ändring av koden avseende regel 4.3 - Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

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

Bedömning

Inga åtgärder krävs.

Ändringen avser regel 4.3 om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor och syftar till att säkerställa att sjömän har personlig skyddsutrustning i lämplig storlek.

I punkt 1 (b) i standard A4.3 görs ett tillägg om att all nödvändig personlig skyddsutrustning ska tillhandahållas i lämplig storlek. Ändringen föreslogs eftersom det har uppmärksammats att personlig skyddsutrustning på fartyg ofta tillhandahålls i storlekar som är lämpliga för personer med större

¹² Förhållandet mellan del A och del B i sjöarbetskoden har kommenterats av ILO:s chefsjurist. Han anger bland annat att en ratificerande stat är bunden av de åtaganden som framgår av artiklar, regler och del A av koden. Statens enda skyldighet under del B är att undersöka i vilken utsträckning den vill omsätta bestämmelserna i del B till nationell lagstiftning. Staten är fri att vidta andra åtgärder än de i del B så länge åtagandena i övriga delar av konventionen respekteras. Se SOU 2009:95 Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning s. 40.

¹³ <https://www.folkhalsomyndigheten.se/om-folkhalsomyndigheten/internationellt-samarbete/who-samarbete/> 2022-11-04.

kroppstyp. Det gör utrustningen svår att bära framförallt för kvinnliga sjömän men även för yngre sjömän och sjömän med mindre kroppstyp. Personlig skyddsutrustning i för stor storlek kan, utöver att ge ett sämre skydd, bidra till ökade risker för skador, särskilt vid arbete nära roterande maskiner och i slutna utrymmen. Syftet med det förtydligande tillägget i standarden är således att säkerställa att vederbörliga åtgärder tas för att tillhandahålla personlig skyddsutrustning i olika storlekar för att passa olika kroppstyper. Det bidrar till bättre skydd mot skador och ohälsa i arbetet men också till att bredda spektrumet för vilka som söker arbete inom sjöfartsnäringen, inklusive kvinnor.

Bestämmelser om arbetsmiljö på svenska fartyg finns i arbetsmiljölagen (1977:1160) och fartygssäkerhetslagen (2003:364) samt i föreskrifter meddelade med stöd av de lagarna. Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:56) innehåller bestämmelser om arbetsmiljön på svenska fartyg. Av 9 § följer att Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2001:3) om användning av personlig skyddsutrustning gäller på fartyg. Av 6 § Arbetsmiljöverkets föreskrifter följer bl.a. att personlig 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.

Det har inte kommit till Transportstyrelsens kännedom att det föreligger problem inom svensk sjöfart med att tillhandahålla personlig skyddsutrustning i lämpliga storlekar.

Svensk reglering av arbetsmiljön gäller endast i begränsad omfattning för utländska fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. Detta som en följd av principen om att den arbetsmiljölagstiftning som gäller i det land vars flagg fartyget för, gäller för fartyget även när fartyget befinner sig utanför flaggstatens territorium. Vissa bestämmelser om arbetsmiljön i svensk lagstiftning innehåller emellertid sådana grundläggande krav på arbetsmiljön, och är i överensstämmelse med gemenskapsrättslig och internationella bestämmelser, att de även bör gälla utländska fartyg. Enligt 1 kap. 2 c § arbetsmiljölagen (1977:1160) får regeringen meddela föreskrifter om att andra bestämmelser i lagen, utöver de som anges särskilt i paragrafen, ska gälla utländska fartyg. Regeringen har genom 1 § arbetsmiljöförordningen (1977:1166) föreskrivit att bl.a. 2 kap. 7 § första stycket första meningen också ska gälla utländska fartyg. Enligt den bestämmelsen ska personlig skyddsutrustning användas om betryggande skydd mot ohälsa eller olycksfall inte kan nås på annat sätt.

Svensk författning innehåller således, för både svenska fartyg och utländska fartyg på svenskt territorium, bestämmelser som motsvarar tillägget i den aktuella standarden om krav på tillgång till nödvändig personlig skyddsutrustning i lämplig storlek. Ändringen punkt 1 (b) i standarden A4.3 medför inget behov av författningsändring.

2.7 Ändringar av koden avseende regel 4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

Bedömning

Svensk författning innehåller bestämmelser om att dödsfall ska undersökas och registreras på ett adekvat sätt. Bestämmelserna motsvarar kraven i den nya punkten 5 (a) i standarden. Transportstyrelsen får, i enlighet med gällande bestämmelser i olika författningar, in de uppgifter om sjömäns dödsfall som den årliga rapporteringen till ILO:s generaldirektör enligt den nya punkten 5 i anvisning B4.3.5 bör innehålla.

Förslag

Genom en ändring av förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor ges Transportstyrelsen ansvaret för den årliga rapporteringen av sjömäns dödsfall till ILO:s generaldirektör.

Ändringarna avser regel 4.3 om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor och syftar till att alla dödsfall som involverar sjömän ska undersökas och registreras på ett adekvat sätt samt årligen rapporteras till ILO för att offentliggöras i ett globalt register.

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

Punkt 5 (a) i standard A4.3 - Undersökning och registrering av dödsfall

Den nya punkten 5 (a) i standard A4.3 anger att varje dödsfall bland sjömän som är anställda, sysselsatta eller arbetar ombord på fartyg som för dess flagg ska undersökas och registreras på ett adekvat sätt och årligen rapporteras till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för att offentliggöras i ett globalt register.

Den nya bestämmelsen syftar till att, utifrån samlad global data, möjliggöra bättre analyser av sjömäns dödsfall vilket i sin tur ger förutsättningar för mer målinriktade insatser för att angripa identifierade problemområden i fråga om sjömäns arbets- och levnadsförhållanden, inklusive sjömäns psykiska hälsa.

Bestämmelsen bör mot bakgrund av syftet tolkas och tillämpas på så sätt att det bör finnas eller kunna antas finnas ett samband mellan dödsfallet och sjömannens anställning eller arbete ombord. Att platsen där dödsfallet

inträffat ska anges med något av de tre alternativen till sjöss, i hamn eller vid ankarplats, i den årliga rapporteringen till ILO (se vidare i punkten 5) talar också för att dödsfallen som avses är sådana som har ett samband med fartygets drift eller arbete på fartyget. De dödsfall som omfattas torde således t.ex. vara dödsfall ombord i samband med fartyget drift, fall överbord, dödsfall som inträffar utanför arbetstid men då sjömannen vistas på fartyget eller har s.k. shore leave samt dödsfall som inträffar under väntetid och under restid till och från fartyget. Vissa dödsfall som inträffar efter att sjömannen återvänt hem kan också omfattas, om dödsfallet kan antas ha samband med eller ha orsakats av förhållanden i arbetet. Det torde däremot inte vara relevant att undersöka, registrera och rapportera dödsfall som t.ex. inträffar som följd av sjukdom som drabbat sjömannen av annan orsak än arbetet, en olycka under semestern eller liknande.

I svensk författning finns flertalet bestämmelser om anmälan, registrering och undersökning av dödsfall som inträffar i eller i samband med arbete.

Enligt 3 kap. 3 a § arbetsmiljölagen ska en arbetsgivare utan dröjsmål underrätta den myndighet som regeringen bestämmer om dödsfall eller svårare personskada som har inträffat i samband med arbetets utförande.

Enligt 9 § Arbetsmiljöverkets föreskrifter (2001:1) om systematiskt arbetsmiljöarbete ska arbetsgivaren utreda orsakerna om någon arbetstagare råkar ut för ohälsa eller olycksfall i arbetet och om något allvarligt tillbud inträffar i arbetet så att risker för ohälsa och olycksfall kan förebyggas i fortsättningen. Arbetsmiljöverkets föreskrifter är tillämpliga på fartyg genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2019:56) om arbetsmiljö på fartyg.

I 6 kap. 14 § sjölagen (1994:1009) finns bestämmelser om att befälhavare genast ska rapportera bl.a. följande:

- när någon i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,
- när någon ombordanställd i annat fall har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada, samt
- när någon i annat fall än dessa har eller kan antas ha drunknat från fartyget eller avlidit ombord och begravts i sjön.

Rapporten ska lämnas till den myndighet som regeringen föreskriver. Enligt, 20 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor ska rapportering enligt 6 kap. 14 § första eller andra stycket sjölagen omedelbart göras till tillsynsmyndigheten, som enligt 5 och 3 §§ i förordningen är Transportstyrelsen. Tillsynsmyndigheten får enligt 20 § tredje stycket meddela närmare föreskrifter om rapportering enligt 6 kap. 14 § sjölagen.

Transportstyrelsen har i 8 § myndighetens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:121) om rapportering av sjöolyckor och tillbud till sjöss angett vilka uppgifter en rapport ska innehålla samt att rapporten ska lämnas in så snart som möjligt. Det är befälhavaren som utifrån gällande bestämmelser måste avgöra vilka händelser och dödsfall som ska rapporteras till Transportstyrelsen. Befälhavares skyldighet att lämna rapport enligt 6 kap. 14 § sjölagen är enligt 20 kap. 10 § samma lag förenad med straffansvar (böter). Vid eventuella tveksamheter om ett dödsfall ska rapporteras får antas att anmälan ändå görs eller att befälhavaren rådgör med Transportstyrelsen. Befälhavares rapporter till Transportstyrelsen skickas vidare till Statens haverikommission som gör undersökningar av vissa olyckor och olyckstillbud till sjöss i enlighet med bestämmelserna i lagen om undersökning av olyckor.

Arbetsskador och dödsfall till följd av arbetsskada ska även anmälas till Försäkringskassan. Enligt 42 kap. 10 § socialförsäkringsbalken ska en arbetsgivare eller arbetsföreståndare som har fått kännedom om en inträffad arbetsskada omedelbart anmäla skadan till Försäkringskassan. Om den försäkrade¹⁴ inte är arbetstagare ska han eller hon själv anmäla arbetsskadan till Försäkringskassan. Om den försäkrade har avlidit till följd av skadan, ska anmälan göras av den som har rätt att företräda dödsboet. Med arbetsskada menas skada eller sjukdom som anses ha uppkommit till följd av olycksfall, färdolycksfall eller annan skadlig inverkan i arbetet (87 kap. 2 § med hänvisning till 39 kap. 3-7 §§ SFB). Om en person avlidit till följd av olycksfall, färdolycksfall eller annan skadlig inverkan i arbetet anses dödsfallet vara orsakat av arbetsskada (87 kap. 3 § första stycket SFB). Det är arbetsgivaren som utifrån gällande bestämmelser måste bedöma vilka dödsfall som ska anmälas till Försäkringskassan. Bestämmelsen i socialförsäkringsbalken om arbetsgivares anmälan är enligt 115 kap. 3 § förenad med straffansvar (böter). Det bör dock noteras att den som har rätt att företräda dödsboet inte omfattas av straffbestämmelsen. Vid eventuella tveksamheter om ett dödsfall ska anmälas får antas att anmälan ändå görs eller att den anmälningsskyldige rådgör med Försäkringskassan.

Det är Transportstyrelsens bedömning att bestämmelserna om anmälan av dödsfall, olyckor och arbetsskador i arbetsmiljölagen, sjölagen och socialförsäkringsbalken motsvarar kraven i den nya lydelsen av punkt 5 i standard A4.3 om vilka dödsfall som ska registreras. Konventionens krav om att dödsfall ska undersökas motsvaras av bestämmelserna om arbetsgivares utredningsskyldighet i föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete samt av regleringen om undersökning av olyckor. Någon

¹⁴ Personer enligt 6 kap. 2 och 3 §§ socialförsäkringsbalken (2010:110)

ny reglering om registrering och undersökning i enlighet med den nya punkten 5 (a) i standarden behövs därför inte.

Punkt 4 i anvisning B4.3.5 - Rapportering och statistikinsamling

Enligt den nya standarden ska sjömäns dödsfall årligen rapporteras till ILO:s generaldirektör. Frågan är vart ansvaret för att göra rapporteringen för Sveriges del ska ligga. För att undvika att i onödan lägga administrativa bördor på redare, arbetsgivare, befälhavare eller den svenska sjöfartsnäringen i stort, bör ansvaret för rapportering åläggas en myndighet. Myndigheter har dessutom goda förutsättningar att sammanställa de uppgifter som ska lämnas och sköta rapporteringen i ett samlat förfarande. Transportstyrelsen, Försäkringskassan och Arbetsmiljöverket bedöms alla vara myndigheter som har förutsättningar för att ansvara rapporteringen. Arbetsmiljöverket har regeringens uppdrag att samla in och sammanställa statistik om arbetsskador och arbetsmiljö. Myndigheten redovisar och analyserar bland annat statistiska data om antalet dödsolyckor i arbetet, anmälda arbetsolyckor och arbetssjukdomar samt anställdas ohälsa och upplevda besvär. Arbetsmiljöverkets statistik över dödsfall rapporteras årligen till bl.a. regeringen, Eurostat¹⁵ och ILO varför myndigheten genom redan upparbetade rutiner torde ha mycket goda förutsättningar att sköta den särskilda rapporteringen av sjömäns dödsfall enligt sjöarbetskonventionen. Försäkringskassan är förvaltningsmyndighet för socialförsäkringen och tar emot arbetsskadeanmälningar vilka innehåller merparten av de uppgifter som ska lämnas. Försäkringskassan torde därför ha möjlighet att årligen sammanställa och rapportera in uppgifterna till ILO. Men med beaktande just av vilka uppgifter som bör ingå i den årliga rapporteringen, vilket redogörs för i det följande i detta avsnitt, bedöms emellertid Transportstyrelsen ha bäst förutsättningar för att ansvara för rapporteringen.

Enligt 16 § andra stycket förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor ska Transportstyrelsen fullgöra den rapporteringsskyldighet gentemot Internationella sjöfartsorganisationen som följer av bestämmelser om undersökning av olyckor i internationella överenskommelser som har biträttats av Sverige. Transportstyrelsen ansvarar således redan idag för viss rapportering inom olycksområdet. Transportstyrelsen föreslår därför att myndigheten även bör ansvara för den årliga rapporteringen av dödsfall till ILO och att en bestämmelse därom lämpligen kan tas in i samma paragraf i nämnda förordning.

Rapporteringen ska enligt punkt 4 i anvisning B4.3.5 vara i det format och med den klassificering som anges av Internationella arbetsbyrån.

¹⁵ European Statistical Office, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/home>

Transportstyrelsen bedömer att formerna och formatet för rapporteringen kan iakttas av Transportstyrelsen utan att detta behöver regleras särskilt i författning.

Punkt 5 i anvisning B4.3.5 - Rapportering och statistikinsamling

Uppgifterna i den årliga rapporteringen bör enligt den nya punkten 5 i anvisningen B4.3.5 omfatta, men inte begränsas till:

- information om typ (klassificering) av dödsfall,
- fartygstyp och bruttodräktighet,
- plats där dödsfallet inträffade (till sjöss, i hamn, vid ankarplats), samt
- sjömannens kön, ålder, yrkesställning och avdelning.

Med typ (klassificering) av dödsfall avses alltså den klassificering som anges av Internationella arbetsbyrån. Några närmare uppgifter som identifierar fartyget eller fartygets exakta position ska inte lämnas. Platsen för dödsfallet ska inte anges mer preciserat än med något av de tre alternativen till sjöss, i hamn eller vid ankarplats. Uppgifterna som ska lämnas om den avlidne sjömannen är begränsade till kön, ålder, yrke och avdelning. Tanken är att de uppgifter som lämnas ska vara fria från information som innebär att det är möjligt att identifiera sjömannen eller fartyget. Därför ska t.ex. inte heller datum för dödsfallet eller händelsen som lett till dödsfallet anges. Uppgifterna som ska lämnas kommer således att vara anonymiserade.

I befälhavares rapporter i enlighet med 6 kap. 14 § sjölagen, och Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2016:121, ska en del av ovan nämnda uppgifter lämnas. Det finns i nu gällande föreskrifter dock inget krav på att ange typ eller klassificering av dödsfall eller att sjömannens kön, ålder yrkesställning och avdelning ska anges. Det förekommer dock att sådana uppgifter ändå lämnas i rapporterna. Vad gäller uppgifter om plats där dödsfallet inträffade ska fartygets position rapporteras, liksom avgångs- och destinationshamn. Det är således, utifrån de uppgifterna, tillsammans med den beskrivning av händelsen som ska lämnas, möjligt att avgöra om fartyget var till sjöss, låg i hamn eller vid ankarplats vid det aktuella tillfället.

Enligt 9 § förordningen (1977:284) om arbetsskadeförsäkring och statligt personskadeskydd ska anmälan om arbetsskada göras på blankett enligt formulär som Försäkringskassan fastställer efter samråd med Transportstyrelsen såvitt gäller arbete på fartyg. Anmälan till Försäkringskassan kan göras antingen via e-tjänsten på anmalarbetsskada.se eller genom att fylla i Försäkringskassans blankett. I anmälan ska merparten

av de uppgifter som anges i den nya punkten 5 i anvisningen B4.3.5 lämnas, bl.a. typ av arbetsskada, hur olyckan gick till, vad som har orsakat sjukdomen/ohälsan samt personskadans omfattning. En särskild ruta kryssas i om den anmälan gäller har avlidit. Det går utifrån uppgifter om namn och personnummer att utläsa den avlidnes kön och ålder. Yrke, arbetsuppgifter och arbetsställe ska anges och utifrån de uppgifterna går det vanligtvis att utläsa inom vilken eventuell avdelning sjömannen har arbetat. I den nuvarande blanketten finns möjlighet att ange fartygets brutto och uppgift om huruvida fartyget var till sjöss, låg i hamn eller för ankar när skadan inträffade, men det saknas särskilda fält för och anvisningar om att lämna de uppgifterna. Enligt 12 § förordningen (1977:284) om arbetsskadeförsäkring och statligt personskadeskydd ska Försäkringskassan skicka en kopia av arbetsskadeanmälan till Transportstyrelsen om anmälan gäller arbete på fartyg.

Sammantaget får Transportstyrelsen således in uppgifter om sjömäns dödsfall genom tre olika kanaler nämligen arbetsgivares och befälhavares anmälningar direkt till Transportstyrelsen samt genom att Försäkringskassan skickar kopior på arbetsskadeanmälningar till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen bedöms således genom dessa kanaler få tillgång till samtliga de uppgifter som bör ingå i den årliga rapporteringen för samtliga sjömän som konventionens bestämmelse avser, nämligen de som är anställda, sysselsatta eller arbetar ombord på fartyg. Någon ny eller ändrad författning behövs därför inte för att säkerställa att Transportstyrelsen kan lämna de uppgifter som bör ingå i rapporteringen. För det fallet att det ändå skulle visa sig att Transportstyrelsen behöver få in fler uppgifter om sjömäns dödsfall, för att kunna fullgöra rapporteringsskyldigheten, kan det lösas genom ändring i myndighetens föreskrifter. Likaså har Försäkringskassan möjlighet att i samråd med Transportstyrelsen justera vad anmälningarna om arbetsskada till Försäkringskassan ska innehålla.

Det ska tilläggas att det inte är alla svenska fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionens bestämmelser. De fartyg som går i vad som i svensk rätt benämns inre fart omfattas inte. I huvudsak rör det sig om fartyg i skärgårdstrafik och Vänertrafiken.¹⁶ Även om sjömäns dödsfall relaterade till dessa fartyg i inre fart omfattas av kraven om anmälning, registrering och utredning m.m. enligt gällande svensk rätt, vilken översiktligt redogörs för i avsnitt 2.7.2, bör de därför inte inkluderas i den rapportering till ILO som anges i den nya standarden. Transportstyrelsen kan utifrån tillgängliga uppgifter om det aktuella fartyget avgöra huruvida fartyget omfattas av sjöarbetskonventionens bestämmelser och därmed också avgöra huruvida ett dödsfall bör ingå i den årliga rapporten.

¹⁶ Se regeringens proposition 2011/12:35 2006 års sjöarbetskonvention, s. 29 f.

2.7.2 Om sekretess och behandling av personuppgifter vid rapportering till ILO

Det finns flera bestämmelser i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) som kan vara tillämpliga på uppgifter hos Transportstyrelsen om sjömäns dödsfall, och som enligt den nya punkten (a) i standard A4.3.5 årligen ska lämnas till ILO. Dessa är, med reservation för att det kan finnas fler sekretessbestämmelser som kan vara tillämpliga, primärt följande:

- 17 kap. 4 c § OSL om sekretess för uppgift som hänför sig till myndighets verksamhet som avser undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss eller preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor enligt lagen om undersökning av olyckor,
- 28 kap. 14 § OSL om sekretess för uppgifter om uppgift om en enskilds hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden hos en myndighet som har till särskild uppgift att verka för arbetarskydd i ärende enligt lagstiftningen om arbetsskadeförsäkring, om arbetsmiljön eller om reglering av arbetstid eller annars i ärende om arbetarskydd, samt

29 kap. 12 a § OSL om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden som hänför sig till myndighets verksamhet som avser undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss eller preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor enligt lagen om undersökning av olyckor.

I och med att de uppgifter som ska lämnas är anonymiserade och begränsade till sitt innehåll är det Transportstyrelsens bedömning att uppgifterna kan lämnas till ILO utan hinder av nämnda sekretessbestämmelser. Det torde normalt sett inte föreligga någon risk för att SHK:s eventuella undersökningar motverkas eller att någon enskild lider skada genom ett utlämnande. Sekretessbedömningar måste dock göras inför varje rapporteringstillfälle.

Det är vidare Transportstyrelsens bedömning att det inte strider mot dataskyddsförordningen¹⁷ att lämna uppgifterna till ILO vid en årlig rapportering, eftersom uppgifterna som lämnas ska vara anonymiserade.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG

2.8 Ändringar av tilläggen

2.8.1 Ändringar av tilläggen A2-I och A4-I om intyg om ekonomisk säkerhet

Bedömning

För svenska fartyg utfärdas inte bevis om ekonomisk säkerhet i enlighet med tilläggen A2-I och A4-I. Ändringarna i tilläggen om vilka uppgifter bevisen ska innehålla föranleder därför inga åtgärder.

Standard A2.5.2 i sjöarbetskonventionen innehåller krav som ska säkerställa att det finns ett snabbt och effektivt system för ekonomisk trygghet för att hjälpa strandsatta sjömän. Systemet för ekonomisk trygghet kan ta formen av ett system för social trygghet, en försäkring eller en nationell fond eller liknande. Standarden innehåller också bestämmelser om intyg eller annan skriftlig handling som ska visa att fartyget omfattas av ett system för ekonomisk trygghet. I tillägget A2-I specificeras vilka uppgifter som ska finnas i intyget eller den skriftliga handlingen.

Genom standard A4.2 ska säkerställas att sjömän är skyddade mot ekonomiska konsekvenser av sjukdom, skada eller dödsfall som har samband med anställningen. Redare åläggs att tillhandahålla ekonomisk säkerhet för att trygga ersättning vid dödsfall eller långvarig invaliditet hos sjömän på grund av skada, sjukdom eller risk i arbetet enligt bestämmelser i nationell lag, sjömannens anställningsavtal eller kollektivavtal. Även denna standard innehåller bestämmelser om intyg eller annan skriftlig handling som visar att fartyget omfattas av ett system för ekonomisk trygghet. I tillägget A4-I specificeras vilka uppgifter som ska finnas i intyget eller den skriftliga handlingen.

Ändringen i punkten (g) i tilläggen A2-I och A4-I innebär att fartygets registrerade ägare ska anges i intyget om denne är annan än redaren. Syftet med ändringen är att undvika utfärdandet av onödiga bristmeddelanden vid hamnstatskontroller. Det har vid flertalet tillfällen inträffat att hamnstatsinspektörer bedömt att konventionens krav på ekonomisk trygghet inte varit uppfyllt eftersom de bedömt att den redare som anges på intyget måste vara densamma som den som anges på försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen (DMLC). Om namnet på redaren enligt DMLC inte kunnat identifieras som den registrerade ägaren av fartyget har det alltså bedömts att fartyget saknat den nödvändiga ekonomiska säkerheten, vilket i praktiken emellertid inte varit fallet. Ändringen av punkten (g) i respektive tillägg innebär således endast ett förtydligande och ingen ändring i sak.

Sverige ansågs vid införandet av kravet på ett system för ekonomisk trygghet för att hjälpa strandsatta sjömän, bl.a. i och med befintliga

bestämmelser i sjömanslagen (1973:282), lönegarantilagen (1992:497), förordningen (1991:1379) om handläggning av sjöfartsärenden vid utlandsmyndigheterna samt överenskommelser i kollektivavtal, ha en reglering som enligt konventionens terminologi är *i huvudsak likvärdig* med konventionens reglering. Genom nämnda lagar och avtal omfattas sjömän på svenskflaggade fartyg av en ekonomisk trygghet vid strandsättning i enlighet med konventionens intentioner. Den bedömningen bekräftas genom att det i avsnitt 15 i DMLC som utfärdas för svenska fartyg anges att svenska fartyg får segla utan sådant intyg eller annan handling om ekonomisk trygghet som avses i standarden och i tillägget A2-I.

I tillägg A4-I specificeras vilka uppgifter ett intyg eller annan skriftlig handling, som visar att fartyget omfattas av ett system för ekonomisk trygghet vid dödsfall och invaliditet, ska innehålla. Sverige har sedan tidigare bedömt att sjömän på svenska fartyg genom den svenska socialförsäkringen och kollektivavtalade försäkringar har ett ekonomiskt skydd i sådana situationer. Eftersom redare för svenska fartyg därför inte behöver tillhandahålla någon ekonomisk säkerhet för att trygga ersättning till sjömän behöver svenska fartyg inte heller att medföra någon dokumentation om detta. Istället framgår, även i detta avseende, av DMLC att konventionens krav är uppfyllda.

Eftersom det inte finns något krav på att svenska fartyg ska inneha sådana intyg som justeringen av punkten (g) i respektive tillägg gäller, föranleder ändringen inte behov av några åtgärder.

3 Konsekvenser

Under detta avsnitt ges en översiktlig bedömning av konsekvenserna av 2022 års ändringar i sjöarbetskonventionen och förslagen till genomförande som lämnats i denna analys.

2022 års ändringar av sjöarbetskonventionen och Transportstyrelsens förslag på hur ändringarna ska tas hand om i svenska författningar berör främst sjömän och redare ombord svenska fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen.

3.1 Bostad och rekreativsmöjligheter

Problemet är att alla sjömän inte har tillgång till internetuppkoppling överallt när de är ombord fartyget samt vid hamnar.

Syftet med införlivandet av ändringsförslaget kan leda till att sjömännen ombord kan, med internetuppkoppling, få kontakta sina nära och kära, vilket i sin tur kan bidra till att sjömännen känner en delaktighet i sina nära och käras liv trots distans. Detta kan leda till bättre livskvalitet för sjömän

ombord och bidra till mindre känsla av exempelvis ensamhet som kan leda till psykisk ohälsa.

Om rederier inte erbjuder tillgång till internetuppkoppling kan det kan leda till att det blir svårare att hålla kontakten med nära och kära om sjömännen är ombord en längre tid. I sin tur kan det leda till sämre livskvalitet och bidra till sämre hälsovanor som kan påverka ens psykiska mående.

För svenska hamnar och för svenska rederier kommer inte detta innebära några kostnader då de flesta svenska fartygen och hamnar redan har god internetuppkoppling. För utländska fartyg- och hamnar utanför Sverige som inte erhåller internetuppkoppling kan det innebära förhöjda kostnader om de behöver införskaffa internet.

3.2 Mat och förplägnad

3.2.1 Standard A3.2.2(b)

Problemet kring regeln är att det inte är tydligt beskrivet i sjöarbetskonventionen att en måltid ska vara balanserad och av bättre kvalitet för sjömännen ombord.

Genom införlivandet av ändringsförslaget, att ha välutrustade kök/ekonomilokaler, kan det bidra till att livsmedel erhåller en bättre kvalitet genom att det lagas och tillreds på ytor som har bättre hygienisk standard. Genom bättre kvalitet på måltiderna kan det bidra till bättre levnadsförhållanden som t.ex. bättre immunförsvar som i sin tur kan leda till mindre sjukdomar. Ändringsförslaget kan väntas medföra högre kostnader för rederierna på grund av att de kan behöva investera i bättre välutrustade kök/ekonomilokaler ombord, men det är en kostnad som kan bidra till positiva effekter för hälsan.

Om någon reglering inte kommer till stånd så bidrar det inte till någon skillnad på måltidens kvalitet. Rederierna behöver inte följa regeln om en balanserad kost och det resulterar i att sjömännen ombord får en ensidig kost som inte bidrar till en mer hälsosam livsstil. Genom att inte få en mer balanserad kost kan det leda till sämre immunförsvar som kan bidra till sjukdomar.

Företag som kan beröras av förslaget är i fartygsbranschen.

Transportstyrelsen kan genom tydligare krav i regelverken kan få färre frågor och effekten på det kan i sin tur leda till att resurser frigörs på Transportstyrelsen, vilket kan leda till att personal kan få tid att jobba med mer saker och även rätt saker. Detta kan i sin tur leda Transportstyrelsen blir mer effektiv.

Konkurrensmässigt kan det bidra till högre konkurrens om ett rederi har mer högre standard på kök/ekonomiavdelning än ett rederi som inte har.

3.2.2 Standard A3.2.7(a)

Problemet med regeln är att det inte är tydligt beskrivet hur inspektioner av mat- och dricksvattenförråd ska utföras med hänsyn till vattnets och matens mängd, kvalitet, näringsvärde och variation.

Införlivandet av ändringsförslaget kan leda till att förråden av mat och dricksvatten hålls rent, vilket i sin tur möjliggör att livsmedel ombord hålls i bättre skick, vilket i sin tur kan leda till bättre mat för sjömännen ombord.

Om ändringen inte kompletteras med förslaget så blir det inget förtydligande i Transportstyrelsens föreskrift. Detta leder i sin tur att det inte blir lika tydligt att inspektionerna ska omfatta förråden av mat och dricksvatten ombord, vilket kan leda till att dessa ytor inte hålls rena. Detta kan i sin tur leda till att livsmedel som bevaras i förråden kan bli i dåligt skick och om maten som är i dåligt skick tillagas, kan det leda till att sjömännen ombord kan drabbas av sjukdomar.

Företag som berörs av denna ändring är främst i fartygsbranschen.

Transportstyrelsen kan genom tydligare krav i regelverken få färre frågor och effekten på det kan i sin tur leda till att resurser frigörs på Transportstyrelsen, vilket kan leda till att personal kan få tid att jobba med mer saker och även rätt saker. Detta kan i sin tur leda Transportstyrelsen blir mer effektiv. Tydligare beskrivning i regelverket kan även underlätta för redare att veta exakt vilka områden som ska hållas i gott skick, vilket i sin tur kan leda till att de inte får några brister när inspektioner görs ombord.

3.3 Sjukvård ombord och i land

Problemet kring regeln är, att kravet på att medlemsstaten ska underlätta repatriering av en sjömans kvarlevor och ta hänsyn till sjömannen, eller om tillgängligt, sjömännens anhörigas åsikter, inte är tillräckligt tydligt beskrivet i sjömanslagen (1973:282).

Införlivandet av ändringsförslaget syftar till att det blir en tydligare beskrivning i sjömanslagen (1973:282) som tydligt beskriver att medlemsstaterna ska underlätta repatriering av sjömän som avlidit ombord och att det görs i enlighet med sjömannens eller av sjömannens anhöriges önskemål. Detta kan i sin tur leda till att anhöriga till sjömän kan känna en trygghet i att sjömännen kommer hem säker och enligt deras önskemål och att deras religiösa och/eller kulturella värderingar beaktas.

Om någon reglering inte kommer till stånd så blir det ingen ändring i sjömanslagen och regleringen blir fortsatt otydlig kring repatriering av avlidna sjömän. Detta kan i sin tur leda till att de anhörigas åsikter inte tas i beaktande.

De som främst berörs är medlemsstaterna, men också redare och sjömän.

Genom tydligare krav i regelverket kan färre frågor uppstå kring vad som gäller repatrieringen samt vad medlemsstaternas uppgift är. Effekten på detta kan i sin tur leda till att allt kring repatriering av avlidna sjömän går snabbare och med mindre krångel.

3.4 Undersökning, registrering och rapportering av sjömäns dödsfall

Problemet kring regeln är att det är otydligt kring registrering och rapportering av skador och/eller dödsfall av sjömän.

Införlivandet av regeln syftar till att det blir mer tydligt vilken myndighet som ansvarar för den årliga rapporteringen av sjömäns dödsfall till ILO:s generaldirektör samt att all dödsfall som involverar sjömän ska undersökas och registreras. Införlivandet av regeln kan även möjliggöra ett tydligare register kring sjömäns dödsfall. Detta kan i sin tur leda till bättre förutsättningar att identifiera vilka problemområden som finns gällande sjömäns arbets- och levnadsförhållanden ombord och arbeta i ett förebyggande syfte.

Införlivandet av regeln kan även medföra mindre administrativt arbete för redare, arbetsgivare m.m, vilket sedan kan leda till att de får mer tid att fokusera på arbete av andra arbetsuppgifter.

Om någon reglering inte kommer till stånd så ges inget förslag om vem som ska sköta den årliga rapporteringen till ILO. Detta kan i sin tur leda till att det blir en sämre sammanhållning kring registrering och rapportering av dödsfall, vilket i sin tur kan leda till att det blir svårare att skapa goda förutsättningar för att arbeta med mer målinriktade insatser gällande problemen som leder till sjömäns olyckor och dödsfall ombord.

Transportstyrelsen är den myndighet som berörs av förslaget till ändring i sjöarbetskonventionen.

3.5 Konsekvenser av att Sverige accepterar ändringarna

Genom att införliva regeländringar kommer det behöva göras mindre ändringar i lag och förordning samt ändringar i Transportstyrelsens egna föreskrifter.

Transportstyrelsen kommer genomföra mindre förtydliganden i Transportstyrelsens egna föreskrifter (TSFS 2013:86) om bostadsutrymmen ombord fartyg. Ändringen kommer leda till förtydligande att sjömän ska erbjudas möjligheten att ha tillgång till internetuppkoppling ombord och vid olika hamnar.

I samma föreskrift kommer det även göras ett förtydligande att ett fartygs kök/ekonomiavdelning ska vara organiserad och utrustad för att kunna laga varierade och balanserade mål under hygieniska förhållanden. Det kommer göras ytterligare ett förtydligande i föreskriften om att inspektioner ska omfatta förråden ombord.

Det kommer genomföras ett förtydligande i 42 § sjömanslagen (1973:282) att sjömannens, eller om tillämpligt, anhörigas önskemål ska tas i beaktande kring sjömannens repatriering.

Att genomföra dessa ändringar kan det leda till tydligare regelverk som gör det mer effektivt för sjömän och redare att följa vad som behöver göras för att uppnå kraven i regelverk samt för att uppnå bättre arbets- och levnadsförhållanden ombord fartyg. Utöver ett tydligare regelverk för sjömän och redare, kan detta leda till att Transportstyrelsen inte får lika mycket frågor, som i sin tur kan göra att personal på myndigheten kan fokusera på annat arbete, vilket i sin tur kan göra att Transportstyrelsen kan bli mer effektiva.

De närmare konsekvenserna av ett accepterande, vilka författningsändringar och andra åtgärder som krävs framgår av avsnitt 2. Eftersom denna gjorts med utgångspunkt i att ändringarna ska accepteras och genomföras i svensk författning.

3.6 Konsekvenser av att Sverige invänder mot ändringarna

Om Sverige invänder mot ändringarna innebär det att ändringarna inte kommer träda ikraft för Sveriges del, även om de gör det för andra medlemsstater. Det betyder att konventionen fortsätter gälla såsom den hittills genomförts i svensk författning. Sverige kommer inte behöva göra några författningsändringar eller vidta några andra åtgärder. En invändning mot ändringarna innebär att redare och sjömän ombord svenska fartyg inte kommer ha samma förutsättningar att uppnå bättre arbets- och levnadsförhållanden ombord som redare och sjömän på fartyg där ändringarna ska tillämpas.

4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag

Författningsändringarna bör träda ikraft den 23 december 2024.

Bedömning

Det behövs inga övergångsbestämmelser.

De föreslagna ändringarna i sjömanslagen och Transportstyrelsens föreskrifter 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 2022 års ändringar skickades den 23 juni 2022 varför sista dag för att invända mot ändringarna är den 23 juni 2024.

Ändringarna av konventionen träder i kraft sex månader efter utgången av den föreskrivna tvåårsfristen, d.v.s. den 23 december 2024, för alla ratificerande medlemsstater utom de som anfört formella invändningar och inte återtagit sådana invändningar.

Transportstyrelsen bedömer att de föreslagna författningsändringarna är av sådant slag att det inte föreligger något behov av övergångsbestämmelser.

5 Författningskommentar

5.1 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

42 §

I paragrafen görs ett tillägg för att förtydliga att sjömannens önskningar vad gäller arrangemangen för begravning eller kremering ska beaktas vid dödsfall, dock utan att befälhavarens skyldigheter i övrigt utökas. Om sjömannens önskningar inte är kända ska de närmaste anhörigas önskningar beaktas. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att sjömans kulturella och religiösa traditioner respekteras. Genom tillägget genomförs delar av kravet i standard A4.1.6 i sjöarbetskonventionen. Vissa ändringar av smärre och språklig art föreslås också. Förslaget behandlas i avsnitt 2.5.

5.2 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor

16 §

I paragrafen görs ett tillägg om att Transportstyrelsen ansvarar för den årliga rapporteringen till ILO om sjömans dödsfall i enlighet med det nya kravet i standard A4.3.5(a). Förslaget behandlas i avsnitt 2.7.

5.3 Förslaget till föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC, 2006)

1 kap.

5 §

Tillägget i första stycket innebär en mer heltäckande upplysning om innehållet i den paragraf i fartygssäkerhetslagen som reglerar befälhavarens skyldighet att se till att kost och vatten medförs på fartyget samt dennes skyldighet att ha uppsikt över bostads- och hälsovårdsförhållandena ombord. I andra stycket görs ett tillägg som innebär att även förråden av livsmedel och dricksvatten ska omfattas av de inspektioner befälhavaren, eller den person befälhavaren utser, ska göra. Genom inspektionerna ska säkerställas att förråden av både mat och dricksvatten är tillräckliga med avseende på kvantitet, näringsvärde, kvalitet och variation. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att den kost och det dricksvatten som sjömännen tillhandahålls kontinuerligt motsvarar ställda krav. Genom ändringen av paragrafen genomförs ändringen av standard A3.2.7(a) i sjöarbetskonventionen. Förslaget behandlas i avsnitt 2.4.

3 kap.**34 a §**

Paragrafen är ny och genomför ändringen av standard A3.2.2(b) i sjöarbetskonventionen. I paragrafen föreskrivs att ekonomilokaler ombord på fartyg, ska vara organiserade och utrustade så att sjömännen kan få tillräckliga, varierade, balanserade och näringsriktiga mål, tillagade och serverade under hygieniska förhållanden. Med ekonomilokal avses de särskilda lokaler för beredning av livsmedel och biutrymmen där livsmedel annars hanteras, såsom t.ex. lager-, förråds- och diskrum. Hur ekonomiavdelningen ska vara organiserad och utrustad kan skilja sig från fartyg till fartyg. Bestämmelsen bidrar till att precisera vad som avses med fartygssäkerhetslagens krav på att kosten ska vara av fullgod kvalitet. Förslaget behandlas i avsnitt 2.4.

39 §

I paragrafens första stycke görs ett tillägg för att förtydliga att i trivselförmånerna ska ingå möjlighet till sociala kontakter. Ändringen av paragrafen och införandet av de allmänna råden genomför ändringarna av standard A3.1.17 och riktlinje B3.1.11.8 i sjöarbetskonventionen. Syftet med förtydligandet av kravet om att sociala kontakter ingår i trivselförmånerna är att betona att sådana kontakter, inkluderat möjligheten att hålla kontakt med familj och vänner i land, är centrala för sjömännens välmående. Förslaget behandlas i avsnitt 2.3.

Bilaga 1

Översättning till svenska av beslutade ändringar i sjöarbetskonventionen.