

Näringsdepartementet
Avdelningen för bostäder och transporter
Enheten för marknad och regelverk på
Transportområdet

Uppdrag att analysera genomförandet av 2018 års ändring av 2006 års sjöarbetskonvention

Transportstyrelsen har i bifogat dokument analyserat 2018 års ändring av sjöarbetskonventionen för svenskt vidkommande i enlighet med uppdrag från Näringsdepartementet, dnr N2018/0431/MRT. Härigenom återrapporteras uppdraget.

Transportstyrelsen föreslår att Sverige accepterar 2018 års ändringar av sjöarbetskonventionen. Enligt Transportstyrelsens bedömning medför genomförandet av ändringarna i svensk rätt att ett tillägg i sjömanslagen (1973:282) måste ske.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit överdirektören Anita Johansson, juristen Christine Vallhagen, samt handläggaren Mikael Hellgren, den senare föredragande.

Med vänlig hälsning

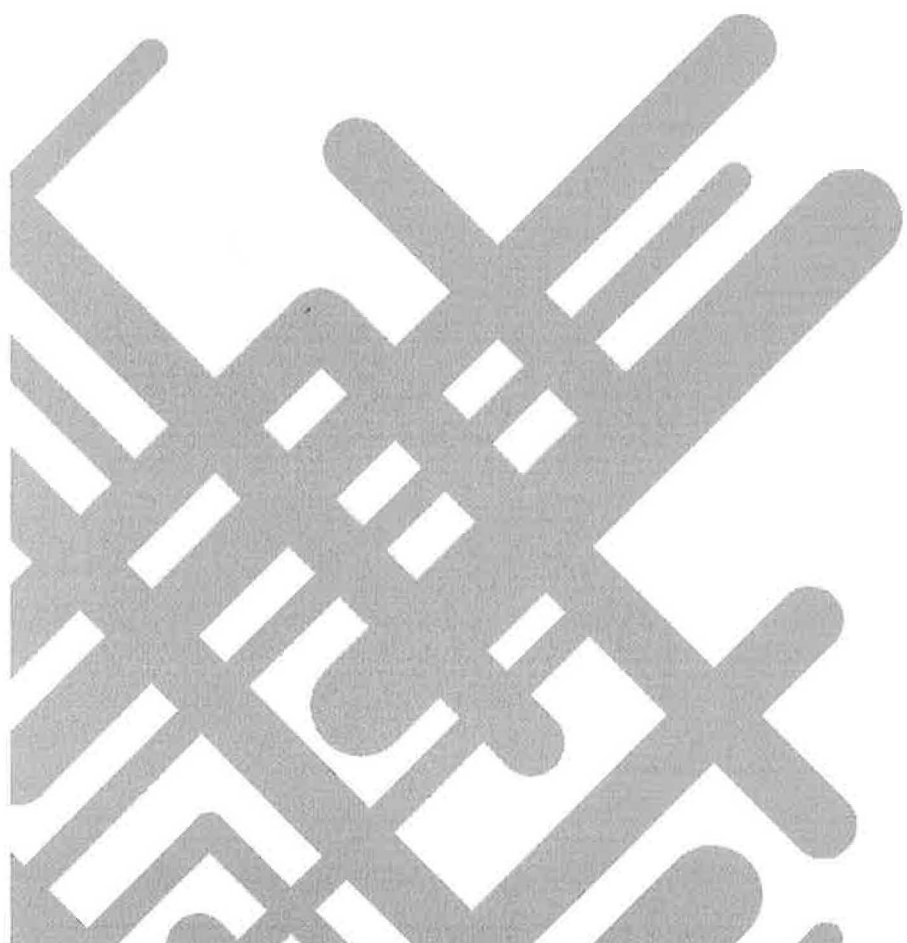
Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

Bilaga:

Utredningsuppdraget 2018 års ändringar av sjöarbetskonventionen,
TSG 2018-4685

2018 års ändringar av sjöarbetskonventionen (MLC)

Analys och förslag till genomförande





Innehåll

FACKORDLISTA	3
SAMMANFATTNING	4
Uppdraget.....	4
Vårt förslag	4
1 INLEDNING.....	5
2 GENERELLT OM RELEVANTA KRAV VID GENOMFÖRANDE AV KONVENTIONENS BESTÄMMELSER	6
3 ÄNDRING AV KODEN I 2006 ÅRS SJÖARBETSKONVENTION, AVSEENDE REGEL 2.1	7
3.1 Beskrivning av regel 2.1 om anställningsavtal.....	7
3.1.1 Syfte och innebörd.....	7
3.1.2 Genomförandet av regeln.....	7
3.2 2018 års ändring av regel 2.1	7
3.2.1 Ändring i standard A2.1	7
3.3 Genomförandet av ändringen i regel 2.1	8
4 ÄNDRING AV KODEN I 2006 ÅRS SJÖARBETSKONVENTION, AVSEENDE REGEL 2.2	9
4.1 Beskrivning av regel 2.2 om lön.....	9
4.1.1 Syfte och innebörd.....	9
4.1.2 Genomförandet av regeln.....	9
4.2 2018 års ändring av regel 2.2	9
4.2.1 Ändring i standard A2.2	9
4.3 Genomförandet av ändringen i regel 2.2	10
5 ÄNDRING AV KODEN I 2006 ÅRS SJÖARBETSKONVENTION, AVSEENDE REGEL 2.5	11
5.1 Beskrivning av regel 2.5 om berättigande till hemresa.....	11
5.1.1 Syfte och innebörd.....	11
5.1.2 Genomförandet av regeln.....	11
5.2 2018 års ändring av regel 2.5	11
5.2.1 Ändring i anvisning B2.5.1	11
5.3 Genomförandet av ändringen i regel 2.5	11
6 KONSEKVENSER	13
6.1 Anställningsavtal och lön för sjömän som utsätts för sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg .	13
6.2 Berättigande till hemresa	13
6.3 Konsekvenser av att Sverige accepterar respektive invänder mot ändringarna	14
6.3.1 Konsekvenser av att Sverige accepterar ändringarna	14
6.3.2 Konsekvenser av att Sverige invänder mot ändringarna.....	14
6.4 Transportstyrelsens förslag om att acceptera ändringarna	14

Fackordlista

Sjöarbetskonventionen

Maritime Labour Convention (MLC). Den konvention om sjömäns rätt till anständiga arbets- och levnadsvillkor som antogs av Internationella arbetsbyrån (ILO) år 2006. Konventionen trädde ikraft den 20 augusti 2013.

Sjöröveri

Ska ha samma innebörd som i Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982.

Väpnat rån mot fartyg

Avser en olaglig våldshandling, ett olagligt frihetsberövande eller någon form av plundring, eller hot om detta, som inte är sjöröveri och som begås i privat syfte och riktas mot ett fartyg eller mot personer eller egendom ombord på ett fartyg på en stats inre vatten, arkipelagvatten eller territorialhav, eller en handling som anstiftar till eller begås i avsikt att underlätta en handling som beskrivs ovan.

Sammanfattning

Uppdraget

Sjö- och luftfartsavdelningen har av Näringsdepartementet fått i uppdrag att analysera och ta fram ett förslag till genomförande av 2018 års ändringar av sjöarbetskonventionen. I uppdraget ingår att analysera konsekvenser av genomförandet och ändringarnas eventuella uppfyllelse i svensk rätt samt att ge förslag på de författningsändringar som kan krävas för genomförandet men också en beskrivning av konsekvenser av att Sverige accepterar konventionsändringarna respektive invänder mot ändringarna.

Vårt förslag

Transportstyrelsen föreslår att Sverige accepterar 2018 års ändringar av sjöarbetskonventionen. Ändringarna av konventionen och genomförandet av ändringarna i svensk rätt innebär, enligt Transportstyrelsens bedömning, att Sveriges riksdag måste besluta om ett tillägg i sjömanslagen (1973:282):

5 a § För en sjöman som är anställd på ett fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen ska anställningsavtalet fortsätta att gälla när han eller hon hålls fången ombord på fartyget eller någon annanstans till följd av sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg, oavsett om det datum då anställningsavtalet ska löpa ut har passerat eller någon part har begärt att avbryta eller säga upp avtalet.

Transportstyrelsens förslag bedöms få konsekvenser för svenska fartygs redare, då de blir ålagda att fortsätta betala ut lön till sjömannen under dennes fångenskap.



1 Inledning

Vid 2018 års internationella arbetskonferens beslutades ändringar i 2006 års sjöarbetskonvention. Ändringarna handlar om sjömäns rättigheter vid sjöröveri och väpnat rån mot fartyg.

Med anledning av ändringarna har Näringsdepartementet, avdelningen för bostäder och transporter, enheten för marknad och regelverk på transportområdet, den 3 september 2018 gett Transportstyrelsen, Sjö- och luftfartsavdelningen, i uppdrag att analysera och ta fram ett förslag till genomförande av 2018 års ändringar i 2006 års sjöarbetskonvention (N2018/04317/MRT). I uppdraget ingår även att analysera konsekvenserna av genomförandet, ändringarnas eventuella uppfyllelse i svensk rätt samt ge förslag på de författningsändringar som kan krävas för genomförandet.

Uppdraget ska rapporteras till avdelningen senast den 3 december 2018.

2 Generellt om relevanta krav vid genomförande av konventionens bestämmelser

Enligt artikel I sjöarbetskonventionen åtar sig varje medlemsstat som ratificerar konventionen att tillämpa bestämmelserna i den fullt ut på det sätt som fastställs i artikel VI.

I artikel IV punkten 5 sägs att varje medlemsstat inom sin jurisdiktion ska se till att sjömännens rättigheter i anställnings- och sociala hänseenden tillgodoses helt enligt kraven i konventionen. Vidare sägs att om inte annat anges i konventionen kan detta uppnås genom nationella lagar och andra författningar, gällande kollektivavtal eller praktisk tillämpning.

I artikel VI sägs att reglerna och bestämmelserna i del A (standarderna) i koden är obligatoriska. Det är däremot inte bestämmelserna i del B (anvisningarna). Varje medlemsstat ska respektera de rättigheter och principer som fastställs i reglerna och genomföra varje regel på det sätt som fastställs i motsvarande bestämmelser i del A i koden.

3 Ändring av koden i 2006 års sjöarbetskonvention, avseende regel 2.1

3.1 Beskrivning av regel 2.1 om anställningsavtal

För att sätta 2018 års ändringar av regel 2.1 i sitt sammanhang ges i detta avsnitt en sammanfattning av syftet, innebörden och genomförandet i svensk rätt av nuvarande regel 2.1 om anställningsavtal.

3.1.1 Syfte och innebörd

Syftet med regeln är att säkerställa att sjömän har rättvisa anställningsavtal. Detta innebär att sjömäns anställningsvillkor och anställningsförhållanden ska anges eller åberopas i ett klart formulerat, rättsligt verkställbart avtal och ska uppfylla de standarder som fastställs i koden. Vidare ska sjömännen godkänna anställningsavtalet under förhållanden som garanterar att de har möjlighet att granska och söka råd om villkoren och förhållandena enligt avtalet samt i den mån det är förenligt med medlemstatens nationella lag och praxis ska anställningsavtal för sjömän anses innefatta eventuella gällande kollektivavtal.

3.1.2 Genomförandet av regeln

I propositionen som föregick Sveriges ratificering av sjöarbetskonventionen, Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning, (prop. 2011/12:35), föreslog regeringen vad gällde sjömäns anställningsavtal endast ett tillägg i sjömanslagen, nämligen att tillämpliga kollektivavtal ska finnas tillgängliga även på engelska på fartyg som används i internationell sjöfart. I övrigt bedömdes bestämmelserna om anställningsförhållanden i kapitel 2 i konventionen vara uppfyllda genom befintliga regler i svensk författning och kollektivavtal (sidorna 36-37).

Bestämmelser om sjömäns anställningsavtal finns i svensk rätt i 4 – 14 §§ sjömanslagen. Det finns generella bestämmelser om anställningsavtal i lagen (1982:80) om anställningsskydd, men det är i sjömanslagen som sjömäns anställningsavtal regleras mer specifikt.

3.2 2018 års ändring av regel 2.1

Den antagna ändringen av regel 2.1 avser ett tillägg i standard A2.1 och handlar om att stärka sjömannens skydd i dennes anställningsavtal om sjömannen skulle bli tillfångatagen p.g.a. sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg.

Nedan följer en beskrivning av 2018 års ändring av regel 2.1. Ändringen görs i kodens A-del, vilken är obligatorisk för de ratificerade länderna att följa.

3.2.1 Ändring i standard A2.1

Tillägg av en ny punkt 7:

7. Varje medlemsstat ska kräva att en sjömans anställningsavtal ska fortsätta att gälla när en sjöman hålls fången ombord på fartyget eller någon annanstans till följd av sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg, oavsett om det datum då anställningsavtalet ska löpa ut har passerat eller någon part har begärt att avbryta eller säga upp det. I denna punkt gäller följande definitioner:



- (a) *Sjöröveri* ska ha samma innebörd som i Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982.
- (b) *Väpnat rån mot fartyg* avser en olaglig våldshandling, ett olagligt frihetsberövande eller någon form av plundring, eller hot om detta, som inte är sjöröveri och som begås i privat syfte och riktas mot ett fartyg eller mot personer eller egendom ombord på ett fartyg på en stats inre vatten, arkipelagvatten eller territorialhav, eller en handling som anstiftar till eller begås i avsikt att underlätta en handling som beskrivs ovan.

Anledningen till denna ändring är att stärka sjömäns anställningsskydd, och de rättigheter anställningsförhållandet ger, i det fall de i sitt arbete som anställda på ett fartyg råkar ut för sjöröveri eller väpnat rån och därvid tillfångatas.

3.3 Genomförandet av ändringen i regel 2.1

Transportstyrelsen kan konstatera att ingen av bestämmelserna i 4 -14 §§ sjömanslagen innebär att en sjöman som har tagits tillfånga p.g.a. sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg ska få behålla sin anställning under period av fångenskap, om anställningsavtalet under denna period löper ut eller sägs upp. Vår bedömning är därför att om Sverige godkänner 2018 års ändringar av sjöarbetskonventionen, krävs det en lagändring för att Sverige ska uppfylla sina åtaganden. För att inte gå utöver konventionens tillämpningsområde bör bestämmelsen begränsas till att avse fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen. Detta är i enlighet med vad som sägs i förarbetena (prop. 2011/12:35, ss. 25-26) om att det inte finns skäl att tillämpa sjöarbetskonvention i större omfattning än som krävs.

Transportstyrelsens förslag på författningsändring är således att det införs en ny bestämmelse i sjömanslagen:

5 a §

För en sjöman som är anställd på ett fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen ska anställningsavtalet fortsätta att gälla när han eller hon hålls fången ombord på fartyget eller någon annanstans till följd av sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg, oavsett om det datum då anställningsavtalet ska löpa ut har passerat eller någon part har begärt att avbryta eller säga upp avtalet.

Om en bestämmelse enligt ovanstående förslag införs i sjömanslagen föreslår Transportstyrelsen även att definitioner av ”sjöarbetskonventionen”, ”sjöröveri” och ”väpnat rån mot fartyg” införs i 3 § sjömanslagen.

4 Ändring av koden i 2006 års sjöarbetskonvention, avseende regel 2.2

4.1 Beskrivning av regel 2.2 om lön

För att sätta 2018 års ändring av regel 2.2 i sitt sammanhang ges i detta avsnitt en sammanfattning av syftet, innebörden och genomförandet i svensk rätt av nuvarande regel 2.2 om lön.

4.1.1 Syfte och innebörd

Syftet med regeln är att säkerställa att sjömän får betalt för sina tjänster, vilket innebär att alla sjömän ska få regelbunden och full betalning för sitt arbete i enlighet med deras anställningsavtal.

4.1.2 Genomförandet av regeln

Som angivits ovan bedömdes bestämmelserna om anställningsförhållanden i kapitel 2 i konventionen vara uppfyllda genom befintliga regler i svensk författning och kollektivavtal (prop. 2011/12:35, s. 37). Detta innefattar även bestämmelser om lön.

I sjömanslagen finns inga grundläggande bestämmelser om att lön ska utbetalas. Det kan antas bero på att skyldigheten för arbetsgivaren att betala ut lön grundas på anställningsavtalet. D.v.s. om en arbetstagare har ett anställningsavtal har han eller hon också rätt att få lön utbetald i enlighet med avtalet, så länge det gäller. Den bestämmelsen som finns i svensk rätt är 56 § sjömanslagen som bl.a. innebär att en sjöman kan bestämma till vem lönen ska utbetalas.

4.2 2018 års ändring av regel 2.2

Nedan följer en beskrivning av 2018 års ändring av regel 2.2 som avser ett tillägg i standard A2.2 och handlar om att sjömän ska ha rätt att få lön enligt anställningsavtal även under fångenskap till följd av sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg. Ändringen görs i kodens A-del, vilken är obligatorisk för de ratificerade länderna att följa.

4.2.1 Ändring i standard A2.2

Tillägg av en ny punkt 7:

7. Om en sjöman hålls fången ombord på fartyget eller någon annanstans till följd av sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg ska lön och andra förmåner som sjömannen har rätt till enligt anställningsavtalet, tillämpligt kollektivavtal eller tillämpliga nationella lagar, inklusive överföringar av anvisningar i enlighet med punkt 4 i denna standard, fortsätta att utbetalas under hela perioden av fångenskap och tills sjömannen släpps fri och blir vederbörligen hemsänd i enlighet med standard A2.5.1 eller, om sjömannen avlider i fångenskapen, fram till det datum för dödsfallet som fastställs i enlighet med tillämpliga nationella lagar och andra författningar. Begreppen *sjöröveri* och *väpnat rån mot fartyg* ska ha samma innebörd som i standard A2.1 punkt 7.

Anledning till denna ändring är, liksom ändringen vad gäller anställningsavtal, att stärka skyddet för de sjömän som tas tillfånga p.g.a. sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg. Detta



skydd kommer i många fall även sjömännens familjer till godo, vilka är beroende av sjömannens löneutbetalningar.

4.3 Genomförandet av ändringen i regel 2.2

Det får förutsättas att om ett anställningsavtal löper så betalas lön ut i enlighet med avtalet. I annat fall utgör det ett brott mot anställningsavtalet. Därför bör det, med beaktande av att anställningsavtalet ska fortsätta att löpa under fångenskapen, inte krävas någon lagändring vad gäller frågan om att lön ska utbetalas även under tid som en sjöman hålls fången ombord på ett fartyg eller någon annanstans p.g.a. sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg. Därför anser Transportstyrelsen att uppfyllelse av denna ändring sker genom bestämmelsen om att anställningsavtalet ska fortsätta att löpa under tiden i fångenskap, och bedömer att någon författningsändring inte krävs p.g.a. ändringen i regel 2.2.



5 Ändring av koden i 2006 års sjöarbetskonvention, avseende regel 2.5

5.1 Beskrivning av regel 2.5 om berättigande till hemresa

För att sätta 2018 års ändring av regel 2.5 i sitt sammanhang ges i detta avsnitt en sammanfattning av syftet, innebörden och genomförandet i svensk rätt av nuvarande regel 2.5.

5.1.1 Syfte och innebörd

Syftet med regeln är att säkerställa att sjömän kan återvända hem. Detta innebär att sjömän har rätt till hemresa utan kostnad för dem själva under de förhållanden och på de villkor som anges i koden. Vidare ska varje medlemsstat kräva att fartyg som för dess flagg ställer ekonomisk garanti för att säkerställa att sjömännen kan resa hem enligt koden.

5.1.2 Genomförandet av regeln

Liksom vad gäller anställningsavtal och lön har regeringen inte heller vad gäller bestämmelser om rätt till hemresa ansett att det behövas göras något tillägg i svensk rätt med anledning av ratificeringen av sjöarbetskonventionen (prop. 2011/12:35, s. 37).

Bestämmelser om hemresa finns i 29 – 33 §§ sjömanslagen.

5.2 2018 års ändring av regel 2.5

Nedan följer en beskrivning av 2018 års ändring av regel 2.5, som avser anvisning B2.5.1. Ändringen handlar om att rätten till hemresa inte ska kunna förverkas för sjömän som inte kunnat göra anspråk på hemresa p.g.a. fångenskap till följd av sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg. Ändringen görs i kodens B-del, som Sverige genom tidigare utredningar sett som icke obligatorisk.

5.2.1 Ändring i anvisning B2.5.1

Punkt 8 ersätts med följande:

8. Rätten till hemresa kan förverkas om den berörda sjömannen inte gör anspråk på den inom rimlig tid som ska fastställas i nationella lagar, andra författningar eller kollektivavtal, förutom om sjömannen hålls fången ombord på fartyget eller någon annanstans till följd av sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg. Begreppen sjöröveri och väpnat rån mot fartyg ska ha samma innebörd som i standard A2.1 punkt 7.

5.3 Genomförandet av ändringen i regel 2.5

Först och främst kan konstateras att anvisningar inte är bindande och de kräver således inte införande i svensk rätt. Däremot kan de omhändertas på annat sätt.

I 29 – 33 §§ sjömanslagen finns bestämmelser om fri hemresa under vissa angivna förutsättningar. I svensk rätt saknas dock bestämmelse om att rätten till fri resa förverkas om den berörda sjömannen inte gör anspråk på resan inom rimlig tid. Det finns heller ingen reglering i kollektivavtal om förverkande av rätten till hemresa om den inte tas i anspråk inom

Datum
2018-11-20

en viss tid. Därför är denna anvisning som gäller undantag från förverkande av rätten till hemresa inte aktuell för svenska förhållanden, varför Transportstyrelsen avstår från att föreslå hur denna anvisning skulle kunna omhändertas.

6 Konsekvenser

Under denna rubrik görs en översiktlig bedömning av konsekvenserna av 2018 års ändringar i sjöarbetskonventionen och förslagen till genomförande som lämnats i denna utredning.

2018 års ändringar av sjöarbetskonventionen och Transportstyrelsens förslag på hur ändringarna ska genomföras i svenska författningar berör främst redare för de svenska fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen samt sjömännen på dessa fartyg. Vidare berörs sjömannens familjer som är beroende av sjömannens lön. De fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen är alla fartyg som normalt används i kommersiell trafik i fartområde A-C (Vänern och Kalmarsund undantaget) såsom dessa anges i 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Konventionen gäller dock inte fiskefartyg, örlogsfartyg och örlogsflottans hjälpfartyg, traditionsfartyg samt statsfartyg som inte används i kommersiell verksamhet. Det finns idag ca 75 svenska fartyg med ett gällande sjöarbetscertifikat. Hur många sjömän som arbetar på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen har Transportstyrelsen i dagsläget inte någon säker uppgift om.

6.1 Anställningsavtal och lön för sjömän som utsätts för sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg

Transportstyrelsen bedömer att ändringen kan medföra vissa konsekvenser för sjömän och redare. För sjömännen innebär ändringen att anställningsskyddet förstärks i jämförelse med nuvarande lagstiftning. För redaren innebär ändringen att denne är skyldig att bibehålla anställningsavtalet med sjömannen och fortsätta betala ut lön i enlighet med avtalet under perioden av fångenskap.

Ovanstående ändring av anställningsskydd och utbetalning av lön och andra förmåner då sjömannen blivit tillfångatagen p.g.a. sjöröveri och/eller väpnat rån mot fartyg, kan innebära ökade kostnader för redaren. I vissa fall kan rederiets kostnader täckas av försäkring. Om sjömannen försvinner i samband med sjöröveri och dödsfall inte har kunnat fastställas i samband med försvinnandet, så gäller anställningsavtal fram tills sjömannen dödförklarats¹. Denna situation torde dock enligt Transportstyrelsens mening uppkomma mycket sällan, varför detta vid en proportionalitetsbedömning inte väger tyngre än sjömännens anställningsskydd vid fall av sjöröveri och/eller väpnat rån mot fartyg.

6.2 Berättigande till hemresa

Transportstyrelsen bedömer att ändringen i anvisningen inte får konsekvenser för sjömän eller redare.

¹ Om det inte är utrett att en försvunnen person är död får, enligt lagen (2005:130) om dödförklaring, frågan om dödförklaring tas upp tidigast ett år efter försvinnandet (3 §). Detta gäller under förutsättning att det finns en hög grad av sannolikhet för att den försvunna personen är död. I annat fall får frågan om dödförklaring tas upp tidigast fem år efter försvinnandet (4 §).

6.3 Konsekvenser av att Sverige accepterar respektive invänder mot ändringarna

I sjöarbetskonventionens artikel XV om ändringar av koden anges i sjunde punkten att en ändring som konferensen godkänt ska anses ha accepterats om generaldirektören vid utgången av den föreskrivna fristen inte har fått formella invändningar från mer än 40 procent av de medlemsstater som har ratificerat konventionen och som representerar minst 40 procent av bruttotonnaget av fartygen i de medlemsstater som har ratificerat konventionen.

I åttonde punkten anges vidare att en ändring som anses ha accepterats ska träda i kraft sex månader efter utgången av den föreskrivna fristen för alla ratificerande medlemsstater utom de som anfört formella invändningar enligt punkt 7 och inte återtagit dessa invändningar enligt punkt 11.

Sverige kan alltså välja att acceptera eller invända mot ändringarna. Om Sverige accepterar ändringarna träder de ikraft om inte en tillräckligt stor andel av övriga medlemsländer invänt mot dem. Om Sverige invänder mot ändringarna träder dessa i enlighet med artikel XV punkten 8, inte ikraft för Sveriges del, även om de gör det för andra medlemsländer.

6.3.1 Konsekvenser av att Sverige accepterar ändringarna

Om Sverige accepterar ändringarna innebär det att Riksdagen måste besluta om ett tillägg i sjömanslagen (1973:282). I övrigt krävs inga författningsändringar enligt Transportstyrelsens bedömning. Det kan tilläggas att Sverige under processen inom ILO med framtagandet av ändringarna uttryckt sitt stöd för de nu föreslagna ändringarna.

6.3.2 Konsekvenser av att Sverige invänder mot ändringarna

Om Sverige invänder mot ändringarna innebär det enligt artikel XV punkten 8 att ändringarna inte kommer att träda ikraft för Sveriges del, även om de gör det för andra medlemsstater. Det betyder att konventionen fortsätter att gälla såsom den hittills genomförts i svensk författning. Sverige kommer i sådant fall inte att behöva göra några författningsändringar eller vidta några andra åtgärder.

En invändning mot ändringarna innebär att sjömän på svenska fartyg inte kommer att åtnjuta samma anställningsskydd vid eventuellt sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg.

6.4 Transportstyrelsens förslag om att acceptera ändringarna

Transportstyrelsen ställer sig positiv till förändringarna som för sjömännen innebär förstärkt anställningsskydd, bibehållen lön och stärkt rätt till betald hemresa i händelse fångenskap p.g.a. av sjöröveri och/eller väpnat rån mot fartyg.

Om tillräckligt många stater accepterar ändringarna före den 26 juni 2020, förväntas ändringarna träda ikraft den 26 december 2020.