

# Sjöarbetskonventionen

*– om Sveriges anslutning*

*Betänkande av MLC-utredningen*

*Stockholm 2009*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

SOU 2009:95

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-598 191 91  
Ordertel: 08-598 191 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)*  
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.  
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice

Tryckt av Edita Sverige AB  
Stockholm 2009

ISBN 978-91-38-23325-2  
ISSN 0375-250X

# Till statsrådet Åsa Torstensson

Regeringen beslutade den 12 februari 2009 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att föreslå de författningsändringar som behöver göras för att Sverige ska kunna ratificera 2006 års sjöarbetskonvention.

Till särskild utredare förordnades samma dag direktören Johan Franson.

Som experter förordnades den 17 februari 2009 juristen Anna Bizzozero, Transportstyrelsen, kanslirådet Margaretha Granborg, Näringsdepartementet, kanslirådet Håkan Lundquist, Arbetsmarknadsdepartementet och ämnesrådet Per Tillander, Socialdepartementet. Som expert förordnades den 9 juni 2009 enhetschefen Mats Lindblad, Försäkringskassan.

Som sekreterare anställdes från och med den 12 februari kammarrättsassessorn Maria Källberg.

Utredningen har antagit namnet MLC-utredningen.

Utredningen överlämnar härmed betänkandet *Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning* (SOU 2009:95).

Uppdraget är härmed slutfört.

Norrköping i december 2009

*Johan Franson*

*/ Maria Källberg*

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>11</b>
<b>Författningsförslag</b> .....	<b>17</b>
1. Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282) .....	17
2. Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929) .....	20
3. Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän .....	21
4. Förslag till lag om ändring i socialförsäkringslagen (1999:799) .....	22
5. Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	23
6. Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) .....	27
7. Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal .....	30
8. Förslag till förordning om ändring i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen .....	31
<b>1 Inledning</b> .....	<b>33</b>
1.1 Utredningens uppdrag .....	33
1.2 Utredningens arbete .....	33
1.3 Överlämnade yttranden till utredningen .....	34

<b>2</b>	<b>ILO och 2006 års sjöarbetskonvention .....</b>	<b>35</b>
2.1	ILO:s uppbyggnad och arbete .....	35
2.1.1	Konventioner och rekommendationer .....	36
2.1.2	Tolkning av konventioner .....	37
2.1.3	Införlivande av en konvention i svensk rätt .....	38
2.1.4	ILO:s kontroll över tillämpning av en ratificerad konvention.....	38
2.1.5	Svenska ILO-kommittén.....	39
2.2	Antagandet av 2006 års sjöarbetskonvention .....	40
2.2.1	Konventionens innehåll och syfte.....	40
2.2.2	Konventionens ikraftträdande .....	42
2.2.3	Konventionens behandling inom EU .....	42
2.3	Konventionens förhållande till svensk lagstiftning .....	43
<b>3</b>	<b>Rättslig reglering .....</b>	<b>45</b>
3.1	Reglering i svensk rätt.....	45
3.1.1	Sjömanslagen .....	45
3.1.2	Fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen .....	46
3.1.3	Arbetsmiljölagen .....	46
3.1.4	Lagen om vilotid för sjömän .....	46
3.1.5	Mönstringslagen.....	47
3.1.6	Socialförsäkringslagen .....	47
3.1.7	Övriga lagar och förordningar.....	48
3.2	Kollektivavtal.....	48
3.2.1	Kollektivavtal på sjöarbetsmarknaden .....	49
3.2.2	Kollektivavtal och praktisk tillämpning.....	50
3.3	Ansvariga myndigheter .....	51
3.4	Andra berörda intressenter.....	51
<b>4</b>	<b>Genomförande av konventionens bestämmelser .....</b>	<b>53</b>
4.1	Sjöarbetskonventionens tillämpningsområde.....	53
4.1.1	Tillämpningsområde enligt svenska regler .....	53
4.1.2	Fiskefartyg, traditionsfartyg och örlogsfartyg.....	54
4.1.3	Fartområden .....	55

4.1.4	Grundläggande rättigheter .....	57
4.1.5	Genomförande av konventionens bestämmelser i medlemsstaterna .....	57
4.2	Jurisdiktion.....	57
4.3	Begreppet behörig myndighet.....	60
4.4	Översättning av ord och begrepp.....	60
4.4.1	Översättning av ordet seafarer.....	60
4.4.2	Översättning av orden essential dental care.....	60
4.4.3	Översättning av orden workers ashore .....	61
4.4.4	Översättning av begrepp som avser socialförsäkringsskydd .....	61
4.4.5	Översättning av maritime labour certificate och declaration of maritime labour compliance.....	61
4.5	Begreppet redare .....	62
4.6	Ratifikationsfrågan.....	64
4.7	Införlivandet av 2006 års sjöarbetskonvention i svensk rätt .....	65
<b>5</b>	<b>Minimikrav för att sjömän ska få arbeta på fartyg.....</b>	<b>67</b>
5.1	Minimikrav för att sjömän ska få arbeta på fartyg .....	67
5.2	Minimiålder .....	67
5.3	Läkarintyg.....	69
5.3.1	Läkarintygets giltighetstid .....	70
5.3.2	Fortsatt giltighetstid för läkarintyg i vissa fall.....	71
5.3.3	Läkarintygets utformning .....	71
5.4	Rekrytering och arbetsförmedling.....	72
5.4.1	Offentlig arbetsförmedling för sjömän.....	72
5.4.2	Privat arbetsförmedling.....	72
5.4.3	Medlemsstaternas skyldighet att informera .....	73
<b>6</b>	<b>Anställningsförhållanden .....</b>	<b>75</b>
6.1	Allmänt .....	75
6.2	Anställningsavtalet.....	76
6.3	Hemresa.....	76

<b>7</b>	<b>Bostäder, rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad.....</b>	<b>79</b>
7.1	Tillämpningsområde.....	79
7.2	Bostäder och rekreationsmöjligheter .....	79
7.3	Mat och förplägnad .....	80
7.3.1	Maten ska anpassas till besättningsmedlemmarnas olika kulturella och religiösa bakgrunder .....	80
7.3.2	Krav på utbildning för fartygskockar .....	81
7.3.3	Ålderskrav för fartygskockar .....	82
7.3.4	Fartyg som framförs med en föreskriven besättning om mindre än tio .....	83
<b>8</b>	<b>Hälso- och sjukvård, välfärd och social trygghet .....</b>	<b>85</b>
8.1	Sjukvård ombord och i land.....	85
8.1.1	Gällande regler .....	85
8.1.2	Rätt till fullgoda hälsoskyddsåtgärder och snabb tillgång till god sjukvård .....	86
8.1.3	Rätt till omedelbar sjukvård .....	87
8.1.4	Rätt till akut tandvård.....	87
8.1.5	Förebyggande åtgärder .....	87
8.1.6	Kostnadsansvar.....	88
8.2	Redares ansvar .....	88
8.2.1	Lagreglering om redares ansvar .....	88
8.2.2	Rätt till ersättning för kostnader för sjukvård, kost och logi .....	89
8.2.3	Sjuklön från arbetsgivaren .....	89
8.2.4	Konventionens krav på sjuklön.....	90
8.3	Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor .....	92
8.4	Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar.....	92
8.5	Socialförsäkring .....	92
8.5.1	Krav enligt sjöarbetskonventionen .....	92
8.5.2	Gällande rätt i Sverige .....	94
8.5.3	Norges ratificering av sjöarbetskonventionen .....	98
8.5.4	Närmare analys av sjöarbetskonventionens krav i förhållande till gällande rätt i Sverige.....	98
8.5.5	Utredningens förslag och bedömning .....	100

<b>9</b>	<b>Uppfyllelse och tillämpning.....</b>	<b>105</b>
9.1	Inledande bestämmelser .....	105
9.2	Flaggstatens ansvar .....	105
9.2.1	Sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen.....	106
9.2.2	Fartyg som omfattas av reglerna om sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen.....	107
9.2.3	Uppdrag till erkända organisationer.....	107
9.2.4	Sjöarbetskonventionen måste finnas ombord.....	109
9.2.5	Förhållanden som ska bli föremål för tillsyn .....	109
9.2.6	Register över inspektioner .....	110
9.2.7	Klagomålshantering ombord .....	110
9.3	Hamnstatens skyldigheter.....	111
9.3.1	Omständigheter som kan leda till en mer ingående inspektion.....	112
9.3.2	Följder av att ett fartyg inte uppfyller sjöarbetskonventionens krav .....	112
9.3.3	Rutiner för sjömäns klagomål i land.....	113
9.4	Inskränkningar i rätten att nyttja fartyg.....	113
9.4.1	Inskränkningar i rätten att nyttja svenska fartyg.....	114
9.4.2	Inskränkningar i rätten att nyttja utländska fartyg ..	115
9.5	Rekryteringsansvar .....	116
<b>10</b>	<b>Ikraftträdande .....</b>	<b>117</b>
<b>11</b>	<b>Konsekvensbedömning .....</b>	<b>119</b>
11.1	Inledning.....	119
11.2	Statsfinansiella konsekvenser av förslagen .....	119
11.3	Konsekvenser för sjöfartsnäringen .....	121
11.4	Konsekvenser för den enskilde .....	123



<b>12</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>125</b>
12.1	Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282) .....	125
12.2	Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929) .....	126
12.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän .....	127
12.4	Förslaget till lag om ändring i socialförsäkringslagen (1999:799) .....	127
12.5	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	127
12.6	Förslaget till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) .....	129
12.7	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal .....	131
12.8	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen .....	131

### **Bilagor**

<i>Bilaga 1</i>	Kommittédirektiv 2009:9 .....	133
<i>Bilaga 2</i>	2006 års sjöarbetskonvention på svenska och engelska .....	137
<i>Bilaga 3</i>	Jämförelsetabell .....	279

# Sammanfattning

## Bakgrund

Genom 2006 års sjöarbetskonvention revideras och moderniseras ett antal tidigare konventioner och rekommendationer. Syftet med konventionen är att införa ett samlat instrument med alla aktuella krav på arbets- och levnadsförhållanden till sjöss. Konventionen omfattar inte fiskefartyg, traditionsfartyg och örlogsfartyg och inte heller fartyg som navigerar enbart i inlandsfarvatten, i vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller. Konventionens bestämmelser kan enligt artikel III punkt 5 införas i medlemsstatens lagstiftning, genom kollektivavtal eller genom praktisk tillämpning. Stora delar av konventionen motsvaras i Sverige redan i dag av bestämmelser i lagar, författningar och föreskrifter och genom kollektivavtal.

I kommittédirektivet Genomförande av 2006 års sjöarbetskonvention (dir. 2009:9) gavs utredningen i uppdrag att lämna förslag till de författningsändringar som behöver göras för att Sverige ska kunna ratificera 2006 års sjöarbetskonvention. Nedan redogörs i korthet för de ändringar utredningen föreslår.

## Våra förslag i sak

### *Ratifikationsfrågan*

Svenska ILO-kommittén har i yttrande till Arbetsmarknadsdepartementet ansett att sjöarbetskonventionen är ett angeläget och viktigt instrument som kan förbättra sjömäns arbets- och levnadsvillkor samt att konventionens styrka är att varje medlemsstat som ratificerar den ges rätt att som hamnstat inspektera alla fartyg oavsett om flaggstaten ratificerat konventionen eller inte. Om Sverige skulle välja att inte ratificera konventionen kan de

ekonomiska och arbetsmässiga följderna bli negativa. ILO-kommittén har mot denna bakgrund tillstyrkt att Sverige ratificerar konventionen. Utredningen delar ILO-kommitténs bedömning att Sverige bör ratificera 2006 års sjöarbetskonvention.

#### *Krav på utbildning för fartygskockar införs*

I regel 3.2.3 i konventionen stadgas att sjömän som är anställda som fartygskockar med ansvar för matlagning ska vara utbildade och kvalificerade för sin befattning ombord. Sjömän bör enligt anvisning B 3.2.2.1 vara behöriga till tjänst som fartygskock om de har tjänstgjort till sjöss under minst viss tid eller avlagt examen som den behöriga myndigheten föreskrivit, eller avlagt en likvärdig examen vid en godkänd utbildning för kockar. Något krav på utbildning för att få arbeta som fartygskock finns inte i svensk rätt. En ny bestämmelse om att en sjöman som arbetar som kock ombord på fartyg med en säkerhetsbesättning om tio eller mer måste ha certifikat som kock införs i fartygssäkerhetsförordningen. I förordningen om behörigheter för sjöpersonal införs en bestämmelse där det framgår att för att få certifikat som fartygskock ska sökanden ha fullgjort godkänd utbildning.

#### *Sjömän får rätt till akut tandvård*

Enligt standard A.4.1.1 ska sjömän förutom hälso- och sjukvård även ha tillgång till akut tandvård. Detta är inte reglerat i svensk lag eller genom kollektivavtal. Bestämmelser införs om att sjömän ska ha rätt till akut tandvård och om att arbetsgivaren ska bestrida kostnaden för sådan tandvård.

#### *Tiden för arbetsgivarens ansvar att bestrida kostnader för vård, kost och logi till följd av sjukdom förlängs*

Redare ska enligt standard A.4.2.1 a) i konventionen svara för de kostnader som uppstår till följd av sjukdom för sjömän som arbetar på deras fartyg. Nationella lagar eller andra författningar kan begränsa redarens ansvar för att betala kostnaden till en period som inte får understiga 16 veckor från den dag skadan uppstod eller sjukdomen började. Detta krav är inte uppfyllt i sjömanslagen. En

ändring görs därför där det framgår att arbetsgivaren ska bestrida kostnaden för vård, kost och logi under minst 112 dagar.

#### *Tiden för arbetsgivarens ansvar att betala sjuklön förlängs*

Standard A.4.2.3 föreskriver att redaren ska betala sjuklön för en sjöman som är kvar ombord när sjukdomen eller skadan leder till arbetsoförmåga. Lön ska dessutom betalas till sjömannen från den tidpunkt han eller hon reste hem eller sattes i land fram till tillfrisknandet eller till dess han eller hon är berättigad till kontant ersättning enligt den berörda statens lagstiftning, om detta inträffar tidigare. Redarens ansvar kan begränsas till en tid som inte får understiga 112 dagar. Konventionens text i denna del är inte helt klargörande men utredningen har tolkat detta så att redaren ska betala lön under minst 112 dagar för sjömän som inte är ombord. Detta krav är inte uppfyllt i sjömanslagen varför en ändring om detta införs.

#### *Ändring görs i socialförsäkringslagen*

Enligt standard A.4.5.3 i konventionen ska varje medlemsstat vidta åtgärder enligt sina nationella villkor, för att ge ett kompletterande socialförsäkringsskydd till de sjömän som är varaktigt bosatta på dess territorium. Skyddet får inte vara mindre förmånligt än det som landbaserad personal som bor på dess territorium har. De sjömän som bor i Sverige men som inte arbetar här har med dagens regler inte ett lika förmånligt socialförsäkringsskydd som personer som både bor och arbetar i Sverige. För att uppfylla konventionens krav görs ett tillägg i 2 kap. 8 § socialförsäkringslagen där det framgår att en sjöman som bor i Sverige men som arbetar på ett utländskt fartyg, och som inte omfattas av förordning (EEG) nr 1408/71 eller en bilateral konvention om social trygghet, ska omfattas av den svenska arbetsbaserade socialförsäkringen.

*Sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen införs*

Varje medlemsstat ska enligt reglerna i femte kapitlet i sjöarbetskonventionen fullgöra sina skyldigheter med avseende på fartyg som för dess flagg. Ett effektivt system för tillsyn och certifiering av arbetsförhållandena till sjöss ska inrättas. Två nya dokument införs – sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. Dessa dokument ska utgöra bevis på att den medlemsstat vars flagg fartyget för har utövat tillsyn av fartyget och att de krav i konventionen som gäller sjömännens arbets- och levnadsförhållanden är uppfyllda. Endast fartyg som har en bruttodräktighet om minst 500 och som används i internationell sjöfart eller går i fart från en hamn, eller mellan hamnar, i ett annat land är skyldiga att ha ett sjöarbetscertifikat och en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen.

*Sveriges skyldigheter i fråga om hamnstatskontroller utvidgas*

Varje medlemsstat ska uppfylla sina skyldigheter enligt konventionen genom att samarbeta internationellt för att genomföra och tillämpa konventionsstandarderna på utländska fartyg. Alla fartyg som anlöper en hamn i en medlemsstat får inspekteras för att efterlevnaden av kraven i konventionen när det gäller sjömännens arbets- och levnadsförhållanden ska kunna granskas. Detta gäller även fartyg som är registrerade i en stat som inte har ratificerat konventionen.

*Övriga frågor*

Konventionen föreskriver att innan undantag får göras från kravet på att sjömän under 18 år ska ha rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila måste samråd ske med berörda redar- och sjöfolksorganisationer för att konstatera att arbetet inte kommer att skada personalens hälsa eller välbefinnande. En sådan bestämmelse införs i lagen om vilotid. När det gäller giltighetstiden för läkarintyg gör sjöarbetskonventionen inte någon skillnad på intyg avseende allmän medicinsk lämplighet och på intyg om syn- och hörsel förmåga. Giltighetstiden för ett läkarintyg får vara högst två år. Ändringar införs i fartygssäkerhetsförordningen och

mönstringslagen om detta. Tillämpliga kollektivavtal måste finnas tillgängliga på fartyget och då även på engelska på fartyg som används i internationell fart. Ett tillägg om detta görs i sjömanslagen. Enligt konventionen ska maten ombord anpassas till besättningsmedlemmarnas olika kulturella och religiösa bakgrunder. Fartygssäkerhetslagen får en ny bestämmelse om detta. På fartyg med en säkerhetsbesättning om mindre än tio måste alla som hanterar livsmedel i köket vara utbildade eller instruerade på områden som innefattar livsmedels- och personlig hygien och handhavande och förvaring av livsmedel ombord. En ny bestämmelse med detta innehåll införs i fartygssäkerhetsförordningen. Enligt konventionen får en medlemsstat bemyndiga bl.a. erkända organisationer att utföra tillsyn över arbets- och levnadsvillkoren ombord och utfärda certifikat. En sådan bestämmelse införs i fartygssäkerhetsförordningen. Den behöriga myndigheten ska hålla ett register över inspektioner av arbets- och levnadsförhållanden för sjömän på svenskflaggade fartyg och publicera en årsberättelse om inspektionsverksamheten. Tillägg om detta införs i förordningen med instruktion för Transportstyrelsen.

### **Ikraftträdande**

Sjöarbetskonventionen träder i kraft 12 månader efter den dag då minst 30 medlemsländer som tillsammans står för 33 procent av världshandelstonnaget har ratificerat konventionen. I november 2009 har fem länder ratificerat konventionen. Det är osäkert när konventionen kommer att träda i kraft. Utredningen föreslår därför inte något datum för ikraftträdande av de förslagna författningsregleringarna.

# Författningsförslag

## 1. Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjömanslagen (1973:282), dels att det i lagen ska införas två nya bestämmelser, 37 a § och 61 a §, enligt följande lydelse, dels att 34 §, 38 § och 58 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 34 §

När sjöman har befattning på fartyg utgår lön, även om han är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada.

Har sjöman sjukdom eller skada, när han lämnar befattning på fartyg, utgår lön för sådan tid därefter under vilken han är arbetsoförmögen på grund av sjukdomen eller skadan. Lönen utgår från dagen efter den då han lämnade befattningen under högst 60 dagar, om befattningen avsåg utrikes fart, eller högst 30 dagar, om befattningen avsåg inrikes fart. Blir sjöman under väntetid arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada, har han rätt till lön under den tid han är arbetsoförmög-

Har sjöman sjukdom eller skada, när han lämnar befattning på fartyg, utgår lön för sådan tid därefter under vilken han är arbetsoförmögen på grund av sjukdomen eller skadan. Lönen utgår från dagen efter den då han lämnade befattningen *på fartyg som går i fart utanför inre fart, sådan denna definieras i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal under minst 112 dagar och i annat fall under högst 30 dagar.* Blir en sjöman under väntetid arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada, har han rätt till lön

en. Lönen utgår från dagen efter den då han blev arbetsoförmögen under högst 60 dagar, om han under anställningstiden senast haft befattning på fartyg i utrikes fart, och i annat fall under högst 30 dagar.

under den tid han är arbetsoförmögen. Lönen utgår från dagen efter den då han blev arbetsoförmögen under 60 dagar, om han under anställningstiden senast haft befattning på fartyg och i annat fall under högst 30 dagar.

### 37 a §

*Befälhavaren ska sörja för att sjöman på fartyg som går i fart utanför inre fart, sådan denna definieras i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal får akut tandvård.*

Arbetsgivaren *skall* bestrida kostnaden för vård av sjuk eller skadad sjöman, som har befattning på fartyg.

### 38 §

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

*Arbetsgivaren ska även bestrida kostnaden för akut tandvård för sjöman som har befattning på fartyg som går i fart utanför inre fart, sådan denna definieras i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal.*

Har sjöman sjukdom eller skada när han lämnar befattning på fartyg eller får han sjukdom eller skada under väntetid, *skall* arbetsgivaren bestrida kostnaden för vård av sjömannen under högst 42 dagar eller, om sjömannen vårdas i annat land än det där han är bosatt, under högst 84 dagar.

Har sjöman sjukdom eller skada när han lämnar befattning på fartyg eller får han sjukdom eller skada under väntetid, *ska* arbetsgivaren bestrida kostnaden för vård av sjömannen under *minst 112 dagar om sjömannen har eller har haft befattning på fartyg som går i fart utanför inre fart, sådan denna definieras i förordningen*



*(2007:237) om behörigheter för sjöpersonal och i annat fall under högst 42 dagar.*

## 58 §

Befälhavaren *skall* se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygssäkerhetslagen (2003:364), de föreskrifter som regeringen har utfärdat i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget. Befälhavaren *skall* även se till att ett exemplar av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som har utfärdats i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget.

Befälhavaren *ska* se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygssäkerhetslagen (2003:364), de föreskrifter som regeringen har utfärdat i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget. *Tillämpliga kollektivavtal ska även finnas på engelska på fartyg som används i internationell fart.* Befälhavaren *ska* även se till att ett exemplar av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som har utfärdats i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget.

## 61 a §

*Bestämmelser om tillsyn av fartyg med anledning av denna lag finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364).*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

## 2. Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Härigenom föreskrivs i fråga om mönstringslagen (1983:929) att 19 § ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Läkarintyget gäller i högst två år eller, om sjömannen vid undersökningen inte fyllt 18 år, i högst ett år. Läkarintyg som avser enbart syn- och hörsel-förmåga får dock gälla i fyra år.

Upphör intyget att gälla när fartyget är till sjöss eller i en hamn där det inte finns läkare med behörighet att utfärda intyg, *skall* befälhavaren se till att sjömannen blir läkarundersökt i första hamn där så kan ske.

### *Föreslagen lydelse*

#### 19 §

Läkarintyget gäller i högst två år eller, om sjömannen vid undersökningen inte fyllt 18 år, i högst ett år.

*Om intygets giltighetstid löper ut när fartyget är till sjöss får intyget trots detta fortsatt giltighet till nästa hamn som fartyget anlöper där det finns läkare med behörighet att utfärda läkarintyg, under förutsättning att tiden från det att giltighetstiden löper ut till dess att nytt läkarintyg utfärdas inte överstiger tre månader.*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

### 3. Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:958) om vilotid för sjömän att 5 § ska ha följande lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

#### 5 §

Sjömän under 18 år har rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. I vilotiden *skall* ingå tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00.

Sjömän under 18 år har rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. I vilotiden *ska* ingå tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00.

Undantag från första stycket får göras om den sammanhängande nattvilan skulle förhindra ett effektivt genomförande av ett utbildningsprogram för sådana sjömän.

*Innan undantag enligt andra stycket görs ska samråd ske med berörda redar- och sjöfolksorganisationer för att konstatera att arbetet inte kommer att skada sjömännens hälsa eller välbefinnande.*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

#### 4. Förslag till lag om ändring i socialförsäkringslagen (1999:799)

Härigenom föreskrivs i fråga om socialförsäkringslagen (1999:799) att 2 kap. 8 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

##### **2 kap.**

##### **8 §**

Arbete som sjöman på svenskt handelsfartyg anses som arbete i Sverige. Detta gäller även om arbetet utförs

1. i anställning på utländskt handelsfartyg som en svensk redare hyr i huvudsak obemannat, om anställningen sker hos redaren eller hos någon arbetsgivare som redaren har anlitat, eller

2. i anställning hos ägaren till ett svenskt handelsfartyg eller hos någon arbetsgivare som anlitats av ägaren, om fartyget hyrs ut till en utländsk redare i huvudsak obemannat.

*För en i Sverige bosatt sjöman ska även arbete på utländskt fartyg anses som arbete i Sverige.*

Med sjöman avses den som enligt sjömanslagen (1973:282) skall anses som sjöman.

Med sjöman avses den som enligt sjömanslagen (1973:282) ska anses som sjöman.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

## 5. Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)

*dels* att det i lagen ska införas två nya bestämmelse, 3 kap. 9 a § och 9 b §, enligt följande lydelse,

*dels* att 1 kap. 4 §, 4 kap. 5 § och 5 kap. 1 § och 6 kap. 1 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 4 §

I denna lag avses med

1. fartcertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt,

2. passagerarfartygscertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra,

3. fribordscertifikat: ett bevis om att ett fartygs fribord har fastställts efter tillsyn och att fribordsmärken har satts fast på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt,

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation, och

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §.

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §,

6. sjöarbetscertifikat: ett bevis på att fartyget vid tidpunkten för certifikatets utfärdande uppfyller kraven på arbets- och levnadsförhållanden som följer av denna lag och av sjömanslagen (1973:282), och

7. försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen: ett dokument som visar vilka förhållanden på ett fartyg som enligt 2006 års sjöarbetskonvention ska bli föremål för tillsyn, vilka föreskrifter som tillämpas och en förklaring av redaren om vad denne gjort för att uppfylla föreskrivna krav.

### 3 kap.

#### 9 a §

##### *Sjöarbetscertifikat*

*Ett svenskt fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 som används i internationell fart eller som går i fart från en hamn eller mellan hamnar i ett annat land ska ha ett sjöarbetscertifikat. Detta gäller inte fiskefartyg och traditionsfartyg.*

#### 9 b §

##### *Försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen*

*Ett svenskt fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 som används i internationell fart eller som går i fart från en hamn eller mellan hamnar i ett annat land ska ha en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. Detta gäller inte fiskefartyg och traditionsfartyg.*

**4 kap.****5 §**

Den kost som de ombordanställda får *skall* vara tillräcklig och av fullgod kvalitet.

Den kost som de ombordanställda får *ska* vara tillräcklig och av fullgod kvalitet. *Kosten ska vara anpassad till de ombordanställdas olika kulturella och religiösa bakgrunder.*

Vatten för de ombordanställdas behov *ska* finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet.

Bestämmelser om livsmedel och om utrymmen för verksamhet med livsmedel finns i livsmedelslagen (2006:804) och de EG-förordningar som kompletteras av den lagen.

**5 kap.****1 §**

Transportstyrelsen utövar, om något annat inte anges, tillsyn enligt denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen när det gäller

1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,
2. säkring av last som ännu inte har förts ombord,
3. rederiers säkerhetsorganisation, och
4. arbetsmiljön ombord.
4. arbetsmiljön ombord, *och*
5. *arbets- och levnadsförhållandena ombord.*

När det gäller inspektion enligt 8 § utövas tillsyn även av

Kustbevakningen i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd med Kustbevakningen.

I frågor som avser arbetsmiljön ska tillsynen också avse att arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och föreskrifter meddelade med stöd av dessa lagar samt artikel 35 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG,

93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG följs. Sådan tillsyn utövas i samverkan med Arbetsmiljöverket.

Bestämmelser om tillsyn av livsmedelshanteringen finns i livsmedelslagen (2006:804).

## 6 kap.

### 1 §

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
2. fartyget *i något väsentligt avseende* har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall, 2. fartyget har brister i skyddet *som är farliga för de ombordvarandes säkerhet, hälsa eller trygghet,*
3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,
5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,
6. rederiet eller fartyget uppfyller kraven på säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,
7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,
8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,
9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, eller
10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygshistorik som ska finnas ombord på fartyget.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Likaså får, i stället för förbud enligt första stycket, användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne förbjudas tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.



## 6. Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

*dels* att det i förordningen ska införas fem nya bestämmelser, 4 kap. 2 a §, 9 a §, 40 §, 6 kap. 8 b § och 9 kap. 2 a § enligt följande lydelse,

*dels* att 4 kap. 18 § och 5 kap. 2 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 4 kap.

#### 2 a §

*En sjöman ska ha fyllt 18 år för att få arbeta som fartygskock.*

#### 9 a §

*Sjöman som arbetar som fartygskock ombord på fartyg med en säkerhetsbesättning om tio eller mer ska ha fullgjort godkänd utbildning och inneha certifikat som fartygskock.*

#### 18 §

Besättningsmedlemmarna på handelsfartyg, traditionsfartyg och fiskefartyg *skall* uppfylla de krav på syn och hörsel som anges i Transportstyrelsens föreskrifter meddelade med stöd av förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk. Att kraven är uppfyllda *skall* styrkas med ett läkarintyg som inte får vara äldre än 4 år.

Besättningsmedlemmarna på handelsfartyg, traditionsfartyg och fiskefartyg *ska* uppfylla de krav på syn och hörsel som anges i Transportstyrelsens föreskrifter meddelade med stöd av förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk. Att kraven är uppfyllda *ska* styrkas med ett läkarintyg som inte får vara äldre än 4 år *när det gäller besättningsmedlemmar på*

*traditionsfartyg, fiskefartyg och handelsfartyg i inre fart, sådan denna definieras i förordningen (2007:237) om behörighet för sjöpersonal, och inte äldre än 2 år när det gäller besättningsmedlemmar på övriga handelsfartyg.*

#### 40 §

*För fartyg som framförs med en säkerhetsbesättning om mindre än tio gäller att alla som hanterar livsmedel i köket ska vara utbildade eller instruerade på områden som innefattar livsmedels- och personlig hygien och handhavande och förvaring av livsmedel ombord på fartyg.*

*Transportstyrelsen får föreskriva krav på utbildning och instruktion.*

### 5 kap.

#### 2 §

På varje fartyg *skall* fartygs-säkerhetslagen (2003:364) och denna förordning samt arbetsmiljölagen (1977:1160) och arbetsmiljöförordningen (1977:1166) finnas tillgängliga för dem som utför fartygsarbete. Detsamma gäller i fråga om andra författningar som har utfärdats med stöd av dessa lagar eller förordningar och som rör den verksamhet som bedrivs på fartyget.

På varje fartyg *ska* fartygs-säkerhetslagen (2003:364) och denna förordning samt arbetsmiljölagen (1977:1160) och arbetsmiljöförordningen (1977:1166) finnas tillgängliga för dem som utför fartygsarbete. Detsamma gäller i fråga om andra författningar som har utfärdats med stöd av dessa lagar eller förordningar och som rör den verksamhet som bedrivs på fartyget *samt 2006 års sjöarbetskonvention.*

**6 kap.***8 b §*

*Transportstyrelsen ska vid kontroll av utländska fartyg i fråga om arbets- och levnadsförhållandena ombord följa bestämmelserna i 2006 års sjöarbetskonvention om sådana kontroller.*

**9 kap.***2 a §*

*Transportstyrelsen får genom avtal uppdra åt en erkänd organisation att utöva tillsyn av arbets- och levnadsförhållandena på svenska fartyg och utfärda sjöarbetscertifikat och del I av försäkringen om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. Transportstyrelsen ska i styrelsens författningssamling tillkännage med vilka organisationer avtal träffats och upplysa Internationella arbetsbyrån om detta.*

---

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

## 7. Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal att det i förordningen ska införas en ny bestämmelse, 4 kap. 9 b § enligt följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **4 kap.**

#### *9 b §*

*För att få certifikat som fartygskock ska sökanden ha fullgjort godkänd utbildning.*

---

1. Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2. Transportstyrelsen får till och med den [...] i enskilda fall besluta att utfärda certifikat som fartygskock till den som kan styrka att han eller hon före den [...] har tjänstgjort som fartygskock under minst sex månader under de senaste tre åren, även om kravet på godkänd utbildning i 4 kap. 9 b § inte är uppfyllt.

## 8. Förslag till förordning om ändring i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen att 5 § och 11 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §

Transportstyrelsen ska svara för

1. register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,
2. luftfartygs- och inskrivningsregistret,
3. fartygs- och sjömans-  
registret,
3. fartygs- och sjömans-  
registret, *samt registret över  
tillsyn av arbets- och levnads-  
förhållanden på fartyg,*
4. registrering av avtal om båtbyggnadsförskott, och
5. vägtrafikregistret.

### 11 §

Transportstyrelsen ska

1. årligen redovisa myndighetens åtgärder för att bidra till ett klimateffektivt transportsystem,
2. aktivt medverka i regeringens arbete med ansökningar om TEN- bidrag och årligen redovisa resultaten av sökta bidrag,
3. årligen bistå Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) i dess uppdrag att till regeringen redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen.

*4. årligen publicera en års-  
berättelse om inspektions-  
verksamheten av arbets- och  
levnadsförhållanden ombord på  
fartyg.*

---

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

# 1 Inledning

## 1.1 Utredningens uppdrag

Utredningens uppdrag framgår av kommittédirektiven (dir. 2009:9), se *bilaga 1*. Uppdraget består i att lämna de förslag till författningsändringar som är nödvändiga för att undanröja eventuella hinder för Sveriges ratificering av 2006 års sjöarbetskonvention.

Om oklarheter uppstår om ansvarsfördelningen mellan olika myndigheter till följd av konventionens regler ska utredaren lämna förslag på ansvarsfördelningen.

Utredaren ska beakta rådets direktiv om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ECSA) och European Transport Workers' Federation (EFT) om 2006 års sjöarbetskonvention.

Utredaren ska samråda med berörda myndigheter och organisationer. En särskild referensgrupp bestående av arbetsmarknadens parter på sjöfartsområdet ska tillsättas.

Enligt utredningsdirektiven ska utredaren lägga särskild vikt vid regelförenkling. Utredaren ska också lämna en konsekvensbeskrivning av de föreslagna åtgärderna. Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för det allmänna ska finansieringsförslag lämnas. Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för företag ska samråd ske med Näringslivets regelnämnd.

## 1.2 Utredningens arbete

Utredningens arbete har bedrivits i form av en enmansutredning som inleddes i februari 2009. Arbetet har skett i nära samarbete med experterna. Utredningen har samrått med Transportstyrelsen för att få en inblick i hur dagens regelverk fungerar. Utredningen har – i enlighet med utredningsdirektiven – tillsatt en särskild referensgrupp bestående av representanter för arbetsmarknadens

parter på sjöfartsområdet. Utredningen har hållit ett sammanträde med referensgruppen och haft ytterligare kontakter med representanterna via e-post. Utredningen har haft erforderligt samråd med Näringslivets regelnämnd om de ekonomiska konsekvenserna för sjöfartsnäringen.

### **1.3 Överlämnade yttranden till utredningen**

Regeringen har till utredningen i februari 2009 överlämnat ILO-kommitténs yttrande den 24 oktober 2008<sup>1</sup> till Arbetsmarknadsdepartementet över 2006 års sjöarbetskonvention och de remissvar som lämnats till ILO-kommittén i samma fråga.

---

<sup>1</sup> Dnr 18/2006.

## 2 ILO och 2006 års sjöarbetskonvention

MLC-utredningens uppgift är att föreslå de författningsändringar som behövs för att Sverige ska kunna ratificera den konvention som antogs av ILO:s högsta beslutande organ, Internationella arbetskonferensen, den 23 februari 2006 och som på svenska benämns 2006 års sjöarbetskonvention.

I detta kapitel beskrivs innehållet i konventionen. För överskådlighetens skull ges först en beskrivning av ILO:s uppbyggnad och arbetssätt.

Hur Sverige har reglerat de frågor som behandlas i konventionen framgår av kapitel 5–9.

### 2.1 ILO:s uppbyggnad och arbete<sup>1</sup>

Internationella arbetsorganisationen (International Labour Organisation, ILO), är en mellanstatlig samarbetsorganisation som grundades 1919 i samband med Versaillesfreden och blev en del av Nationernas Förbund. ILO fick sitt säte i Genève. Syftet med inrättandet av ILO var att främja social rättvisa för en varaktig fred. Vid grundandet blev 45 stater medlemmar. Sverige blev medlem år 1920 genom sin anslutning till Nationernas Förbund.

Sedan 1946 är ILO ett av Förenta nationernas fackorgan. I dag har organisationen 182 medlemsstater. ILO skiljer sig på några sätt från andra FN-organisationer, främst genom den s.k. trepartsstrukturen som innebär att medlemsstaterna inte enbart företräds av sina regeringar, utan också av representanter från arbetsgivare och arbetstagare.

---

<sup>1</sup> Uppgifterna i detta avsnitt är hämtade från ILO:s hemsida, [www.ilo.org](http://www.ilo.org) och från Stina Lagergren (1986) *ILO-normer och dess inflytande på svensk lagstiftning och praxis*.



ILO:s verksamhet är reglerad i organisationens stadga (Constitution) och arbetsordningar (Standing orders) för konferens och styrelse.

Verksamheten i ILO bedrivs främst av tre organ:

- *Internationella arbetskonferensen* är ILO:s beslutande församling som normalt sammanträder en gång per år. Internationella arbetskonferensens uppgifter är att anta budget, arbetsprogram, konventioner, rekommendationer och resolutioner. Medlemsstaterna deltar med delegationer som i de flesta fall består av två regeringsombud, ett arbetstagarombud och ett arbetsgivarombud. Varje ombud har en röst i konferensens plenum och ombuden från en stat har rätt att rösta oberoende av varandra. Ombuden har experter till sin hjälp.
- *Styrelsen*. Styrelsen utses av arbetskonferensen. I styrelsen finns 56 platser, varav 28 på regeringssidan och 14 vardera på arbetstagar- och arbetsgivarsidan. Styrelsen leder ILO:s verksamhet och genomför de beslut som fattas av arbetskonferensen, fastställer dagordning för konferensen, beslutar om Internationella arbetsbyråns verksamhet och utser dess generaldirektör. Till styrelsen är knutna ett antal fasta kommittéer.
- *Internationella arbetsbyrån*. Denna är ett permanent sekretariat och ILO:s utrednings-, informations- och administrativa organ. Byrån leds av en generaldirektör. Arbetsbyrån är organiserad i ett antal avdelningar med underliggande sektioner. Arbetsbyrån har fortfarande sitt kontor i Genève. ILO har dessutom kontor i över 40 länder i världen.

### 2.1.1 Konventioner och rekommendationer

ILO:s huvuduppgift är att utarbeta konventioner som gäller normer för arbetslivet. Normerna får oftast formen av en konvention som är avsedd att ratificeras av medlemsländerna eller en rekommendation avsedd att beaktas vid lagstiftning eller på annat sätt men utan den bindande verkan som en konvention har.

ILO har hittills antagit drygt 180 konventioner och 190 rekommendationer. Vissa konventioner är dock inte längre tillämpliga då de har förlorat sin aktualitet.

Precisionsgraden i konventionerna varierar. En del konventioner anger precisa normer medan andra anger mer allmänt formulerade mål.

Beslut om konventioner fattas av arbetskonferensen. För att ett förslag till konvention ska godtas krävs minst två tredjedels majoritet.

Medlemsstaterna blir inte automatiskt bundna av en konvention som arbetskonferensen godtagit. Medlemsstaterna måste själva avgöra om det är möjligt för dem att ratificera konventionen. Enligt ILO:s stadga ska antagandet av en ny konvention eller rekommendation inte i något fall påverka någon lag som tillerkänner arbetstagare mer gynnsamma villkor än de i konventionen eller rekommendationen. När en stat väljer att tillträda en konvention ska ratifikationsinstrument sändas till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering. Konventionen blir bindande endast för de medlemsstater vars ratifikation har registrerats.

### 2.1.2 Tolkning av konventioner

Enligt ILO:s stadga (artikel 37) är det Internationella domstolen som svarar för tolkningen av såväl ILO:s stadga, som enligt denna antagna konventioner. Internationella domstolen har dock inte hittills i något fall gjort en sådan tolkning utan det har varit varje medlemsstats sak att tolka en konvention.

De länder som tillträtt en konvention är skyldiga att till Internationella arbetsbyrån rapportera om tillämpningen av konventionens bestämmelser. Ländernas tillämpningsrapporter granskas av oberoende jurister i ILO:s expertkommitté för tillämpning av konventioner och rekommendationer. Expertkommittén utarbetar årligen en rapport som belyser problem vid genomförandet av ILO:s normer i länderna och drar slutsatser om tillämpningen. Expertkommitténs rapport föreläggs Internationella arbetskonferensen vars trepartiska utskott för tillämpningsfrågor diskuterar och rapporterar sina slutsatser till konferensens plenum.

Även internationella arbetsbyrån gör formella och informella tolkningar av ILO:s instrument, även om stadgan inte uttryckligen tillerkänner arbetsbyrån en sådan behörighet.

### 2.1.3 Införlivande av en konvention i svensk rätt

Det finns olika sätt att införliva en konvention i svensk rätt. Om det gäller en konvention vars bestämmelser rör myndigheters eller enskildas handlande, kan två olika metoder komma i fråga. Konventionens bestämmelser kan införlivas i svensk rätt antingen genom s.k. transformation eller genom s.k. inkorporering.

Vid transformation omarbetas de delar av den internationella överenskommelsen som behöver införlivas med svensk rätt till svensk författningstext. Då används den teknik i fråga om systematik och språkbruk som normalt används vid intern lagstiftning. En annan form av transformation är att en konventionstext i en mer eller mindre ordagrann översättning till svenska tas in i den svenska författningen.

Inkorporering innebär att det i en lag eller annan författning föreskrivs att konventionens bestämmelser direkt gäller i Sverige. När denna metod används blir den autentiska konventionstexten gällande författningstext i svensk rätt.<sup>2</sup>

Ett införlivande kan även i vissa fall ske på annat sätt än genom lagstiftning, t.ex. genom kollektivavtal mellan arbetsgivare eller arbetsgivarorganisation och arbetstagarorganisation.<sup>3</sup>

### 2.1.4 ILO:s kontroll över tillämpning av en ratificerad konvention

Som tidigare nämnts är en medlemsstat som tillträtt en konvention skyldig att rapportera till arbetsbyrån om tillämpningen av konventionens bestämmelser. Enligt ILO:s stadga ska rapportering ske årligen, men i dag tillämpas en tvåårig rapporteringsperiod för de mest grundläggande konventionerna och fem år för övriga konventioner.

I Sverige svarar ILO-kommittén för rapporteringen.

Enligt ILO:s stadga finns även klagomöjligheter för arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer.

---

<sup>2</sup> Prop. 1994/95:169, s. 53–54.

<sup>3</sup> Katinka Svanberg (2003), *Introduktion till traktaträtten*.

### 2.1.5 Svenska ILO-kommittén

ILO-kommittén har en viktig uppgift när det gäller efterlevnaden av ratificerade konventioner och rekommendationer. Kommittén har funnits sedan 1927 och är en myndighet under Arbetsmarknadsdepartementet.

Enligt instruktionen (1977:987) ska kommittén vara trepartiskt sammansatt. Kommittén ska bestå av nio ledamöter, varav tre representerar regeringen, tre arbetsgivarna och tre arbetstagarna.

Enligt instruktionen är kommitténs uppgifter bl.a. att

- utarbeta underlag för regeringens svar på frågor rörande punkter på Internationella arbetskonferensens dagordning och till regeringens kommentarer till förslag till texter som ska diskuteras på arbetskonferensens sammanträden.
- utarbeta underlag för förslag i samband med framläggandet av konventioner och rekommendationer i enlighet med artikel 19 i ILO:s stadga. I artikel 19 finns regler om vad som ska iakttas vid ratifikation av ett konventionsförslag.
- behandla frågor om icke-ratificerade konventioner och av rekommendationer som ännu inte börjat tillämpas.
- behandla förslag till uppsägningar av ratificerade konventioner.
- behandla frågor som rör andra beslut fattade av ILO än konventioner och rekommendationer.
- främja ökad kunskap om ILO.
- årligen till chefen för Arbetsmarknadsdepartementet avge en redogörelse för hur de i ILO:s konvention nr 144 (om samråd på trepartsbasis för att främja genomförandet av ILO:s normer) och rekommendation nr 152 (om samråd på trepartsbasis för att främja genomförandet av internationella standarder för arbetslivet och nationella handlingar som har anknytning till ILO:s normer) avsedda förfarandena har fungerat.

## 2.2 Antagandet av 2006 års sjöarbetskonvention

Frågor om sjöpersonals arbetsförhållanden har behandlats av ILO under särskilda s.k. sjöfartssessioner. Mellan år 1920 och 2003 har Internationella arbetskonferensen antagit 39 konventioner, ett protokoll och ungefär trettio rekommendationer som rör arbetsförhållandena till sjöss.<sup>4</sup>

År 2001 antog ILO:s sjöfartskommission (Joint Maritime Commission, JMC) en resolution om behovet av en översyn av relevanta konventioner och rekommendationer i syfte att ta fram ett sammanhållet ILO-instrument på sjöfartens område. Flera konventioner betraktades som otidsenliga och andra har inte erhållit tillräckligt antal ratifikationer för att träda i kraft.

ILO:s styrelse beslutade i mars 2001 att tillsätta en arbetsgrupp för sjöfartsnormer (High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards) med uppgift att utarbeta ett förslag till en ny konvention. Arbetsgruppens förslag behandlades av en förberedande teknisk sjöfartskonferens (Preparatory Technical Maritime Conference, PTMC) i september 2004. Ett uppföljningsmöte hölls i april 2005. Internationella arbetskonferensen samlades till sjöfartssession i februari 2006. Konferensen antog, som tidigare nämnts, den 23 februari 2006 det instrument som benämns 2006 års sjöarbetskonvention.

### 2.2.1 Konventionens innehåll och syfte

2006 års sjöarbetskonvention består av ett inledande, icke bindande avsnitt (Preamble) och tre olika men sinsemellan förbundna delar – artiklar, regler och kod (Articles, Regulations och Code). Koden består av en obligatorisk del A med obligatoriska Standards och en del B med icke-obligatoriska anvisningar (Guidelines).

Förhållandet mellan delarna A och B i koden har kommenterats av ILO:s chefsjurist.<sup>5</sup> I kommentaren sägs bl.a. 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

<sup>4</sup> ILO-kommitténs yttrande till Arbetsmarknadsdepartementet den 24 oktober 2008, dnr. 18/2006.

<sup>5</sup> Appendix D i rapporten I (1A) till konferensen (Adoption of an instrument to consolidate maritime labour standards).

i del B så länge åtagandena i övriga delar av konventionen respekteras.

Det finns inte några möjligheter för ett medlemsland att göra undantag från konventionsbestämmelser, t.ex. genom bilaterala avtal. Om ett land förser sin ratifikation med en reservation registreras inte ratifikationen.<sup>6</sup>

Regler och kod är grupperade under fem kapitel (Titles), nämligen

1. Minimikrav för att sjöpersonal ska få arbeta på fartyg (Minimum requirements for seafarers to work on a ship),
2. Anställningsförhållanden (Conditions of employment),
3. Bostad, rekreativsmöjligheter, mat och förplägnad (Accommodation, recreational facilities, food and catering),
4. Hälso- och sjukvård, välfärd och social trygghet (Health protection, medical care, welfare and social security protection),
5. Uppfyllelse och tillämpning (Compliance and enforcement).

Uppbyggnaden innebär att konventionen, som reviderar ett antal tidigare konventioner och ett antal rekommendationer, skiljer sig från det i ILO:s stadga förutsedda instrumentet konvention eftersom konventionen innehåller både konventionsbestämmelser och rekommendationsbestämmelser. Uttrycken/begreppen i konventionen är i stort hämtade från instrument antagna av Internationella sjöfartsorganisationen, IMO (International Maritime Organisation).

2006 års sjöarbetskonvention uppdaterar de flesta av ILO:s tidigare sjöarbetskonventioner. Syftet med konventionen är att införa ett samlat och enhetligt instrument med alla aktuella krav på arbete till sjöss. Konventionen innehåller regler om sjöfolks rätt till anständiga arbetsförhållanden till sjöss och skapar möjlighet till en rättvis konkurrens. När konventionen träder i kraft kommer den att bli den fjärde pelaren i den internationella regleringen av sjöfarten. De andra pelarna är 1974 års internationella konvention om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS), 1978 års konvention om utbildning, certifiering och vakthållning (STCW) och 1973 års internationella konvention om förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL).

---

<sup>6</sup> ILO-kommitténs yttrande till Arbetsmarknadsdepartementet den 24 oktober 2008, dnr. 18/2006.

### 2.2.2 Konventionens ikraftträdande

Konventionen träder i kraft 12 månader efter det att den ratificerats av 30 medlemsländer som tillsammans står för 33 procent av världshandelstonnaget. I november 2009 har fem länder ratificerat konventionen: Bahamas, Liberia, Marshall Islands, Panama och Norge. Länderna står tillsammans för mer än 40 procent av världshandelstonnaget.<sup>7</sup>

Genom konventionen revideras 36 konventioner och protokollet till konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg. Utan att formellt revideras moderniseras även ett 30-tal rekommendationer. När 2006 års sjöarbetskonvention träder i kraft kommer de länder som ratificerat konventionen inte längre att vara bundna av de tidigare konventioner på sjöarbetsområdet som de ratificerat. De länder som inte ratificerar 2006 års sjöarbetskonvention är dock fortfarande bundna av de tidigare konventionerna, men dessa äldre konventioner kommer inte att kunna ratificeras av nya länder. Det innebär att både äldre konventioner och 2006 års sjöarbetskonvention kommer att gälla parallellt en tid.<sup>8</sup>

### 2.2.3 Konventionens behandling inom EU

När det gäller sociala frågor ger EG-fördraget arbetsmarknadens parter en viktig roll. Enligt artikel 138 i fördraget ska alla initiativ på detta område föregås av konsultation med arbetsmarknadens parter om den möjliga riktningen av åtgärderna och om innehållet i förslaget. Kommissionen har kontaktat arbetsmarknadens parter för att undersöka det lämpliga i att utveckla den gällande gemenskapslagstiftningen genom att komplettera den mot bakgrund av sjöarbetskonventionen. Efter förhandlingar har sjöfartens arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer European Community Shipowners' Association (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) den 19 maj 2008 beslutat att underteckna en gemensam överenskommelse om konventionen. Överenskommelsen gäller arbete till sjöss och överensstämmer i huvudsak med sjöarbetskonventionen med undantag av reglerna om rekrytering och arbetsförmedling, lön, sjukvård ombord och i land, socialförsäkring och inspektion och certifiering, som inte

---

<sup>7</sup> Pressmeddelande den 10 februari 2009, ILO:s hemsida. [www.ilo.org](http://www.ilo.org).

<sup>8</sup> Compendium of Maritime Labour Instruments, ILO (2008), s. 132.

behandlas i avtalet. Avtalet bidrar till ett samtidigt ikraftträdande och ett enhetligt införlivande i alla EU:s medlemsstater av 2006 års sjöarbetskonvention. Rådets direktiv 2009/13/EG<sup>9</sup> är resultatet av parternas begäran. Direktivet föreslås träda i kraft samtidigt som sjöarbetskonventionen.

Europeiska unionens råd har beslutat att bemyndiga medlemsstaterna att i de delar som faller under gemenskapens behörighet ratificera konventionen. Medlemsstaterna ska enligt rådsbeslutet eftersträva att ratificera konventionen så snart som möjligt, helst före den 31 december 2010. För det fall Sverige ratificerar konventionen kommer direktivet inte längre att ha någon självständig betydelse.

### 2.3 Konventionens förhållande till svensk lagstiftning

Stora delar av konventionen motsvaras redan i dag av svensk rätt. Vissa moment i konventionen saknar eller kan sakna motsvarighet i svensk lagstiftning. I kapitel 3 redogörs närmare för vilka svenska lagar och författningar som är berörda.

I betänkandetexten redovisas de delar i konventionen som saknar motsvarighet i svensk rätt eller där svenska författningar måste ändras. I vissa fall gör utredningen en tolkning av regler eller standarder utan att någon ändring av de svenska reglerna behöver göras. Den överensstämmelse med konventionen som redan finns redovisas i jämförelsetabellen, *bilaga 3*, som även den är en del av utredningens slutsatser.

---

<sup>9</sup> Rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG.



## 3 Rättslig reglering

### 3.1 Reglering i svensk rätt

I detta kapitel lämnas en översiktlig redogörelse för de olika författningar som är av betydelse för utredningsarbetet samt en kort beskrivning av reglerna om kollektivavtal och av ansvariga myndigheter och andra intressenter som berörs av 2006 års sjöarbetskonvention.

#### 3.1.1 Sjömanslagen

Sjömanslagen (1973:282) tillkom efter förslag av 1964 års sjömanslagskommitté. Den viktigaste nyheten i 1973 års sjömanslag var att den s.k. rederianställningen, som införts i kollektivavtal 1964, lades till grund för regleringen av anställningsförhållandena. Det innebär att arbetsgivare och arbetstagare står i ett avtalsförhållande till varandra och att anvisningen av arbetsplats/fartyg endast är ett led i fullgörandet av anställningen. En huvudtanke bakom 1973 års sjömanslag var att den författningsmässiga regleringen av fartygsarbete skulle svara mot utvecklingen inom sjöfarten och arbetsrätten. De ombordanställdas arbetsvillkor skulle anpassas till de landanställdas så långt det var möjligt med hänsyn till de speciella förhållanden som präglar sjömansyrket. Detaljregler skulle undvikas på de områden som regleras genom kollektivavtal.<sup>1</sup>

I sjömanslagen finns definitioner av begrepp och bestämmelser om anställningsavtal, befattning på fartyg, fartygsnämnd, fri resa, lön och vård till följd av skada eller sjukdom, fartygsarbete, tvångsmedel och ansvar.

---

<sup>1</sup> SOU 1991:103 s. 67–72, En ny sjömanslagstiftning.

### 3.1.2 Fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen

Fartygssäkerhetslagen (2003:364) reglerar områden som omfattas av 2006 års sjöarbetskonvention. Lagen ersatte den tidigare fartygssäkerhetslagen (1988:49). Den gamla lagen hade blivit svåröverskådlig och svårläst på grund av det stora antalet ändringar som föranletts av anpassning till internationella regler. Fartygssäkerhetsutredningen föreslog att arbetsmiljön ombord på fartyg huvudsakligen skulle regleras i arbetsmiljölagen (1977:1160) istället för som tidigare i fartygssäkerhetslagen. Regeringen delade den uppfattningen.<sup>2</sup>

Fartygssäkerhetslagen innehåller definitioner av begrepp och bestämmelser om allmänna krav på fartyg och deras bemanning samt på rederiverksamhet, särskilda krav för användning av vissa fartyg, arbetsmiljö, tillsyn, inskränkningar i rätten att använda fartyg och ansvar.

Fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) innehåller föreskrifter i anslutning till fartygssäkerhetslagen.

### 3.1.3 Arbetsmiljölagen

Arbetsmiljölagens (1977:1160) ändamål är att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet samt att även i övrigt uppnå en god arbetsmiljö. Lagen gäller varje verksamhet i vilken arbetstagare utför arbete för en arbetsgivares räkning. I fråga om fartygsarbete gäller lagen även när svenska fartyg används till sjöfart utanför Sveriges sjöterritorium. Lagen innehåller regler om arbetsmiljöns beskaffenhet, allmänna skyldigheter för arbetstagare och arbetsgivare, minderåriga, samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare, tillsyn, påföljder och överklagande.

### 3.1.4 Lagen om vilotid för sjömän

Lagen (1998:958) om vilotid för sjömän föregicks av två internationella konventioner. De berörda konventionerna är dels den av Internationella arbetskonferensen år 1996 antagna konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanning på fartyg, dels den av Internationella sjöfartskonferensen år 1995 reviderade konven-

---

<sup>2</sup> Prop. 2002/03:109 s. 72–73.

tionen om utbildning, certifiering och vakthållning (STCW konventionen).<sup>3</sup> Arbetstiden på fartyg hade dessförinnan reglerats i sjöarbetstidslagen (1970:105). Däremot reglerades inte vilotiden i den lagen.

Lagen gäller med vissa undantag sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg.

### 3.1.5 Mönstringslagen

Mönstringslagen (1983:929) gäller sjömän på svenska handelsfartyg och på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade hyrs ut till en svensk redare. Lagen gäller inte fartyg med mindre bruttodräktighet än 20.

Lagen innehåller bestämmelser om vilka krav som ställs på en sjöman för att han eller hon ska få tillträda en befattning ombord, skyldigheter för redaren och befälhavaren, sjöfartsbok, hälsoundersökning av sjömän och sjömansregistret.

### 3.1.6 Socialförsäkringslagen

Socialförsäkringslagen (1999:799) innehåller bestämmelser om vem som omfattas av social trygghet genom socialförsäkring och vissa bidragssystem. I lagen regleras vilka förmåner den som är bosatt i Sverige är berättigad till. Med bosatt i Sverige menas i lagen att en person har sitt egentliga hemvist här. En person som lämnar Sverige ska fortfarande anses vara bosatt här om utlandsvistelsen kan antas vara längst ett år. För att erhålla förmåner inom socialförsäkringen som täcker inkomstbortfall krävs att personen arbetar i Sverige. Arbeta som sjöman på svenskt handelsfartyg anses enligt 2 kap. 8 § socialförsäkringslagen som arbete i Sverige. Samma sak gäller om arbetet utförs i anställning på utländskt handelsfartyg som en svensk redare hyr i huvudsak obemannat om anställningen sker hos redaren eller hos någon arbetsgivare som redaren har anlitat eller i anställning hos ägaren till ett svenskt handelsfartyg eller hos någon arbetsgivare som anlitats av ägaren, om fartyget hyrs ut till en utländsk redare i huvudsak obemannat.

---

<sup>3</sup> Prop. 1997/98:128 s. 9 och 15–16.

### 3.1.7 Övriga lagar och förordningar

Även semesterlagen (1977:480), livsmedelslagen (2006:804), lagen (1962:381) om allmän försäkring, hälso- och sjukvårdslagen (1982:763), lagen (1991:1047) om sjuklön, tandvårdslagen (1985:125), förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk och förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöfolk innehåller bestämmelser som påverkas av regleringen i 2006 års sjöarbetskonvention.

## 3.2 Kollektivavtal

I inledningen till sjöarbetskonventionen anges i artikel IV att varje medlemsstat inom sin jurisdiktion ska se till att sjömännens rättigheter i anställnings- och sociala hänseenden ska tillgodoses helt enligt kraven i konventionen. Detta kan enligt nämnda artikel uppnås genom nationella lagar och andra författningar, gällande kollektivavtal eller praktisk tillämpning.

Ett kollektivavtal definieras i 23 § lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet som ett skriftligt avtal mellan arbetsgivarorganisation eller arbetsgivare och arbetstagarorganisation om anställningsvillkor för arbetstagare eller om förhållandet i övrigt mellan arbetsgivare och arbetstagare. För att en överenskommelse ska få status av kollektivavtal måste det vara fråga om ett avtal, det vill säga en tvärsidig reglering. Vardera parten ska ha haft en avsikt att åta sig en juridiskt bindande förpliktelse. För att vara giltigt som kollektivavtal ska avtalet ha skriftlig form. Endast vissa parter kan ingå kollektivavtal. På arbetstagersidan måste det vara en organisation, inte en grupp enskilda arbetstagare. En enskild arbetsgivare kan dock vara part. Endast visst innehåll godtas som kollektivavtal, nämligen anställningsvillkor för arbetstagare eller bestämmelser om förhållandet i övrigt mellan arbetsgivare och arbetstagare.

Karaktäristiskt för kollektivavtal är att de innehåller en generell reglering av arbetsvillkor men inget åtagande för enskilda individer att utföra arbete. Kollektivavtalet gäller för bestående eller framtida anställningsförhållanden. Det kan vara fråga om endast en enstaka anställning och för avtalets giltighet som kollektivavtal krävs inte att det för tillfället finns någon anställd.

Kollektivavtalet binder arbetstagarorganisationen som part. Ett kollektivavtal binder även medlemmarna i organisationen oavsett

om medlemmen inträtt före eller efter avtalets tillkomst. Medlem kan inte frigöra sig från bundenhet genom att utträda ur organisationen.<sup>4</sup> Ett kollektivavtal kan i vissa fall träda istället för lag.

### 3.2.1 Kollektivavtal på sjöarbetsmarknaden

Mellan Sjöfartens Arbetsgivarförbund (SARF) och Sjöbefälsförbundet (SBF), Sveriges fartygsbefälsförening (SFBF) och Facket för service och kommunikation (SEKO) har slutits kollektivavtal. Huvudavtalen är Befälhavareavtalet, Storsjöavtalet för styrmän och telegrafister, Storsjöavtalet för maskinbefäl, Storsjöavtalet för intendenturbefäl och Storsjöavtalet för däck-, maskin- och intendenturpersonal. Vidare finns avtal med sjöfacken för sjömän som är anställda av ett svenskt rederi för arbete på ett utländskt fartyg i oceanfart. Avtalen utgår från storsjöavtalen och bygger på att den anställde arbetar ombord i minst 183 dagar under en 12-månaders period.

Besättningen på lastfartyg i utrikes fart kan till 50 procent utgöras av sjömän från Filippinerna. Dessa sjömän anställs enligt s.k. TAP-avtal (tillfälligt anställd personal). För befäl tecknas avtalen mellan SARF, SBF, SFBF och The associated marine officers' and seamen's union of the Philippines (AMOSUP) och för manskap mellan SARF och SEKO.

För anställda på färjor i skärgårdstrafik har kollektivavtal slutits mellan Almega Tjänsteföretagen (Almega) och SEKO. Avtalet omfattar alla ombordanställda utom befäl. För befäl har kollektivavtal slutits mellan Almega och SFBF. För att avtalet ska bli gällande måste det aktuella företaget kopplas in, vilket kan ske efter förhandling då antingen SFBF eller företaget begär att så ska ske. Vidare har särskilda avtal slutits mellan Almega och SFBF, ett med anpassningar för vissa Stockholmsbaserade företag och ett med anpassningar för vissa företag i Göteborgs skärgård.

---

<sup>4</sup> Axel Adlercreutz, Bernard Johann Mulder (2007), *Svensk arbetsrätt*.

### 3.2.2 Kollektivavtal och praktisk tillämpning

Artikel 4 i konventionen föreskriver, som tidigare nämnts, att alla sjömän har

- rätt till en säker och trygg arbetsplats, som uppfyller säkerhetsnormer,
- rätt till skäliga anställningsvillkor,
- rätt till anständiga arbets- och levnadsförhållanden på fartyg och
- rätt till hälso- och sjukvård, välfärdsåtgärder och andra former av socialt skydd.

Om annat inte anges i konventionen kan de föregående punkterna tillgodoses och uppnås genom lagar och andra författningar, gällande kollektivavtal eller praktisk tillämpning.

Om Sverige väljer att ratificera konventionen åtar sig Sverige som stat folkrättsligt gentemot andra stater att Sverige skall tillämpa konventionens bestämmelser. Staten kan förvissa sig om att detta görs om konventionens bestämmelser införs genom lagstiftning men om införandet sker genom kollektivavtal eller praktisk tillämpning är det principiellt svårt för staten att vara säker på att Sverige fullgör sina folkrättsliga skyldigheter.

När det gäller införande genom kollektivavtal, vilket om Sverige ratificerar konventionen kommer att bli aktuellt i flera fall, har staten ingen kontroll över vilka dessa avtal är, eftersom sådana avtal inte registreras av eller har ett innehåll, som är känt för staten. Detta är ett problem, eftersom staten inte kommer att kunna veta om ett kollektivavtal, varigenom någon del av konventionen införs, sägs upp och upphör att gälla. När utredningen har sammanträtt med den referensgrupp bestående av företrädare för sjöarbetsmarknadens parter, som direktiven för utredningen sagts skall tillsättas, har denna fråga tagits upp. Det har då framkommit att detta problem betraktas som teoretiskt. Det konventionen reglerar är frågor, som är väsentliga för de ombordanställda. Om ett avtal, som inför konventionens krav i Sverige, skulle sägas upp, skulle detta omgående bli eller göras känt. Staten får då ta ställning till om lagstiftning måste beslutas.

### 3.3 Ansvariga myndigheter

De myndigheter som är ansvariga på det område som sjöarbetskonventionen reglerar är främst Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Försäkringskassan, Socialstyrelsen, Livsmedelsverket och de kommunala miljönämnderna.

Enligt 2 § förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska Sjöfartsverket bl.a. planlägga, samordna och genomföra kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk i enlighet med bestämmelserna i ILO-konventionen (nr 163) om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn. Transportstyrelsen har enligt förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprovning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska bl.a. ha tillsyn över efterlevnaden av säkerhets- och arbetsmiljörregler i fartyg. När det gäller skydd mot ohälsa eller olycksfall i arbetet ska Transportstyrelsen samråda med Arbetsmiljöverket, som är ansvarig förvaltningsmyndighet för arbetsmiljö- och arbetstidsfrågor. Enligt förordning (2007:1235) med instruktion för Försäkringskassan är Försäkringskassan förvaltningsmyndighet för socialförsäkringen. Socialstyrelsen är enligt förordning (2007:1202) med instruktion för Socialstyrelsen förvaltningsmyndighet för verksamhet som rör hälso- och sjukvård och annan medicinsk verksamhet. Livsmedelsverket har enligt 23 § 9 livsmedelsförordningen (2006:813) tillsyn över kyltankbåtar och fabriksfartyg. Över andra fartyg, faller tillsynsansvaret enligt 23 § 18 samma lag på den kommunala nämnd i hamnen där fartyget anlöper. Tillsynen avser efterlevnaden av bestämmelserna i livsmedelslagen (2006:804).

En ny myndighet, Pensionsmyndigheten, kommer från och med 1 januari 2010 att handlägga de pensionsfrågor som idag handläggs av Försäkringskassan och Premiépensionsmyndigheten. Utredningen om en ny pensionsmyndighet, S 2008:05, förbereder bildandet av den nya myndigheten och beräknas avsluta sitt arbete den 15 december 2009.

### 3.4 Andra berörda intressenter

Andra som berörs av sjöarbetskonventionens regelverk är de fackliga organisationerna. På sjöfartsområdet gäller det Sveriges Redareförening (SRF), Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF),

Facket för service och kommunikation (SEKO Sjöfolk), Sveriges Fartygsbefälsförening (SFBF) och Sjöbefälsförbundet (SBF).



## 4 Genomförande av konventionens bestämmelser

### 4.1 Sjöarbetskonventionens tillämpningsområde

Artikel II punkt 4 i 2006 års sjöarbetskonvention reglerar konventionens tillämpningsområde. Där framgår att konventionen är tillämplig på alla fartyg, offentlig- eller privatägda, som normalt används i kommersiell verksamhet, dock inte sådana fartyg som används för fiske eller liknande ändamål och traditionellt byggda fartyg som dhower och djonker. Konventionen är inte tillämplig på örlogsfartyg eller deras hjälpfartyg. Konventionen är enligt artikel II punkt 1 i) inte heller tillämplig på fartyg som enbart navigeras i inlandsvatten, vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler (port regulations) gäller. Som framgår av avsnitt 7.1 gäller krav, som handlar om fartygs byggnad och utrustning, enligt regel 3.1.2 endast fartyg byggda den dag eller efter det att konventionen trätt i kraft för ett medlemsland.

#### 4.1.1 Tillämpningsområde enligt svenska regler

Som kommer att framgå av betänkandet motsvaras stora delar av sjöarbetskonventionens regler och standarder i praktiken redan av regler i svensk lagstiftning. Vissa tillägg måste dock göras. Genomförandet i svensk lagstiftning kommer således inte att vara gjord i ett sammanhängande regelverk utan genom regler i ett antal regelverk. Någon svensk föreskrift, varigenom på ett ställe tillämpningsområdet anges, kommer därför inte att finnas. Därför behöver tillämpningsområdet belysas särskilt.

#### 4.1.2 Fiskefartyg, traditionsfartyg och örlogsfartyg

Några svårigheter att avgöra vad som är fiskefartyg föreligger inte. ILO konventionerna nr 92 och 133, som är föregångare till en del av sjöarbetskonventionen och som reglerade främst bostäder ombord på fartyg, undantog också fiskefartyg från tillämpningen av konventionerna. De svenska föreskrifter, varigenom de konventionerna materiellt sattes ikraft i Sverige undantog också fiskefartyg med ett mindre undantag. Undantaget av fiskefartyg fordrar således inga andra svenska lagstiftningsåtgärder än att ett undantag ska göras även för de fiskefartyg, som byggs när konventionen träder i kraft och därefter.

I 1 kap. 2 § förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal definieras traditionsfartyg som sådana fartyg som Transportstyrelsen beslutat skall anses vara traditionsfartyg. I 4 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), som handlar om bemanning av fartyg, sägs att med traditionsfartyg avses detsamma som i behörighetsförordningen. Svenska traditionsfartyg är inte handelsfartyg (*ships...ordinarily engaged in commercial activities* (artikel II.4), varför konventionen inte gäller det som kan definieras som traditionsfartyg i svensk lagstiftning. Några traditionellt byggda handelsfartyg som dhower eller djonker finns inte i Sverige.

Det föreligger inga svårigheter att avgöra vad som är örlogsfartyg eller hjälpfartyg till örlogsfartyg. Det är emellertid att märka att undantaget från tillämpningsområdet för dessa två fartygstyper är ett snävare undantag än vad som är brukligt i andra konventioner på sjöfartens område. Konventionen gäller nämligen enligt sin lydelse andra statsfartyg än örlogsfartyg och deras hjälpfartyg. I svensk rätt gäller en särskild reglering för arbetsmiljön på örlogsfartyg och andra statsfartyg undantas från vissa bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (t.ex. 3 kap. 1 §, 9 § och 12 § andra stycket) men däremot inte från lagens bestämmelser om arbetsmiljö. De föreskrifter om arbetsmiljön ombord, som Sjöfartsverket efter bemyndigande i fartygssäkerhetslagstiftningen beslutat genom Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:25) om skyddsanordningar och skyddsåtgärder på fartyg och Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:23) om arbetsmiljön på fartyg gäller andra statsfartyg än örlogsfartyg och deras hjälpfartyg. När det gäller övriga delar av sjöarbetskonventionen torde inga problem i svensk lagstiftning

beträffande vilotider, löner, sociala förmåner m.m. föreligga; de anställda på svenska statsfartyg, som inte är örlogsfartyg eller deras hjälpfartyg, har i praktiken samma förmåner som landanställda arbetstagare i Sverige.

#### 4.1.3 Fartområden

**Bedömning:** Definitionen i artikel II punkt 1 i) – inlandsvatten, vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller – motsvaras i svensk rätt av begreppet inre fart i 1 kap. 3 § förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal.

Som nämnts inledningsvis är fartyg, som enbart navigeras i inlandsvatten, vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller, undantagna från konventionens tillämpningsområde.

När denna regel i konventionen ska införas i svensk rätt finns ett problem i det att Sverige har mer än en fartområdesbestämning.

På sjösäkerhetsområdet finns två fartområdesbestämningar. Den ena finns i 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen. I den bestämmelsen fastslås att det ska finnas fem fartområden, A–E. Definitionerna av fartområdena A–E grundar sig på de fartområden som är föreskrivna av EU genom rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.

Den andra fartområdesbestämningen på sjösäkerhetsområdet finns i 1 kap. 3 § förordningen om behörigheter för sjöpersonal. Där föreskrivs fyra fartområden, nämligen oceanfart, europafart, närfart och inre fart. Slutligen finns i 64 kap. 6 § inkomstskattelagen (1999:1229) bestämmelser om tre fartområden nämligen fjärrfart, närfart och inre fart.

Dessa tre olika fartområdesbestämningar hänger, eftersom de innehåller mellan tre och fem bestämningar, geografiskt inte samman.

Utredningen har bedömt att fartområdet inre fart i behörighetsförordningen är det, som ligger närmast det område från vilket tillämpning av konventionen är undantagen. Detta område framgår av definitionen av begreppet fartyg i artikel II.1(i). Inre fart definieras i behörighetsförordningen som fart i trafik inom Sverige

och utanför kusterna, dock högst en nautisk mil från en hamn eller annan plats där fartyget kan finna skydd samt fart i Kalmarsund och nationell fart i Öresund. Som inre fart anses också fart i fartområde D, såsom detta definieras i fartygssäkerhetsförordningen. Detta innebär att merparten av skärgårdstrafiken inte kommer att omfattas av konventionens bestämmelser.

Denna utredningens bedömning kan möjligen ifrågasättas. Definitionen av fartyg och dess undantag från konventionens tillämpning på fartyg som trafikerar det fartområde, som beskrivs i artikel II 1(i), har emellertid som begrepp inte någon större självständig betydelse. Skälen till det är följande.

Konventionen kommer, om Sverige ratificerar den, av lagstiftningstekniska skäl inte enligt utredningens förslag att införlivas i svensk rätt genom en ny sammanhängande lagstiftning. Svensk rätt täcker genom olika regelverk redan stora delar av konventionens krav och för att fullständigt leva upp till kraven kan ändringar och tillägg genomföras i befintlig lagstiftning och befintliga föreskrifter. De förändringar, som måste göras i de svenska regelverken, förutsätter att man prövar för vilka fartyg ändringarna skall gälla. Är det en ändring föranledd av t ex konventionens bestämmelser om socialförsäkring är det fartområde, som i dag används vid tillämpning av socialförsäkringslagen, som även fortsättningsvis kommer att tillämpas. Är det fråga om minimiålder för arbete ombord på ett fartyg är det fartygssäkerhetslagens fartområden som gäller. Ställning måste således tas till för vilket fartområde en ändring eller ett tillägg till lagstiftningen skall gälla i varje enskilt fall.

I detta sammanhang bör det påpekas att konventionen är en minimikonvention, som lägger en lägsta nivå. Enligt artikel 19.8 i ILO:s stadga sägs bl. a. att om en stat ratificerar en konvention skall detta inte påverka lag, dom, bruk eller avtal som tillförsäkrar sjömän bättre villkor än vad som föreskrivs i konventionen.

Det bör också särskilt påpekas att regel 3.1 och den till regeln anknutna standarden, som behandlar bostäder och rekreationsmöjligheter ombord, endast kommer att gälla fartyg, för vilka konventionen gäller, byggda den dag konventionen träder i kraft eller därefter.

#### 4.1.4 Grundläggande rättigheter

I artikel III i konventionen slås grundläggande rättigheter och principer fast. Enligt nämnda artikel ska varje medlemsstat se till att bestämmelserna i dess lagar och andra författningar som styrs av konventionen respekterar vissa grundläggande rättigheter. Föreningsfriheten och rätten att sluta kollektivavtal ska respekteras. Alla former av tvångsarbete, barnarbete och diskriminering när det gäller anställning och sysselsättning ska avskaffas. Dessa grundläggande rättigheter uppnås enligt artikeln punkt 5 om en fördragsslutande stat försäkras sig om att rättigheterna införs i statens lagstiftning, genom kollektivavtal, genom andra åtgärder eller i praktiken i enlighet med konventionens krav.

#### 4.1.5 Genomförande av konventionens bestämmelser i medlemsstaterna

I artikel IV beskrivs de rättigheter sjömän ska ha och att en fördragsslutande stat har ett ansvar för att dessa upprätthålls. Artikel V redovisar allmänt hur en fördragsslutande stat genom lagstiftning, tillämpning av lagstiftning, tillsyn av fartyg under dess egen flagg och fartyg under annan stats flagg m.m. ska ta detta ansvar.

Enligt artikel VI punkt 3 kan en medlemsstat som inte kan införa rättigheter och principer på det sätt som anges i del A i koden tillämpa del A genom bestämmelser i dess lagar och andra författningar som i huvudsak är likvärdiga med bestämmelserna i del A. Enligt samma artikel punkt 4 ska varje lag, författning, kollektivavtal eller annan tillämpningsåtgärd anses vara i huvudsak likvärdig om medlemsstaten förvissas sig om att den medverkar till att det allmänna syftet och ändamålet med den berörda bestämmelsen i del A i koden helt uppnås och ger kraft åt den berörda bestämmelsen.

## 4.2 Jurisdiktion

<p><b>Bedömning:</b> Sverige har lagstiftande jurisdiktion över utländska fartyg i Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Sveriges verkställande jurisdiktion på sjöarbetskonventionens område regleras i konventionen där det anges att inspektion av</p>
---

utländska fartyg avseende efterlevnaden av konventionen ska ske i hamn.

I artikel V punkt 1 i sjöarbetskonventionen stadgas att varje medlemsstat ska genomföra och tillämpa de lagar och andra författningar som den har antagit för att uppfylla sina åtaganden enligt konventionen med avseende på fartyg och sjömän under dess jurisdiktion.

I inledningen till sjöarbetskonventionen erinras om att Förenta Nationernas havsrättskonvention från 1982 fastställer en allmän rättslig ram inom vilken all verksamhet på oceaner och hav måste bedrivas och att havsrättskonventionen är av strategisk betydelse som en grund för nationellt, regionalt och globalt handlande och samarbete i sjöfartssektorn. Vidare erinras om att artikel 94 i havsrättskonventionen fastställer flaggstatens uppgifter och skyldigheter i fråga om bl.a. arbetsförhållanden, bemanning och social situation på fartyg som för dess flagg.

Av havsrättskonventionen framgår vidare att en kuststats jurisdiktion omfattar, utöver dess landterritorium och inre vatten, även ett angränsande havsområde, som benämns territorialhavet. Varje stat har rätt att fastställa bredden av sitt territorialhav ut till en gräns av högst tolv nautiska mil från baslinjer. Den normala baslinjen utgörs av lågvattenlinjen utmed kusten sådan den angivits i av kuststaten officiellt erkända storskaliga sjökort. Vatten innanför baslinjen för territorialhavet utgör del av statens inre vatten.<sup>1</sup> Den ekonomiska zonen är ett utanför territorialhavet beläget och till detta angränsande område maximalt 200 nautiska mil från baslinjerna.<sup>2</sup> Svenskt inre vatten och territorialhav utgör tillsammans Sveriges sjöterritorium.<sup>3</sup>

En kuststat har rätt att tillämpa sin lagstiftning på utländska fartyg som befinner sig i dess inre vatten inklusive dess hamnar. Det utländska fartyget fortsätter dock att även lyda under flaggstatens lagar och verkställande makt. Sjöarbetskonventionen ger i artikel V punkt 4 och regel 5.2.1 medlemsstaterna rätt att inspektera ett fartyg som konventionen är tillämplig på när fartyget är i en av statens hamnar, för att fastställa om fartyget uppfyller kraven i sjöarbetskonventionen. Kuststatens rätt att tillämpa sina

<sup>1</sup> FN:s havsrättskonvention artikel 2, 3, 5 och 8.

<sup>2</sup> FN:s havsrättskonvention, artikel 55 och 57.

<sup>3</sup> 1 § lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium.

lagar i sitt inre vatten är underkastad begränsningar som följer av främmande statsfartygs immunitet i detta havsområde.<sup>4</sup>

När det gäller territorialhavet har staterna lagstiftande jurisdiktion över utländska fartyg, en straffrättslig jurisdiktion och rätt att företa undersökningar och anhållanden ombord på utländska fartyg som lämnat dess inre vatten och passerar genom territorialhavet. Kuststaten får inte på civilrättslig grund vidta exekutiva åtgärder eller förordna om kvarstad utom såvitt avser förpliktelser eller ansvar som fartyget ådragit sig under eller före dess genomfart av kuststatens sjöterritorium.<sup>5</sup>

Vad gäller jurisdiktionen i den ekonomiska zonen innehåller havsrättskonventionen ett antal bestämmelser främst med avseende på bevarande och nyttjande av levande tillgångar i området. I den ekonomiska zonen åtnjuter andra stater frihet till sjöfart och överflygning, till att lägga ut undervattenskablar och rörledningar samt till annan enligt folkrätten legitim användning av havet i samband med dessa friheter.<sup>6</sup> Andra stater kan utöva dessa friheter med hänsyn tagen till kuststatens lagar.

Sammanfattningsvis bedömer utredningen att Sverige har lagstiftande jurisdiktion över utländska fartyg både i Sveriges sjöterritorium och i den ekonomiska zonen. Det innebär att de svenska regler som motsvarar konventionens regler och standarder kan tillämpas på samtliga fartyg som befinner sig i dessa vatten. Dessutom kan dessa regler tillämpas på samtliga svenska fartyg oavsett var dessa befinner sig om konventionen är tillämplig på dem.

Då det gäller den verkställande jurisdiktionen över utländska fartyg anges i sjöarbetskonventionen att inspektion av utländska fartyg ska ske i hamn. Den verkställande jurisdiktionen är således i viss mån reglerad i sjöarbetskonventionen. Begränsningar i den svenska verkställande jurisdiktionen gäller inte svenska fartyg i enlighet med flaggstatsprincipen.

---

<sup>4</sup> Bring, Mahmoudi (2007), *Sverige och folkrätten* s. 207–208.

<sup>5</sup> FN:s havsrättskonvention artikel 27 p. 2 och 28 p. 2.

<sup>6</sup> FN:s havsrättskonvention artikel 58 p. 1.

### 4.3 Begreppet behörig myndighet

I artikel II a) i sjöarbetskonventionen är uttrycket behörig myndighet definierat. Med behörig myndighet avses minister, regeringsorgan eller annan myndighet som är behörig att utfärda och genomdriva bestämmelser, order eller andra instruktioner med laga kraft inom det sakområde den berörda bestämmelsen avser. Definitionen av behörig myndighet är således vid och omfattar både regeringsorgan och myndigheter.

### 4.4 Översättning av ord och begrepp

#### 4.4.1 Översättning av ordet seafarer

**Bedömning:** Ordet *seafarer* i sjöarbetskonventionen bör översättas med ordet sjöman.

I artikel II f) i den engelska versionen sägs att *seafarer means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies*. Flera av de remissinstanser som yttrade sig till ILO-kommittén om sjöarbetskonventionen har påpekat att *seafarer* bör översättas med sjöman. Skälet till det är att sjöman är ett vedertaget begrepp inom sjöfartsnäringsen. Benämningen sjöman definieras och används i sjömanslagen, mönstringslagen, sjölagen, lagen om vilotid för sjömän och fartygssäkerhetslagen. Utredningen delar uppfattningen att ordet *seafarer* i sjöarbetskonventionen bör översättas med sjöman.

#### 4.4.2 Översättning av orden *essential dental care*

**Bedömning:** Orden *essential dental care* bör översättas med akut tandvård.

I standard A.4.1.1 förekommer orden *essential dental care*. Utredningen anser att detta uttryck bör översättas med akut tandvård.



#### 4.4.3 Översättning av orden *workers ashore*

**Bedömning:** Orden *workers ashore* i sjöarbetskonventionen bör översättas med orden landbaserad personal.

I fjärde kapitlet i konventionen, som gäller hälso- och sjukvård, välfärd och social trygghet, förekommer begreppet *workers ashore* på flera ställen. Utredningen anser att den svenska översättningen bör vara landbaserad personal.

#### 4.4.4 Översättning av begrepp som avser socialförsäkringsskydd

**Bedömning:** Orden *medical care* bör översättas med hälso- och sjukvård, *sickness benefit* med förmåner vid sjukdom, *unemployment benefit* med förmåner vid arbetslöshet, *old-age benefit* med förmåner vid ålderdom, *employment injury benefit* med förmåner vid arbetsskada, *family benefit* med familjeförmåner, *maternity benefit* med förmåner vid moderskap, *invalidity benefit* med förmåner vid invaliditet och *survivors' benefit* med förmåner till efterlevande.

I kap. 4 i konventionen förekommer ett antal begrepp som avser socialförsäkringsskydd. I analogi med de översättningar som finns i ILO-konvention 102, förordning (EEG) nr 1408/71 om tillämpningen av systemen för social trygghet när anställda, egenföretagare eller deras familjemedlemmar flyttar inom gemenskapen och förordning (EG) nr 883/2004 om samordning av de sociala trygghetsystemen anser utredningen att ovanstående översättningar bör gälla.

#### 4.4.5 Översättning av *maritime labour certificate* och *declaration of maritime labour compliance*

**Bedömning:** *Maritime labour certificate* bör översättas med sjöarbetscertifikat. *Declaration of maritime labour compliance* bör översättas med försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen.

I femte kapitlet i konventionen, som gäller uppfyllelse och tillämpning, omnämns två för konventionens uppfyllelse betydelsefulla dokument; *maritime labour certificate* och *declaration of maritime labour compliance*. Utredningen anser, bl.a. med hänsyn till att de certifikat och dokument som omnämns i 1 kap. i fartygssäkerhetslagen har översatts till svenska, att även *maritime labour certificate* och *declaration of maritime labour compliance* ska översättas

#### 4.5 Begreppet redare

**Utredningens bedömning:** En tolkning får liksom i dag göras från fall till fall för att avgöra vem som i konventionens mening är att anse som redare.

I artikel II punkt 1 j) i sjöarbetskonventionen är begreppet redare definierat. Med redare avses enligt konventionen fartygets ägare eller annan organisation eller person såsom en manager, agent eller tidsbefraktare, som har övertagit ansvaret för fartygets drift från ägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att ta över det ansvar och de skyldigheter som vilar på redare enligt konventionen, oberoende av om någon annan organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren.

Någon motsvarande definition finns inte i svensk rätt. Frågan om definition av redarbegreppet har tidigare vid flera tillfällen behandlats av utredningar och i propositioner. Anledningen till att det inte finns någon definition är att det har varit svårt att hitta en heltäckande definition av begreppet. Sjösäkerhetskommittén konstaterade i SOU 1996:182 att det inte var möjligt att hitta en definition av redare som omfattade både samtliga civilrättsliga och samtliga förvaltningsrättsliga aspekter på begreppet. Fartygssäkerhetsutredningen ansåg i SOU 2001:17 att redarbegreppet inte borde definieras i fartygssäkerhetslagen. Anledningen var att det var mycket svårt att hitta en heltäckande definition. Utredningen ansåg att det var bättre att man utifrån ett praktiskt synsätt avgjorde vilka företagskonstruktioner som skulle ha ett redaransvar. I prop. 2002/03:109 om förslag till fartygssäkerhetslag görs inte någon definition utan istället anges att det som sägs om redare också ska gälla den som i redarens ställe utövar ett avgörande

inflytande över fartygets drift. Inte heller i prop. 2000/2001:139, Åtgärder mot förorening från fartyg, gjordes någon definition av begreppet. I propositionen sägs att frågan om behovet av en legaldefinition av redarbegreppet är av sådan generell betydelse för sjörätten att den enligt regeringens mening inte lämpligen bör tas upp i detta sammanhang.

Fartygets ägare har det primära ansvaret för ett fartygs konstruktion, underhåll, bemanning och drift. Ägaren kan vara en eller flera fysiska eller juridiska personer.

Ett rederi kan vara ett företag, som äger eller driver egna fartyg. Ett rederi kan också basera sin verksamhet på att hyra fartyg. Rederiet kan överlåta en eller flera uppgifter till andra som har specialiserat sig på olika områden. Vissa bolag har exempelvis specialiserat sig på att stå för bemanningen av fartyg.

Redaren kan nyttja fartyget på olika sätt. Fartyget kan användas för transport av eget gods. Redaren kan också upplåta fartyget till andra fysiska eller juridiska personer. För att kunna avgöra vem som i det enskilda fallet juridiskt sett är redare måste man göra en helhetsbedömning av omständigheterna för att avgöra på vem den övervägande delen av de typiska redarfunktionerna vilar. Det är inte givet att den som anses som ett fartygs redare i ett frakträttsligt sammanhang också bör betraktas som redare vid tillämpning av fartygssäkerhetslagen. Det civilrättsliga redarbegreppet kan skilja sig från det förvaltningsrättsliga redarbegreppet. Därför är det svårt att göra en generell definition av begreppet.<sup>7</sup>

2006 års sjöarbetskonvention reviderar ett antal tidigare konventioner och rekommendationer. De fem kapitlen i konventionen reglerar olika frågor och reglernas motsvarigheter i svensk rätt finns i flera svenska författningar, i myndighetsföreskrifter och i kollektivavtal. Utredningen anser liksom tidigare utredningar att det är svårt att hitta en generell definition av begreppet redare som passar både på civilrättsliga och förvaltningsrättsliga förhållanden. En tolkning får liksom i dag göras från fall till fall för att avgöra vem som i konventionens mening är att anse som redare.

---

<sup>7</sup> SOU 1996:182.

## 4.6 Ratifikationsfrågan

**Bedömning:** Sverige bör ratificera 2006 års sjöarbetskonvention.

Svenska ILO-kommittén har som nämnts i kap. 1 i oktober 2008 lämnat ett yttrande till Arbetsmarknadsdepartementet angående bl.a. ratifikationsfrågan. Svenska ILO-kommittén har dessförinnan inhämtat yttrande från 22 remissinstanser i frågan. Ingen av de tillfrågade remissinstanserna har varit emot att Sverige ratificerar sjöarbetskonventionen. Svenska ILO-kommittén har ansett att konventionen är ett angeläget och viktigt instrument som kan förbättra sjömäns arbets- och levnadsvillkor och att konventionens styrka är att varje medlemsstat som ratificerat den ges rätt att som hamnstat inspektera alla fartyg oavsett om flaggstaten ratificerat konventionen eller inte. Om Sverige skulle välja att inte ratificera konventionen och konventionen träder i kraft kan de ekonomiska och arbetsmässiga följderna bli negativa. Svenska fartyg kommer då att utsättas för hamnstatskontroll och krav på efterlevnad av konventionens bestämmelser i utländska hamnar. Om fartyg inte kan uppvisa ett Maritime Labour Certificate med ett Document of Labour Compliance så ska hamnstaten genomföra en mer ingående inspektion. Det aktuella fartyget riskerar i sådana fall att drabbas av mycket kraftiga förseningar såvitt gäller lastning, lossning och avgång till nya destinationer. Detta innebär i sin tur ökade kostnader och minskade intäkter vilket drabbar såväl ägare som arbetstagare. Svenska ILO-kommittén tillstyrker mot denna bakgrund att Sverige ratificerar sjöarbetskonventionen. Rådets direktiv 2009/13/EG, som tidigare beskrivits i avsnitt 2.2.3, är ytterligare en omständighet som talar för en ratifikation av konventionen.

Utredningen delar Svenska ILO-kommitténs bedömning, och skälen för denna, att sjöarbetskonventionen bör ratificeras av Sverige.

## 4.7 Införlivandet av 2006 års sjöarbetskonvention i svensk rätt

**Bedömning:** 2006 års sjöarbetskonvention bör införlivas i svensk rätt genom transformation.

Som nämnts i kap. 2 kan en konvention införlivas i svensk rätt på olika sätt. Stora delar av det som en stat åtar sig genom att ratificera 2006 års sjöarbetskonvention är redan reglerat i svensk rätt. En jämförelse mellan 2006 års sjöarbetskonvention och gällande svensk lagstiftning måste därför göras för att klargöra om det som Sverige åtar sig genom konventionen redan återspeglas i svensk rätt eller inte. Om gällande svensk rätt inte överensstämmer med konventionen måste lagändringar göras.

Utredningen anser, med hänsyn till att stora delar av sjöarbetskonventionens bestämmelser redan har motsvarigheter i svensk rätt, att konventionen ska införlivas genom transformation.

## 5 Minimikrav för att sjömän ska få arbeta på fartyg

### 5.1 Minimikrav för att sjömän ska få arbeta på fartyg

Det första kapitlet i sjöarbetskonventionen innehåller regler om vilka minimikrav som ställs i konventionen på en person för att han eller hon ska få arbeta på ett fartyg. I kapitlet regleras minimiålder, krav på läkarintyg, utbildning och kvalifikationer och rekrytering och arbetsförmedling.

### 5.2 Minimiålder

<b>Bedömning:</b> Sverige uppfyller konventionens krav i regel 1.1 och standard A.1.1.1 om minimiålder.
---

Av regel 1.1.1 i sjöarbetskonventionen följer att ingen som inte har uppnått minimiåldern 16 år ska vara anställd, sysselsatt eller arbeta på ett fartyg. Enligt standard A.1.1.1 får ingen som inte har fyllt 16 år anställas, sysselsättas eller arbeta ombord på ett fartyg. Enligt 4 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska befälhavaren se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt sexton år och fullgjort sin skolplikt. I andra stycket görs ett undantag. Minderårig som fyllt tretton år får anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen. Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete som utförs av arbetstagare finns i sjömanslagen (1973:282). I 45 § sjömanslagen stadgas att en arbetstagare inte får sysselsättas i fartygsarbete innan han eller hon fyller sexton år och inte heller, om det inte sker som ett led i skolutbildningen, innan han eller hon har fullgjort sin skolplikt.

I 4 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen krävs att den som anlitas till eller utför fartygsarbete har fyllt sexton år och fullgjort sin skolplikt. Ålderskravet i konventionen är därmed uppfyllt. Sjöarbetskonventionen är enligt artikel II punkt 4 tillämplig på fartyg som används i kommersiell verksamhet, dock inte på fartyg som används för fiske eller liknande ändamål. Undantaget i 4 kap. 7 § andra stycket fartygssäkerhetslagen omfattas därmed inte av konventionen.

I 45 § sjömanslagen krävs det att en arbetstagare har fyllt 16 år för att få sysselsättas i fartygsarbete och att han eller hon har fullgjort sin skolplikt. Konventionens krav om att den som anställs, sysselsätts eller arbetar ombord på ett fartyg måste vara 16 år är därmed uppfyllt.

Både fartygssäkerhetslagen och sjömanslagen går ett steg längre än konventionen och kräver förutom att personen i fråga har fyllt 16 år att han eller hon ska ha fullgjort sin skolplikt om inte fartygsarbetet sker som ett led i skolutbildningen.

### Undantag från kravet på minimiålder

**Förslag:** Ett nytt stycke införs i 5 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän där det anges att innan undantag enligt andra stycket får medges skall samråd ske med berörda redar- och sjöfolksorganisationer för att konstatera att arbetet inte kommer att skada personalens hälsa eller välbefinnande.

I standard A.1.1.2 i sjöarbetskonventionen stadgas att ingen sjöman som inte har fyllt 18 år får arbeta nattetid. Enligt standard A.1.1.3. a–b) får den behöriga myndigheten medge att nattarbetsbegränsningen inte behöver uppfyllas om utbildningen av den berörda sjömannen enligt uppgjorda program och scheman skulle försämrats, eller tjänstens specifika art eller ett erkänt utbildningsprogram kräver att den sjöman som undantaget omfattar tjänstgör på natten och myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer konstaterar att arbetet inte kommer att skada personalens hälsa eller välbefinnande.

Enligt 5 § lagen om vilotid för sjömän har en sjöman under 18 år rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. I vilotiden skall ingå tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00. Undantag får göras om den sammanhängande nattvilan skulle förhindra ett

effektivt genomförande av ett utbildningsprogram för sådana sjömän.

Undantag enligt 5 § andra stycket beslutas enligt vad utredningen erfarit inte av Transportstyrelsen utan undantag beslutas uppenbarligen av de skolor, som bedriver utbildningen och vars utbildningsprogram kan kräva att nattvilan inte är sammanhängande. Inget tyder på att detta system inte fungerat tillfredsställande. Det i förhållande till svensk lagstiftning nya kravet i standard A.1.1.3 b) att den behöriga myndigheten skall samråda med berörda redare- och sjöfolksorganisationer för att konstatera att arbetet inte skadar personalens hälsa eller välbefinnande bör, för svenskt vidkommande, förstås så att utbildningsanordnarna skall genomföra samrådet. Ett tillägg om krav på samråd bör göras i 5 § vilotidslagen.

### 5.3 Läkarintyg

**Bedömning:** Läkarintyg enligt standard A.1.2.4 ska vara utfärdat av en *duly qualified medical practitioner*, vilket enligt utredningens bedömning kan översättas med behörig läkare.

Enligt regel 1.2 i sjöarbetskonventionen är syftet med reglerna om läkarintyg att alla sjömän ska vara medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter till sjöss. Enligt standard A.1.2.4 ska läkarintyget vara utfärdat av en *duly qualified medical practitioner*.

Enligt 2 § förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk får läkarintyg enligt mönstringslagen eller fartygssäkerhetsförordningen utfärdas av den som är behörig att här utöva läkaryrket. I Sverige fanns det fram till 1979 särskilda sjömansläkare och så är det i dag i flera andra länder. Utredningen tolkar dock standard A.1.2.4 så att det är tillräckligt att intyget utfärdas av en behörig läkare. Något krav på att en särskild sjömansläkare ska utfärda intyget går inte att utläsa. Standard A.1.2.4 motsvaras därmed av bestämmelsen i 2 § förordningen om läkarintyg för sjöfolk.

Av standard A.1.2.5 framgår att sjöman som har vägrats läkarintyg eller som har fått en begränsning i arbetet på grund av nedsatt arbetsförmåga särskilt när det gäller arbetstid, arbetsfält eller geografiskt område, ska kunna få ytterligare en undersökning gjord av en annan oberoende behörig läkare eller av en oberoende medicinsk skiljedomare. Det är redan i dag möjligt för sjömän att



besöka en annan läkare få att få ytterligare ett läkarintyg. Sverige uppfyller därmed konventionens krav i detta avseende.

### 5.3.1 Läkarintygets giltighetstid

**Förslag:** Bestämmelserna i 4 kap. 18 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och 19 § mönstringslagen (1983:929) ändras så att giltighetstiden för läkarintyg avseende syn- och hörsel förmåga inte får vara längre än två år.

Enligt standard A.1.2.7 a) skall ett läkarintyg för sjömän gälla högst två år. Konventionen gör inte skillnad avseende giltighetstiden för läkarintyg, som ger besked om en sjömans allmänna medicinska lämplighet för en befattning ombord och läkarintyg avseende syn och hörsel. Det gör 19 § mönstringslagen och 4 kap 18 § fartygssäkerhetsförordningen. Konventionen har ett generellt krav på två års giltighetstid för läkarintyg medan svensk lagstiftning har ett krav på två års giltighetstid för intyg avseende allmän medicinsk lämplighet och fyra års giltighetstid för intyg avseende syn- och hörsel förmåga. Den senare längre giltighetstiden måste inskränkas till två år.

Kravet på ett års giltighetstid för läkarintyg för sjömän som inte fyllt 18 år är detsamma i konventionen och i svensk lagstiftning. Det kravet kan således stå kvar oförändrat i svensk lagstiftning men det kommer att gälla såväl sjömannens allmänna medicinska lämplighet och syn- och hörsel förmåga.

Det bör påpekas att bestämmelsen i 18 § andra stycket mönstringslagen om att läkarundersökning av sjömän på fartyg som uteslutande används i inre fart kan begränsas till syn- och hörsel förmåga inte påverkas av konventionen (jfr avsnitt 4.1.3) och att giltighetstiden för dessa och läkarintyg för sjömän på fiskefartyg och traditionsfartyg fortsatt kan vara fyra år.

### 5.3.2 Fortsatt giltighetstid för läkarintyg i vissa fall

**Förslag:** Ett tillägg till 19 § mönstringslagen (1983:929) införs där det framgår att ett läkarintyg som upphör att gälla under sjöresa kan få fortsatt giltighet till nästa hamn där det finns läkare med behörighet att utfärda läkarintyg, under förutsättning att tidsfristen inte överstiger tre månader.

Av standard A.1.2.9 följer att om giltighetstiden för ett läkarintyg går ut under en sjöresa, ska det fortsätta att gälla till nästa hamn där personen i fråga kan få ett läkarintyg från en behörig läkare, förutsatt att fristen inte överskrider tre månader.

Enligt 19 § andra stycket mönstringslagen framgår att om intyget upphör att gälla när fartyget är till sjöss eller i en hamn där det inte finns läkare med behörighet att utfärda intyg, skall befälhavaren se till att sjömannen blir läkarundersökt i första hamn där så kan ske. Någon bestämmelse om hur långt tid ett utgången läkarintyg kan fortsätta att gälla finns inte i mönstringslagen. Enligt utredningen bör för att konventionens krav ska vara uppfyllda, ett tillägg göras till 19 § mönstringslagen där det ska framgå att ett läkarintyg får fortsatt giltighet i högst tre månader.

### 5.3.3 Läkarintygets utformning

**Bedömning:** I den engelska texten standard A.1.2.10 framgår att *The medical certificates for seafarers working on ships ordinarily engaged on international voyages must as a minimum be provided in English*. Om intyget både måste tillhandahållas och fyllas i på engelska är Transportstyrelsens uppgift att avgöra.

Bestämmelser om läkarintygets utformning finns i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:3) om läkarintyg för sjöfolk. Enligt 5 kap. 1 § ska blanketten "läkarintyg för sjöfolk" användas vid utfärdande av läkarintyg. Den förtryckta texten på blanketten är skriven både på svenska och engelska. Kravet på att intyget ska tillhandahållas även på engelska är därmed uppfyllt. Det finns dock även ett antal tomma fält, där läkaren kan fylla i uppgifter utan att valet av språk begränsas av blankettens utformning. Föreskrifterna

innehåller inte heller något krav på att intyget måste fyllas i på engelska.

Det är enligt utredningens uppfattning Transportstyrelsen som får göra en tolkning av om standarden innefattar krav på att intyget både ska tillhandahållas och fyllas i på engelska, samt att avgöra om ändringar måste göras i föreskrifterna.

## **5.4 Rekrytering och arbetsförmedling**

### **5.4.1 Offentlig arbetsförmedling för sjömän**

Standard A.1.4.1–A.1.4.10 reglerar frågor om rekrytering och arbetsförmedling. Enligt standard A.1.4.1 ska varje medlemsstat som driver offentliga rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän se till att kontoren drivs på ett ordnat sätt så att sjömannens rättigheter i anställningsförhållandet skyddas och främjas. Arbetsförmedling för sjömän bedrivs i Sverige inom den offentliga arbetsförmedlingen, Arbetsförmedlingen sjöfart. Konventionens krav är därmed uppfyllda.

### **5.4.2 Privat arbetsförmedling**

Enligt 3 § lagen (1993:440) om privat arbetsförmedling och uthyrning av arbetskraft får arbetsförmedling för sjömän inte bedrivas mot ersättning. Förbudet har sin grund i konvention nr 9, Placing of seamen convention, från år 1920, vilken har ratificerats av Sverige. I artikel 2 i nämnda konvention finns ett uttryckligt förbud mot att bedriva arbetsförmedling för sjömän mot ersättning. Förutom detta förbud innehåller konventionen bestämmelser om hur den offentliga arbetsförmedlingen ska vara organiserad.

Standard A.1.4.2–A.1.4.7 gäller om det finns privata rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän i en medlemsstat. Med begreppet privat arbetsförmedling i konventionen avses arbetsförmedling mot ersättning. Det finns i dag, som framgått ovan, inte några privata arbetsförmedlingar för sjömän i Sverige. Standard A.1.4.2–A.1.4.7 är därför inte aktuella för Sveriges del.

### 5.4.3 Medlemsstaternas skyldighet att informera

**Bedömning:** Sveriges skyldighet att informera sina medborgare enligt standard A.1.4.8 anser utredningen vara uppfylld genom praktisk tillämpning.

Standard A.1.4.8 anger att varje medlemsstat som har ratificerat konventionen så långt möjligt ska ge råd till sina medborgare om de problem som kan uppstå när man tar anställning på ett fartyg som är registrerat i en icke-konventionsstat. Texten är hämtad från artikel 3 i konvention nr 147 om miniminormer i handelsfartyg (Merchant shipping convention). Nämnda konvention har ratificerats av Sverige.

Konventionens krav enligt standard A.1.4.8 måste anses vara uppfyllt genom det som kallas praktisk tillämpning i artikel IV.5. Ett behov av råd till en medborgare om vad som gäller om han eller hon tar anställning på ett fartyg, som är flaggat i en stat som inte ratificerat konventionen, uppkommer rimligen inte om inte någon ställer frågan. Transportstyrelsen har inom sitt ansvarsområde en serviceskyldighet gentemot medborgarna. Om den får en fråga om vad det kan innebära att arbeta på ett fartyg flaggat i ett land, som inte ratificerat konventionen, har den en skyldighet att svara på den. De svenska fackföreningarna har med all sannolikhet medlemmar, som kommer att överväga att segla i fartyg flaggade i länder, som inte ratificerat konventionen, och kan ge medlemmarna råd. Dessa två förhållanden sammantagna leder till ovanstående slutsats.

## 6 Anställningsförhållanden

### 6.1 Allmänt

Kapitel 2 i sjöarbetskonventionen behandlar frågor om sjömäns anställningsförhållanden och innefattar undertecknande av anställningsavtal och minimikrav för anställningen såsom lön, semester och hemresa.

Regel 2.1 om anställningsavtal ska säkerställa att sjömän har rättvisa anställningsavtal och regel 2.2 som reglerar frågor om lön, att sjömän får betalt för sina tjänster. Frågor om arbetstid och vilotid behandlas i regel 2.3. Rätten till ledighet framgår av regel 2.4 och genom regel 2.5 om hemresa garanteras att sjömän kan återvända hem. Regel 2.6 säkerställer att sjömän får ersättning när ett fartyg förloras eller förliser. Syftet med regel 2.7 om bemanningsnivåer är att se till att sjömän arbetar på fartyg med tillräcklig personal för att fartyget ska kunna framföras säkert, effektivt och utan risker. Genom regel 2.8 ska sjömäns utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter säkras.

Många av de frågor som förekommer i kapitel 2 i konventionen regleras i Sverige genom lag och kollektivavtal. Utredningen har gjort en jämförelse mellan svenska författningar, nu gällande svenska kollektivavtal på området och konventionen för att kontrollera om konventionens krav är uppfyllda. Liksom i kapitel 5 redovisas i detta kapitel de delar av konventionen som saknar motsvarighet i svensk rätt eller där svenska författningar måste ändras samt utredningens tolkningar av regler och standarder. De regler och standarder som redan har motsvarigheter i svensk rätt redovisas endast i jämförelsetabellen i *bilaga 3*.

## 6.2 Anställningsavtalet

**Förslag:** Till bestämmelsen i 58 § sjömanslagen (1973:282) bör ett tillägg göras om att tillämpliga kollektivavtal måste finnas tillgängliga på fartyget och då även på engelska på fartyg som används i internationell fart.

Enligt 4 § sjömanslagen ska arbetsgivaren sörja för att anställningsavtal med sjöman om fartygsarbete är skriftligt. Ett anställningsavtal hänvisar ofta till villkoren i ett tillämpligt kollektivavtal. Enligt 58 § sjömanslagen ska tillämpliga kollektivavtal finnas tillgängliga på fartyget. I standard A.2.1.2 stadgas att avtalet också måste finnas tillgängligt på engelska utom för fartyg som endast går i inrikes sjöfart. För att uppfylla konventionens krav måste ett tillägg om att tillämpliga kollektivavtal även måste finnas på engelska på fartyg som används i internationell fart göras.

## 6.3 Hemresa

Enligt regel 2.5.1. har sjömän rätt till hemresa utan kostnad för dem själva under de förhållanden och på de villkor som anges i koden. Enligt regel 2.5.2 ska varje medlemsstat kräva att fartyg som för dess flagg ställer ekonomisk garanti för att säkerställa att sjömännen kan resa hem.

Regler om fri hemresa finns i 29 och 31–33 §§ sjömanslagen, 19 § förordningen (1991:1379) om handläggning av sjöfartsärenden vid utlandsmyndighet och 22 kap. 2 § sjölagen (1994:1009). Rätten till fri hemresa regleras dessutom i kollektivavtal. I 29 § sjömanslagen regleras att en sjöman, som varit anställd i utrikes fart under nio månader i följd hos samme arbetsgivare eller på samma fartyg, har rätt till fri resa med underhåll till sin hemort, om sjömannen i annat land än där han eller hon är bosatt får semester eller annan ledighet, frånträder sitt anställningsavtal eller frånträder sin befattning. En sjöman har enligt 31 § rätt till fri resa med underhåll till sin hemort, om arbetsgivaren eller sjömannen har sagt upp anställningsavtalet på grund av sjukdom eller skada. Sjömannen har samma rätt om han har frånträtt anställningsavtalet av annan grund men sådan sjukdom eller skada förelåg när anställningen upphörde. En sjöman, som blir fri från sin anställning på grund av att den resa

han är anställd för ändras väsentligt och inte är berättigad till resa enligt 29 § eller som frånträder sin befattning enligt 9 eller 11 §, har rätt till fri resa med underhåll till närmaste ort, där avtalet skulle frånträdas efter uppsägning från arbetsgivarens sida. Enligt 33 § sjömanslagen ska hemresa ordnas av arbetsgivaren eller, om detta inte kan ske av svensk utlandsmyndighet. I 19 § förordningen om handläggning av sjöfartsärenden vid utlandsmyndighet stadgas att om en arbetstagare som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg i utrikes fart eller som nyligen har lämnat sådan anställning behöver ekonomisk bistånd för hemresa skall utlandsmyndigheten lämna honom sådant bistånd. I 22 kap. 2 § sjölagen stadgas att på ett svenskt fartyg ska tas med sjöman vilken har rätt till fri resa enligt 29 § sjömanslagen.

Konventionens krav i regel 2.5 är uppfyllda genom nämnda bestämmelser och genom kollektivavtal.

### Kostnaden för hemresa

<b>Bedömning:</b> Sverige uppfyller konventionens krav.
---

Av standard A.2.5.5 a) följer att om en redare inte kan ordna eller bekosta hemresa för sjömän som är berättigade till sådan ska den behöriga myndigheten i den medlemsstat vars flagg fartyget för ordna hemresa för den berörda sjömannen.

Som tidigare nämnts, finns bestämmelser i förordningen om handläggning av sjöfartsärenden vid utlandsmyndighet om att en arbetstagare som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg i utrikes fart eller som nyligen har lämnat sådan anställning behöver ekonomiskt bistånd för hemresa skall utlandsmyndigheten lämna honom sådant bistånd. Sverige har härigenom säkerställt att sjömän på svenskflaggade fartyg är berättigade till hemresa.

Standard A.2.5.5 a) innehåller dessutom bestämmelser om vad som ska gälla om en medlemsstat vars flagg fartyget för skall ordna hemresa för berörda sjömän och inte kan göra det. Den stat från vilken sjömännen ska resa hem eller den stat där sjömännen är medborgare får då ordna hemresan och sedan återkräva kostnaden från den medlemsstat vars flagg fartyget för. Flaggstaten ska i sin tur kunna återkräva kostnaden från redaren. Motsvarande bestämmelse finns i ILO-konvention nr 166 om sjömäns hemresa, vilken

inte har ratificerats av Sverige. Av standard A.2.5.6 följer att en medlemsstat som har betalt kostnaden för hemresa enligt standard A.2.5.5 får, med beaktande av tillämpliga internationella instrument däribland International Convention on Arrest of Ships, kvarhålla eller begära kvarhållanden av den berörda redarens fartyg tills återbetalning har skett.



## 7 Bostäder, rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad

### 7.1 Tillämpningsområde

Kapitel 3 i sjöarbetskonventionen reglerar bl.a. frågor om bostäder, rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad.

Kraven i koden som handlar om fartygs byggnad och utrustning gäller enligt regel 3.1.2 endast för fartyg som byggts när konventionen träder i kraft för en medlemsstat. Ett fartyg ska enligt regel 3.1.2 anses vara byggt det datum då det kölsträcks eller befinner sig på ett motsvarande byggnadsstadium. För fartyg som byggts dessförinnan ska de krav på fartygs konstruktion och utrustning som fastställts i 1949 års konvention (nr 92) om besättningsbostäder och 1970 års konvention (nr 133) om besättningsbostäder fortsätta att gälla. De nämnda konventionerna har ratificerats av Sverige och materiellt satts i kraft genom Sjöfartsverkets kungörelse (1970 A:4) om bostäder och ekonomilokaler m.m. på fartyg respektive Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 1992:6) om besättningens bostäder på fartyg m.m.

### 7.2 Bostäder och rekreationsmöjligheter

Regel 3.1. och standard 3.1 innehåller bestämmelser om bostad och rekreationsmöjligheter för sjömän. Regleringen, som är viktig och omfattande, kan med stöd av bemyndigandet i 5 kap. 10 § fartygs-säkerhetsförordningen (2003:438) sättas i kraft av Transportstyrelsen.

## 7.3 Mat och förplägnad

Regel 3.2 och standard A.3.2 i konventionen innehåller bestämmelser om mat och förplägnad. Reglerna syftar till att säkerställa att sjömän har tillgång till mat och dricksvatten av god kvalitet som serveras under kontrollerade hygieniska förhållanden. Svenska regler finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och livsmedelslagen (2006:804).

### 7.3.1 Maten ska anpassas till besättningsmedlemmarnas olika kulturella och religiösa bakgrunder

**Förslag:** Ett tillägg görs till 4 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) om att maten ombord ska vara anpassad till besättningsmedlemmarnas olika kulturella och religiösa bakgrunder.

Regel 3.2.1 stadgar att varje medlemsstat skall se till att fartyg, som för dess flagg, medför och serverar mat och dricksvatten av lämplig kvalitet, näringsvärde och kvantitet, som är tillräcklig för fartygets behov och är anpassad till olika kulturella och religiösa bakgrunder. I 4 kap 5–6 §§ fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om kost och vatten ombord. Dessa bestämmelser motsvarar kraven i regel 3.2.1 med undantag från kravet om hänsyn till olika kulturella och religiösa bakgrunder. För att konventionens krav skall uppfyllas bör ett tillägg om det göras i fartygssäkerhetslagen.

Av regel 3.2.2 framgår att sjömän skall ha fri kost under sin tjänstgöringsperiod. Någon sådan regel finns inte i fartygssäkerhetslagen. I 4 kap 5 § fartygssäkerhetslagen sägs endast att ”den kost de ombordanställda får skall vara tillräcklig och av fullgod kvalitet”. Något tillägg om att kosten skall vara fri behöver emellertid inte göras eftersom det redan är reglerat genom kollektivavtal.

### 7.3.2 Krav på utbildning för fartygskockar

**Förslag:** En bestämmelse införs i 4 kap. fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) där det framgår att en sjöman som arbetar som kock ombord på fartyg med en säkerhetsbesättning om tio eller mer ska ha certifikat som kock. En motsvarande bestämmelse införs i 4 kap. förordningen om behörigheter för sjöpersonal (2007:237) av vilken framgår att för att få certifikat som fartygskock ska sökanden ha fullgjort godkänd utbildning.

En övergångsbestämmelse införs genom vilken Transportstyrelsen bemyndigas att besluta om föreskrifter för de sjömän som har arbetat som fartygskockar innan ovan nämnda ändringar träder i kraft.

I regel 3.2.3 i konventionen stadgas att sjömän som är anställda som fartygskockar med ansvar för matlagning ska vara utbildade och kvalificerade för sin befattning ombord på fartyg. En motsvarande bestämmelse finns redan i artikel 3 i konvention nr 69 (Certification of Ships' Cooks Convention). Konventionen har inte ratificerats av Sverige.

Av anvisning B 3.2.2.1 framgår att sjömän bör vara behöriga till tjänst som fartygskockar endast om de har a) tjänstgjort till sjöss under minst den tid som den behöriga myndigheten föreskriver och som kan variera med hänsyn till relevanta kvalifikationer eller erfarenhet, b) avlagt examen som den behöriga myndigheten föreskrivit, eller avlagt en likvärdig examen vid en godkänd utbildning för kockar.

När det gäller nya fartygskockar, dvs. de som vill arbeta som fartygskockar efter konventionens ikraftträdande, ska dessa ha avlagt examen och erhållit intyg eller certifikat. I 4 kap. förordningen om behörigheter för sjöpersonal bör en bestämmelse införas där det framgår att för att få ett certifikat som ger rätt att arbeta som kock ska sökanden ha fullgjort godkänd utbildning. Enligt nämnda anvisning är det den behöriga myndigheten, dvs. i detta sammanhang Transportstyrelsen, som får besluta om vilken form av utbildning som krävs. I 1 kap. 10 § förordningen om behörigheter för sjöpersonal finns ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela de ytterligare föreskrifter som behövs för verkställigheten av förordningen. En sådan utbildning

kan vara en redan existerande kockutbildning eller en ny linje inom utbildningen av manskap.

Det framstår inte som meningsfullt att kravet på en certifiering av fartygskockar skall gälla alla de sjömän, som i dag arbetar som fartygskockar och som vid konventionens ikraftträdande kommer att arbeta som fartygskockar. Vid det möte, som hållits med den referensgrupp utredningen enligt sina direktiv skulle tillsätta, har referensgruppen på fråga enhälligt sagt att anvisning B 3.2.2.1 a) och b) bör kunna uppfattas som alternativ. Det innebär att tjänstgöring till sjöss i kockbefattning skall kunna jämföras med utbildning, som resulterar i ett certifikat. Genom en övergångsbestämmelse i förordningen om behörigheter för sjöpersonal får Transportstyrelsen från fall till fall bedöma om kocken är tillräckligt kvalificerad för att få arbeta som fartygskock utan formell utbildning. Den som anser sig vara det har möjlighet att inom den tid som anges efter ikraftträdandet ansöka om certifikat och styrka sin behörighet.

### 7.3.3 Ålderskrav för fartygskockar

**Förslag:** En bestämmelse införs i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) där det framgår att för att få arbeta som kock ska sjömannen ha fyllt 18 år.

Enligt standard A.3.2.8 får ingen sjöman som inte fyllt 18 år vara anställd, sysselsatt eller arbeta som fartygskock. Någon åldersgräns för fartygskockar finns inte i dag. För att uppfylla konventionens krav bör en bestämmelse om att den som är anställd, sysselsatt eller arbetar som fartygskock måste ha fyllt 18 år, införas i fartygssäkerhetsförordningen.

#### 7.3.4 Fartyg som framförs med en föreskriven besättning om mindre än tio

**Förslag:** En bestämmelse införs i 4 kap. fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) om att för fartyg som framförs med en säkerhetsbesättning om mindre än tio gäller att alla som hanterar livsmedel i köket ska vara utbildade eller instruerade på områden som innefattar livsmedels- och personlig hygien och handhavande och förvaring av livsmedel ombord på fartyg.

Av standard A.3.2.5 framgår att för fartyg som framförs med en föreskriven besättning, som utredningen läser som sådan säkerhetsbesättning, som nämns i 3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen, om mindre än tio och som den behöriga myndigheten utifrån besättningsstorleken eller verksamhetsområdet inte kan ålägga att ha en fullt kvalificerad kock ombord, gäller att alla som hanterar livsmedel i köket ska vara utbildade eller instruerade på områden som innefattar livsmedels- och personlig hygien och handhavande och förvaring av livsmedel ombord på fartyg. För att konventionens krav ska vara uppfyllda krävs att en motsvarande bestämmelse införs i fartygssäkerhetsförordningen.

## 8 Hälsa- och sjukvård, välfärd och social trygghet

### 8.1 Sjukvård ombord och i land

Syftet med regel 4.1 i sjöarbetskonventionen är att skydda sjömännens hälsa och tillförsäkra dem snabb tillgång till sjukvård ombord och i land. Av regel 4.1 följer att varje medlemsstat ska se till att alla sjömän på fartyg som för dess flagg omfattas av fullgoda hälsoskyddsåtgärder och har snabb tillgång till god sjukvård när de tjänstgör ombord samt att denna vård i princip ska vara kostnadsfri för sjömännen. Vidare följer att varje medlemsstat ska se till att sjömän ombord på fartyg inom dess territorium som behöver omedelbar sjukvård ges tillgång till medlemsstatens sjukvårdsresurser i land.

I hälso- och sjukvården enligt standard A.4.1.1 ingår vad som i konventionen kallas oundgänglig tandvård, vilket enligt utredningens uppfattning hellre bör benämnas akut tandvård. Hälso- och sjukvården ska inte vara begränsad till behandling av sjuk eller skadad sjöman utan ska också omfatta förebyggande åtgärder som program för främjande av hälsa och utbildning i hälsofrågor.

#### 8.1.1 Gällande regler

Rätten till vårdförmåner i Sverige regleras främst genom hälso- och sjukvårdslagen (1982:763), socialförsäkringslagen (1999:799), tandvårdslagen (1985:125) och Rådets förordning (EEG) nr 1408/71 om tillämpning av systemen för social trygghet när anställda, egenföretagare och deras familjemedlemmar flyttar inom gemenskapen.

Med hälso- och sjukvård avses enligt 1 § hälso- och sjukvårdslagen åtgärder för att medicinskt förebygga, utreda och behandla sjukdomar och skador. Med tandvård avses enligt 1 § tandvårds-

lagen åtgärder för att förebygga, utreda och behandla sjukdomar och skador i munhålan.

Landstingen ansvarar för vård enligt hälso- och sjukvårdslagen och tandvårdslagen. Landstingen ska enligt 3 § hälso- och sjukvårdslagen och 5 § tandvårdslagen erbjuda hälso- och sjukvård samt tandvård till dem som bor i landstingets område. Huruvida bosättningskravet är uppfyllt avgörs med ledning av bestämmelserna om folkbokföring i folkbokföringslagen (1991:481)<sup>1</sup> Landstingen ska också erbjuda dem som inte är bosatta inom landstinget omedelbar hälso- och sjukvård samt tandvård, 4 § hälso- och sjukvårdslagen och 6 § tandvårdslagen. När det gäller att avgöra vilken vård som är att anse som omedelbar anfördes i prop. 1981/82:97 s. 120 att någon närmare precisering av gränserna för vad som skall anses som omedelbar vård inte kan anges utan att detta får prövas från fall till fall.

### **8.1.2 Rätt till fullgoda hälsoskyddsåtgärder och snabb tillgång till god sjukvård**

Enligt sjöarbetskonventionen regel 4.1.1 ska varje medlemsstat se till att alla sjömän på fartyg som för dess flagg omfattas av fullgoda hälsoskyddsåtgärder och har snabb tillgång till god sjukvård när de tjänstgör ombord. Dessa krav är uppfyllda genom 37 § sjömanslagen (1973:282) där det framgår att befälhavaren skall sörja för att sjuk eller skadad sjöman, som har befattning på fartyg, erhåller betryggande vård ombord eller i land. Vården ska också omfatta underhåll, läkarbehandling och läkemedel. Det åvilar arbetsgivaren att sörja för sjömannen om han eller hon är sjuk eller skadad under väntetid. Med väntetid avses sådan del av anställningstiden under vilken sjömannen inte har befattning på fartyg men utför arbete för arbetsgivarens räkning eller står till dennes förfogande för att utföra arbete eller åtnjuter vederlag för ordinarie arbetstid eller gottgörelse för övertidsarbete. Av 2 kap. 1 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2000:21) om sjukvård och apotek på fartyg framgår slutligen att en ombordanställd vid behov ska få bästa möjliga sjukvård ombord. Utredningen anser att kravet i regel 4.1.1 är uppfyllt.

---

<sup>1</sup> Prop. 1981/82:97 s. 115.

### 8.1.3 Rätt till omedelbar sjukvård

Enligt regel 4.1.3 ska varje medlemsstat se till att sjömän ombord på fartyg inom dess territorium som behöver omedelbar sjukvård innefattande akut tandvård ges tillgång till medlemsstatens sjukvårdsresurser i land. Detta krav är uppfyllt genom 4 § hälso- och sjukvårdslagen och 6 § tandvårdslagen.

### 8.1.4 Rätt till akut tandvård

**Utredningens förslag:** En ny bestämmelse införs i sjömanslagen (1973:282) om att sjömän ska ha rätt till akut tandvård.

Sjömännen ska enligt standard A.4.1.1 förutom hälso- och sjukvård även ha tillgång till akut tandvård (essential dental care), något som inte är reglerat i sjömanslagen. Begreppet *essential dental care* tolkar utredningen som sådan tandvård som inte kan vänta såsom inflammation i en tand och tandvärk, inte t.ex. en årlig kontroll av tänderna. För att Sverige ska uppfylla konventionens krav måste en bestämmelse införas i sjömanslagen om att sjömän ska ha rätt till sådan tandvård.

### 8.1.5 Förebyggande åtgärder

Vården ska enligt standard A.4.1.e) inte vara begränsad till behandling av sjuka eller skadade sjömän utan även omfatta förebyggande åtgärder som program för främjande av hälsa och utbildning i hälsofrågor. Enligt 2 kap. 61 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:23) om arbetsmiljö på fartyg och dess hänvisning till Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2001:1) om systematiskt arbetsmiljöarbete är kravet på förebyggande åtgärder uppfyllt. I sjömansutbildningarna ingår sjukvårdsutbildning. Enligt STCW-konventionen, som införts i svensk rätt, är det ett krav för alla som ska tjänstgöra till sjöss att genomgå en kurs benämnd Basic Safety Training. Kursen behandlar grundläggande säkerhet, brand och sjukvård. Sjöfartens arbetsmiljönämnd, SAN, anlitar hälsocoacher som informerar sjömännen om kost och motion. Även Sjöfartsverket erbjuder genom Sjömansservice sjömän motion i anläggningar i land, bl.a. i Göteborg, Malmö, Norrköping,



Helsingborg och Stockholm. Konventionens krav om att vården även ska omfatta förebyggande åtgärder som främjande av hälsa och utbildning i hälsofrågor är härigenom uppfyllt.

### 8.1.6 Kostnadsansvar

**Utredningens förslag:** Ett tillägg görs i 38 § sjömanslagen (1973:282) om att arbetsgivaren ska bestrida kostnaden för akut tandvård för sjömän.

Enligt regel 4.1.2 ska sjömännen ha kostnadsfri tillgång till hälso- och sjukvård. Arbetsgivarens ansvar för vård av sjuk eller skadad sjöman som har befattning på fartyg är reglerat i 38 § sjömanslagen.

Även tandvården ska vara kostnadsfri för sjömännen vilket gör att en bestämmelse om att arbetsgivaren ska bestrida kostnaden även för akut tandvård måste införas i sjömanslagen.

## 8.2 Redares ansvar

I regel 4.2 i sjöarbetskonventionen anges att varje medlemsstat ska se till att sjömän som är anställda på fartyg som för dess flagg har rätt till materiellt bistånd i enlighet med koden och stöd från redaren för att avhjälpa de ekonomiska konsekvenserna av sjukdom, skada eller dödsfall som kan inträffa när de fullgör ett anställningsavtal för sjömän eller till följd av anställning enligt ett sådant avtal.

### 8.2.1 Lagreglering om redares ansvar

Svenska regler om arbetsgivarens ansvar finns i sjömanslagen (1973:282). I konventionen används i stället för arbetsgivaren begreppet redaren. Utredningen anser att med redare i detta sammanhang avses detsamma som arbetsgivare, jfr. avsnitt 4.5 om redare.

## 8.2.2 Rätt till ersättning för kostnader för sjukvård, kost och logi

**Utredningens förslag:** Ett tillägg införs i 38 § sjömanslagen (1973:282) om att arbetsgivaren ska bestrida kostnaden för vård, kost och logi under minst 112 dagar.

Enligt standard A.4.2.1 a) ska redare svara för de kostnader som uppstår för sjömän som arbetar på deras fartyg till följd av sjukdom och skada från den dag tjänstgöringen påbörjas till den dag de anses vederbörligen hemsända, eller som härrör från deras anställning mellan dessa datum. Enligt standard A.4.2.2 kan nationella lagar eller andra författningar begränsa redarens ansvar för att betala kostnaderna för sjukvård, kost och logi till en period som inte får understiga 16 veckor från den dag skadan uppstod eller sjukdomen började. Enligt 38 § sjömanslagen ska arbetsgivaren bestrida kostnaden för vård av sjuk eller skadad sjöman, som har befattning ombord. Om sjöman har sjukdom eller skada när han lämnar befattning på fartyg eller får han sjukdom eller skada under väntetid, är arbetsgivaren skyldig att bestrida kostnad för vård av sjömannen under högst 42 dagar eller om sjömannen vårdas i annat land än det där han är bosatt under högst 84 dagar. Kravet i konventionen om att redaren har ansvar för att betala kostnader för sjukvård, kost och logi under minst 16 veckor, dvs. 112 dagar, är inte uppfyllt i sjömanslagen och inte heller genom kollektivavtal. En ändring måste göras i sjömanslagen för att uppfylla konventionens krav

## 8.2.3 Sjuklön från arbetsgivaren

Sjömän har enligt 34 § sjömanslagen rätt till sjuklön under tid när han har befattning på fartyget, under tid när han lämnat befattning på fartyget och under väntetid. När en sjöman har befattning på fartyg utgår lön, även om han är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada. Lönen utgår från första dagen. Om en sjöman har en sjukdom eller skada när han lämnar fartyget, utgår lön för sådan tid därefter under vilken han är arbetsoförmögen på grund av sjukdomen eller skadan. Lön utgår från dagen efter den då han lämnade befattningen under högst 60 dagar, om befattningen avsåg utrikes fart eller under högst 30 dagar om befattningen avsåg

inrikes fart. Under väntetid har sjömannen rätt till lön under den tid han eller hon är arbetsoförmögen. Lönen utgår från dagen efter den då han blev arbetsoförmögen under högst 60 dagar om sjömannen haft befattning på fartyg i utrikes fart och i annat fall i 30 dagar.

Enligt 35 § sjömanslagen har sjöman inte rätt till sjuklön om han är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada, som han eller hon förteg vid anställningsavtalets ingående eller om anställningsavtalet sagts upp på grund av vissa förhållanden som anges i lagen.

Rätten till sjuklön är även reglerad i kollektivavtal. Enligt kollektivavtalen mellan Sjöfartens Arbetsgivarförbund (SARF) och Sjöbefälsförbundet (SBF), Sveriges fartygsbefälsförening (SFBF) och Facket för service och kommunikation (SEKO) utgår sjuklön till arbetstagare som varit anställd mindre än 12 månader enligt sjömanslagens bestämmelser. Till arbetstagare som varit anställd 12 månader eller mer i en följd utgår sjuklön under högst 3 månader och till arbetstagare som varit anställd 5 år eller mer i en följd utgår sjuklön under högst 5 månader.

När tidsgränsen uppnåtts för lön från redaren, får sjömannen sjukpenning från Försäkringskassan enligt samma regler som gäller för landbaserad personal.

#### 8.2.4 Konventionens krav på sjuklön

**Utredningens förslag:** Ett tillägg görs i 34 § sjömanslagen (1973:282) om att lön ska utgå under minst 112 dagar för sjömän som inte längre är ombord.

Enligt standard A.4.2.3 ska redaren betala sjuklön, när sjukdom eller skada leder till arbetsoförmåga. Full lön ska enligt standard A.4.2.3 a) betalas så länge den skadade eller sjuka personen är kvar ombord eller till dess denne rest hem. Detta krav är uppfyllt i 34 § första stycket sjömanslagen.

Standarden föreskriver dessutom i b) att full eller partiell lön skall betalas till sjömannen enligt föreskrifterna i nationella lagar eller andra författningar eller kollektivavtal från den tidpunkt sjömannen reste hem eller sattes i land fram till tillfrisknandet eller till dess han eller hon är berättigad till kontant ersättning enligt den berörda medlemsstatens lagstiftning, om detta inträffar tidigare. Enligt standard A.4.2.4 kan medlemsstaten i lag eller förordning

begränsa redarens ansvar för att betala lön helt eller delvis för sjömän, som inte är ombord till en tid som inte får understiga 16 veckor, dvs. 112 dagar, från den dag skadan uppstod eller sjukdomen började. I anvisning B.4.2.2 sägs slutligen att nationella lagar eller andra författningar får föreskriva att en redare inte längre skall svara för kostnaderna för en sjuk eller skadad sjöman från den tidpunkt då förmåner kan utgå från ett system med obligatorisk sjukförsäkring, obligatorisk olycksfallsförsäkring eller arbetstagarersättning för olyckor.

Konventionens reglering av den aktuella frågan är inte helt klar. Standard A.4.2.3 b) och den rekommenderande anvisningen B.4.2.2 kan tyckas ge vid handen att redarens skyldighet att betala lön kan upphöra då socialförsäkringssystemet ger sjömannen rätt till ersättning från detta. Standard A.4.2.4 säger emellertid att en medlemsstat i nationell lagstiftning kan begränsa tiden under vilken lön till en skadad sjöman, som inte längre är ombord utgår, till en tid som inte får understiga 112 dagar. Utredningen har därför stannat för att redaren skall betala lön under minst 112 dagar för sjöman, som inte längre är ombord. Förslaget tar sikte på sjömän i fartyg, för vilka konventionen gäller, dvs. fartyg som inte uteslutande används för fart i inre vatten. Utredningen föreslår därför en ändring av 34 § sjömanslagen. Utredningen är medveten om att denna tolkning av konventionen kan ifrågasättas men konventionens reglering är, som tidigare sagts, inte klar.

34 § sjömanslagen innehåller också en bestämmelse om rätt till lön om en sjöman blivit arbetsoförmögen under väntetid på grund av sjukdom eller skada. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i konventionen. Eftersom konventionen inte skall leda till försämringar i de förmåner sjömän redan har i nationell lagstiftning bör den bestämmelsen behållas.

Utredningen är medveten om innehållet i departementspromemorian Ds 2008:79 Sjömäns ersättning vid sjukdom. Den innehåller ett förslag, som inskränker den rätt till lön, som sjömän har rätt till enligt nu gällande sjömanslag. Utredningens uppgift är emellertid att föreslå de författningsändringar, som fordras för ett införlivande av konventionen i svensk rätt. Utredningen kan då endast ta ställning till gällande rätt och behovet av ändring i denna.

### **8.3 Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor**

Syftet med regel 4.3 i konventionen är att säkerställa att arbetsmiljön ombord främjar sjömännens hälsa och säkerhet. Regler om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor finns i fartygssäkerhetslagen, arbetsmiljölagen och Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:23) om arbetsmiljö på fartyg. Dessa motsvarar konventionens krav beträffande skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor.

### **8.4 Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar**

Regel 4.4 i sjöarbetskonventionen syftar till att säkerställa att de sjömän som arbetar ombord har tillgång till landbaserade inrättningar och tjänster för att främja deras hälsa och välbefinnande. Reglerna är delvis hämtade från konvention 163 om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn, vilken Sverige har ratificerat.

I Sverige finns inom Sjöfartsverket enheten Sjömansservice som erbjuder sjömän på svenskflaggade fartyg samt svenskar på utlandsflaggade fartyg möjlighet att se film, låna böcker, få tillgång till dagstidningar och till motionslokaler m.m. Även utlandsflaggade fartyg får mot en avgift ta del av Sjömansservice verksamhet.

Regel 4.4 och standard A.4.4 kräver inte någon ändrad lagstiftning för att Sverige ska kunna ratificera sjöarbetskonventionen.

### **8.5 Socialförsäkring**

#### **8.5.1 Krav enligt sjöarbetskonventionen**

Såsom framgår av artikel IV i sjöarbetskonventionen (se tidigare avsnitt 4.1.6) ska varje medlemsstat inom sin jurisdiktion se till att sjömännens rättigheter i anställnings- och sociala hänseenden tillgodoses helt enligt kraven i konventionen.

Syftet med regel 4.5 i sjöarbetskonventionen är att sjömän ska få tillgång till socialförsäkringsskydd. Varje medlemsstat ska se till att alla sjömän som lyder under dess lagstiftning om socialförsäkring och i den mån det föreskrivs i dess nationella lag, sjömännens anhöriga, är berättigade till socialförsäkringsskydd som inte är

mindre förmånligt än det som landbaserad personal har. Enligt standard A.4.5.3 ska kompletterande socialförsäkringsskydd ges till alla sjömän som vanligtvis bor på dess territorium och det skydd som ges får inte vara mindre förmånligt än det som landbaserad personal som bor på dess territorium har. Standard A.4.5.3 innebär således att det är bosättningsprincipen som gäller inom socialförsäkringsområdet i sjöarbetskonventionen, till skillnad mot den flaggstatsprincip som gäller för sjömän i den svenska socialförsäkringen, förordning (EEG) nr 1408/71 och de olika bilaterala konventioner som bl.a. berör sjömäns socialförsäkringsskydd och som Sverige ingått. Flaggstatsprincipen innebär att sjömannen ska omfattas av socialförsäkringen i det land, vars flagg fartyget för.

Enligt standard A.4.5.4 får medlemsstater, genom bilaterala och multilaterala avtal och genom regler som antagits inom regionala organisationer för ekonomisk integration, fastställa andra regler om den socialförsäkringslagstiftning som sjömän lyder under.

Enligt standard A.4.5.7 får socialförsäkringsskyddet i tillämpliga fall inrymmas i lagar eller andra författningar, privata system, kollektivavtal eller en kombination av dessa.

Varje stat bör överväga att successivt införa ett fullständigt socialförsäkringsskydd enligt regel 4.5. som komplettering av det skydd som ges enligt regel 4.1 om sjukvård och regel 4.2 om redares ansvar och i andra kapitel i konventionen.

I regel 4.5.1 anges att varje medlemsstat ska se till att sjömännen har tillgång till socialförsäkringsskydd enligt koden. I standard A.4.5.1 finns en uppräknning av de områden där det bör övervägas att successivt införa ett fullständigt socialförsäkringsskydd. De områden som omfattas är medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit och survivors' benefit. Begreppen kan översättas med hälso- och sjukvård, förmåner vid sjukdom, förmåner vid arbetslöshet, förmåner vid ålderdom, förmåner vid arbetsskada, familjeförmåner, förmåner vid moderskap, förmåner vid invaliditet och förmåner till efterlevande, jfr. avsnitt 4.4.4. För att Sverige ska kunna ratificera sjöarbetskonventionen krävs det enligt standard A.4.5.2 att minst tre av dessa områden omfattas.

Vilka fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen framgår av artikel II 1. i) och artikel II 4. Se vidare om denna fråga i kapitel 4 i betänkandet.

## 8.5.2 Gällande rätt i Sverige

### *Socialförsäkringslagen*

Regler om vilka som omfattas av svenska socialförsäkringsförmåner finns i socialförsäkringslagen (1999:799). Enligt 1 kap. 1 § grundas rätten till en förmån enligt huvudregeln på bosättning eller förvärvsarbete i Sverige. En person anses bosatt i Sverige om han eller hon har sitt egentliga hemvist här i landet. Den som kommer till Sverige och kan antas komma att vistas här längre tid än ett år ska antas vara bosatt här. Han eller hon har då rätt till bosättningsbaserade förmåner. Den som arbetar i Sverige omfattas av försäkringen och är försäkrad för arbetsbaserade förmåner. Med arbete avses både anställning, uppdrag och arbete i egen verksamhet. Ytterligare regler finns framför allt i lagen (1962:381) om allmän försäkring.

Av 3 kap. 1 § socialförsäkringslagen framgår att den som är bosatt i Sverige är försäkrad för ersättning för sjukvård, föräldrapenning på lägstanivå och grundnivå, sjukersättning och aktivitetsersättning i form av garantiersättning samt rehabilitering och särskilt bidrag. Av 3 kap. 2 § socialförsäkringslagen framgår vilka övriga förmåner som den som är bosatt i Sverige omfattas av.

Av 3 kap. 4 § socialförsäkringslagen framgår att den som arbetar i Sverige är försäkrad för sjukpenning och havandeskapspenning, föräldrapenning på grundnivå eller över grundnivå och tillfällig föräldrapenning, inkomstrelaterad sjukersättning och inkomstrelaterad aktivitetsersättning samt rehabilitering och rehabiliteringsersättning. Av 3 kap. 5 § samma lag framgår vilka övriga förmåner som den som arbetar i Sverige omfattas av.

Arbete som sjöman på svenskflaggat handelsfartyg anses enligt 2 kap. 8 § socialförsäkringslagen som arbete i Sverige (flaggstatsprincipen). Detta gäller även om arbetet utförs i anställning på utländskt handelsfartyg som en svensk redare hyr i huvudsak obemannat (s.k. bareboat charter), om anställningen sker hos redaren eller hos någon arbetsgivare som redaren har anlitat. Detsamma gäller anställning hos ägaren till ett svenskt handelsfartyg eller hos någon arbetsgivare som anlitas av ägaren, om fartyget hyrs ut till en utländsk redare i huvudsak obemannat. Arbete som sjöman på ett utländskt handelsfartyg i övriga fall anses inte som arbete i Sverige.

Med sjöman avses enligt socialförsäkringslagen den som enligt sjömanslagen (1973:282) ska anses som sjöman, dvs. sådan arbetstagare som är anställd för fartygsarbete och som under den tid han eller hon tjänstgör ombord har befattning på fartyget.

### *Reglering inom EU m.m.*

Bestämmelser om social trygghet finns även i förordning (EEG) nr 1408/71 av den 14 juni 1971 om tillämpningen av systemen för social trygghet när anställda, egenföretagare eller deras familjemedlemmar flyttar inom gemenskapen och förordning (EEG) nr 574/72 av den 21 mars 1972 om tillämpning av förordning (EEG) nr 1408/71. Förordning (EEG) nr 1408/71 syftar generellt till att dels garantera att den som rör sig mellan medlemsländerna är försäkrad i något land, dels undvika uppkomsten av dubbel-försäkring. Personer ska också ha rätt till intjänade rättigheter när de flyttar till en annan stat.

En grundläggande princip är att en person på vilken förordningen är tillämplig ska omfattas av lagstiftningen i endast ett land. Som huvudregel ska vederbörande omfattas av arbetslandets lagstiftning, dvs. lagstiftningen i det land där arbetet faktiskt utförs. En person som omfattas av svensk lagstiftning enligt reglerna i förordning (EEG) nr 1408/71 är försäkrad för samtliga förmåner som omfattas av förordningen. Detta gäller oavsett om det rör sig om bosättnings- eller arbetsbaserade förmåner enligt den svenska socialförsäkringslagen (1999:799). Förordning (EEG) nr 1408/71 gäller även vid arbete i EES-staterna (Island, Norge och Lichtenstein) samt i Schweiz. Enligt förordningen (EG) nr 859/2003<sup>2</sup> är förordning (EEG) nr 1408/71 tillämplig också på tredjelandsmedborgare under vissa förutsättningar. Förutsättningarna för att förordning 1408/71 ska gälla för tredjelandsmedborgare är att personen lagligen vistas i en medlemsstat och enbart på grund av sitt medborgarskap inte redan är omfattad av förordningen.

I och med arbetet är det arbetslandets nationella regler som träder i kraft för rätten till en socialförsäkringsförmån. Den

---

<sup>2</sup> Rådets förordning (EG) nr 859/2003 av den 14 maj 2003 om utvidgning av bestämmelserna i förordning (EEG) nr 1408/71 och förordning (EEG) nr 574/72 till att gälla de medborgare i tredje land som enbart på grund av sitt medborgarskap inte omfattas av dessa bestämmelser.



nationella utformningen av de olika socialförsäkringsförmånerna kan dock variera mellan länderna. EU-lagstiftningen innebär således inte att förmånerna alltid är desamma. Särskilda regler finns i förordningen angående sjömän. Personer som är anställda ombord på ett fartyg som för ett medlemsstats flagg omfattas enligt förordningen av detta lands lagstiftning.

Från och med den 1 maj 2010 kommer Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen att ersätta förordning (EEG) nr 1408/71. Även denna förordning kommer att vara tillämplig i medlemsstaterna och i EES-staterna (Island, Norge och Lichtenstein) samt i Schweiz. Grunden i de nya reglerna är i princip den samma som tidigare samordningsregler i förordning (EEG) nr 1408/71.

Vad gäller sjömäns rättigheter bygger båda förordningarna på flaggstatsprincipen. Förordningarna skiljer sig dock åt i det avseendet att regeln i förordning (EEG) nr 1408/71 anger ”den som är anställd ombord på ett fartyg som för en medlemsstats flagga” medan det i förordning (EG) nr 883/2004 anges ”anställd eller egenföretagare ombord på ett havsgående fartyg som för en medlemsstats flagg”.

Sverige har också träffat bilaterala avtal om social trygghet med flera länder. I flertalet av dessa avtal finns bestämmelser om sjömäns socialförsäkringstillhörighet, vilka i samtliga fall bygger på flaggstatsprincipen. Vissa avtal omfattar alla socialförsäkringsgrenar medan andra endast omfattar främst pensionsförmåner. För närvarande finns avtal med Chile, Israel, f.d. Jugoslavien (tillämpas i förhållande till Bosnien-Hercegovina, Serbien och Kroatien), Kanada, Kap Verde, Marocko, Quebec, Turkiet och USA.

**Tabell 8.1 Socialförsäkringsskydd för sjömän bosatta i Sverige, inom EU/EES och utanför EU/EES före ratificering av sjöarbetskonventionen\***

	Arbete på fartyg i Sverige	Arbete på fartyg i EU/EES	Arbete på fartyg utanför EU/EES
<b>Bosatt i Sverige</b>	2 kap. 8 § socialförsäkringslagen (SofL), arbete på fartyg i Sverige. Bosättningsbaserad försäkring enligt 3 kap. 1-2 §§ SofL Arbetsbaserad försäkring enligt 3 kap. 4-5 § SofL	Förordning (EEG) 1408/71 art 13.2 c: arbetar i flagglandet. Lex loci laboris, dvs. helt försäkrad i flagglandet. Samordning av familjeförmåner mellan arbetslandet och familjens bosättningsland kan ske.  Undantag enligt förordning (EEG) 1408/71 art 14 b. Sjömannen tillhör svensk lagstiftning.  Dispens från lagvalsprincipen kan beviljas enligt förordning (EEG) 1408/71 art 17 så att sjömannen tillhör svensk lagstiftning.	3 kap. 1-2 §§ SofL, bara bosättningsbaserad försäkring i Sverige.
<b>Bosatt i EU/EES</b>	Förordning (EEG) 1408/71 art 13.2 c, arbetar i flagglandet/Sverige. Helt försäkrad i flagglandet. Samordning av familjeförmåner mellan arbetslandet och familjens bosättningsland kan ske.  Undantag enligt förordning (EEG) 1408/71 art 14 b. Sjömannen tillhör då bosättningslandets lagstiftning.  Dispens till lagvalsprincipen kan beviljas enligt förordning (EEG) 1408/71 art 17 så att sjömannen tillhör bosättningslandets lagstiftning.	Förordning (EEG) 1408/71 både arbets- och bosättningsbaserad försäkring i arbetslandet.	Bosättningslandets lagstiftning avgör i samordning med flaggstatens.
<b>Bosatt utanför EU/EES</b>	Bara arbetsbaserad försäkring i Sverige enligt 3 kap. 4-5 §§ SofL.  Rätten till bosättningsbaserade förmåner avgörs i hemlandet.	Bosättningslandets lagstiftning avgör i samordning med flaggstatens.	Bosättningslandets lagstiftning avgör i samordning med flaggstatens.

**Förklaring:**

<b>Grönt=</b>	Fullt socialförsäkringsskydd i Sverige
<b>Gult =</b>	Fullt socialförsäkringsskydd i arbetslandet, EU/EES
<b>Orange =</b>	Partiellt socialförsäkringsskydd i Sverige
<b>Rött=</b>	Inget socialförsäkringsskydd i Sverige

\* I tabellen har inte tagits hänsyn till gällande bilaterala avtal.

### 8.5.3 Norges ratificering av sjöarbetskonventionen

Norge är en av de fem stater som hittills har ratificerat sjöarbetskonventionen. Norges förslag till ändringar inför ratificeringen framgår av proposition nr 70 (2007–2008).<sup>3</sup>

Den som bor och arbetar i Norge har rätt till socialförsäkringsförmåner. När det gäller sjömän har de som bor i Norge och som arbetar ombord på norskflaggade fartyg rätt till norska socialförsäkringsförmåner. Även norska medborgare som arbetar på norskflaggade fartyg men som bor utanför EU/EES-området har rätt till norska socialförsäkringsförmåner.

Det norska socialförsäkringssystemet, folketrygden, skiljer sig från det svenska på det sättet att det finns möjlighet till frivilligt medlemskap. Norge har därför, för att uppfylla konventionens krav, ändrat reglerna för frivilligt medlemskap i folketrygden för personer som är bosatta i Norge och arbetar på fartyg som är registrerade utanför EES-området. Det frivilliga medlemskapet finansieras antingen genom trygdeavgift eller genom arbetsgivaravgift.

### 8.5.4 Närmare analys av sjöarbetskonventionens krav i förhållande till gällande rätt i Sverige

Varje stat bör överväga att successivt införa ett fullständigt socialförsäkringsskydd för sjömän enligt regel 4.5. som komplettering av det skydd som ges enligt regel 4.1 om sjukvård och regel 4.2 om redares ansvar och i andra kapitel i konventionen. Även försörjningsberoende familjemedlemmar till dessa personer ska ha tillgång till socialförsäkringsskydd, i den mån detta föreskrivs i den nationella lagstiftningen.

Utredningen tolkar orden ”ett fullständigt socialförsäkringsskydd enligt koden” som de försäkringsförmåner som nämns i standard A.4.5.1. Den uppräknade som sker i koden sammanfaller med alla de traditionella socialförsäkringsområden som finns i ILO-konventionen 102. För att Sverige ska kunna ratificera sjöarbetskonventionen krävs det enligt standard A.4.5.2 att minst tre av dessa områden omfattas. Med de förslag som utredningen

---

<sup>3</sup> Det kongelige Naerings- og Handelsdepartementet, Ot.prp.nr 70, Endringer i regler om trygde- og pensjonsrettar for sjofolk.

föreslår under avsnitt 8.5.5 anser utredningen att Sverige uppfyller sjöarbetskonventionens krav i detta avseende.

Av standard A.4.5.3 framgår att varje medlemsstat ska vidta åtgärder enligt sina nationella villkor, för att ge det kompletterande socialförsäkringsskydd som avses i punkt 1 i samma standard till alla sjömän som är varaktigt bosatta på dess territorium. Skyddet får inte vara mindre förmånligt än det som landbaserad personal som bor på dess territorium har.

Ett kompletterande socialförsäkringsskydd ska ges till alla sjömän som är varaktigt bosatta på medlemsstatens territorium. Utredningen anser att uttrycket varaktigt bosatta i konventionen är jämförbart med bosättningsbegreppen i folkbokföringslagen (1991:481) och 2 kap. 1 § socialförsäkringslagen (1999:799) där det framgår att en person ska anses vara bosatt i Sverige, om han eller hon har sitt egentliga hemvist här i landet.

Skyddet enligt konventionen får inte vara mindre förmånligt än det som landbaserad personal har som arbetar och bor i landet. De sjömän som i dag är bosatta i Sverige och som inte arbetar på ett svenskflaggat fartyg har enbart rätt till svenska bosättningsbaserade förmåner. Formuleringen i standard A.4.5.3 torde således innebära att Sverige även måste ge dessa sjömän rätt till svenska arbetsbaserade förmåner för att uppfylla sjöarbetskonventionens krav.

Den nuvarande regleringen i 2 kap. 8 § i socialförsäkringslagen innebär att sjömän anställda på ett svenskflaggat fartyg men bosatta utanför Sverige, i de fall där det inte finns andra särskilda bestämmelser (EG-lagstiftning eller bilaterala avtal om social trygghet), riskerar att bli omfattade av socialförsäkringen i två länder om landet i fråga tillämpar bosättningsprincipen för socialförsäkrings-tillhörigheten. De riskerar därmed att bli dubbelt avgiftsskyldiga. Även sjömän som bor i Sverige men som arbetar på ett fartyg som för ett lands flagg, vilket inte har ratificerat sjöarbetskonventionens bestämmelser, riskerar att dubbelförsäkras, om flaggstaten tillämpar flaggstatsprincipen inom socialförsäkringen. Detta kan bli konsekvensen av att Sverige samtidigt behåller flaggstatsprincipen i den nationella lagstiftningen.

Sjöarbetskonventionen medger undantag från bosättningsprincipen enligt standard A.4.5.4 i de fall det finns bilaterala eller multilaterala avtal eller särskilda regler inom regionala organisationer för ekonomisk integration (t.ex. EU/EES-området).

Sjömän som arbetar på fartyg där flaggstaten är ett EU/EES-land omfattas därmed även fortsättningsvis av EG-lagstiftningen

och omfattas av hela socialförsäkringen i flaggstaten. Detsamma gäller för sjömän som arbetar på fartyg där flaggstaten är ett land med vilket Sverige har ingått ett bilateralt avtal om social trygghet. De omfattas av de delar av socialförsäkringen i flaggstaten som avtalet gäller. I övriga delar av socialförsäkringen styrs tillhörigheten av nationell rätt.

### 8.5.5 Utredningens förslag och bedömning

**Förslag:** En ny bestämmelse införs i 2 kap. 8 § socialförsäkringslagen (1999:799) av vilken framgår att en sjöman som bor i Sverige men som arbetar på ett utländskt fartyg, och som inte omfattas av förordning (EEG) nr 1408/71 eller en bilateral konvention om social trygghet, ska omfattas av den svenska arbetsbaserade socialförsäkringen.

**Bedömning:** Utredningen gör den bedömningen att Sverige i övrigt uppfyller konventionens krav enligt regel 4.5.

Konventionen föreskriver att de sjömän som lyder under en medlemsstats lagstiftning ska ha ett socialförsäkringsskydd som inte är mindre förmånligt än det som landbaserad personal har.

De sjömän som bor i Sverige men som inte arbetar i landet har med dagens regler inte ett lika förmånligt socialförsäkringsskydd som personer som både bor och arbetar i Sverige. Utredningen konstaterar att Sverige därmed inte uppfyller konventionens krav för dessa sjömän.

Det finns olika sätt på vilket den svenska lagstiftningen skulle kunna anpassas för att Sverige ska uppfylla konventionens krav. Ett alternativ är att införa en möjlighet till frivilligt inträde i socialförsäkringssystemet på samma sätt som i Norge. Någon frivillig möjlighet att ansluta sig till den svenska socialförsäkringen liknande den i Norge finns dock inte i Sverige i dag. Den norska lösningen innebär att man har gjort vissa justeringar i ett redan befintligt regelverk. Att i svensk lagstiftning införa möjligheter för vissa personer att frivilligt ansluta sig, skulle ändra grundprinciperna för socialförsäkringstillhörigheten i Sverige. En sådan lösning måste noga övervägas och kan inte göras inom ramen för denna utredning. Utredningen gör därför bedömningen att en

lösning som bygger på ett system med frivillig anslutning, skulle innebära att möjligheterna för Sverige att ratificera sjöarbetskonventionen senast under 2010 inte skulle vara möjligt.

Ett andra alternativ vore att ändra principen för socialförsäkringstillhörigheten för sjömän i socialförsäkringslagen. Detta skulle innebära en övergång från flaggstatsprincipen till bosättningsprincipen för alla sjömän. Det skulle emellertid även innebära att sjömän som arbetar på svenskflaggade fartyg utan att vara bosatta i Sverige, skulle riskera att stå utan socialförsäkringsskydd. Att byta princip för socialförsäkringstillhörighet för sjömän är en genomgripande principiell förändring i svensk socialförsäkringslagstiftning. Detta kan inte förordas i detta skede bl.a. då det är oklart hur många länder som väljer att ratificera sjöarbetskonventionen.

Ett tredje alternativ vore att uppfylla enbart minimikravet i sjöarbetskonventionen om minst tre socialförsäkringsgrenar enligt standard A.4.5.2. En sjöman som i dag är bosatt i Sverige men som arbetar på ett icke-svenskflaggat fartyg, har rätt till svenska bosättningsbaserade förmåner. Utredningen konstaterar att konventionens krav om fullständigt socialförsäkringsskydd är uppfyllt avseende sjukvård och familjeförmåner. Övriga socialförsäkringsgrenar omfattar både bosättnings- och arbetsbaserade förmåner. Det innebär att socialförsäkringen som erbjuds enligt dagens regler inte kan anses vara ett fullständigt skydd enligt konventionens bestämmelser. Sverige skulle däremot kunna uppfylla konventionens krav genom att ge tillgång till den arbetsbaserade försäkringen för enbart en socialförsäkringsgren.

Ett fjärde alternativ, vilket utredningen förordar, är att införa en allmän bestämmelse i socialförsäkringslagen av vilken det bör framgå att de sjömän som bor i Sverige, och som inte omfattas av EG-lagstiftning eller av något bilateralt avtal om social trygghet, ska ges rätt till arbetsbaserade förmåner enligt socialförsäkringslagen. Detta innebär också att arbetsgivaren får betala arbetsgivaravgifter i Sverige även om det är en utländsk arbetsgivare. Antalet sjömän som kan vara aktuella för den lösning som utredningen föreslår kan uppskattas till ett mindre antal. Slutsatsen är att Sverige efter dessa anpassningar kan uppfylla sjöarbetskonventionens regler i avsnitt 4.5.

Utredningens förslag innebär att olika parallella lagvalsprinciper införs för sjömän dels bosättningsprincipen, dels flaggstatsprincipen. Utredningens bedömning är att detta i vissa enskilda fall

kan få icke önskvärda effekter. Det är av detta skäl viktigt att det kontinuerligt sker en uppföljning och utvärdering av det nya regelsystemet. I anvisning B.4.5.3 i sjöarbetskonventionen anges att när sjömän lyder under fler än en nationell lagstiftning om socialförsäkring bör berörda medlemsstater gemensamt i ömsesidiga avtal fastställa vilken som ska tillämpas, med beaktande av vilken art och nivå på skyddet i respektive lagstiftning som är förmånligast för den berörda sjömannen, och sjömannens preferens. Dessa anvisningar är inte obligatoriska men visar på att det vid tillkomsten av sjöarbetskonventionen fanns en medvetenhet om risken för dubbelförsäkring samt förslag om hur en sådan situation kan lösas.

**Tabell 8.2 Socialförsäkringsskydd för sjömän efter ratificering av sjöarbetskonventionen\***

	Arbete på svensklagrat fartyg	Arbete på fartyg flaggat från land inom EU/EES	Arbete på fartyg utanför EU/EES
<b>Bosatt i Sverige</b>	2 kap. 8 § socialförsäkringslagen (SofL), arbete på fartyg i Sverige. Bosättningsbaserad försäkring enligt 3 kap. 1–2 §§ SofL Arbetsbaserad försäkring enligt 3 kap. 4–5 § SofL	Förordning (EEG) 1408/71 art 13.2 c: arbetar i flagglandet. Lex loci laboris dvs. helt försäkrad i flagglandet. Samordning av familjeförmåner mellan arbetslandet och familjens bosättningsland kan ske. Undantag enligt förordning (EEG) 1408/71 art 14 b. Sjömannen tillhör svensk lagstiftning. Dispens från lagvalsprincipen kan beviljas enligt förordning (EEG) 1408/71 art 17 så att sjömannen tillhör svensk lagstiftning.	Sjöarbetskonventionens standard A.4.5.3 gäller. Sjömannen är försäkrad för både arbets- och bosättningsbaserade förmåner i Sverige.
<b>Bosatt i EU/EES</b>	Förordning (EEG) 1408/71 art 13.2 c: arbetar i flagglandet/Sverige. Helt försäkrad i flagglandet. Samordning av familjeförmåner mellan arbetslandet och familjens bosättningsland kan ske. Undantag enligt förordning (EEG) 1408/71 art 14 b. Sjömannen tillhör då bosättningslandets lagstiftning. Dispens till lagvalsprincipen kan beviljas enligt art 17 så att sjömannen då tillhör bosättningslandets lagstiftning.	Förordning (EEG) 1408/71 både arbets- och bosättningsbaserad försäkring i arbetslandet.	Bosättningslandets lagstiftning avgör i samordning med flaggstatens.
<b>Bosatt utanför EU/EES</b>	Bara arbetsbaserad försäkring i Sverige enligt 3 kap. 4-5 §§ SofL. Om bosättningslandet har ratificerat MLC-konventionen kan sjömannen dock vara helt försäkrad i bosättningslandet i enlighet med artikel 4.5.3.	Bosättningslandets lagstiftning avgör i samordning med flaggstatens.	Bosättningslandets lagstiftning avgör i samordning med flaggstatens.

**Förklaring:**

Grönt=	Fullt socialförsäkringsskydd i Sverige
Gult =	Fullt socialförsäkringsskydd i arbetslandet, EU/EES
Orange =	Partiellt socialförsäkringsskydd i Sverige
Rött=	Inget socialförsäkringsskydd i Sverige

\* I tabellen har inte tagits hänsyn till bilaterala avtal.



## 9 Uppfyllelse och tillämpning

### 9.1 Inledande bestämmelser

Reglerna i kapitel 5 i sjöarbetskonventionen lägger fast varje medlemsstats ansvar för att fullt ut genomföra och tillämpa de principer och rättigheter som fastställs i artiklarna i konventionen och de särskilda skyldigheter som föreskrivs i kapitel 1–4. Bestämmelsen i artikel VI punkt 3–4 om att en medlemsstat kan tillämpa del A i koden genom i huvudsak likvärdiga bestämmelser gäller inte för kapitel 5.

Av inledningen till kapitel 5 framgår att föreskrifterna i kapitlet ska tillämpas med beaktande av att alla sjömän och redare, liksom andra personer, är lika inför lagen, berättigade till samma lagliga skydd och inte får utsättas för diskriminering när det gäller tillgång till olika slags domstolar eller andra verktyg för lösning av tvister.

### 9.2 Flaggsstatens ansvar

Syftet med regel 5.1 om flaggsstatens ansvar är att varje medlemsstat ska fullgöra sina skyldigheter enligt konventionen med avseende på fartyg som för dess flagg. Varje medlemsstat ska inrätta ett effektivt system för tillsyn och certifiering av arbetsförhållandena till sjöss. Ett sjöarbetscertifikat ska tillsammans med en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen utgöra prima facie-bevis, dvs. bevis för att den medlemsstat vars flagg fartyget för vederbörligen har inspekterat fartyget och att de krav i konventionen som rör sjömännens arbets- och levnadsförhållanden har uppfyllts i den omfattning som certifikatet visar.

### 9.2.1 Sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen

**Utredningens förslag:** Ett tillägg görs i 1 kap. 4 § fartygs-säkerhetslagen (2003:364) om vad som avses med ett sjöarbetscertifikat och en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen.

I regel 5.1.3.3 framgår vad ett sjöarbetscertifikat ska innehålla. Det ska intyga att sjömännens arbets- och levnadsförhållanden på fartyget har varit föremål för tillsyn och att kraven i nationella lagar och andra författningar är uppfyllda.

När det efter en tillsynsförrättning har konstaterats att ett fartyg uppfyller eller fortsätter att uppfylla kraven i konventionen ska enligt regel 5.1.3.6 ett sjöarbetscertifikat utfärdas eller förnyas. Certifikatet ska registreras i ett register som ska vara tillgängligt för allmänheten. Transportstyrelsens sjöfartsavdelning har idag ett tillsynssystem benämnt SITS (Sjöfartsavdelningens tillsynssystem). Detta system måste byggas ut så att även uppgifter om sjöarbetscertifikat ska kunna registreras. Informationen i SITS är en allmän handling som kan lämnas ut.

Vad en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen ska bestå av framgår av standard A.5.1.3.10. Del I upprättas av den behöriga myndigheten som ska a) ta fram en lista över de förhållanden som ska inspekteras, b) ange de nationella föreskrifter och vid behov en kortfattad information om huvuddragen i de nationella kraven, c) hänvisa till typspecifika krav på fartygen enligt nationell lagstiftning, d) ta upp alla i huvudsak likvärdiga föreskrifter som antagits enligt artikel VI punkt 3 och e) tydligt ange eventuella undantag som den behöriga myndigheten beviljat enligt kapitel 3. Del II upprättas av redaren och ska innehålla uppgifter om vad denne gjort för att uppfylla nationella föreskrifter mellan inspektionerna och det fortgående förbättringsarbete som föreslås. Den behöriga myndigheten eller en erkänd organisation som är bemyndigad för detta syfte ska bestyrka del II och därefter utfärda en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen.

### 9.2.2 Fartyg som omfattas av reglerna om sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen

**Förslag:** Nya bestämmelser om vilka fartyg som är skyldiga att ha ett sjöarbetscertifikat och en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen införs i 3 kap. fartygssäkerhetslagen.

Regeln i 5.1.3.1 om sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen är tillämplig på fartyg med a) en bruttodräktighet om minst 500 som används i internationell sjöfart, och b) en bruttodräktighet om minst 500 som för en medlemsstats flagg och opererar från en hamn, eller mellan hamnar, i ett annat land. Med internationell sjöfart avses enligt regeln sjöfart från ett land till en hamn utanför det landet. Med ”att operera från en hamn i ett annat land” har utredningen förstått ett fartyg som enbart går från och till samma hamn i ett annat land. Regeln ska även tillämpas på varje fartyg som för en medlemsstats flagg och som inte omfattas av punkt 1 i nämnda regel, på framställning av redaren till den berörda medlemsstaten. Två nya bestämmelser om vilka fartyg som måste ha ett sjöarbetscertifikat och en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen bör införas i fartygssäkerhetslagen.

### 9.2.3 Uppdrag till erkända organisationer

**Förslag:** En bestämmelse förs in i 9 kap. fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) om att Transportstyrelsen genom avtal får bemyndiga erkända organisationer att utföra tillsyn och utfärda certifikat m.m. avseende arbets- och levnadsförhållandena på svenska fartyg.

Av regel 5.1.1.2–3 framgår att varje medlemsstat ska inrätta ett effektivt system för tillsyn och certifiering av arbetsförhållandena till sjöss och se till att arbets- och levnadsförhållandena för sjömän på fartyg, som för dess flagg, uppfyller och fortsätter att uppfylla standarderna enligt konventionen. En medlemsstat får bemyndiga offentliga institutioner eller andra organisationer som den erkänner

som behöriga och oberoende att utföra tillsyn och/eller utfärda certifikat.

Transportstyrelsen, i samverkan med Arbetsmiljöverket, är enligt 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen tillsynsmyndighet när det gäller arbetsmiljön ombord i svenska fartyg. Av 9 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen framgår att Transportstyrelsen genom avtal får uppdra åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat för fartyg samt att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. Det är utredningen bekant att Transportstyrelsen har sådana avtal med fem klassificeringssällskap.

Det finns ett i 9 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen nämnt direktiv, som reglerar frågor rörande klassificeringssällskap. Detta kommer att ersättas av en EG förordning (39/2009/EG) och ett direktiv (2009/15/EG), som ska sättas i kraft nationellt senast den 17 juni 2011. Dessa rättsakter behandlar emellertid endast tillsyn och utfärdande av certifikat avseende förhållanden, som regleras av vissa IMO konventioner, inte sjöarbetskonventionen. I 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen definieras begreppet erkänd organisation som en organisation erkänd av europeiska kommissionen enligt det i fartygssäkerhetslagen nämnda direktivet. I teorin är detta inte detsamma som en organisation, erkänd av en medlemsstat enligt sjöarbetskonventionen, men i praktiken har detta enligt utredningens uppfattning ingen betydelse; det är frågan om välrenommerade klassificeringssällskap enligt både direktivet och sjöarbetskonventionen. Utredningen föreslår därför ingen åtskillnad i begreppet.

En ny bestämmelse, 9 kap. 2 a § bör föras in i fartygssäkerhetsförordningen för att bemyndiga Transportstyrelsen att träffa avtal med en erkänd organisation att utföra tillsyn av arbets- och levnadsförhållandena på svenska fartyg och att utfärda sjöarbetscertifikat och del I av försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. I den nya bestämmelsen ska dessutom Transportstyrelsen åläggas att förse Internationella arbetsbyrån med en lista över de erkända organisationer, som bemyndigats att arbeta för styrelsens räkning, vilket följer av standard A.5.1.2.4. Transportstyrelsen ska slutligen åläggas att i sin författningssamling tillkännage med vilka organisationer avtal har träffats.

Utredningen tar inte ställning till frågan om avtal bör träffas; detta är en fråga för Transportstyrelsen.

#### 9.2.4 Sjöarbetskonventionen måste finnas ombord

**Förslag:** Ett tillägg görs i 5 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen om att 2006 års sjöarbetskonvention måste finnas tillgänglig på varje fartyg.

Enligt standard A.5.1.1.2 ska varje medlemsstat kräva att alla fartyg som för dess flagg har en kopia av sjöarbetskonventionen ombord. För att uppfylla konventionens krav bör ett tillägg göras i 5 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen.

#### 9.2.5 Förhållanden som ska bli föremål för tillsyn

**Förslag:** Ett tillägg görs i 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) om att tillsyn även ska gälla arbets- och levnadsförhållanden ombord.

En bestämmelse införs i sjömanslagen (1973:282) om att regler om tillsyn finns i fartygssäkerhetslagen.

Av standard A.5.1.3.1 framgår att det i appendix A5-I till konventionen finns en lista över förhållanden som måste inspekteras och konstateras uppfylla nationella lagar och andra författningar om tillämpning av de krav i konventionen som rör arbets- och levnadsförhållanden för sjömän. De förhållanden som ska inspekteras är minimiålder, läkarintyg, sjömännens utbildning och kvalifikationer, sjömännens anställningsavtal, användning av privata rekryterings- och förmedlingskontor, arbetstid och vilotid, bemanningsnivåer, bostäder och rekreationsmöjligheter ombord, mat och förplägnad, skydd av hälsa och säkerhet samt förebyggande av olyckor, sjukvård ombord, rutiner för klagomål ombord och utbetalning av löner. Ett tillägg bör göras till 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen där det slås fast att i tillsynen av ett fartyg ska ingå tillsyn av arbets- och levnadsförhållandena ombord. Det bör i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet närmare anges vilka förhållanden som minst ska bli föremål för tillsyn och godkännas för att ett sjöarbetscertifikat ska kunna utfärdas.

### 9.2.6 Register över inspektioner

**Förslag:** Ett tillägg införs i 5 § förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen om att Transportstyrelsen ska hålla ett register över inspektioner av arbets- och levnadsförhållanden för sjömän på svenskflaggade fartyg och i 11 § samma förordning om att Transportstyrelsen ska publicera en årsberättelse om inspektionsverksamheten.

Enligt standard A.5.1.4.13 ska den behöriga myndigheten i varje medlemsstat hålla ett register över inspektioner av arbets- och levnadsförhållanden för sjömän på fartyg som för dess flagg. Den ska även publicera en årsberättelse om inspektionsverksamheten inom rimlig tid, dock högst sex månader efter årets utgång. Tillägg om detta bör införas i förordningen med instruktion för Transportstyrelsen.

### 9.2.7 Klagomålshantering ombord

Enligt regel och standard A.5.1.5 ska det finnas rutiner för behandling av klagomål ombord i fartyg på förhållanden, som utgör en överträdelse av de regler, varigenom kraven i konventionen sätts i kraft. När utredningen övervägt vad regeln och standarden kräver inför en ratifikation av konventionen har följande resonemang förts.

Utredningen övervägde först att föreslå en ny bestämmelse i sjömanslagen, varigenom kraven i regeln och standarden direkt skulle införlivas med svensk rätt. En sådan bestämmelse skulle emellertid bli komplicerad och beröra förhållanden, som är reglerade på annat sätt. Utredningen valde därför följande resonemang.

På svensk arbetsmarknad, innefattande sjöarbetsmarknaden, finns en lång tradition av samråd och samverkan mellan arbetsgivare/befälhavare och arbetstagare. Krav på samråd och samverkan finns också i lagstiftningen för sjöfartens del i t.ex. 4 kap. fartygs-säkerhetslagen och 5 kap. fartygssäkerhetsförordningen om arbetsmiljön ombord samt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:23) om arbetsmiljön på fartyg. Sjöarbetskonventionen reglerar vad som i vid bemärkelse kan beskrivas som arbetsmiljön ombord. För hantering av klagomål på denna finns

regler om skyddsombud, skyddskommittéer och krav på ett systematiskt arbetsmiljöarbete, vilket också inrymmer psykosociala förhållanden. När det gäller krav i konventionen, som går utöver arbetsmiljön, såsom frågor om kränkningar av rättigheter och liknande, konstaterar utredningen att om allvarliga sådana sker ombord lär inget system för hantering av klagomål ombord ha stora utsikter att lösa den frågan. Sjömannen måste här hänvisas till sin fackförening eller driva sin sak rättsligt mot befälhavaren eller redaren

Utredningen bedömer att det i svensk lagstiftning finns en reglering som överensstämmer med regel 5.1.5 och standard A.5.1.5.

### 9.3 Hamnstatens skyldigheter

Syftet med regel 5.2 är att varje medlemsstat ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt konventionen genom att samarbeta internationellt för att genomföra och tillämpa konventionsstandarderna på utländska fartyg. Enligt regel 5.2.1 får alla utländska fartyg som i sin normala verksamhet eller av driftstekniska skäl anlöper hamn i en medlemsstat inspekteras enligt artikel V punkt 4 för att efterlevnaden av kraven i konventionen när det gäller sjömannens arbets- och levnadsförhållanden på fartyget ska kunna granskas. Detta gäller även fartyg som är registrerade i en stat som inte har ratificerat sjöarbetskonventionen. Enligt artikel V punkt 7 ska medlemsstaterna uppfylla sina skyldigheter enligt konventionen på ett sådant sätt att de försäkras sig om att fartyg som är registrerade i en stat som inte har ratificerat konventionen inte får en förmånligare behandling än fartyg som är registrerade i en stat som har ratificerat den.

Varje medlemsstat ska godkänna ett sjöarbetscertifikat och en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen som bevis på efterlevnaden av kraven i konventionen om inte vissa i standard A.5.2.1 uppräknade förhållanden föreligger.

Bestämmelser om inspektion av utländska fartyg finns i 5 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen där det framgår att när det gäller förhållanden som omfattas av certifikat skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget avviker från uppgifterna i certifikatet i något väsentligt avseende.

### 9.3.1 Omständigheter som kan leda till en mer ingående inspektion

I standard A.5.2.1.1–5 finns en uppräknning av de omständigheter som kan leda till en mer ingående inspektion för att fastställa hur arbets- och levnadsförhållandena är ombord på ett fartyg. När en bemyndigad tjänsteman som begärt att få se ett sjöarbetscertifikat och en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen finner att de begärda handlingarna inte visas upp eller inte hålls aktuella alls eller på ett oriktig sätt, eller då de handlingar som visas upp inte innehåller den information som krävs eller att dokumenten av annat skäl är ogiltiga, får en mer ingående inspektion göras. Detta gäller också när det finns uppenbara skäl att tro att arbets- och levnadsförhållandena på fartyget inte uppfyller kraven i konventionen, när det finns rimliga skäl att tro att fartyget skiftat flagg för att undvika efterlevnad av konventionen eller när det finns klagomål på att vissa arbets- och levnadsförhållanden på fartyget inte uppfyller kraven i konventionen. När arbets- och levnadsförhållandena på fartyget vid en grundligare inspektion visar sig inte uppfylla kraven i konventionen, ska inspektören genast göra fartygets befälhavare uppmärksam på bristerna och fastställa ett slutdatum för avhjälpande av bristerna. Om inspektören anser att bristerna är betydande ska han eller hon upplysa berörda redar- och sjöfolksorganisationer i den medlemsstat där inspektionen genomförs om dem. Inspektören får även underrätta en representant för flaggstaten och lämna upplysningar i fallet till de behöriga myndigheterna i nästa hamn. Bestämmelser om när en mer ingående inspektion ska genomföras och hur en sådan inspektion ska genomföras bör införas i Transportstyrelsens föreskrifter.

### 9.3.2 Följder av att ett fartyg inte uppfyller sjöarbetskonventionens krav

Av standard A.5.2.1.6 framgår att om ett fartyg efter en grundligare inspektion visar sig inte uppfylla kraven i konventionen och a) förhållandena ombord är klart farliga för sjömännens säkerhet, hälsa eller trygghet, eller b) den bristande efterlevnaden utgör en allvarlig eller upprepad överträdelse av kraven i konventionen skall inspektören se till att fartyget inte går till sjöss förrän alla fall av bristande överensstämmelse har rättats till eller inspektören har



godkänt en åtgärdsplan för att rätta till bristerna och är förvissad om att planen kommer att genomföras snabbt.

Standarden behandlar endast utländska fartyg vid s.k. hamnstatskontroll. Även svenska fartyg kan i svensk hamn eller vid inspektion av svenska inspektörer drabbas av inskränkningar i rätten att nyttja fartyget. Sådana inskränkningar i rätten att nyttja svenska och utländska fartyg behandlas nedan i avsnitt 9.4.

### 9.3.3 Rutiner för sjömäns klagomål i land

Varje medlemsstat som enligt regel 5.2.2 och standard A.5.2.2 ska se till att sjömän på fartyg som anlöper en hamn på en medlemsstats territorium och som hävdar att kraven i sjöarbetskonventionen överträds, har rätt att rapportera ett sådant klagomål för att underlätta snabb och praktisk rättelse. Ett sådant klagomål ska kunna rapporteras till en bemyndigad tjänsteman och denne tjänsteman ska kunna göra en inledande utredning. Den inledande utredningen bör bl.a. ta hänsyn till om de rutiner som finns för klagomål ombord enligt regel 5.1.5 har undersökts. Tjänstemannen kan också göra en mer ingående inspektion. Tjänstemannen ska så långt möjligt arbeta för en lösning av klagomålen ombord på fartyget. Regler om hur klagomål om att överträdelser av kraven i konventionen sker bör införas i Transportstyrelsens föreskrifter och tillsynsrutiner.

## 9.4 Inskränkningar i rätten att nyttja fartyg

Ett svenskt fartyg skall enligt 2 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen ha de certifikat som anges i lagen eller i föreskrifter, som meddelats med stöd av lagen. Transportstyrelsen kan enligt samma bestämmelse förklara ett certifikat ogiltigt om förhållandena inte längre motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande inte har avhjälppts eller fartyget inte undergår föreskriven tillsyn. Transportstyrelsen kan vidare med stöd av bestämmelserna i 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen förelägga ett fartyg att avhjälpa brister.

Av standard A.5.2.1.6 framgår att om ett utländskt fartyg efter en grundligare inspektion befinns inte uppfylla kraven i konventionen och a) förhållandena ombord är klart farliga för sjömännens säkerhet, hälsa eller trygghet, eller b) den bristande efterlevnaden

utgör en allvarlig eller upprepad överträdelse av kraven i konventionen skall inspektören se till att fartyget inte går till sjöss förrän alla fall av bristande överensstämmelse har rättats till eller inspektören har godkänt en åtgärdsplan och är förvissad om att planen kommer att genomföras snabbt. Fartygets flaggstat skall upplysas om inspektörens beslut.

6 kap. 1 och 3 §§ fartygssäkerhetslagen innehåller bestämmelser om s.k. nyttjandeförbud. I 6 kap. 1 § p.2 sägs att ett fartygs resa får förbjudas om det i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall. I 6 kap. 3 § p.3 sägs bl. a att om någon brist som anges i 1 § medför omedelbar fara för liv, fartyget och dess besättning och förbud mot användning av anordningar eller redskap, lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller visst ämne, tills rättelse skett, inte är tillräckligt skall fartygets resa förbjudas.

#### 9.4.1 Inskränkningar i rätten att nyttja svenska fartyg

**Förslag:** En ändring görs i 6 kap. 1 § 2 p. fartygssäkerhetslagen (2003:364) om att ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skäl原因 att anta att fartyget har brister i skyddet som är farliga för de ombordvarandes säkerhet, hälsa eller trygghet.

Kravet på certifikat för fartyg i 2 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen har en uppföljning i 6 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen där det sägs att ett fartygs resa får förbjudas bl. a om fartyget ombord saknar ett certifikat som det enligt fartygssäkerhetslagen eller föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen skall ha. Utredningen föreslår ett tillägg till fartygssäkerhetslagen, 3 kap. 9 a §, genom vilket det ställs krav på att svenska fartyg ska ha sjöarbetscertifikat. Ett fartyg, som har gällande certifikat ska vid varje tidpunkt leva upp till dessa. Skulle brister konstateras vid en inspektion kan fartyget föreläggas att rätta till bristerna eller om dessa är allvarliga beläggas med nyttjandeförbud till bristerna har avhjälppts.

Avsaknaden av ett sjöarbetscertifikat kommer, eftersom krav på ett sådant kommer att föreskrivas, att leda till ett nyttjandeförbud för ett svenskt fartyg i Sverige liksom allvarliga brister i efterlevnaden av kraven för certifikatet. Bestämmelsen i 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen säger att nyttjandeförbud, om fartyget har

brister, då *får* beslutas. Är bristerna tillräckligt allvarliga så att det föreligger en omedelbar fara för liv, fartyg eller besättning *skall* nyttjandeförbud beslutas. Ordalydelsen i 6 kap. 1 § p 2, till vilken bestämmelsen i 6 kap. 3 p 2 § hänvisar, talar emellertid om att fartyget i väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller säkerhet medan konventionen nämner förhållanden som är klart farliga för sjömännens säkerhet, hälsa eller trygghet. Eftersom Sverige överväger en ratifikation av sjöarbetskonventionen bör ordalydelsen i de två bestämmelserna anpassas till konventionens text. Detta utvidgar i någon mån möjligheterna att belägga fartyg med nyttjandeförbud.

Kravet i konventionen att en inspektör skall kunna besluta vilka åtgärder som skall vidtas för att komma till rätta med brister motsvaras av 6 kap. 1 § andra och tredje styckena fartygssäkerhetslagen.

#### 9.4.2 Inskränkningar i rätten att nyttja utländska fartyg

**Förslag:** En ny bestämmelse införs i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) där Transportstyrelsen åläggs att vid hamnstatskontroller som innefattar kontroll av efterlevnaden av sjöarbetskonventionen, följa de regler konventionen har om sådana.

Utländska fartyg kan bli föremål för s.k. hamnstatskontroll, då de befinner sig i svensk hamn. SOLAS och MARPOL konventionerna ger hamnstater rätt att genomföra kontroller för att se om fartyg lever upp till konventionernas krav. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) och Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontrolldirektivet) ställer krav på avtalsparterna och EU:s medlemsstater att på visst sätt genomföra hamnstatskontroller.

Sjöarbetskonventionen säger i regel 5.2.1 att utländska fartyg får inspekteras i enlighet med artikel V p. 4 när det anlöper ett annat lands hamn. Hamnstatskontrollsystemet, som föreskrivs i konventionen, är uppbyggt på i praktiken samma sätt som systemet i Paris MOU. Sjöarbetskonventionen har av förklarliga skäl ännu inte

tagits in i Paris MOU:s och hamnstatskontrolldirektivets regelverk men man kan förmoda att så kommer att bli fallet den dag konventionen träder i kraft.

Hamnstatskontroller genomförs av Transportstyrelsen. Ett tillägg bör göras till fartygssäkerhetsförordningen, i vilket styrelsen åläggs att vid hamnstatskontroller som innefattar kontroll av efterlevnaden av sjöarbetskonventionen, följa de regler denna har om sådana. Konventionen innehåller bl.a. i bilaga A5-III en bestämmelse om vad en inspektör ska kontrollera vid en grundligare inspektion.

När det gäller allvarliga brister hos utländska fartyg i fråga om efterlevnaden av sjöarbetskonventionens krav gäller samma regler som för svenska fartyg, dvs. 6 kap. 1–3 §§ är tillämpliga under förutsättning att Transportstyrelsen, med stöd av bemyndigandet i 3 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen, föreskriver att utländska fartyg ska ha sjöarbetscertifikat. Samma skäl att ändra ordalydelsen i 6 kap. 1 § p 2 finns för utländska fartyg.

## 9.5 Rekryteringsansvar

Regel 5.3 och standard A.5.3 ska säkerställa att medlemsstaten uppfyller sina skyldigheter enligt konventionen när det gäller rekrytering och arbetsförmedling och socialt skydd för sjömännen. Enligt regel 5.3.3. ska varje medlemsstat inrätta ett effektivt system för att inspektera och övervaka att dess ansvar för rekrytering enligt konventionen uppfylls.

Eftersom Sverige inte har några privata arbetsförmedlingar för sjömän är regler om tillsyn över rekrytering inte något som behöver införas.

# 10 Ikraftträdande

## Ikraftträdande

**Bedömning:** Sverige bör införliva sjöarbetskonventionens bestämmelser först i samband med att konventionen träder i kraft.

Sjöarbetskonventionen träder i kraft 12 månader efter den dag då minst 30 medlemsländer som tillsammans står för 33 procent av världshandelstonnaget har ratificerat konventionen. I november 2009 har fem länder som tillsammans står för mer än 40 procent av världshandelstonnaget ratificerat konventionen. Europeiska unionens råd har genom beslut bemyndigat medlemsstaterna att i de delar som faller under gemenskapens behörighet ratificera konventionen. Medlemsstaterna ska enligt beslutet eftersträva att ratificera konventionen så snart som möjligt, helst före den 31 december 2010. Se vidare avsnitt 2.2.2.

Om samtliga EU:s medlemsstater ratificerar konventionen före den 31 december 2010 skulle konventionen träda i kraft den 31 december 2011. Det är dock osäkert om så kommer att ske. Det är enligt utredningen lämpligt att sätta konventionens bestämmelser i kraft i svensk rätt först i samband med konventionens ikraftträdande. Något datum för ikraftträdande av den föreslagna svenska författningsregleringen kan därför inte föreslås.

I artikel 18 b) i Wienkonventionen om traktaträtten<sup>1</sup> stadgas att en stat som har uttryckt sitt samtycke till att vara bunden av traktaten är förpliktad att avhålla sig från handlingar som skulle omintetgöra en traktats ändamål och syfte så länge traktaten ej har trätt i kraft, förutsatt att ikraftträdandet inte otillbörligt fördröjs. En stat som ratificerat en konvention som ännu inte trätt i kraft, får alltså inte handla i strid mot dess ändamål och syfte.

<sup>1</sup> Wienkonventionen om traktaträtten, antagen i Wien den 23 maj 1969, trädde i kraft den 27 januari 1980.

# 11 Konsekvensbedömning

## 11.1 Inledning

Enligt utredningsdirektiven ska utredningen lämna en konsekvensbedömning av de föreslagna åtgärderna. Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för privata företag, ska samråd ske med Näringslivets regelnämnd.

Nedan följer en genomgång av de konsekvenser som de framlagda förslagen kan medföra i enlighet med de krav som ställs i kommittéförordningen (1998:1474) och förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

## 11.2 Statsfinansiella konsekvenser av förslagen

Vad gäller de förslag som införs till följd av sjöarbetskonventionen kommer vissa av dessa att påverka Transportstyrelsens arbetsuppgifter. Ytterligare arbete med utarbetande av föreskrifter och rutiner, tillsyn och administration är nödvändigt till följd av att nya och förändrade krav på fartyg kommer att ställas och en ny typ av certifikat och dokument kommer att införas, sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. Reglerna om sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen kommer att tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 som används i internationell sjöfart eller går i fart från en hamn eller mellan hamnar i ett annat land. Den tillsyn som måste genomföras av svenska fartyg för att sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen ska kunna utfärdas samt den därefter återkommande tillsynen kommer att finansieras genom avgifter och kommer inte att innebära någon kostnad för staten. Mängden arbete på huvudkontoret kommer att öka också; om Sverige ska ratificera konventionen måste detta på något sätt

finansieras. Kostnaden är svår att uppskatta men torde uppgå till två-tre heltidstjänster under uppbyggnadsskedet och under förvaltningsskedet till minst en och en halv.

På alla utländska fartyg som anlöper hamn i Sverige ska tillsyn genomföras för att efterlevnaden av kraven i konventionen då det gäller arbets- och levnadsförhållanden ska kunna granskas. I vissa fall kan en sådan tillsyn leda till en mer ingående granskning. Sveriges skyldighet att genomföra tillsyn ombord på utländska fartyg kommer att innebära en kostnad för staten. Hur stor denna kostnad kommer att bli får bestämmas av hur många fartyg, som kommer att bli föremål för hamnstatskontroll. Om ett fartyg blir belagt med s.k. nyttjandeförbud kan Transportstyrelsen täcka sina kostnader för tillsyn av det. Den ytterligare kostnad, som kommer att uppstå för Transportstyrelsen för kontrollen av övriga utländska fartyg har utredningen inte kunnat uppskatta.

Transportstyrelsen ska hålla ett register över genomförd tillsyn av arbets- och levnadsförhållanden. En utbyggnad av befintliga datasystem för att registrering av genomförd tillsyn ska kunna ske och övrig administration i samband med detta kommer att innebära ökade kostnader för staten.

En övergångsbestämmelse införs i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal genom vilken Transportstyrelsen i enskilda fall får besluta att utfärda certifikat som fartygskock till den som kan styrka att han eller hon före visst datum har tjänstgjort som fartygskock under minst sex månader under de senaste tre åren. Antalet ärenden av detta slag kan uppskattas till 700–1 000. Det medför ytterligare arbetsuppgifter för Transportstyrelsen.

Sjömän som är bosatta i Sverige och arbetar ombord på ett utländskt fartyg som inte omfattas av förordning (EEG) nr 1408/71 eller av en bilateral konvention ska enligt förslaget till ändring i socialförsäkringslagen anses arbeta i Sverige. Antalet sjömän som är bosatta i Sverige och arbetar på ett utländskt fartyg som inte omfattas av förordning (EEG) nr 1408/71 eller av en bilateral konvention om social trygghet kan uppskattas till ett mindre antal varför kostnader som kan uppkomma till följd av ändringen sannolikt inte blir stora.

### 11.3 Konsekvenser för sjöfartsnäringsen

De fartyg, som omfattas av sjöarbetskonventionen, är handelsfartyg som inte enbart navigeras i inlandsfarvatten, vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller. I avsnitt 4.1.3 har frågan om fartområden behandlats. Av det avsnittet framgår att konventionens ovan redovisade tillämpningsområde närmast motsvaras av det svenska fartområdet inre fart sådant detta bestämts i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal. I avsnitt 4.1.5 sägs också att införlivandet av konventionen i svensk rätt kommer att kräva, på grund av det sätt införlivandet närmast av nödvändighet föreslås ske, att man vid förändringar av de svenska regelverken prövar för vilka fartyg ändringarna skall gälla. En följd av den tolkning utredningen gjort av hur konventionens tillämpningsområde, såvitt gäller vilka fartyg som skall omfattas av den, är emellertid att hela flottan av skärgårdsfartyg, som seglar i fartområde D-E, såsom dessa bestämts i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), faller utanför; detta motsvarar en mycket stor andel av skärgårdsflottan och är från kostnadssynpunkt positivt för de ofta små rederier det är frågan om. Av uppgifter som inhämtats ur fartygsregistret i juni 2009 framgår att 1101 fartyg var certifierade för fartområde D-E och 200 för fartområde C.

Det är omöjligt att säga hur många fartyg, som kommer att omfattas av konventionens motsvarande svenska bestämmelser. Ingen vet när konventionen kommer att träda ikraft men det är troligt att det tidigast blir 2011 men det är mycket möjligt att det blir senare. Det kan inte uteslutas att den svenska handelsflottan kan komma att minska eller öka även om den första möjligheten i skrivande stund framstår som troligare. Utredningens bedömning är att, om konventionen trädde ikraft nu, skulle strax över 400-500 fartyg beröras.

Konventionen kommer att gälla handelsfartyg, inte fiskefartyg, som seglar i fart utanför det inledningsvis beskrivna fartområdet, som konventionen gäller, och civila statsfartyg. Fartyg med en bruttodräktighet över 500, som seglar i internationell fart eller går i trafik från en hamn eller mellan hamnar i ett annat land, skall förutom att uppfylla konventionens krav dessutom kunna styrka detta genom att ha ett sjöarbetscertifikat och en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. För att få dessa dokument måste fartygen undergå tillsyn. Certifikaten kommer,



efter genomförd tillsyn av Transportstyrelsen, att gälla i fem år med en mellanliggande besiktning. Detta innebär att redaren måste tillhandahålla fartyget för tillsyn. Tillsynsförrättningarna och utfärdande av de två dokumenten kommer att bekostas genom avgifter, som redaren skall betala till Transportstyrelsen. Hur stora dessa kommer att bli är inte möjligt för utredningen att uppskatta eftersom det inte är känt hur tillsynssystemet kommer att läggas upp; konventionen har ännu inte trätt ikraft. Det är följaktligen inte heller möjligt att uppskatta under hur lång tid redaren måste tillhandahålla sitt fartyg.

I detta sammanhang är det viktigt att påpeka att om konventionen inte ratificeras av Sverige kommer den efter en tid i alla fall att tillämpas, när den trätt i kraft, av utländska hamnstater, som ratificerat den, även på svenska fartyg. Detta är en följd av artikel V punkt 4 och regel 5.2.1 i konventionen. Oavsett om Sverige ratificerar konventionen eller inte kommer den således att medföra kostnader för redarna, som måste uppfylla kraven. Det är också viktigt att påpeka att kravet på utfärdande och medförande av sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen kommer att gälla högst ca 250 fartyg.

Giltighetstiden för läkarintyg avseende syn och hörsel kommer enligt utredningens förslag att förkortas till två år, dock inte för sjömän på fartyg, som konventionen inte gäller för. Detta kommer att medföra en ökad kostnad för redaren, som är den som betalar syn- och hörselundersökningar.

Gällande kollektivavtal måste finnas ombord och då även på engelska. En översättning av kollektivavtalen bekostas av redaren.

Förslagen innebär konsekvenser när det gäller bostäder ombord på fartyg. De nya reglerna gällande dessa kommer dock endast att beröra fartyg som byggts när sjöarbetskonventionen träder i kraft.

På fartyg som framförs med en säkerhetsbesättning om mindre än tio föreslås att alla som hanterar livsmedel i köket ska vara utbildade eller instruerade på områden som innefattar livsmedels- och personlig hygien och handhavande och förvaring av livsmedel ombord. Kostnaden för utbildning kommer att belasta redaren. Det ankommer på Transportstyrelsen att besluta om utformningen av en sådan utbildning varför kostnaden inte nu går att bestämma.

När det gäller rätten till sjukvård kommer sjömän att ha rätt till akut tandvård. Redaren kommer att få bekosta den akuta tandvården. Rätten till ersättning för kostnader för sjukvård, kost och logi som är reglerad i sjömanslagen gäller idag i 42 dagar. Enligt

förslaget kommer den tid som redaren ska svara för att utökas till minst 112 dagar. Även den tid som sjuklön ska utgå kommer att förlängas. Enligt bestämmelser i 2 kap. i lagen (1962:381) om allmän försäkring har dock redaren regressrätt gentemot Försäkringskassan. Några ytterligare kostnader för redaren uppkommer därför inte i dessa delar.

#### 11.4 Konsekvenser för den enskilde

Sjöarbetskonventionen innebär ett ökat skydd för de sjömän som omfattas av konventionens regler. Reglerna om att tillsyn ska kunna genomföras på alla fartyg som anlöper en hamn i ett medlemsland för att efterlevnaden av konventionens krav ska kunna kontrolleras innebär en ökad säkerhet för alla sjömän.

Den som vill arbeta som kock på fartyg med en säkerhetsbesättning om tio eller mer ska ha ett certifikat. För att erhålla ett sådant certifikat krävs för den som vill arbeta som kock efter konventionens ikraftträdande att han eller hon har genomgått utbildning till kock. Hur denna utbildning kommer att utformas är en fråga som kommer att regleras i Transportstyrelsens föreskrifter.

Den enskilde sjömannen kommer att ha rätt till akut tandvård. Sjomän bosatta i Sverige som arbetar på utländskt fartyg som inte omfattas av förordning (EEG) nr 1408/71 eller av en bilateral konvention om social trygghet kommer att få rätt till ytterligare socialförsäkringsförmåner.

## 12 Författningskommentar

### *Allmänt*

Våra förslag innebär författningsmässigt ändringar i sjömanslagen (1973:282), mönstringslagen (1983:929), socialförsäkringslagen (1999:799), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, fartygs-säkerhetslagen (2003:364), fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal och förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

I författningskommentaren finns hänvisningar till aktuellt avsnitt i betänkandet.

### **12.1 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)**

#### *34 §*

Paragrafen har ändrats då det gäller de sjömän som har haft befattning på fartyg som går i fart utanför inre fart, sådan denna definieras i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal. För dessa sjömän förlängs tiden under vilken de har rätt till sjuklön när de lämnat befattning på fartyg till minst 112 dagar. Ändringen är föranledd av kravet i standard A.4.2.4 i sjöarbetskonventionen. Se vidare avsnitt 8.2.3-8.2.4.

#### *37 a §*

Paragrafen är ny och har tillkommit på grund av kravet i standard A.4.1.1 i konventionen där det framgår att sjömän förutom hälso- och sjukvård även ska ha tillgång till akut tandvård. Rätten till akut tandvård gäller för sjömän som har befattning på fartyg som går i

fart utanför inre fart, sådan denna definieras i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal. Se vidare avsnitt 8.1.4.

### 38 §

Enligt regel 4.1.2 i konventionen ska sjömän ha kostnadsfri tillgång till hälso- och sjukvård. Begreppet hälso- och sjukvård i konventionens mening omfattar även akut tandvård. Det nya stycket i paragrafen stadgar att arbetsgivaren även ska bestrida kostnaden för akut tandvård för sjömän som har befattning på fartyg som går i fart utanför inre fart, sådan denna definieras i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal. Se vidare avsnitt 8.1.6.

Tredje stycket i paragrafen har ändrats så att den tid under vilken arbetsgivaren ska bestrida kostnaden för vård av en sjöman som har sjukdom eller skada när han lämnar befattning på fartyg eller får sjukdom eller skada under väntetid förlängs till minst 112 dagar. Ändringen är föranledd av standard A.4.2.1-4.2.2. Även denna ändring gäller endast de sjömän som har befattning på fartyg som går i fart utanför inre fart. Se vidare avsnitt 8.2.2.

### 58 §

I paragrafen har det tillägget gjorts att tillämpliga kollektivavtal ska finnas på engelska på fartyg som används i internationell fart, vilket framgår av standard A.2.1.2 i konventionen. Se vidare avsnitt 6.2.

### 61 a §

Paragrafen är ny och hänvisar till fartygssäkerhetslagen (2003:364) där bestämmelser om tillsyn av fartyg finns.

## **12.2 Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)**

### 19 §

Paragrafen har ändrats så att ett läkarintyg som löper ut när ett fartyg är till sjöss kan få fortsatt giltighet till nästa hamn under förutsättning att tiden från det att giltighetstiden löper ut till dess ett nytt intyg utfärdas inte överstiger tre månader. Ändringen är

föranledd av standard A.1.2.9 i sjöarbetskonventionen. Se vidare avsnitt 5.3.2.

### **12.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän**

5 §

Ett nytt stycke har införts i paragrafen där det framgår att för att undantag från vilotidslagens regler ska få göras krävs att samråd sker med berörda redar- och sjöfolksorganisationer för att konstatera att arbetet inte kommer att skada sjömännens hälsa eller välbefinnande. Tillägget är föranlett av standard A.1.1.3 i sjöarbetskonventionen. Se vidare avsnitt 5.2.

### **12.4 Förslaget till lag om ändring i socialförsäkringslagen (1999:799)**

2 kap. 8 §

Paragrafen har ändrats till följd av standard A.4.5.3 i sjöarbetskonventionen där det framgår att varje medlemsstat ska vidta åtgärder enligt sina nationella villkor, för att ge det kompletterande socialförsäkringsskydd som avses i punkt 1 till alla sjömän som är varaktigt bosatta på dess territorium. Skyddet får inte vara mindre förmånligt än det som landbaserad personal som bor på dess territorium har. Se vidare avsnitt 8.5.4-8.5.5.

### **12.5 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)**

1 kap. Allmänna bestämmelser

4 §

I paragrafen har två nya punkter införts där det framgår vad som avses med sjöarbetscertifikat respektive försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. Tilläggen är föranledda av

regel 5.1.3.3 och standard A.5.1.3.10 i sjöarbetskonventionen. Se vidare avsnitt 9.2.1.

### 3 kap. Särskilda krav för användning av vissa fartyg

#### 9 a §

Paragrafen är ny och reglerar vilka fartyg som måste ha ett sjöarbetscertifikat. Motsvarigheten finns i regel 5.1.3.1 i konventionen. Se vidare avsnitt 9.2.2.

#### 9 b §

Paragrafen är ny och reglerar vilka fartyg som måste ha en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. Motsvarigheten finns i regel 5.1.3.10 i konventionen. Se vidare avsnitt 9.2.2.

### 4 kap. Arbetsmiljö

#### 5 §

Varje medlemsstat ska enligt regel 3.2.1 i konventionen bl.a. se till att fartyg som för dess flagg serverar mat som är anpassad till besättningens olika kulturella och religiösa bakgrunder. Tillägget i paragrafen är föranlett av denna regel. Se vidare avsnitt 7.3.1.

### 5 kap. Tillsyn

#### 1 §

Ett tillägg har gjorts om att tillsyn även ska gälla arbets- och levnadsförhållandena ombord vilket även framgår av standard A.5.1.3.1 i konventionen. Tillsyn av arbets- och levnadsförhållanden och tillsyn av arbetsmiljön enligt punkt 4 kan synas vara samma sak men arbets- och levnadsförhållanden omfattar mer än bara själva arbetsmiljön som den definieras i arbetsmiljölagen. Den tillsyn Transportstyrelsen ska utöva enligt sjöarbetskonventionen omfattar även läkarintyg, sjömäns utbildning och

kvalifikationer, anställningsavtal, bemanningsnivåer, mat och förplägnad, rutiner för klagomål ombord och utbetalning av löner. Se vidare avsnitt 9.2.5.

## 6 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

### 1 §

Ordalydelsen i punkt 2 har ändrats för att anpassas till standard A.5.2.1.6 i konventionen. Se vidare avsnitt 9.4-9.4.1.

## 12.6 Förslaget till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

### 4 kap. Bemanning

#### 2 a §

Bestämmelsen är ny och överensstämmer med standard A.3.2.8 i sjöarbetskonventionen där det framgår att ingen sjöman som inte fyllt 18 år får vara anställd, sysselsatt eller arbeta som fartygskock. Se vidare avsnitt 7.3.3.

#### 9 a §

Regel 3.2.3 i konventionen föreskriver att sjömän som är anställda som fartygskockar med ansvar för matlagning ska vara utbildade och kvalificerade för sin befattning ombord på fartyg. Enligt anvisning B.3.2.2.1 bör sjömän vara behöriga till tjänst som fartygskockar under vissa förutsättningar. Den nya paragrafen motsvarar konventionens bestämmelser. Se vidare avsnitt 7.3.2.

#### 18 §

Paragrafen har ändrats till följd av standard A.1.2.7 i konventionen där det stadgas att ett läkarintyg ska gälla högst två år. Ändringen gäller inte för besättningsmedlemmar på traditionsfartyg, fiskefartyg och handelsfartyg i inre fart. Se vidare avsnitt 5.3.1.

*40 §*

Paragrafen är ny och motsvarar standard A.3.2.5 i konventionen där det framgår att för fartyg som framförs med en föreskriven besättning om mindre än tio gäller att alla som hanterar livsmedel i köket ska vara utbildade eller instruerade på områden som innefattar livsmedels- och personlig hygien och handhavande och förvaring av livsmedel ombord på fartyg. Se vidare avsnitt 7.3.4.

**5 kap. Arbetsmiljö***2 §*

Ett tillägg har gjorts i paragrafen om att en kopia av sjöarbetskonventionen måste finnas ombord. Detta följer av standard A.5.1.1.2 i konventionen. Se vidare avsnitt 9.2.4.

**6 kap. Tillsyn***8 b §*

Paragrafen är ny. Här stadgas att Transportstyrelsen vid kontroll av utländska fartyg i fråga om arbets- och levnadsförhållandena ombord ska följa bestämmelserna i sjöarbetskonventionen om sådana kontroller.

**9 kap. Uppdrag till organisationer m.m.***2 a §*

Paragrafen är ny. Den motsvaras i konventionen av regel 5.1.1.3 där det bl.a. framgår att en medlemsstat får bemyndiga organisationer som den erkänner som behöriga och oberoende att utföra tillsyn och/eller utfärda certifikat. Av standard A.5.1.2.4 framgår att varje medlemsstat ska förse Internationella arbetsbyrån med en aktuell lista över erkända organisationer. Se vidare avsnitt 9.2.3.



## 12.7 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal

### 4 kap. Certifikat

#### 9 b §

Av paragrafen som är ny framgår att för att få certifikat som fartygskock ska sökanden ha fullgjort godkänd utbildning. Se vidare avsnitt 7.3.2.

#### *Ikraftträdande och övergångsbestämmelse*

Av den *första punkten* följer att lagen träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Av den *andra punkten* framgår att Transportstyrelsen till och med visst bestämt datum i enskilda fall får besluta att utfärda certifikat som fartygskock till den som kan styrka att han eller hon före visst datum har tjänstgjort som fartygskock under minst sex månader under de senaste tre åren, även om kravet på godkänd utbildning i 4 kap. 9 b § inte är uppfyllt. Se vidare avsnitt 7.3.2.

## 12.8 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

#### 5 §

Enligt standard A.5.1.4.13 ska den behöriga myndigheten i varje medlemsstat hålla ett register över inspektioner av arbets- och levnadsförhållanden för sjömän på fartyg som för dess flagg. Till följd av denna standard har ett tillägg gjorts i tredje punkten om att Transportstyrelsen ska svara för registret över tillsyn av arbets- och levnadsförhållanden på fartyg. Se vidare avsnitt 9.2.6.

#### 11 §

En ny punkt har lagts till i paragrafen där det framgår att Transportstyrelsen årligen ska publicera en årsberättelse om

inspektionsverksamheten av arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyg. Detta motsvaras av standard A.5.1.4.13 i konventionen. Se vidare avsnitt 9.2.6.

# Kommittédirektiv



**Genomförande av 2006 års  
sjöarbetskonvention**

**Dir.  
2009:9**

---

Beslut vid regeringssammanträde den 12 januari 2009.

## Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare ska föreslå de författningsändringar som behöver göras för att Sverige ska kunna ratificera 2006 års sjöarbetskonvention.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 december 2009.

## Bakgrund

Frågor om sjömäns arbetsförhållanden har behandlats av Internationella arbetsorganisationen (International Labour Organisation - ILO) under särskilda s.k. sjöfartssessioner. Mellan 1920 och 2003 antog Internationella arbetskonferensen (ILO:s högsta beslutande organ) 39 konventioner, ett protokoll och ett trettiotal rekommendationer om sjömäns arbetsförhållanden. Åtskilliga av ILO:s sjöfartsinstrument kom till slut att betraktas som otidsenliga. Vissa hade delvis bestämmelser som täcktes av andra instrument och andra hade inte ratificerats av tillräckligt många stater för att träda i kraft. En översyn av konventionerna och rekommendationerna gjordes därför för att ta fram ett sammanhållet övergripande ILO-instrument på sjöfartens område. Internationella arbetskonferensen antog den 23 februari 2006 sjöarbetskonventionen.

Konventionen reviderar nästan samtliga av de nämnda tidigare antagna konventionerna och ett antal rekommendationer.

Bestämmelserna i konventionen rör huvudsakligen fem områden: minimikrav för att sjömän ska få arbeta på fartyg; anställningsförhållanden; bostad, rekreativsmöjligheter, mat och

förplägnad; hälsovård, sjukvård och välfärd samt uppfyllelse och tillämpning.

Medlemsstaterna ska uppfylla sina skyldigheter enligt konventionen på ett sådant sätt att de försäkras sig om att fartyg som är flaggade i en stat som inte har ratificerat konventionen inte får en förmånligare behandling än fartyg som är flaggade i en stat som har ratificerat den. Målsättningen med konventionen är bland annat att lika spelregler ska gälla för alla där inget fartyg kan konkurrera med andra genom en undermålig standard för de ombordanställda.

Konventionen träder i kraft 12 månader efter det att den ratificerats av minst 30 medlemsländer som tillsammans står för minst 33 procent av världshandelstonnaget. Konventionen har ännu inte trätt i kraft.

ILO-kommittén har, efter att ha remitterat frågan till berörda myndigheter, i yttrande den 24 oktober 2008 (dnr 18/2006) tillstyrkt att Sverige ratificerar sjöarbetskonventionen. Remissinstanserna har dock pekat på vissa moment i konventionen som saknar motsvarighet i svensk rätt.

Konventionen är ett angeläget och viktigt internationellt instrument som kan förbättra sjömäns arbets- och levnadsvillkor. En ratificering av konventionen bör därför ske.

Europeiska unionens råd beslutade den 7 juni 2007 att bemyndiga EU:s medlemsstater att ratificera konventionen (2007/431/EG)<sup>1</sup>. I samma beslut uppmanades vidare medlemsstaterna att vidta mått och steg för att, helst före den 31 december 2010, ratificera konventionen.

Ett direktiv 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 antogs av Europeiska unionens råd genom en politisk överenskommelse den 17 december 2008 (direktivet är ännu inte formellt beslutat och publicerat). Direktivet innebär att stora delar av sjöarbetskonventionen ska genomföras i medlemsstaternas lagstiftning. Direktivet träder i kraft samma dag som konventionen träder i kraft.

---

<sup>1</sup> EUT L 161, 22.6.2007, s. 63 (Celex 32007D0431).

## Uppdraget

Utredaren ska lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för att undanröja eventuella hinder för ratificering.

I den mån oklarheter kan komma att uppstå om ansvarsfördelningen mellan olika myndigheter till följd av konventionens regler ska utredaren komma med förslag på ansvarsfördelningen.

Utredaren ska vidare beakta rådets direktiv 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.

Därutöver ska utredaren samråda med berörda myndigheter och organisationer. En särskild referensgrupp bestående av arbetsmarknadens parter på sjöfartsområdet ska tillsättas.

Utredaren ska lägga särskild vikt vid regelförenkling, t.ex. åtgärder som minskar företagens administrativa kostnader eller som ger en märkbar förändring i företagets vardag. Utredaren ska lämna en konsekvensbedömning av de föreslagna åtgärderna. Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för det allmänna ska finansieringsförslag lämnas. Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för företag ska samråd ske med Näringslivets regel-nämnd.

## Redovisning av uppdraget

Utredaren ska redovisa sitt uppdrag till regeringen senast den 30 december 2009.

(Näringsdepartementet)