

Konsekvensutredning av förslag att ändra föreskrifter för att omhänderta vissa av 2022 års ändringar av sjöarbetskonventionen

Transportstyrelsens förslag:

Att följande föreskrifter ska ändras i enlighet med bilagda föreskriftsförslag:

- Transportstyrelsens föreskrifter (2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC 2006),
- Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 1992:6) om besättningens bostäder på fartyg m m, och
- Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1970:A4) om bostäder och ekonomilokaler m.m. på fartyg.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

År 2022 beslutade den Internationella arbetsbyrån (ILO) ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention (MLC). Ändringarna träder i kraft den 23 december 2024. Sverige har godtagit ändringarna.

Några av konventionsändringarna innebär att vissa av Transportstyrelsens föreskrifter om arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyg behöver kompletteras för att fullt ut motsvara konventionens krav. Det handlar om ändringar av bestämmelser som rör:

- preciserade krav på kost, dricksvatten och utrustning i ekonomilokaler ombord på fartyg,
- omfattningen av befälhavares inspektioner av bostads- och hälsovårdsförhållanden ombord, samt
- sjömäns möjligheter till sociala förbindelser (särskilt frågan om tillgång till internet ombord).

2. Vad ska uppnås?

Förslagen till ändringar syftar till att genomföra de nödvändiga justeringar av bestämmelserna om arbets- och levnadsförhållandena på fartyg i TSFS 2013:68, SJÖFS 1992:6 och SJÖFS 1970:A4, vilket krävs för att den svenska regleringen ska överensstämja med regleringen i MLC.

3. Vilka är lösningsalternativen?

Om de föreslagna föreskriftsändringarna inte genomförs kommer Sverige att bryta mot sina internationella förpliktelser. Det finns därför inget alternativ till reglering.

De nya och ändrade kraven behöver införas i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC). Föreskrifterna gäller fartyg som kölsträckts eller befinner sig på ett motsvarande byggnadsstadium den 20 augusti 2013 eller senare.

Enligt regel 3.1.3 i konventionen ska alla krav i en ändrad version av koden som gäller sjömäns bostäder och rekreationsmöjligheter tillämpas endast på fartyg som byggts vid tidpunkten för eller efter det att ändringen träder i kraft för den berörda medlemsstaten, om inte annat uttryckligen föreskrivits. Eftersom det inte har föreskrivits något annat, ska vad som sägs i regel 3.1.3 tillämpas. Således ska tillägget i standard A3.1.17 om sjömäns möjligheter till sociala förbindelser endast gälla fartyg som byggts den 23 december 2024 eller senare.

Transportstyrelsen bedömer emellertid att ändringen bör gälla samtliga fartyg som omfattas av TSFS 2013:68, oavsett när de är byggda. Den bedömningen görs bland annat utifrån att det ursprungliga förslaget var att införa ett krav på att sjömän ska ha tillgång till internet ombord för att framför allt främja sjömännens möjligheter till sociala förbindelser med anhöriga och vänner i land. Då det kravet ansågs vara alltför långtgående kompletterades den aktuella bestämmelsen i konventionen istället med ett uttryckligt krav på att det ska finnas möjligheter till sociala förbindelser. Kravet kompletterades sedan med en skrivning i den icke obligatoriska del B i koden om att internet bör tillhandahållas ombord. Kravet har således som sådant ingen egentlig koppling till fartygets konstruktion. Det medför inte heller att det ställes något krav på att fartyget ska förses med någon ny utrustning. Fartygets ålder har därför inte någon nämnvärd betydelse för förutsättningarna att uppfylla kravet. De fartyg som omfattas av TSFS 2013:68 får också anses vara moderna fartyg där befintlig utrustning och teknik möjliggör sociala förbindelser.

Att föra in en ny bestämmelse i föreskrifterna om att rekreationsinrättningarna, bekvämligheterna och servicen ska inkludera möjligheter till sociala förbindelser endast på fartyg som är byggda den 23 december 2024 eller senare skulle enligt Transportstyrelsens mening kunna ge sken av att den psykiska hälsan för sjömän som arbetar på de marginellt äldre fartygen inte är lika viktig. Det skulle kunna medföra negativa konsekvenser för de sjömännen. Det skulle enligt Transportstyrelsens mening också stämma mindre bra överens med konventionens mer

övergripande syfte att ge alla sjömän goda arbets- och levnadsförhållanden, oavsett ålder på fartyget de arbetar på. Transportstyrelsen kan således inte se några skäl till att kravet inte ska gälla alla fartyg som omfattas av TSFS 2013:68.

Det är däremot inte lika säkert att de fartyg som omfattas av SJÖFS 1970:A4 eller SJÖFS 1992:6 är utrustade med den teknik som kan behövas för att tillgodose kravet eller att fartygen är konstruerade så att de mot en rimlig kostnad kan utrustas med sådan teknik. Transportstyrelsen föreslår därför inte någon motsvarande ändring i dessa föreskrifter.

Ändringarna som gäller befälhavarens inspektioner, sjömännens måltider och ekonomilokalerna ombord saknar koppling till fartygets konstruktion och ålder, varför ändringarna ska gälla även för äldre fartyg. För ett komplett införlivande behöver Transportstyrelsen därför också genomföra ändringar i SJÖFS 1992:6 och SJÖFS 1970:A4 om bostäder och ekonomilokaler m.m. på fartyg.

Konventionsändringen avseende ekonomilokaler och kravet på balanserad kost ska också gälla för utländska fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. I förslagen ingår därför mindre justeringar av tillämpningsbestämmelserna i de båda kungörelserna SJÖFS 1992:6 och 1970:A4.

Transportstyrelsen föreslår också vissa språkliga justeringar av föreskrifterna, bland annat för att bättre motsvara konventionens lydelse. Dessa justeringar är inte avsedda att medföra några ändringar i sak och behandlas därför inte ytterligare i denna konsekvensutredning.

4. Vilka är berörda?

De som berörs av ändringarna är främst

- redare som ansvarar för svenska fartyg,
- redare som ansvarar för utländska fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, och
- befälhavare och övrig besättning på nämnda fartyg.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Regleringen bedöms inte innebära ändringar av större betydelse för företag, d.v.s. för redare till de svenska fartyg som omfattas av föreskrifterna. Ändringarna berör alla fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionens bestämmelser såsom de införlivats i svensk författning, men har kanske störst betydelse för de fartyg som enligt fartygssäkerhetslagen ska ha sjöarbetscertifikat, d.v.s. fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 som används i internationell fart. Det finns i dagsläget ca 100 sådana fartyg. Nedan redogörs för hur respektive ändring förväntas påverka fartygens redare.

Bostad och rekreativsmöjligheter

Krav på att främja eller erbjuda möjlighet till sociala förbindelser ombord på fartyg finns till viss del redan i TSFS 2013:68. Av 3 kap. 37 § TSFS 2013:68 framgår att det ska finnas minst särskilt gemensamt dagrum avsett för besättningens fritid. Vid planering och utformning av sådana dagrum ska komfort och trivselfaktorer vara styrande mål. Vidare ska det enligt 3 kap. 39 § första stycket TSFS 2013:68 finnas lämpliga fritidsmöjligheter och trivselförmåner som kan användas av alla sjömän ombord. Fritidsmöjligheterna och trivselförmånerna ska uppfylla de speciella behoven hos sjömän som måste bo och arbeta ombord. Av 3 kap. 43 § TSFS 2013:68 framgår att sjömän ska kunna ha privata telefonsamtal i enskildhet.

För att uppfylla det nya kravet i punkt 17 i standard A3.1 kommer 3 kap. 39 § första stycket TSFS 2013:68, som också ändras språkligt, att kompletteras med en skrivning om att rekreativsinrättningarna, bekvämligheterna och servicen ombord ska inkludera möjlighet till sociala förbindelser.

Transportstyrelsens bedömning är att ändringen av punkt 17 i standard A3.1 är ett mindre komplement till redan gällande krav i konventionen. Transportstyrelsens uppfattning är därför att de flesta svenska fartyg som omfattas av TSFS 2013:68 redan uppfyller det nya kravet och att ändringen därför inte kommer att medföra några kostnadsökningar av betydelse för redare till svenska fartyg.

När konventionen skrevs var användningen av internet och sociala medier fortfarande under utveckling och förhållandevis begränsad jämfört med idag. Idag finns det större möjligheter till digital kommunikation ombord på fartyg. För att i regleringen förtydliga vad som avses med möjlighet till

sociala förbindelser föreslår Transportstyrelsen att kravet kompletteras med ett allmänt råd, motsvarande konventionens riktlinje, som gäller sjömäns tillgång till internetuppkoppling. Tanken med rådet är att lyfta fram att internet ska kunna nyttjas av sjömännen ombord för att de bland annat ska kunna ha sociala kontakter med framförallt anhöriga och vänner i land. I det allmänna rådet kommer det anges att redaren så långt det är rimligt och praktiskt möjligt bör tillhandahålla internet till sjömän ombord. Det kommer därför även fortsättningsvis vara möjligt att ta hänsyn till eventuella tekniska begränsningar som gör att ett fartyg inte alltid kan ha en uppkoppling mot internet. Införandet av det allmänna rådet kommer sannolikt inte att medföra några kostnadsökningar av betydelse för redare med svenska fartyg. Redare som väljer att utrusta fartygen för att tillhandahålla internet till sjömän kan antas bli mer attraktiva som arbetsgivare, kanske särskilt för personer som under hela sin uppväxt haft tillgång till internet.

Mat och förplägnad

Redan idag gäller enligt punkt 2 (a) och (b) i standard A3.2 i MLC att fartygs ekonomiavdelning ska vara organiserad och utrustad så att sjömännen kan få tillräckliga, varierade och näringsriktiga mål, tillagade och serverade under hygieniska förhållanden. Vid genomförandet av sjöarbetskonventionen bedömdes att 4 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen och livsmedelslagens bestämmelser var tillräckliga för att uppfylla standarden. De nya bestämmelserna i 3 kap. 34 a § TSFS 2013:6 och 33 a § SJÖFS 1992:6 samt tillägget till 23 § första stycket SJÖFS 1970:A4 motsvarar med andra ord i huvudsak redan gällande krav. Det förtydligande som görs i samtliga föreskrifter handlar om att kosten även ska vara balanserad. Eftersom det enbart handlar om ett mindre komplement bedömer Transportstyrelsen att förslaget inte kommer att innebära några kostnadsökningar av betydelse för redare.

Befälhavarens inspektioner

Av 4 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) följer att befälhavaren ska se till att kost och vatten i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet medförs på fartyget samt ha uppsikt över bostads- och hälsovårdsförhållandena ombord. Befälhavaren har således redan idag ansvar för att ha uppsikt över bostads- och hälsovårdsförhållandena ombord samt att genomföra inspektioner för att säkerställa att bostäderna hålls rena, beboliga och i gott skick. 1 kap. 5 § TSFS 2013:68 kompletteras nu med en skrivning om att inspektioner enligt 4 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen även ska omfatta förråden av mat och dricksvatten ombord på fartyg samt att maten och vattnet uppfyller kraven på mängd, näringsvärde, kvalitet och variation.

Motsvarande ändringar görs genom att en ny bestämmelse förs in i SJÖFS 1992:6 och att 54 § i SJÖFS 1970:A4 ändras.

Även om befälhavare redan idag har ansvar för att kost och vatten i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet medförs på fartyget, så innebär de ändringar som nu genomförs att den tid som befälhavare behöver lägga på uppgiften kan komma att öka något. Det är emellertid svårt att beräkna hur mycket mer tid inspektionerna kommer att ta i anspråk. Uppskattningsvis bör ändringen inte medföra någon väsentlig skillnad i tidsåtgång.

Utländska fartyg

Vad gäller konsekvenserna för utländska fartyg och deras redare kan det konstateras att dessa kommer att omfattas av motsvarande krav som de svenska fartygen på att ekonomilokalerna ska vara utrustade för att kunna erbjuda sjömännen en balanserad kost.

Att Transportstyrelsen nu inför och förtydligar krav på utländska fartyg innebär främst att Transportstyrelsen säkerställer att det finns tillräckligt författningsstöd för att kräva rättelse eller meddela nyttjandeförbud om det vid en hamnstatskontroll kan konstateras att fartyget inte motsvarar kraven.

5.2 Enskilda

Samtliga ändringar i sjöarbetskonventionen, såväl i standarden som i anvisningarna, stärker sjömäns rättigheter. Följaktligen innebär ändringarna i Transportstyrelsens föreskrifter förbättrade arbets- och levnadsförhållanden för sjömän på de fartyg som omfattas av ändringarna.

Införandet av en uttrycklig skrivning om möjligheter till sociala förbindelser och det allmänna rådet om tillgång till internet kan bidra till att sjömän i större utsträckning än tidigare får möjligheter att underhålla sina sociala kontakter och att deras psykiska välmående därmed ökar. Därutöver kan det också antas förbättra situationen för familj och vänner i land på motsvarande sätt, om det blir lättare för dem att hålla regelbunden kontakt med den anhörige eller vän som arbetar ombord på fartyg.

Kraven på balanserade måltider och att befälhavarens inspektioner av förhållandena ombord uttryckligen också ska omfatta förråden av mat och vatten är krav som främst förväntas bidra till sjömännens fysiska välmående men som också kan ha positiva effekter för den psykiska hälsan.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Den föreslagna regeländringen påverkar Transportstyrelsen i egenskap av tillsynsmyndighet, inklusive de erkända organisationer till vilka myndigheten har delegerat viss tillsyn, så till vida att myndigheten eller organisationen vid sin tillsyn behöver kontrollera efterlevnaden av de nya

kraven, både vid flaggstats- och hamnstatsinspektioner. Det är dock fråga om en marginell påverkan som inte leder till någon särskild ökad tidsåtgång eller ökade kostnader.

Ingen övrig påverkan på staten, regioner eller kommuner kan förutses.

5.4 Miljö

Inga miljömässiga effekter har identifierats.

5.5 Externa effekter

Inga externa effekter har identifierats.

6. **Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet**

Inte aktuellt, se avsnitt 3.

7. **Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Transportstyrelsens bemyndigande att besluta de föreslagna föreskriftsändringarna finns i 5 kap. 10 § 2 fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

8. **Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

MLC har gjorts bindande inom EU genom direktivet 2009/13/EG 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. Eftersom direktivet bygger på ett avtal mellan arbetsmarknadens parter (på europeisk nivå) måste parterna revidera avtalet för att det ska omfatta och överensstämja med ändringarna i konventionen. Det ändrade avtalet måste sedan inkorporeras i EU-rätten genom att ändra direktivet 2009/13.

Avtalet uppdaterades senast för att omhänderta 2014 års ändringar av MLC. Transportstyrelsen har inte hittat någon information om att avtalet ändrats eller är på väg att ändras med anledning av senare ändringar av konventionen, inklusive 2022 års ändringar. På EU-nivå gäller således direktivet 2009/13 i sin lydelse enligt ändringar antagna genom rådets direktiv (EU) 2018/131 av den 23 januari 2018 om genomförande av det avtal som ingåtts mellan European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) för att ändra direktiv 2009/13/EG i enlighet med 2014 års ändringar av 2006 års

sjöarbetskonvention som godkändes av Internationella arbetskonferensen den 11 juni 2014.

Sammanfattningsvis är 2022 års ändringar av MLC inte införlivade i EU:s reglering. Transportstyrelsens bedömning är trots detta att förevarande föreskriftsändringar inte bedöms strida mot EU-rätten. Ändringarna är i huvudsak förtydliganden av vissa av de krav som enligt direktivet 2009/13 gäller inom EU och ändringarna får därför anses förenliga med direktivet.

De föreslagna ändringarna överensstämmer internationella bestämmelser (MLC).

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Ändringarna av konventionen träder ikraft den 23 december 2024. Föreslagna föreskriftsändringar behöver därför senast träda ikraft samma dag.

Ett förslag till ändringar av TSFS 2013:68 fanns med i Transportstyrelsens rapport "Analys av genomförandet av 2022 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention (MLC)", som berörda intressenter fick del av i samband med Regeringskansliets remissförfarande avseende de lag- och förordningsändringar som presenterades i rapporten. Sedan rapporten remitterades har ändringsförslagen i TSFS 2013:68 justerats något. Rapporten saknade också de föreslagna föreskriftsändringarna i SJÖFS 1970:A4 och SJÖFS 1999:6. Eftersom berörda intressenter ändå har informerats om konventionsändringarna i och med Regeringskansliets remiss, är Transportstyrelsens bedömning att ytterligare konsultationer innan externremissen inte är nödvändiga. Transportstyrelsen kan inte heller se att det finns något behov av speciella informationsinsatser i anslutning till att förslagen träder i kraft.

Transportstyrelsen kommer att publicera föreskriftsändringarna och kompletterande information på myndighetens externa webbplats.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Regleringen bedöms inte få någon avsevärd påverkan på funktionsmålet. De föreslagna ändringarna bidrar emellertid till goda arbets- och levnadsförhållanden ombord och får antas medföra ett bibehållt eller ökat intresse för att arbeta ombord på fartyg. Det kan i sin tur bidra till bibehållen eller ökad utvecklingskraft för den svenska sjöfartsnäringen.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Syftet med regleringen är att bibehålla eller öka förutsättningarna för god fysisk och psykisk hälsa hos sjömän, särskilt om reglerna leder till ökade möjligheter att hålla kontakten med familj och vänner i land. Familj och vänner i land kan i sin tur också indirekt gynnas av reglerna och möjligheten till smidigare och mer frekventa kontakter med sin anhörige eller vän ombord, särskilt på de fartyg där sociala kontakter kan tas via internet.

C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	<p>Förbättrade arbets- och levnadsförhållanden för de anställda.</p> <p>Ökar attraktionskraften för redaren som arbetsgivare.</p> <p>Tydligare regler.</p>	<p>Tidsåtgången för befälhavarens inspektioner ombord kan komma att öka något.</p> <p>Redarens kostnader för mat till de ombordanställda kan komma att öka marginellt.</p>	+ / -	

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas	Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
		Redaren kan få något ökade kostnader för att förbättra sjömäns möjligheter till sociala förbindelser, särskilt om tillgång till internet ska erbjudas ombord.	
Medborgare	Lättare för familj och vänner i land att hålla regelbunden kontakt med anhöriga som arbetar ombord på fartyg.		
Staten m.fl.	Sverige uppfyller sina internationella åtaganden och kan därmed bibehålla ett gott anseende som flaggstat. Tydligare reglering som underlättar Transportstyrelsens tillsynsarbete.		
Externa effekter			
Totalt			

D. Förslaget proportionalitet

Förslaget anses vara proportionerligt då det överensstämmer med internationella regler (MLC). Även om förslaget kan anses innehålla ett särkrav¹ i och med att den föreslagna bestämmelsen om sociala förbindelser

¹ Med särkrav avses här krav som går utöver vad som är beslutat internationellt.

ska gälla även för fartyg byggda mellan augusti 2013 och december 2024, får förslaget i den delen anses vara proportionerligt då det inte kan antas medföra annat än marginella kostnadsökningar för redare.

E. Uppföljning och utvärdering

Uppföljning och utvärdering kommer att ske löpande inom ramen för Transportstyrelsens tillsyn av arbets- och levnadsförhållanden ombord.

F. Samråd

Enligt 5 kap. 10 § fartygssäkerhetsförordningen meddelas föreskrifter i frågor som avser skydd mot ohälsa eller olycksfall i arbetet efter samråd med Arbetsmiljöverket. Eftersom de ändringar som nu föreslås inte rör frågor om ohälsa och olycksfall *i arbetet*, utan snarare frågor om levnadsförhållandena ombord, föreligger således inte någon samrådsskyldighet. Arbetsmiljöverket får dock ta del av förslaget som remissinstans.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Linn Buzaglo, jurist
E-post: linn.buzaglo@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 32 74

Marie Öhmark, jurist
E-post: marie.ohmark@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 31 25