Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se (kopia)

REMISSYTTRANDE
Ref: LI2025/01312
Stockholm, 2026-10-22

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

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring som representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser cirka 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige.

Svensk Sjöfart önskar med anledning av förslag till införande av ändringar av sjöarbetskonventionen till departementet inkomma med följande kommentarer/synpunkter i ärendet.

Föreningen Svensk Sjöfart ställer sig generellt bakom sjöarbetskonventionen, Maritime Labour Convention, 2006 (MLC), och det internationella arbete som bedrivs inom ILO för att fortlöpande utveckla konventionen. MLC utgör ett centralt internationellt regelverk för att säkerställa goda arbets- och levnadsvillkor för sjömän och samtidigt skapa gemensamma och konkurrensneutrala villkor för den internationella sjöfarten. Föreningen har därför en i grunden positiv inställning till 2025 års ändringar.

Transportstyrelsen bedömer att Sverige bör godta samtliga 2025 års ändringar och att endast en av ändringarna kräver ändring i svensk författning. Den föreslagna ändringen avser 38 § sjömanslagen (1973:282) och arbetsgivarens ansvar för nödvändig vård i de fall en sjöman på grund av sjukdom eller skada ännu inte är i stånd att genomföra hemresan. Svensk Sjöfart har inte någon principiell invändning mot den bakomliggande MLC-bestämmelsen.

Föreningen vill emellertid särskilt framhålla betydelsen av hur och när ändringarna genomförs i svensk rätt.

MLC har inom EU gjorts bindande genom direktiv 2009/13/EG, som genomför det avtal om MLC som träffats mellan de europeiska arbetsmarknadsparterna ECSA och ETF.

Detta är enligt Svensk Sjöfart en viktig utgångspunkt även för det svenska genomförandet. Frågor som följer av MLC berör i flera delar relationen mellan arbetsgivare och arbetstagare och därmed arbetsmarknadens parter. Det finns därför principiellt starka skäl att respektera den process och den ordning för genomförande som tillämpas på europeisk nivå.

Svensk Sjöfart anser mot denna bakgrund att Sverige som utgångspunkt inte bör införa nationella krav som går längre än, eller i tiden föregriper, den reglering som slutligen beslutas och genomförs på EU-nivå, annat än när detta är nödvändigt för att Sverige ska uppfylla sina internationella åtaganden.

Svensk Sjöfart har vidare förstått att arbetet på EU-nivå med att införliva tidigare ändringar av MLC från 2016, 2018 och 2022 befinner sig i ett långt framskridet skede och att förhandlingarna mellan arbetsmarknadens parter på EU-nivå avseende 2025 års ändringar förväntas kunna inledas tidigast i december 2027. Mot denna bakgrund anser Svensk Sjöfart att Sverige bör följa utvecklingen inom EU och så långt det är möjligt samordna det nationella genomförandet med denna process.

Sammanfattande ställningstagande

Föreningen Svensk Sjöfart ställer sig bakom MLC och det fortsatta arbetet inom ILO med att utveckla konventionen; har i sak ingen invändning mot 2025 års ändringar; framhåller att genomförandet av MLC i betydande delar berör arbetsmarknadens parter och att detta återspeglas i den europeiska genomförandemodellen genom avtalet mellan ECSA och ETF; samt anser att Sverige bör eftersträva ett harmoniserat genomförande och inte införa nationella krav som går utöver eller i onödan föregriper det som beslutas och genomförs på EU-nivå.

Svensk Sjöfart anser därför att den fortsatta svenska beredningen av 2025 års MLC-ändringar bör ske med nära beaktande av den pågående och kommande processen mellan arbetsmarknadens parter på EU-nivå.

Stockholm som ovan,
För föreningen Svensk Sjöfart

Anders Hermansson
Vd

Johan Hartler
Policy expert