Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Göteborg den 26 oktober 2026

Remissyttrande från Sjöbefälsföreningen
Remiss av *Analys av genomförandet av 2025 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention (MLC). Dnr LI2025/01312*

Sjöbefälsföreningens ställningstagande

Sjöbefälsföreningen tillstyrker i huvudsak att Sverige godtar 2025 års ändringar av Maritime Labour Convention (MLC). Förbundet delar Transportstyrelsens bedömning att ändringarna syftar till att stärka sjömännens rättigheter, förbättra arbets- och levnadsvillkoren ombord samt göra sjöfartsyrket mer attraktivt och hållbart ur ett långsiktigt kompetensförsörjningsperspektiv.

Vi ser särskilt positivt på de delar som stärker skyddet mot våld, trakasserier, sexuella trakasserier och repressalier, förbättrar möjligheterna till landpermission, förtydligar sjömännens rätt till sjukvård och hemresa samt erkänner sjömäns betydelse som samhällsviktiga arbetstagare.

Samtidigt vill Sjöbefälsföreningen framhålla att genomförandet måste ske på ett sätt som inte leder till en oavsedd ansvarsförskjutning från redaren och den landbaserade organisationen till befälhavaren eller övriga fartygsbefäl.

Ansvarsfördelningen mellan fartyg och landorganisation måste tydliggöras

En stor del av de antagna ändringarna omfattar områden såsom:

- arbetsmiljö,
- förebyggande arbete mot våld och trakasserier,
- klagomålshantering,
- visselblåsarskydd,
- rapportering,

- utredningar,
- policyutveckling,
- utbildning,
- uppföljning och dokumentation.

Sjöbefälsföreningen vill understryka att dessa frågor i grunden är arbetsgivaransvar. De krav som följer av de nya MLC-bestämmelserna riktar sig i huvudsak mot medlemsstater och redare, men riskerar i praktiken att verkställas genom att ytterligare arbetsuppgifter läggs på befälhavare och fartygsbefäl.

Förbundet ser en risk att rederiernas landorganisationer i alltför stor utsträckning överför ansvar till fartygsorganisationen eftersom den redan finns på plats dygnet runt. Ett sådant synsätt är inte förenligt med regelverkets intentioner.

Det måste därför tydligt framgå att:

- redaren ansvarar för policyer, resurser, utbildning och stöd,
- landorganisationen ansvarar för kvalificerade personalärenden och arbetsrättsliga utredningar,
- befälhavaren ska ges stöd, inte ensam bära det praktiska och juridiska ansvaret.

Risk för ökad administrativ belastning

Transportstyrelsen bedömer att ändringarna inte medför några större konsekvenser för svenska redare eller sjömän. Sjöbefälsföreningen vill dock framhålla att konsekvenserna ombord riskerar att bli större än vad som framgår av analysen.

De nya kraven på:

- rapporteringsmekanismer,
- klagomålshantering,
- sekretess,
- dokumentation,
- incidentutredningar,
- uppföljning av trakasseriärenden,
- utbildning och informationsinsatser,

kan sammantaget innebära ett ökat administrativt arbete för befälhavare, överstyrmän, maskinchefer och andra arbetsledande befäl.

Sjöbefälsföreningen anser därför att regeringen och Transportstyrelsen bör säkerställa att nya krav i första hand hanteras genom rederiets stödfunktioner i land och inte genom ytterligare administrativa uppgifter ombord.

Rättssäkerhetsaspekter behöver uppmärksammas

De nya bestämmelserna om våld, trakasserier, sexuella trakasserier, mobbning, visselblåsning och konfidentiell klagomålshantering är väl motiverade. Samtidigt måste genomförandet ske på ett rättssäkert sätt för alla inblandade.

Befälhavaren befinner sig ofta i en komplex situation där denne samtidigt är:

- arbetsledare,
- säkerhetsansvarig,
- arbetsmiljöansvarig,
- representant för redaren,
- första mottagare av klagomål.

Förbundet vill därför understryka att befälhavaren inte får hamna i rollen som ensam utredare, domare eller arbetsrättslig beslutsfattare i komplicerade ärenden som rör trakasserier, diskriminering eller andra personalkonflikter.

Det måste finnas:

- tydliga processer,
- juridiskt stöd från landorganisationen,
- professionellt HR-stöd,
- tillgång till extern kompetens när situationen kräver det.

Rättssäkerheten måste omfatta såväl den som anmäler ett missförhållande som den som blir föremål för anklagelser.

Konsekvenser av reglerna om våld och trakasserier

MLC-ändringarna innebär att redare ska anta policyer, genomföra åtgärder, skapa rapporteringssystem och hantera incidenter avseende våld och trakasserier ombord.

Sjöbefälsföreningen ser en risk att befälhavare och andra fartygsbefäl i praktiken får ett utökat ansvar för:

- mottagande av anmälningar,
- initiala utredningar,
- dokumentation,
- hantering av konflikter inom besättningen,
- skydd av berörda personer under pågående utredning.

Om detta blir konsekvensen måste rederierna tillföra:

- utbildning,
- vägledning,
- specialiststöd,
- tillgång till HR- och juridisk kompetens dygnet runt.

Konsekvenser av de nya klagomålsrutinerna

De nya bestämmelserna innebär att sjömän ska kunna vända sig till såväl befälhavaren som landbaserad personal och externa myndigheter. Klagomål ska dessutom hanteras konfidentiellt i alla skeden.

Förbundet anser att detta är positivt, men vill samtidigt framhålla att:

- det måste finnas tydliga och tillgängliga landbaserade rapporteringsvägar,
- landorganisationen måste ta ett reellt ansvar för inkomna ärenden,
- befälhavarens roll måste vara tydligt avgränsad,
- sekretesskraven inte får skapa osäkerhet kring dokumentation, bevisning eller rapporteringsskyldighet enligt andra regelverk.

Konsekvenser för befälhavarens ledarskap

Ändringarna innebär i praktiken ökade förväntningar på befälhavaren som arbetsmiljöledare och konflikthanterare.

Sjöbefälsföreningen vill framhålla att detta måste balanseras mot befälhavarens redan omfattande ansvar för:

- säker drift,
- navigering,
- arbetsmiljö,
- ISM-system,
- sjösäkerhet,
- myndighetskrav,
- besättning och passagerare.

Det är inte rimligt att ytterligare uppgifter tillförs utan att samtidigt säkerställa tillräckligt stöd och resurser.

Konsekvenser vid olyckor och incidentutredningar

MLC-ändringarna innebär att våld, trakasserier och liknande händelser i större utsträckning ska omfattas av rapportering och utredningar.

Sjöbefälsföreningen ser ett behov av att tydliggöra:

- vilka händelser som omfattas av rapporteringsplikt,
- vem som ansvarar för utredningen,
- när extern expertis ska anlitas,
- hur sekretess och rättssäkerhet ska upprätthållas.

Det måste undvikas att befälhavaren får ett otydligt eller obegränsat ansvar i frågor som egentligen är arbetsgivarens ansvar.

Avslutande synpunkter

Sjöbefälsföreningen välkomnar de föreslagna förändringarna och deras syfte att stärka sjömännens rättigheter och trygghet.

Förbundet anser dock att det fortsatta genomförandearbetet måste säkerställa att:

- arbetsgivaransvaret även fortsättningsvis ligger hos redaren,
- landorganisationens ansvar tydliggörs,
- nya krav inte leder till ökad administrativ belastning ombord,
- befälhavare och fartygsbefäl inte ges otydliga eller rättsligt osäkra roller,
- rättssäkerheten säkerställs för samtliga berörda,
- utbildning, HR-stöd och juridiskt stöd finns tillgängligt när nya krav ska tillämpas.

Sjöbefälsföreningen anser att detta är avgörande för att de positiva intentionerna bakom MLC-ändringarna ska få avsedd effekt utan att skapa nya arbetsmiljömässiga, organisatoriska eller rättsliga problem för våra medlemmar ombord.

Med vänlig hälsning
Sjöbefälsföreningen
Johan Marzelius