

Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

Dnr: LI2023/00948

Remissvar – genomförande 2022 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention

Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF) är ett förbund inom Transportföretagen. SARF har 99 medlemsföretag med totalt 7 400 anställda, vars verksamhet är knuten till sjöfarten.

Sjöfartens Arbetsgivareförbund har inget att erinra mot förslagen i remissen, men instämmer i de påpekanden Föreningen Svensk Sjöfart gör i sitt remissvar.

Göteborg den 14 februari 2023

SJÖFARTENS ARBETSGIVAREFÖRBUND



Fredrik Holmberg

Bilaga: Föreningen Svensk Sjöfarts remissvar daterad den 13 februari 2023



Landsbygds- och
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm
li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande
Diarienummer: LI2023/00948
Stockholm 2023-02-13

Remissvar Svensk Sjöfart – genomförande 2022 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och 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. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser över 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Föreningen Svensk Sjöfart tillstyrker i stort de remitterade förslagen men önskar lämna ett antal mindre påpekanden för omhändertagande inom ramen för den fortsatta beredningen av ärendet.

Ändringar i Sjömanslagen (1973:282)

Konventionsändringarna avseende dödsfall tar sikte på att staterna ska underlätta möjligheten att föra hem eller begrava kroppen i enlighet med anhörigas och den avlidnes önskemål. Transportstyrelsen konstaterar att Sverige vid genomförandet av MLC valt principen att inte i svensk lag påföra staten detta ansvar. I svensk rätt påförs i stället detta krav på rederiet eller befälhavaren.

Svensk Sjöfart konstaterar att det inte minst i samband med COVID förekommit att Sverige som konventionsstat exempelvis inte tillåtit sjömän lämna sina fartyg (jmf situationen på varvet på Bäckholmen). Det finns också ett antal fall där svenska myndigheter inte lämnat visering, vilket fått till följd att sjömän som varit planerade att mönstra av tvingats stanna kvar ombord på nästa resa med påföljden att sjömännen tvingats stanna kvar ombord ytterligare en tid. Svensk Sjöfart önskar mot denna bakgrund understryka att det finns anledning att se över hur den svenska staten på ett bättre sätt än idag kan bidra till att uppnå de intentioner som finns i konventionen och då även för utländska sjömän och för sjömän som arbetar på andra fartyg än svenska.

I fråga om de föreslagna ändringarna vid dödsfall så begränsas genomförandet till svenska fartyg (och svenska sjömän med stöd av utlandsmyndigheterna). Transportstyrelsen föreslår i denna del att rederiet vid dödsfall så långt möjligt ska se till att begravning kan ske i enlighet med den avlidnes eller anhörigas önskemål. Att detta ska göras i så stor utsträckning som möjligt utgör en självklarhet. Svensk Sjöfart noterar dock att formuleringen både i ändringen i konventionen och i den svenska lagstiftningen är formulerat som ett absolut krav. Beroende på hur fartyget opererar och förutsättningarna ombord kan emellertid innebära att en begravning inte alltid kan ske precis i

enlighet med den avlidnes eller anhörigas önskemål. Det kan därför övervägas om ett tillägg bör göras att befälhavaren så långt möjligt ska tillse att detta sker. Detta särskilt som befälhavaren är beroende av att konventionsstaterna agerar i enlighet med de intentioner som föreslås i den aktuella regeländringen. Vidare noterar Svensk Sjöfart att ändringen formulerat som att ”/...ska befälhavaren underrätta sjömannens närmaste anhöriga om dödsfallet och sörja för hans begravning.../”. Möjligen kan det övervägas att istället för ”hans begravning” formulera det som ”sjömannens begravning”.

Svensk Sjöfart står även till förfogande för att vid behov bidra med ytterligare underlag och information under de kommande förhandlingarna i syfte att bidra till en så bra reglering som möjligt.

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68)

Tillgång till internet ombord

Svensk Sjöfart har inget att invända mot att det införs ett allmänt råd om att rederiet så långt möjligt är tillhandahåller internet ombord och till en rimlig kostnad. Svensk Sjöfart noterar emellertid att det krav som likaledes finns i konventionen, nämligen att medlemsstatens så långt möjligt är ska sörja för detta överhuvudtaget inte övervägs. Även om tillgången till internet är en självklarhet på moderna fartyg och där så är möjligt på svenska rederiers fartyg, så förekommer att det ankommer fartyg till Sverige där så inte är fallet- utan där sjömän är hänvisade till ofta kostsamma 3G uppkopplingar över mobilabonnemang. Mot denna bakgrund kan det övervägas om svenska staten fullgör konventionskraven enbart genom ett krav på svenska rederier. Även om Sjöfartsverkets sjömannservice ofta utgör en viktig funktion för sjömän skulle det exempelvis kunna övervägas om någon form av krav skulle ställas på ex. hamnar att tillhandahålla en möjlighet till uppkoppling.

Tillgång till sjukvård

Svensk Sjöfart har inget att erinra mot det föreslagna genomförandet, men önskar understryka att pandemin vid flera tillfällen inneburit att sjömän som arbetar ombord på fartyg med sjukdom inte kunnat föras i land, i Sverige så väl som i andra länder.

I övrigt har Svensk Sjöfart inget att erinra mot Transportstyrelsens förslag.

Stockholm som ovan,
För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson