



**TSS  
2022-2702**

## **Regionala skyddsombud inom sjöfarten**

– slutrapport av uppdrag att lämna förslag till regler som möjliggör inrättandet av regionala skyddsombud inom sjöfarten.

© Transportstyrelsen

Avdelningen Sjö- och luftfart  
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSS 2022-2702  
Författare Marie Öhmark, Erika Persson och Yesim Atak  
Månad År Februari 2023

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

Den här rapporten är Transportstyrelsens slutredovisning av regeringsuppdraget att lämna förslag till regler som möjliggör inrättandet av regionala skyddsombud inom sjöfarten. Rapporten har tagits fram av en arbetsgrupp inom Transportstyrelsen. Arbetsgruppen har inhämtat synpunkter från relevanta myndigheter, arbetsmarknadens parter och organisationer inom sjöfartsnäringen.

Transportstyrelsen vill tacka alla som bidragit till denna rapport.

Norrköping, februari 2023

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör

Karin Fransson  
Sektionschef, sektionen för  
strategisk utveckling och  
marknad

## Sammanfattning

Transportstyrelsen fick i juni 2022 i uppdrag av den dåvarande regeringen att lämna förslag till regler som möjliggör inrättandet av regionala skyddsombud inom sjöfarten.

Transportstyrelsen föreslår att det införs en ny bestämmelse i fartygssäkerhetslagen (2003:364) som innebär att regionala skyddsombud får utses på fartyg. Detta förutsatt att det inte finns en skyddskommitté eller ett gemensamt skyddsombud. Ett regionalt skyddsombud ska få utses av arbetstagarorganisationerna om en lokal avdelning inom ett förbund eller en med sådan avdelning jämförlig sammanslutning av arbetstagare har någon medlem på fartyget eller är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till redaren.

Vi föreslår också att regionala skyddsombud inom sjöfarten finansieras på samma sätt som för arbetsplatser iland, d.v.s. delvis genom statliga medel, delvis av arbetstagarorganisationerna.

Vi lämnar också förslag på vissa mindre ändringar i fartygssäkerhetsförordningen som vi anser är lämpliga för att komplettera den nya regeln om regionala skyddsombud.

De förslag som vi lämnar överensstämmer så långt det är möjligt med befintliga bestämmelser om regionala skyddsombud för arbetsställen i land. Detta mot bakgrund av att det sedan tidigare är uttryckt att arbetsmiljön på fartyg endast ska särregleras när sjöfartens särskilda förhållanden kräver det. Transportstyrelsen har under arbetet inte funnit några skäl till varför bestämmelser om regionala skyddsombud för fartyg borde avvika från befintlig reglering.

## Innehåll

<b>FÖRORD</b> .....	<b>3</b>
<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>4</b>
<b>INNEHÅLL</b> .....	<b>5</b>
<b>1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG</b> .....	<b>8</b>
1.1 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	8
1.2 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).....	10
<b>2 UTREDNINGENS UPPDRAG OCH GENOMFÖRANDE</b> .....	<b>12</b>
2.1 Bakgrunden till uppdraget.....	12
2.2 Uppdraget .....	12
2.3 Avgränsningar.....	12
2.4 Genomförande.....	13
2.5 Disposition .....	13
<b>3 LAGSTIFTNING SOM STYR SKYDDSOMBUDENS VERKSAMHET</b> .....	<b>14</b>
3.1 Sjöfartens arbetsmiljöarbete är särreglerat .....	14
3.2 Skyddsombud ska utses på fartyg med minst fem ombordanställda ....	14
3.3 Det är de ombordanställda som utser skyddsombud .....	14
3.4 På vissa fartyg ska det finnas en skyddskommitté.....	15
3.5 Regionala skyddsombud kan utses för arbetsställen i land .....	15
3.6 På fartyg kan det finnas gemensamma skyddsombud.....	16
3.7 Alla skyddsombud ska ha ett skyddsområde .....	17
3.8 Om det finns flera skyddsombud ska ett huvudskyddsombud utses.....	17
3.9 Finansiering av skyddsombudens verksamhet.....	17
<b>4 TRANSPORTSTYRELSENS FÖRSLAG OCH BEDÖMNINGAR</b> .....	<b>18</b>
4.1 Regionala skyddsombud för fartyg ska regleras i fartygssäkerhetslagen.....	18
4.2 Tillträdesrätten för regionala skyddsombud.....	19
4.3 Regionalt skyddsombud endast om det inte finns någon skyddskommitté eller gemensamt skyddsombud .....	21
4.4 Regionala skyddsombud utses av en arbetstagarorganisation .....	23
4.5 Hur regionala skyddsombud skiljs från sitt uppdrag .....	27
4.6 Underrättelse om utsett skyddsombud .....	27
4.7 Finansiering av den regionala skyddsombudsverksamheten på fartyg.29	
4.8 I övrigt kan befintlig reglering tillämpas .....	30
4.9 Lösningalternativ som har valts bort .....	33
4.9.1 Begränsningar utifrån fartygets typ, storlek, användningsområde m.m.....	33

4.9.2	Krav på Transportstyrelsens medgivande för att få utse regionala skyddsombud .....	35
4.9.3	Begränsad mandattid för regionala skyddsombud.....	35
<b>5</b>	<b>KONSEKVENSER .....</b>	<b>36</b>
5.1	Vad är problemet? .....	36
5.2	Vad ska uppnås? .....	37
5.3	Vad händer om ingenting görs?.....	37
5.4	Vilka berörs? .....	38
5.5	Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	38
5.5.1	Arbetstagarorganisationer .....	38
5.5.2	Fartygskollektivet.....	39
5.5.3	Ombordanställda .....	40
5.5.4	Redare .....	40
5.5.5	Staten .....	41
5.5.6	Externa effekter .....	42
5.6	Hur påverkar regleringen de transportpolitiska målen?.....	42
5.7	Hur bidrar förslaget till Agenda 2030? .....	43
<b>6</b>	<b>IKRAFTTRÄDANDE- OCH ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER.....</b>	<b>43</b>
<b>7</b>	<b>FÖRFATTNINGSKOMMENTAR .....</b>	<b>43</b>
7.1	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	43
7.2	Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).....	45
	<b>REFERENSER.....</b>	<b>47</b>



# 1 Författningsförslag

## 1.1 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 4 kap. 11 § ska ha följande lydelse, dels att det ska föras in en ny paragraf, 4 kap. 11 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 4 kap.

#### 11 §

På ett fartyg med minst fem ombordanställda *skall* bland dessa ett eller flera skyddsombud utses. Skyddsombud *skall* utses även på *andra* fartyg, om det behövs. Ersättare bör utses för varje skyddsombud.

*Skyddsombud utses av de ombordanställda. I val av skyddsombud deltar inte befälhavaren, den tekniska chefen eller sådan ledamot av skyddskommitté som har utsetts av en arbetsgivare.*

*Transportstyrelsen kan, om förhållandena kräver det, medge att ett eller flera skyddsombud utses gemensamt för flera fartyg som har samma redare. Ett sådant skyddsombud utses enligt samma grunder som ett annat skyddsombud eller av företrädare för de ombordanställda på fartygen.*

På ett fartyg med minst fem ombordanställda *ska* bland dessa ett eller flera skyddsombud utses. Skyddsombud *ska* utses även på fartyg *med färre än fem ombordanställda*, om det behövs. Ersättare bör utses för varje skyddsombud.

*Det är de ombordanställda som ska utse skyddsombud. Befälhavaren, den tekniska chefen och skyddskommittéledamöter utsedda av en arbetsgivare får dock inte delta i valet av skyddsombud.*

#### 11 a §

*Transportstyrelsen kan, om förhållandena kräver det, medge att ett*



*eller flera skyddsombud utses gemensamt för flera fartyg som har samma redare. Gemensamma skyddsombud utses på samma sätt som skyddsombud enligt 11 § eller av företrädare för de ombordanställda på fartygen.*

*På ett fartyg där ett gemensamt skyddsombud inte har utsetts eller sådan skyddskommitté som avses i 14 § inte har tillsatts, får en lokal avdelning inom ett förbund eller en med sådan avdelning jämförlig sammanslutning av arbetstagare utse ett skyddsombud utanför kretsen av de ombordanställda på fartyget (regionalt skyddsombud). Rätten att utse ett regionalt skyddsombud gäller endast om avdelningen eller sammanslutningen har minst en medlem på fartyget, eller är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till fartygets redare.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2024.

## 1.2 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) att 5 kap. 3 och 7 §§ ska ha följande lydelse,

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 kap.

#### 3 §

Till skyddsombud *skall* utses en person *med* insikt i och intresse för arbetsmiljöfrågor *och som har* god förtrogenhet med arbetsförhållandena inom sitt skyddsområde.

Antalet skyddsombud bestäms efter skyddsområdets omfattning, arbetets natur och arbetsförhållandena.

Skyddsombud kan skiljas från sitt uppdrag genom beslut av *dem* som har utsett ombudet.

Till skyddsombud *ska* utses en person *som har* insikt i och intresse för arbetsmiljöfrågor *samt* god förtrogenhet med arbetsförhållandena inom sitt skyddsområde.

Antalet skyddsombud bestäms efter skyddsområdets omfattning, arbetets natur och arbetsförhållandena.

Skyddsombud kan skiljas från sitt uppdrag genom beslut av *den organisation eller de ombordanställda* som har utsett ombudet.

#### 7 §

Redaren *skall* lämna uppgift till Transportstyrelsen om vem som har utsetts att ta emot framställningar i frågor om fartygets skyddsförhållanden.

Redaren *ska* lämna uppgift till Transportstyrelsen om vem som har utsetts att ta emot framställningar i frågor om fartygets skyddsförhållanden.

*Den organisation eller de ombordanställda som har utsett skyddsombud ska snarast möjligt efter förrättat val skriftligen underrätta befälhavaren och redaren samt, i förekommande fall, även annan arbetsgivare, om valet. Underrättelsen ska innehålla skyddsombudets namn och kontaktuppgifter, uppgifter om ombudets skyddsområde och den tid för vilken*

Befälhavaren *skall* på lämpligt ställe ombord sätta upp anslag med uppgift om namn på skyddsombud och *ledamöter av skyddskommitté*. *Han eller hon skall* också snarast möjligt efter förrättat val underrätta Transportstyrelsen om vem som har utsetts till skyddsombud, *dennes* skyddsområde och mandattid.

*ombudet har utsetts samt, om skyddsombudet ersätter ett annat skyddsombud, det tidigare skyddsombudets namn.*

Befälhavaren *ska* på ett lämpligt ställe ombord sätta upp *ett* anslag med uppgift om namn på skyddsombud och *skyddskommitténs* ledamöter. *Befälhavaren ska* också snarast möjligt efter förrättat val underrätta Transportstyrelsen om vem som har utsetts till skyddsombud, *ombudets* skyddsområde och mandattid. *Om ett regionalt skyddsombud har utsetts, ska underrättelsen till Transportstyrelsen istället göras av den organisation som har utsett ombudet.*

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2024.

## 2 Utredningens uppdrag och genomförande

I detta kapitel beskriver vi Transportstyrelsens uppdrag, vilka avgränsningar som har gjorts och hur uppdraget har genomförts.

### 2.1 Bakgrunden till uppdraget

I regeringsbeslutet för detta uppdrag konstaterade den dåvarande regeringen att det är viktigt att sjöfart bedrivs på ett hållbart sätt. Rättvisa arbets- och levnadsvillkor med grundläggande rättigheter för sjömännen ombord på fartygen bidrar starkt till en hållbar sjöfart.

Transportstyrelsen fick i augusti 2020 i uppdrag av samma regering att utreda och föreslå åtgärder och kontrollmöjligheter som kan bidra till en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart (I2020/02188). Särskilt fokus skulle ligga på arbets- och levnadsvillkor. I slutredovisningen av det uppdraget lämnade Transportstyrelsen bland annat ett förslag om att myndigheten borde möjliggöra inrättandet av regionala skyddsombud inom sjöfarten (Transportstyrelsen, 2020).

### 2.2 Uppdraget

Den 22 juni 2022 fick Transportstyrelsen i uppdrag att lämna förslag till regler som gör det möjligt att utse regionala skyddsombud inom sjöfarten. I uppdraget ingår att lämna förslag på nödvändiga författningsändringar, och en konsekvensutredning i enlighet med förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget till Infrastrukturdepartementet senast den 1 februari 2023.

### 2.3 Avgränsningar

Representanter för arbetsgivare inom sjöfarten har under samtal med Transportstyrelsen fört fram att behovet av ett ökat fokus på arbetsmiljöfrågor är större på utländskt flaggade fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. De har föreslagit att det, istället för bestämmelser om regionala skyddsombud, skulle kunna införas bestämmelser om att en slags arbetsmiljörådgivare som ska följa med Transportstyrelsens inspektörer ombord i samband med hamnstatskontroller.

Arbetstagarorganisationen Seko sjöfolk har under en längre tid fört fram att de anser att formen för hur skyddsombud utses inom sjöfarten är problematisk. Det finns enligt dem risk för att befälhavaren har ett indirekt inflytande över vem som utses till skyddsombud, vilket kan medföra att skyddsombudet blir partiskt. Ett sätt att undanröja den risken menar de är att ändra reglerna för hur skyddsombud utses, ett annat sätt är att införa möjligheten att utse regionala skyddsombud.

Transportstyrelsen har noterat synpunkterna och förslagen. Eftersom uppdraget till oss är begränsat till att lämna författningsförslag som möjliggör inrättandet av regionala skyddsombud för fartyg, har vi inte tagit de övriga förslagen vidare inom ramen för detta arbete.

## 2.4 Genomförande

I uppdraget anges att Transportstyrelsen ska inhämta synpunkter från relevanta myndigheter, arbetsmarknadens parter och organisationer inom sjöfartsnäringen.

Under arbetet har vi haft samtal med representanter från branschorganisationerna Svensk sjöfart och Skärgårdsredarna, med de fackliga organisationerna Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen samt med Sjöfartens arbetsgivarförbund och arbetsgivar- och branschorganisationen Almega. Vi har också haft samtal med ett verksamt skyddsombud och hört oss för om Arbetsmiljöverkets erfarenheter i fråga om dels finansiering av regional skyddsombudsverksamhet, dels vissa mindre detaljer i regleringen om skyddsombud för arbetsställen i land.

Uppdraget till Transportstyrelsen lämnades den 22 juni 2022. I augusti 2022 redovisades betänkandet *De regionala skyddsombudens roll i arbetsmiljöarbetet: Värdet av förebyggande arbete och allas rätt till en god arbetsmiljö* (SOU 2022:47). Betänkandet har haft stor relevans för Transportstyrelsens arbete med rapporten och förslaget som lämnas. För en mer fördjupad insikt i verksamheten med regionala skyddsombud än vad denna rapport ger hänvisas till betänkandet som med fördel kan beaktas även i de delar som vi inte särskilt tar upp i denna rapport.

## 2.5 Disposition

I avsnitt 3 beskrivs i korthet den lagstiftning som styr skyddsombudens verksamhet.

I avsnitt 4 redogör vi för våra förslag och bedömningar samt de lösningsalternativ som vi har valt bort.

I avsnitt 5 beskrivs konsekvenserna av Transportstyrelsens förslag.

Avsnitt 6 behandlar ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.

I avsnitt 7 finns författningskommentarer.

### 3 Lagstiftning som styr skyddsombudens verksamhet

I detta kapitel redogörs i korthet för den lagstiftning som styr skyddsombudens verksamhet.

#### 3.1 Sjöfartens arbetsmiljöarbete är särreglerat

Bestämmelser om skyddsombud finns i 6 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160) och i arbetsmiljöförordningen (1977:1166). De unika förhållanden som råder inom sjöfarten innebär dock att arbetsmiljön på fartyg delvis är särreglerad. Bestämmelser om skyddsombud inom sjöfarten finns därför både i arbetsmiljölagen med tillhörande arbetsmiljöförordning och i 4 kap. fartygssäkerhetslagen (2003:364) med tillhörande förordning (2003:438).

I slutbetänkandet *Översyn av fartygssäkerhetslagen* (SOU 2001:17) och i regeringens proposition 2002/03:109 *Sjösäkerhet* konstateras att reglerna om arbetsmiljön till sjöss och i land i princip bör vara desamma och avvika från varandra endast när sjöfartens särskilda förhållanden påkallar en särreglering. I fråga om *särskilda förhållanden* anges på s. 131 i betänkandet följande: ”Som särskilda förhållanden betraktas bl.a. att fartyg kan befinna sig utanför Sveriges sjöterritorium långa tidsperioder, under vilka de kan vara oåtkomliga eller svåråtkomliga för svensk myndighetsutövning. Befälhavarens ställning i olika sammanhang är typisk för sjöfarten, liksom det förhållandet att sjösäkerheten alltid måste beaktas ombord på fartyg. Ett fartyg utgör vidare ett enhetligt arbetsställe som tillkommit efter noggrann planläggning och under omfattande kontroll både av fartygets sjösäkerhet och av den arbetsmiljö det erbjuder. Fartyget skall också kunna fungera som bostad för de ombordanställda. Sjöfartens i hög grad internationella prägel medför att vad som skall anses vara en god arbetsmiljö påverkas av förhållandena i andra traditionella sjöfartsnationer.”

#### 3.2 Skyddsombud ska utses på fartyg med minst fem ombordanställda

Huvudregeln för arbetsställen i land är att det ska finnas minst ett skyddsombud på arbetsställen där minst fem arbetstagare sysselsätts regelbundet. Detsamma gäller inom sjöfarten där det på fartyg med minst fem ombordanställda ska utses ett eller flera skyddsombud. Skyddsombud ska utses även på fartyg med färre än fem ombordanställda, om det behövs. Detta framgår av 4 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen.

#### 3.3 Det är de ombordanställda som utser skyddsombud

Av 4 kap 11 § fartygssäkerhetslagen framgår att det är de ombordanställda som ska utse skyddsombud, men att varken befälhavaren, den tekniska

chefen eller skyddskommittéledamöter utsedda av en arbetsgivare, ska delta i valet.

På arbetsställen i land utses skyddsombudet i stället av en lokal arbetstagarorganisation som är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. Bara om ingen organisation finns representerad utses skyddsombud av arbetstagarna.

### **3.4 På vissa fartyg ska det finnas en skyddskommitté**

I 4 kap. 14 § fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om skyddskommitté på fartyg. Skyddskommitté ska finnas på fartyg vars besättning normalt uppgår till minst tolv personer. En skyddskommitté ska tillsättas även på fartyg med färre än tolv personer i besättningen, om de ombordanställda begär det.

Kommittén ska vara sammansatt av företrädare för redaren och de ombordanställda. I skyddskommittén kan det ingå företrädare även för andra arbetsgivare än redaren. De ledamöter av kommittén som inte företräder redaren eller någon annan arbetsgivare utses av de ombordanställda.

Transportstyrelsen kan, om förhållandena kräver det, medge att en skyddskommitté utses gemensamt för flera fartyg som har samma redare. En sådan gemensam skyddskommitté utses enligt samma grunder som andra skyddskommittéer.

För arbetsställen i land är motsvarande krav på att inrätta en skyddskommitté att det finns 50 arbetstagare som regelbundet sysselsätts på arbetsstället, något som är reglerat i 6 kap. 8 § arbetsmiljölagen. Även här finns dock bestämmelser om att en skyddskommitté ska tillsättas på arbetsställen med färre arbetstagare, om arbetstagarna begär det. Företrädare för de anställda utses bland arbetstagarna av en lokal arbetstagarorganisation som är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. Om det inte finns någon sådan organisation utses företrädare av arbetstagarna själva.

### **3.5 Regionala skyddsombud kan utses för arbetsställen i land**

I dagsläget kan man utse regionala skyddsombud för alla arbetsplatser utom fartyg. Enligt 6 kap. 2 § arbetsmiljölagen ”får en lokal avdelning inom ett förbund eller en med sådan avdelning jämförlig sammanslutning av arbetstagare utse ett skyddsombud utanför kretsen av arbetstagarna på arbetsstället” – ett så kallat regionalt skyddsombud. Detta förutsatt att det inte har tillsatts någon skyddskommitté. Ett regionalt skyddsombud har, inom sitt skyddsområde (se mer avsnitt 3.7), samma ansvar och befogenheter som ett skyddsombud.

I SOU 2022:47<sup>1</sup> står att möjligheten att inrätta regionala skyddsombud för arbetsställen i land har funnits sedan arbetsskyddslagen<sup>2</sup> tillkom 1949. Bakgrunden till att möjligheten infördes var att det fanns ett behov av en särskild lösning för verksamheter där det var svårt att skapa en tillfredsställande skyddsorganisation och utse skyddsombud.

### **3.6 På fartyg kan det finnas gemensamma skyddsombud**

I 4 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om att Transportstyrelsen, om förhållandena kräver det, kan ”medge att ett eller flera skyddsombud utses gemensamt för flera fartyg som har samma redare”. Dessa kallas ibland för gemensamma skyddsombud.

#### **Förebilden regionala skyddsombud för arbetsställen i land**

Möjligheten att utse gemensamt skyddsombud infördes 1978 genom en ändring i dåvarande lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg. Av förarbetena<sup>3</sup> framgår att förebilden för bestämmelsen om gemensamt skyddsombud var möjligheten att utse regionala skyddsombud för arbetsställen i land. Det behov av effektiva insatser på skyddsområdet som fanns på små arbetsställen i land ansågs ha sin fulla motsvarighet i rederier som bedriver trafik med flera mindre fartyg.

Bedömningen var också att det kunde finnas behov av ett skyddsombud som är gemensamt för flera fartyg inte bara när det gäller rederier som bedriver trafik med flera mindre fartyg, utan även för rederier som bedriver trafik med fartyg som har fem eller fler ombordanställda och där fartygen används i samma typ av trafik, t.ex. färjetrafik. För sådana fartyg bedömde man att ett gemensamt skyddsombud kunde vara betydligt mer effektivt än ett skyddsombud som bara verkar på ett enskilt fartyg. Vidare bedömde man att det i vissa fall kunde vara lämpligt att ett gemensamt skyddsombud kompletterade ett eller flera skyddsombud som fanns på de enskilda fartygen.

Däremot ansåg man att en ordning med regionala skyddsombud, som skulle utses utanför kretsen av de ombordanställda och verka på fartyg ägda av olika redare, skulle medföra komplikationer av konkurrens- och insynskaraktär.

#### **Ovanligt med gemensamma skyddsombud**

Vårt intryck är att gemensamma skyddsombud inte är så vanligt förekommande. Sedan Transportstyrelsen bildades 2009 har vi haft nio ärenden om att utse gemensamt skyddsombud. Detta skulle kunna förklaras

---

<sup>1</sup> s. 86.

<sup>2</sup> Idag arbetsmiljölagen (1977:1160).

<sup>3</sup> Prop. 1977/78:55, s. 45 f.



av att gemensamma skyddsombud har utsetts utan Transportstyrelsens medgivande, vilket i sin tur kan tänkas bero på att man inte känner till att Transportstyrelsens medgivande krävs.

### **3.7 Alla skyddsombud ska ha ett skyddsområde**

”Skyddsombud företräder arbetstagarna i arbetsmiljöfrågor och ska verka för en tillfredsställande arbetsmiljö.” Detta enligt 6 kap. 4 § arbetsmiljölagen. Av samma paragraf framgår att skyddsombudet inom sitt skyddsområde ska vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall samt över att arbetsgivaren vidtar alla åtgärder som behövs för att förebygga att arbetstagaren drabbas av ohälsa eller olycksfall.

Om det bara finns ett skyddsombud på ett fartyg, utgör hela fartyget ombudets skyddsområde. Om det finns flera skyddsombud delas fartyget in i skyddsområden och ombuden verkar inom sina respektive områden. Ett skyddsområde kan exempelvis vara ett geografiskt område eller en yrkesgrupp (SOU 2022:47<sup>4</sup>).

### **3.8 Om det finns flera skyddsombud ska ett huvudskyddsombud utses**

Enligt 6 kap. 3 § arbetsmiljölagen ska det på arbetsställen med mer än ett skyddsombud utses ett så kallat huvudskyddsombud, som har till uppgift att samordna skyddsombudens verksamhet. Huvudskyddsombudet ska svara för kontakterna med högsta ledningen och för de inbördes kontakterna mellan skyddsombuden. Vid kontakt med arbetsgivaren är det huvudskyddsombudet som ytterst företräder arbetstagarna (SOU 2022:47<sup>5</sup>). Ett huvudskyddsombud verkar på hela arbetsstället och ska exempelvis lyfta frågor som rör mer än ett skyddsområde till arbetsgivaren (Arbetsmiljöverket, 2022).

### **3.9 Finansiering av skyddsombudens verksamhet**

Enligt 6 kap. 5 § arbetsmiljölagen har skyddsombud och arbetstagarföreträdare i skyddskommittéer rätt till betald ledighet för den tid de behöver för att utföra sina uppdrag. Det är således arbetsgivaren som står för finansieringen av skyddsombudens och ledamöternas arbetsmiljöarbete. Eftersom ett regionalt skyddsombuds skyddsområde ofta spänner över flera arbetsställen och de regionala skyddsombuden inte är anställda av de arbetsgivare som de verkar hos, kan den här finansieringsmodellen inte användas för regionala skyddsombud (SOU 2022:47<sup>6</sup>).

---

<sup>4</sup> s. 20.

<sup>5</sup> s. 85.

<sup>6</sup> s. 89.

De regionala skyddsombudens verksamhet på arbetsställen i land finansieras i dagsläget delvis genom statliga bidrag, delvis av de fackliga organisationerna. År 2021 stod de lokala arbetstagarorganisationerna för nära hälften av kostnaden för verksamheten (SOU 2022:47<sup>7</sup>).

## 4 Transportstyrelsens förslag och bedömningar

I detta kapitel beskrivs Transportstyrelsens förslag och bedömningar samt vilka lösningsalternativ som har valts bort.

### 4.1 Regionala skyddsombud för fartyg ska regleras i fartygssäkerhetslagen

**Förslag:** Möjligheten att utse regionala skyddsombud för fartyg ska regleras i en ny paragraf, 4 kap. 11 a §, i fartygssäkerhetslagen. Till den nya paragrafen flyttas också tredje stycket i nuvarande 4 kap. 11 §, vilket handlar om skyddsombud som är gemensamma för flera fartyg.

Hur skyddsombud ska utses på fartyg regleras för närvarande i 4 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen. Bestämmelser om skyddskommitté på fartyg finns i 14 § samma kapitel. Transportstyrelsen ser inga skäl att avvika från den nuvarande systematiken. Det faller sig därför naturligt att en bestämmelse om möjligheten att utse regionala skyddsombud för fartyg tas in i anslutning till 4 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen. En möjlighet skulle vara att lägga till ett nytt stycke om regionala skyddsombud i 11 §, men för att paragrafen inte ska bli alltför omfattande föreslår vi istället att regionala skyddsombud regleras i en helt ny paragraf, 11 a §. Målsättningen bör även fortsättningsvis att vara att de ombordanställda på varje fartyg utser ett eller flera skyddsombud bland de ombordanställda. Detta betonas i någon mån genom förslaget att flytta det nuvarande tredje stycket i 11 § – om att utse skyddsombud gemensamt för flera fartyg – till första stycket i den nya paragrafen, 11 a §. I och med flytten behöver lydelsen av det stycket kompletteras med en hänvisning till 11 § om att de ombordanställda utser gemensamma skyddsombud på samma sätt som skyddsombud ska utses enligt 11 §. Någon ändring i sak om hur gemensamma skyddsombud utses är inte avsedd.

Vi föreslår att bestämmelser om att regionala skyddsombud i vissa fall får utses för fartyg och hur de utses, tas in i ett andra stycke i den nya 11 a §. Formuleringen bör vara så lik motsvarande bestämmelse i arbetsmiljölagen som möjligt, för att upprätthålla principen om att skillnader jämfört med

---

<sup>7</sup> s. 90.

regleringen gällande arbetsställen i land endast ska förekomma om de är motiverade av sjöfartens särskilda förhållanden. Vissa mindre justeringar är nödvändiga för att lydelsen ska passa för fartyg, det ska till exempel stå *de ombordanställda* och *fartyg* istället för *arbetstagarna* och *arbetsstället*.

Genom den här ändringen, att disponera om nuvarande 11 § och lägga till en ny paragraf, 11 a §, bibehålls systematiken och sammanhanget i regleringen om att utse skyddsombud för fartyg. Ett annat sätt att införa regler om regionala skyddsombud för fartyg skulle kunna vara att i arbetsmiljölagen eller fartygssäkerhetslagen ange att bestämmelsen om regionala skyddsombud i 6 kap. 2 § tredje stycket arbetsmiljölagen ska gälla även på fartyg. Det är emellertid ett sätt som avviker från hur den nuvarande regleringen om hur skyddsombud utses på fartyg är ordnad, varför Transportstyrelsen bedömer det som mindre lämpligt. Dessutom anser Transportstyrelsen att ytterligare anpassningar och tillägg av språklig karaktär skulle krävas, varför en hänvisning till 6 kap. 2 § arbetsmiljölagen också av den anledningen är mindre lämplig.

## 4.2 Tillträdesrätten för regionala skyddsombud

### Förslag

Regionala skyddsombud för fartyg får utses om en lokal avdelning inom ett förbund eller en med sådan avdelning jämförlig sammanslutning av arbetstagare har minst en medlem på fartyget eller är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till redaren.

Transportstyrelsens förslag återspeglar det förslag om utökad tillträdesrätt för regionala skyddsombud för arbetsställen i land som lämnas i SOU 2022:47. Frågan om tillträdesrätten för regionala skyddsombud på arbetsställen i land har varit föremål för ytterligare två statliga utredningar under 2000-talet (2007:43 och SOU 2017:24). I båda utredningarna föreslås det att tillträdesrätten ska utökas (SOU 2022:47<sup>8</sup>).

### Färre skyddsombud och färre fackligt anslutna

Som skäl till att man nu föreslår samma sak en tredje gång anges i SOU 2022:47 att det inom många branscher finns allt färre skyddsombud. Dessutom har antalet små arbetsställen ökat samtidigt som fler arbetstagare har tidsbegränsad anställningar. Vidare anför man att personer med tidsbegränsade anställningar är mindre benägna att organisera sig fackligt och att den långsiktiga trenden är att allt färre ansluter sig till facket.<sup>9</sup> Mellan 2010 och 2020 har den fackliga anslutningsgraden på arbetsställen i

<sup>8</sup> s. 239.

<sup>9</sup> s. 240.

land gått ned med 1,6 procentenheter.<sup>10</sup> De regionala skyddsombuden har alltså tillträdesrätt till allt färre arbetsställen.

Transportstyrelsen har inte haft möjlighet att undersöka och analysera den fackliga anslutningsgraden på fartyg. De aktörer som vi har pratat med inom ramen för detta uppdrag har inte heller lämnat några mer specifika uppgifter om anslutningsgraden. Den generella uppfattningen är dock att den har minskat även där. Aktörerna konstaterar också att andelen med tidsbegränsad anställning har ökat.

### **Redare tveksamma till utökad tillträdesrätt**

Vi har i samtal med representanter för redare uppfattat att de inte ser något behov av regionala skyddsombud. Om regler som möjliggör regionala skyddsombud ändå införs, menar de också att det inte är önskvärt med en vidare tillträdesrätt än den som idag gäller för arbetsställen i land. De ifrågasätter lämpligheten i att en arbetstagarorganisation får möjlighet att utse skyddsombud på fartyg där organisationen inte har någon medlem. Transportstyrelsen anser att det i detta sammanhang bör hållas i minnet att de regionala skyddsombudens roll och uppgift är att företräda alla arbetstagarna inom sitt skyddsområde i samverkansarbetet med arbetsgivaren, inte bara fackligt anslutna. De ska inte agera som fackligt ombud eller i övrigt driva fackliga frågor.

### **Förslag i linje med reglering för arbetsställen i land**

Vi finner att det är svårt att motivera en annan reglering för fartyg än för arbetsställen i land med hänvisning till sjöfartens särskilda förhållanden, såsom de kortfattat beskrivits i avsnitt 3.1.

Transportstyrelsen ansluter vidare till SOU 2022:47<sup>11</sup> och bedömer i likhet med utredningen att en utökad tillträdesrätt sannolikt ger en ökad förutsägbarhet jämfört med dagens regler just på grund av den ökade rörligheten på arbetsmarknaden, den minskande fackliga anslutningsgraden och fler tidsbegränsade anställningar.<sup>12</sup> Syftet med att införa regler som möjliggör regionala skyddsombud för fartyg är att åstadkomma en bättre arbetsmiljö genom fler skyddsombud och därmed ökad samverkan. Att då inte ta hänsyn till en sådan faktor som att allt färre ansluter sig till facket, riskerar att motverka detta syfte, om det i praktiken ändå inte kan utses ett regionalt skyddsombud på grund av att det inte finns någon medlem på fartyget.

Det bör dock tilläggas att Transportstyrelsen egentligen inte har någon klar bild av för hur många fartyg det skulle kunna bli aktuellt med regionalt

---

<sup>10</sup> s. 71.

<sup>11</sup> Avsnitt 10.3.1.

<sup>12</sup> s. 24

skyddsombud om sådant endast får utses för fartyg där det finns en medlem, jämfört med om de får utses även på fartyg där det inte finns någon medlem men där det i stället finns eller brukar finnas kollektivavtal.

#### **4.3 Regionalt skyddsombud endast om det inte finns någon skyddskommitté eller gemensamt skyddsombud**

**Förslag:** Det ska vara möjligt att utse regionala skyddsombud endast på fartyg som saknar ett gemensamt skyddsombud eller en skyddskommitté.

Ett primärt syfte med regionala skyddsombud för arbetsställen i land är att säkerställa en skyddsorganisation där det av olika anledningar har varit svårt att utse skyddsombud, till exempel på mindre arbetsställen eller på arbetsställen där anställda ofta byts ut. I SOU 2022:47<sup>13</sup> konstateras det att små företag generellt har mindre resurser att lägga på arbetsmiljöarbete och att de i mindre utsträckning bedriver ett systematiskt arbetsmiljöarbete. På arbetsställen som ska ha en skyddskommitté utgår man i SOU:n från att det finns förutsättningar för en fungerande skyddsorganisation och följaktligen inget behov av att kunna utse regionala skyddsombud. För arbetsställen i land gäller således att ett regionalt skyddsombud får utses endast för arbetsställen där en skyddskommitté inte har tillsatts.

#### **Störst behov på fartyg med svag skyddsorganisation**

Transportstyrelsen gör samma antagande som har gjorts för arbetsställen i land, det vill säga att det inte behövs något regionalt skyddsombud för fartyg där det finns en skyddskommitté. På fartyg där skyddskommitté ska tillsättas får det alltså antas finnas tillräckligt många ombordanställda för att få till en god samverkan i arbetsmiljöfrågor. I Transportstyrelsens samtal med företrädare för både redare och arbetstagarorganisationer har vi också fått bekräftat att det förhåller sig så. De har i samtalen framfört att regionala skyddsombud kan fylla sin funktion – att verka för en tillfredsställande arbetsmiljö och främja det lokala arbetsmiljöarbetet – främst på fartyg där det saknas skyddsombud eller där det har varit svårt att få till en fungerande skyddsorganisation. Vi har under det här arbetet inte funnit några skäl att föreslå någon annan ordning än den som enligt arbetsmiljölagen gäller för arbetsställen i land.

#### **Gemensamma och regionala skyddsombud parallella möjligheter**

Transportstyrelsen kan medge att ett eller flera skyddsombud utses gemensamt för flera fartyg som har samma redare (se avsnitt 3.6). Det är de ombordanställda som utser sådana gemensamma skyddsombud, bland de ombordanställda. Möjligheten att utse gemensamma skyddsombud för fartyg infördes för att möta samma behov av en fungerande

<sup>13</sup> s. 101 ff och 110 ff.

skyddsorganisation som finns på mindre arbetsställen i land, men utan att frångå principen om att skyddsombud ska utses bland de ombordanställda. Under våra samtal med företrädare för redare och ombordanställda var det ingen som invände mot möjligheten att ha gemensamma skyddsombud. Inte heller såg någon av företrädarna att det skulle medföra några problem att behålla möjligheten till gemensamma skyddsombud parallellt med möjligheten att utse regionala skyddsombud.

### **Gemensamma skyddsombud närmare fartygsarbetet**

Det bör också beaktas att ett gemensamt skyddsombud är anställd på något av fartygen där hen verkar och därigenom har en faktisk och fysisk närhet till fartygsarbetet som ett regionalt skyddsombud sannolikt skulle sakna. I våra samtal med arbetsgivarrepresentanter var det också flera som uttryckte en oro över att regionala skyddsombud skulle sakna den fysiska närhet som de menar krävs för att kunna bedriva en effektiv och ändamålsenlig skyddsverksamhet. Transportstyrelsen bedömer därför att möjligheten till gemensamma skyddsombud bör finnas kvar.

På fartyg där ett eller flera gemensamma skyddsombud har utsetts får det också antas finnas förutsättningar för en fungerande skyddsorganisation, och därför inte något behov ett regionalt skyddsombud. Transportstyrelsens förslag innebär således att regionala skyddsombud inte ska få utses för fartyg där det redan finns ett skyddsombud som är gemensamt för flera fartyg som har samma redare. Förslaget hindrar dock inte att ett och samma regionala skyddsombud utses som ombud för flera fartyg hos samma redare, men det regionala skyddsombudet måste i så fall utses för vart och ett av fartygen.

### **De ombordanställda bestämmer om det ska finnas skyddskommitté**

Företrädare för redare lyfte under samtal med Transportstyrelsen en farhåga om att bestämmelser som möjliggör regionala skyddsombud av olika anledningar riskerar att försämra förutsättningarna för en fungerande samverkan i arbetsmiljöfrågor. De nämnde att ett sätt att undvika att ett regionalt skyddsombud utses skulle kunna vara att tillsätta en skyddskommitté även på fartyg där besättningen normalt uppgår till färre än tolv personer. Detta är något som både SOU 2022:47<sup>14</sup> och SOU 2017:24<sup>15</sup> tar upp gällande arbetsställen i land. Transportstyrelsen konstaterar dock att det är de ombordanställda som råder över frågan om huruvida en skyddskommitté ska tillsättas eller inte. Redaren eller arbetsgivaren kan alltså inte besluta om att det ska finnas en skyddskommitté på fartyget och på så sätt förhindra att ett regionalt skyddsombud utses.

---

<sup>14</sup> s. 144 f.

<sup>15</sup> s. 256.

### **Regionalt skyddsombud även för fartyg där det finns ett skyddsombud utsett av de ombordanställda**

I våra samtal med företrädare för redare och ombordanställda har de också framfört att behovet av regionala skyddsombud är begränsat på fartyg där det redan finns ett eller flera skyddsombud utsedda av de ombordanställda. Vi har därför övervägt ytterligare begränsningar i möjligheten att utse regionala skyddsombud, däribland alternativet att man inte ska få utse ett regionalt skyddsombud om det finns ett skyddsombud utsett av de ombordanställda. Eftersom ett skyddsombud ska utses på fartyg med minst fem ombordanställda skulle emellertid en sådan reglering i praktiken innebära att regionala skyddsombud inte skulle kunna utses för särskilt många fartyg. Dessutom skulle det ominstegöra möjligheten att utse ett regionalt skyddsombud i syfte att stödja det skyddsombud som utsetts av de ombordanställda. Transportstyrelsens förslag innebär därför att det ska vara möjligt att på samma fartyg ha ett skyddsombud utsett av de ombordanställda och ett regionalt skyddsombud. Ombudens respektive skyddsområden ska i så fall fastläggas och ett av ombuden ska utses att vara huvudskyddsombud (se vidare i avsnitt 3.7 och 3.8). Det finns inga bestämmelser om lämpligt antal skyddsombud på ett fartyg. Det bör i första hand vara de ombordanställda som avgör hur många skyddsombud som behövs. Vid tvekan kan de samråda med arbetsgivaren eller Transportstyrelsen, även om bestämmelserna om antal skyddsombud, samråd m.m. i 6 § tredje stycket arbetsmiljölagen inte gäller för fartyg. Samråd bör även kunna ske med en organisation som har rätt att utse regionalt skyddsombud för fartyget.

#### **4.4 Regionala skyddsombud utses av en arbetstagarorganisation**

**Förslag:** Ett regionalt skyddsombud ska utses av en lokal avdelning inom ett förbund, eller av en med sådan avdelning jämförlig sammanslutning av arbetstagare.

Regionala skyddsombud för arbetsställen i land utses av en lokal avdelning inom ett förbund eller av en med sådan avdelning jämförlig sammanslutning av arbetstagare, om avdelningen eller sammanslutningen har minst en medlem på arbetsstället. De personer som utses som regionala skyddsombud är som regel antingen förtroendevalda eller anställda, men det bör i detta sammanhang poängteras att det i och för sig inte finns något krav på att organisationen utser någon av sina egna medlemmar till skyddsombud (SOU 2022:47<sup>16</sup>)

---

<sup>16</sup> s. 176

För att utse ett regionalt skyddsombud krävs fastslagna processer och god kännedom om vem som är lämplig för uppdraget. Enligt vad som beskrivs i SOU 2022:47<sup>17</sup> har samtliga tillfrågade förbund uppgett att de dels har processer för att nominera och utse ombuden, dels har kompetenskrav på de personer som nomineras till funktionen som regionalt skyddsombud.

### **Arbetstagarorganisationen erbjuder kunskap och andra resurser**

Anknytningen till en arbetstagarorganisation innebär vidare att det regionala skyddsombudet har tillgång till kunskap och andra resurser, t.ex. utbildningar, lokaler och teknisk utrustning, som finns inom organisationen. Utöver att förbunden delvis finansierar verksamheten med regionala skyddsombud, ger dessa resurser ombudet goda förutsättningar att utföra sitt uppdrag. För en mer utförlig beskrivning av vilka resurser som regionala skyddsombud har tillgång till genom förbunden hänvisas framförallt till avsnitten 7.3 och 7.4 i SOU 2022:47.

### **Samma ordning inom sjöfarten som på arbetsställen i land**

Transportstyrelsen har ingen anledning att anta annat än att arbetstagarorganisationer vars medlemmar arbetar inom sjöfarten kommer att kunna bedriva en regional skyddsombudsverksamhet enligt samma principer som beskrivs i SOU 2022:47. Vi föreslår därför att ordningen för att utse regionala skyddsombud för arbetsställen i land, också ska gälla på fartyg. Förslaget innebär att de regionala skyddsombuden kommer ha de lokala arbetstagarorganisationerna i ryggen för stöd och råd. Detta är viktigt, eftersom regionala skyddsombud sannolikt främst kommer att utses för fartyg där det inte finns en fungerande skyddsombudsverksamhet. Vi utgår ifrån att de som utses kommer att ha god kännedom om vad uppdraget innebär och vara väl införstådda med att de, inom sitt skyddsområde, ska agera i egenskap av skyddsombud för samtliga ombordanställda.

Förslaget innebär att det kan finnas fler än en arbetstagarorganisation som är behörig att utse regionalt skyddsombud på ett fartyg. Det finns en sedan tidigare uttryckt önskan om att de fackliga centralorganisationerna bör sträva efter att de lokala avdelningarna samordnar antalet regionala skyddsombud på de enskilda arbetsställena på det sätt som kan anses vara mest effektivt för det gemensamma arbetsmiljöarbetet samt att en dubblering av regionala skyddsombud bör undvikas<sup>18</sup>. Transportstyrelsen utgår från att den önskan alltjämt kvarstår och bör iaktas även när det gäller fartyg.

---

<sup>17</sup> s. 169 och 175.

<sup>18</sup> Prop. 1989/90:19, s. 6.



### **Kan någon annan utse regionala skyddsombud?**

Representanter för redare har under våra samtal uttryckt reservation inför att det blir de fackliga organisationerna som ska få utse regionala skyddsombud för fartyg. En farhåga är att det blir en utmaning för regionala skyddsombud att hålla isär rollerna som regionalt skyddsombud respektive facklig representant eller ombudsman. En annan farhåga är att de regionala skyddsombuden ska komma att agera mer som inspektörer från tillsynsmyndigheten än som en samverkanspart i arbetsmiljöfrågor. De farhågor som lyfts till Transportstyrelsen är i stort desamma som beskrivits i SOU 2022:47<sup>19</sup>. Sjöbefälsföreningen har utöver detta framfört att de saknar resurser för att utse och bedriva verksamhet med regionala skyddsombud.

Mot bakgrund av redarrepresentanternas farhågor har Transportstyrelsen övervägt om det finns några alternativ till att arbetstagarorganisationerna utser regionala skyddsombud.

#### ***1. De ombordanställda utser ombuden utan facklig medverkan***

Ett alternativ skulle vara att de ombordanställda istället ges möjlighet att utan facklig medverkan utse ett skyddsombud utanför kretsen av de ombordanställda. Vi menar dock att det är mindre lämpligt med en reglering som förutsätter att någon eller några ombordanställda känner eller känner till en lämplig person med tillräckliga kvalifikationer och resurser för att ta sig an uppdraget som regionalt skyddsombud. Dessutom skulle de ombordanställda ställas inför att gemensamt behöva bedöma lämpligheten hos en person som de kanske inte känner eller har någon relation till. Vi bedömer att de ombordanställda med stor sannolikhet ändå skulle söka hjälp hos en facklig organisation. Det här alternativet skulle alltså innebära en överhängande risk för att svårigheten att utse skyddsombud på vissa fartyg skulle kvarstå.

#### ***2. Förbunden nominerar personer***

Ett annat alternativ skulle vara att förbunden ges ansvaret för att se till att det finns personer att nominera som regionala skyddsombud, men att det är de ombordanställda, inte arbetstagarorganisationerna, som utser någon av dessa personer till skyddsombud. En sådan lösning skulle kunna innebära att ombudet får en något lösare anknytning till arbetstagarorganisationen och dess övriga verksamhet. Lösningen skulle också kunna bidra till att samtliga ombordanställda på fartyget upplever ett större inflytande och engagemang i frågan, oavsett om man är fackligt ansluten eller inte. Men lösningen skulle ändå innebära att de ombud som utses inte kommer att vara helt fristående från arbetstagarorganisationerna och därför tillmötesgår det här alternativet

---

<sup>19</sup> avsnitt 7.6.1.

inte de önskingar som framförts av de redarrepresentanter vi har pratat med.

### **3. Transportstyrelsen utser ombuden**

Ett sista alternativ är att Transportstyrelsen skulle utse de regionala skyddsombuden. Vi har därför också tittat på förslaget om oberoende arbetsmiljörådgivare i Svenskt Näringslivs rapport *Dags att tänka nytt: Ett modernt arbetsmiljöarbete kräver moderna regler och roller* (2017).

Det framstår dock som tveksamt om det i dagsläget är ett lämpligt alternativ att Transportstyrelsen skulle utse ombuden. Det förutsätter att Transportstyrelsen, genom anmälningar eller på annat sätt, får in uppgifter om personer som vill vara regionala skyddsombud samt gör en bedömning av deras kvalifikationer och lämplighet i övrigt. Det skulle emellertid enligt vår bedömning inte vara möjligt eller önskvärt att hindra någon från att bli tilldelad uppdrag som regionalt skyddsombud på grund av att hen har en facklig anknytning.

Dessutom kan man ifrågasätta om det är lämpligt att den myndighet som ansvarar för tillsynen av arbetsmiljön på fartyg ska utse – och därigenom gå i god för kompetensen hos – en av de aktörer som sedan kan förekomma som motpart till redaren i ärenden om brister i arbetsmiljön – ärenden som hamnar hos samma myndighet. Det kan till exempel vara ärenden om framställan, förbud eller förelägganden mot arbetsgivaren, eller ärenden om skyddsombudsstopp.

Likaså måste man beakta att detta alternativ inte innebär något förtydligande av det regionala skyddsombudets roll. Alternativet skulle nämligen kunna innebära viss risk för att ombudet självt, de ombordanställda eller redaren ser ombudet som en person som företräder myndigheten.

Transportstyrelsen anser sammanfattningsvis inte att något av dessa alternativ till att skyddsombuden utses av en facklig organisation framstår som ändamålsenligt. Dels är det sannolikt resurskrävande att bygga upp nya processer istället för att låta arbetstagarorganisationerna utöka sin befintliga verksamhet med regionala skyddsombud.<sup>20</sup> Dels förebygger inget av alternativen de problem som redarnas företrädare har lyft. Till det kommer också finansieringsfrågan, som enligt vår mening är avgörande för hur regionala skyddsombud lämpligen bör utses. Transportstyrelsen föreslår att regionala skyddsombud för fartyg ska finansieras på samma sätt som regionala skyddsombud för arbetsställen i land, se vidare i avsnitt 4.7. Detta, menar vi, är ett starkt argument för det förslag som Transportstyrelsen lämnar i frågan om hur regionala skyddsombud ska utses.

---

<sup>20</sup> Jämför t.ex. med vad som sägs i SOU 2022:47 s. 178.

#### 4.5 Hur regionala skyddsombud skiljs från sitt uppdrag

**Förslag:**

I fartygssäkerhetsförordningen görs en justering i bestämmelsen om hur skyddsombud kan skiljas från sitt uppdrag. Justeringen syftar till att tydliggöra vem som får besluta om att skilja ett ombud från sitt uppdrag. Skyddsombud utsedda av de ombordanställda ska även fortsättningsvis kunna skiljas från sitt uppdrag genom beslut av de ombordanställda. Regionala skyddsombud ska kunna skiljas från sitt uppdrag genom beslut av den organisation som utsett ombudet.

I nuvarande 5 kap. 3 § tredje stycket fartygssäkerhetsförordningen anges att skyddsombud kan skiljas från sitt uppdrag genom beslut av dem som har utsett ombudet. Eftersom skyddsombud enligt nuvarande reglering endast kan utses av de ombordanställda är det också endast de ombordanställda som kan besluta om att skilja ombudet från sitt uppdrag.

I och för sig skulle den nuvarande lydelsen kunna kvarstå även om möjligheten till regionala skyddsombud införs för fartyg, eftersom ”... *de som har utsett ombudet...*” borde kunna anses omfatta en lokal avdelning inom ett förbund eller en med sådan avdelning jämförlig sammanslutning av arbetstagare. Transportstyrelsen finner emellertid att lydelsen kan bli tydligare genom en justering och att justeringen bör göras på så sätt att lydelsen i möjligaste mån blir densamma som motsvarande bestämmelse i 6 § fjärde stycket arbetsmiljöförordningen. Skyddsombud som utses av de ombordanställda ska således även fortsättningsvis kunna skiljas från sitt uppdrag genom beslut av de ombordanställda. Regionala skyddsombud ska kunna skiljas från sitt uppdrag genom beslut fattat av den organisation eller sammanslutning som utsett ombudet.

#### 4.6 Underrättelse om utsett skyddsombud

**Förslag**

I fartygssäkerhetsförordningen tas en ny bestämmelse in om att befälhavaren, redaren och i förekommande fall annan arbetsgivare än redaren ska underrättas om att skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté har utsetts. Det preciseras hur underrättelsen ska ske och vilka uppgifter underrättelsen ska innehålla. Det görs också ett tillägg om att den organisation som utsett ett regionalt skyddsombud ska underrätta Transportstyrelsen om valet.

#### Underrättelsen central för skyddsombudet

I 6 kap. 14 § arbetsmiljölagen och 4 kap. 17 § fartygssäkerhetslagen regleras när respektive lags bestämmelser om skyddsombudets befogenheter, rättigheter och skyldigheter börjar gälla i förhållande till redaren eller arbetsgivaren. Bestämmelserna börjar gälla först när de som har utsett

skyddsombudet har underrättat redaren eller arbetsgivaren om valet eller, vad gäller bestämmelserna i arbetsmiljölagen, när underrättelsen har skickats till arbetsstället, om arbetsgivaren inte går att nå. Detsamma gäller skyddskommittéledamöter.

### **Hur ska underrättelsen gå till?**

Hur underrättelsen ska ske regleras i fråga om arbetsställen i land i 10 § arbetsmiljöförordningen. Där anges att ”Uppgift om skyddsombuds namn och adress, dennes skyddsområde och den tid för vilken ombudet har utsetts, ska snarast möjligt efter förrättat val skriftligen lämnas till arbetsgivaren av den organisation eller de arbetstagare som har förrättat valet. Om ett skyddsombud ersätts, ska anges vilken person det nya skyddsombudet ersätter”.

För fartyg gäller istället 5 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen. I paragrafens andra stycke anges det att befälhavaren ska anslå ombord vem som är skyddsombud samt underrätta Transportstyrelsen om vem som har utsetts till skyddsombud och om ombudets skyddsområde och mandattid. I övrigt saknas anvisningar motsvarande dem i arbetsmiljöförordningen om hur de som har utsett skyddsombudet ska underrätta befälhavaren och redaren, eller i förekommande fall annan arbetsgivare, om vem de har valt till skyddsombud. Eftersom det med dagens regler är de ombordanställda som utser skyddsombud på fartyg, får man anta att befälhavaren har eller enkelt och snabbt kan få kännedom om valet, vilket är en förutsättning för att befälhavaren ska kunna anslå vem som är skyddsombud. Vi anser dock att fartygssäkerhetsförordningen inte är helt tydlig i förhållande till vad som sägs om underrättelse till redare eller arbetsgivare i 4 kap. 17 § fartygssäkerhetslagen. I och med befälhavarens särställning, med eget arbetsmiljöansvar, skulle man i och för sig kunna hävda att redare och arbetsgivare har underrättats om valet i och med att befälhavaren får veta vem som utsetts till skyddsombud. Ombudets rättigheter och skyldigheter skulle i så fall inträda när befälhavaren har underrättats.

### **Nödvändigt med komplettering av reglerna med hänsyn till regionala skyddsombud**

Om möjligheten att utse regionala skyddsombud införs för fartyg, är det emellertid inte lika troligt att befälhavaren snabbt och enkelt får kännedom om valet. Detta eftersom ombudet då utses av en lokal avdelning inom ett förbund eller en med sådan avdelning jämförlig sammanslutning av arbetstagare – inte av de ombordanställda.

Tidpunkten för underrättelse till framförallt redaren och arbetsgivaren, men även till befälhavaren, är som sagt central, eftersom det är först efter underrättelsen som skyddsombudet får agera i enlighet med de rättigheter,

befogenheter och skyldigheter som anges i arbetsmiljölagen och fartygssäkerhetslagen. Därför är det enligt Transportstyrelsens mening angeläget att komplettera gällande reglering med mer utförliga bestämmelser om underrättelserna till redaren, arbetsgivaren och befälhavaren.

Kompletteringen bör lämpligen göras i 5 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen. Transportstyrelsens förslag är ett nytt andra stycke, med en lydelse liknande den i 10 § arbetsmiljöförordningen. Där ska anges vem som ska lämna underrättelsen, när och hur det ska ske samt vilka uppgifter underrättelsen ska innehålla.

#### **Organisationen som utser det regionala skyddsombudet bör ansvara för underrättelsen**

I det nuvarande andra stycket i 5 kap. 7 § anges det att befälhavaren ska underrätta Transportstyrelsen om vem som har utsetts till skyddsombud samt ombudets skyddsområde och mandattid. Detta bör fortsatt gälla när skyddsombud utses av och bland de ombordanställda.

Om ett regionalt skyddsombud utses är det emellertid den organisation som valt ombudet som bör underrätta Transportstyrelsen om sitt val. Underrättelsen bör då kunna ske samtidigt som organisationen underrättar redaren eller arbetsgivaren. Om underrättelsen i stället skulle vara befälhavarens skyldighet, skulle det finnas risk för att underrättelsen till Transportstyrelsen försenas. Dessutom skulle det innebära att befälhavaren åläggs att utföra en administrativ uppgift som lättare kan utföras av organisationen.

#### **4.7 Finansiering av den regionala skyddsombudsverksamheten på fartyg**

##### **Förslag**

Regionala skyddsombud för fartyg bör finansieras enligt samma principer och modell som gäller för regionala skyddsombud för arbetsställen i land. Arbetsmiljöverket bör sköta utbetalningarna även för regional skyddsombudsverksamhet inom sjöfarten.

Transportstyrelsen föreslår att regionala skyddsombud inom sjöfarten bör finansieras enligt samma modell som finns etablerad för arbetsställen i land. Principen bör även för sjöfartens vidkommande vara att arbetsgivarna, det vill säga redarna, svarar för kostnaderna för de regionala skyddsombudens verksamhet på fartygen. Bakgrunden till finansieringsmodellen, hur

beloppet fastställs och hur medlen betalas ut för verksamhet på arbetsställen i land beskrivs mer utförligt i SOU 2022:47<sup>21</sup>.

Vi bedömer att Arbetsmiljöverket, som hanterar utbetalningarna idag, har kompetens och utarbetade rutiner för att göra utbetalningar även för sjöfarten. Vi ser ingen anledning till att den uppgiften bör åläggas Transportstyrelsen, eller någon annan myndighet än just Arbetsmiljöverket. Arbetsmiljöverket har heller inte invänt mot förslaget, men meddelat det kan innebära en något förändrad hantering hos dem.

#### 4.8 I övrigt kan befintlig reglering tillämpas

##### **Bedömning**

Utöver föreslagna ändringar i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen behövs inga författningsändringar. Befintlig reglering om skyddsombud kommer att kunna tillämpas i fråga om regionala skyddsombud för fartyg.

Samverkan mellan redare och ombordanställda i arbetsmiljöfrågor regleras alltså både i arbetsmiljölagen och i fartygssäkerhetslagen samt i föreskrifter meddelade med stöd av dessa lagar. Vår genomgång av denna reglering inom ramen för det här arbetet, har visat att det bara behövs ett mindre antal författningsändringar för att det ska bli möjligt att utse regionala skyddsombud inom sjöfarten. Transportstyrelsens ändringsförslag redovisas i avsnitt 4.1 till 4.7.

I övrigt är Transportstyrelsens bedömning att befintlig relevant reglering kan tillämpas även i förhållande till regionala skyddsombud för fartyg. Arbetsmiljölagens bestämmelser om skyddsombuds befogenheter, rättigheter och skyldigheter gäller alla skyddsombud, oavsett hur de har utsetts. De bestämmelser i fartygssäkerhetslagen där skyddsombud omnämns kommer också att kunna omfatta regionala skyddsombud. Detsamma gäller bestämmelser i föreskrifter som meddelats med stöd av dessa båda lagar.

Mot bakgrund av vad representanter för rederier och ombordanställda har tagit upp i samtalen med Transportstyrelsen, och i syfte att ge en något mer komplett bild av vad som kommer att gälla om möjligheten till regionala skyddsombud för fartyg införs, anser vi ändå att det är lämpligt att nämna något om de bedömningar som vi har gjort i fråga om de nuvarande reglernas tillämplighet.

<sup>21</sup> s. 89,90, avsnitt 7.3.1 och 7.3.2 samt avsnitt 8.

### **Alla skyddsombud ska ha insikt i och intresse för arbetsmiljöfrågor**

Enligt 5 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen ska en person med insikt i och intresse för arbetsmiljöfrågor utses till skyddsombud. Hen ska vidare ha god förtroenhet med arbetsförhållandena inom sitt skyddsområde. Detta kommer att gälla även för regionala skyddsombud. Den som utses till regionalt skyddsombud måste således ha god förtroenhet med arbete på fartyg och sjöfartens särskilda förhållanden.

Utöver insikter i och intresse för arbetsmiljöfrågor, behöver det regionala skyddsombudet ha kunskap om skillnaderna mellan de arbetsmiljöregler som gäller på fartyg och de som gäller på arbetsställen i land, liksom om fartygs bemanning. Bestämmelsen i 6 kap. 4 § fjärde stycket arbetsmiljölagen som säger att arbetsgivare och arbetstagare gemensamt svarar för att skyddsombud får erforderlig utbildning, ska iakttas även när det gäller regionala skyddsombud. Förmodligen kommer dock förbunden att stå för en betydande del av de utbildningar som de regionala skyddsombuden kan delta i.

### **Samma uppgifter, rättigheter och skyldigheter som andra skyddsombud**

I SOU 2022:47<sup>22</sup> konstateras att de regionala skyddsombudens uppgifter regleras i samma bestämmelser som de lokala skyddsombudens uppgifter. På arbetsställena inom sitt skyddsområde har regionala skyddsombud och lokala skyddsombud samma uppgifter och befogenheter.

Vad gäller de regionala skyddsombudens uppdrag, rättigheter och skyldigheter, kan vi från Transportstyrelsens sida konstatera att det som sägs i 6 kap. 4 § arbetsmiljölagen också kommer att gälla regionala skyddsombud för fartyg.

Regionala skyddsombud för fartyg ska alltså bland annat verka för en tillfredsställande arbetsmiljö och vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall samt över arbetsgivarens systematiska arbetsmiljöarbete. I likhet med andra skyddsombud på fartyg kommer regionala skyddsombud att omfattas av bestämmelserna om skyddsombuds rätt att delta i planering, rätt till information om förändringar, rätt att ta del av handlingar och nödvändiga upplysningar, tillträdesrätt samt rätt att närvara och medverka vid tillsyn. På samma sätt kommer regionala skyddsombud för fartyg att omfattas av bestämmelserna om skyddsombuds hänvändelserätt i 6 kap. 6 a § arbetsmiljölagen, skyddsombudsstopp enligt 4 kap. 12 och 13 §§ fartygssäkerhetslagen och skyddsombudens rätt att överklaga vissa beslut enligt 9 kap. 4 § samma lag samt 9 kap. 3 § arbetsmiljölagen. För en

---

<sup>22</sup> s. 94.

närmare beskrivning av regionala skyddsombuds uppdrag hänvisas till SOU 2022:47<sup>23</sup>.

### **Skyddsombud får inte hindras att fullgöra sina uppgifter**

Enligt 6 kap. 10 § första stycket arbetsmiljölagen får ett skyddsombud inte hindras att fullgöra sina uppgifter. I 11 § anges att arbetsgivare eller arbetstagare som bryter mot 10 § ska ersätta uppkommen skada. Bestämmelserna kommer att gälla även regionala skyddsombud för fartyg.

I 12 § arbetsmiljölagen anges vissa tidsfrister som ska iakttas av den som vill begära skadestånd enligt 11 §. För fartyg gäller emellertid 4 kap. 16 § fartygssäkerhetslagen istället för 12 § arbetsmiljölagen. Skillnaderna mellan bestämmelserna är att fartygssäkerhetslagens tidsfrister är längre än de i arbetsmiljölagen. De längre tidsfristerna motiveras av sjöfartens förhållanden, och då särskilt den omständigheten att fartyg under längre perioder kan befinna sig på resa långt ifrån Sverige. Då kan det – även om det numera normalt sett finns goda förutsättningar för att nyttja internet även för skadeståndsanspråk – i praktiken behövas längre tidsfrister för den som vill väcka skadeståndstalan vid en svensk domstol.

Regionala skyddsombud för fartyg kommer däremot så gott som uteslutande att finnas i Sverige, även om fartyget inte gör det. Den omständigheten skulle kunna motivera en tillämpning av de tidsfrister som anges i arbetsmiljölagen, om anspråket rör ett regionalt skyddsombud.

Transportstyrelsen bedömer emellertid att de längre tidsfristerna enligt fartygssäkerhetslagen ändå kan tänkas vara motiverade, och att 4 kap. 16 § fartygssäkerhetslagen av enkelhets- och enhetlighetsskäl bör gälla även när fartygets skyddsombud är ett regionalt skyddsombud.

### **Regionala skyddsombud omfattas av lagen om facklig förtroendemanns ställning på arbetsplatsen**

Lagen (1974:358) om facklig förtroendemanns ställning på arbetsplatsen gäller enligt 6 kap. 16 § arbetsmiljölagen för skyddsombud och skyddskommittéledamöter som har utsetts av en sådan organisation som avses i samma kapitel 2 § andra eller tredje stycket. De organisationer som åsyftas är lokala arbetstagarorganisationer som är eller brukar vara bundna av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren, alternativt lokala avdelningar inom förbund eller med sådana avdelningar jämförbara sammanslutningar av arbetstagare. Eftersom det enligt Transportstyrelsens förslag är en sådan organisation som avses i 6 kap. 2 § tredje stycket arbetsmiljölagen som kommer att utse regionala skyddsombud för fartyg, så kommer det som sägs i 16 § om vilka som omfattas av lagen om facklig

---

<sup>23</sup> s. 94.



förtroendemens ställning på arbetsplatsen, att gälla dessa regionala skyddsombud.

### **Tystnadsplikt och sekretess**

Bestämmelserna om tystnadsplikt och sekretess i 7 kap. 13 § arbetsmiljölagen och 9 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen kommer att gälla även för regionala skyddsombud för fartyg. Dessa bestämmelser är centrala och syftar till att motverka sådana komplikationer av konkurrens- och insynskaraktär som lyftes som ett argument för att införa möjligheten till gemensamma skyddsombud för fartyg istället för regler om regionala skyddsombud.

### **Andra bestämmelser som omfattar regionala skyddsombud**

Skyddsombud nämns även i andra författningar. I 10 kap. 11 och 12 §§ offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) finns sekretessbrytande bestämmelser som gäller när skyddsombud tar emot och lämnar ut information. I 3 kap. 1 § lagen (2021:890) om skydd för personer som rapporterar om missförhållanden, finns förbud mot att vidta repressalier mot skyddsombud som bistår en rapporterande person vid rapporteringen. I 11 § kamerabevakningslagen (2018:1200) finns bestämmelser om att ett yttrande från ett skyddsombud ska lämnas in tillsammans med en ansökan om tillstånd till kamerabevakning. Enligt 10 § förordningen (1977:284) om arbetsskadeförsäkring och statligt personskadeskydd ska samråd med skyddsombudet ske om en arbetsgivare eller arbetsföreståndare gör en arbetsskadeanmälan. Skyddsombudet ska också få en kopia av anmälan. Vår bedömning är att de nämnda bestämmelserna i dessa författningar kommer att vara tillämpliga även i förhållande till regionala skyddsombud, utan att några justeringar behövs.

Transportstyrelsen utesluter inte att det kan finnas fler författningar där skyddsombud nämns. De författningar som vi har hittat och tittat närmare på gör ingen åtskillnad mellan lokala skyddsombud, regionala skyddsombud och skyddsombud på fartyg. Därför drar vi slutsatsen att andra eventuella författningar med bestämmelser som rör skyddsombud sannolikt inte heller gör åtskillnad mellan dessa, vilket innebär att dessa författningar i så fall kommer att gälla även för regionala skyddsombud för fartyg.

## **4.9 Lösningalternativ som har valts bort**

### **4.9.1 Begränsningar utifrån fartygets typ, storlek, användningsområde m.m.**

Under Transportstyrelsens samtal med företrädare för redare och ombordanställda har det framförts att regionala skyddsombud främst skulle kunna bidra inom den kustnära sjöfarten på framförallt mindre fartyg och i

verksamheter där omsättningen av personal är hög eller säsongsbetonad. Det har också framförts att det inte behövs regionala skyddsombud för större fartyg, på fartyg i internationell trafik eller på större passagerarfartyg i linjetrafik. Man menar nämligen att samverkan vanligtvis fungerar väl, särskilt i de skyddskommittéer som ofta finns. Transportstyrelsen har utifrån dessa synpunkter övervägt om det skulle kunna vara ändamålsenligt att begränsa möjligheten att utse regionala skyddsombud utifrån exempelvis fartygstyp, fartygsstorlek eller det fartområde som ett fartyg används i.

Syftet med bestämmelserna om regionala skyddsombud för arbetsställen i land har bland annat varit att säkerställa en skyddsorganisation på arbetsställen där arbetsstyrkan ofta varierar och på mindre arbetsställen där det kan vara svårt att rekrytera ett lokalt skyddsombud. Samma behov och syfte finns inom sjöfarten.

Att precisera vilka fartyg detta gäller utifrån fartygets storlek, typ eller användningsområde, medför dock en betydande risk att regleringen blir alltför kategorisk. Även om det efter en ingående analys hade kunnat avgöras för vilka fartyg behovet av regionala skyddsombud i dagsläget är som störst, ger en sådan analys dessutom ett osäkert svar på frågan om framtida behov. Det är vidare mycket tveksamt om en avgränsning av det slaget hade varit förenlig med regleringens övergripande syfte: att främja och ge förutsättningar för en fungerande samverkan och skyddsorganisation på alla arbetsplatser. En sådan begränsning hade också inneburit ett avsteg från motsvarande reglering för arbetsställen i land.

Vår uppfattning är att storleken på fartyget samt var eller hur det används är omständigheter som förvisso är av betydelse, men dessa bör i sig inte själva vara avgörande.

Transportstyrelsens förslag på begränsningar är i stället att regionala skyddsombud för fartyg endast får utses om

1. en lokal avdelning inom ett förbund eller en med sådan avdelning jämförlig sammanslutning av arbetstagare har minst en medlem på fartyget eller är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till redaren (se vidare avsnitt 4.2 ovan), och
2. fartyget saknar ett gemensamt skyddsombud eller en skyddskommitté (se vidare avsnitt 4.3 ovan).

Dessa begränsningar ligger också i linje med vad framförallt företrädare för redarna har framfört: att regionala skyddsombud inte önskas eller behövs på fartyg där det finns väl fungerande skyddsorganisationer.

#### 4.9.2 Krav på Transportstyrelsens medgivande för att få utse regionala skyddsombud

Enligt fartygssäkerhetslagen krävs Transportstyrelsens medgivande för att man ska få utse ett eller flera gemensamma skyddsombud för fartyg. Det har därför legat nära till hands att överväga om Transportstyrelsens medgivande ska krävas också för att utse regionala skyddsombud för fartyg.

För arbetsställen i land gällde fram till 1990 att dåvarande Yrkesinspektionen skulle ge sitt medgivande för att ett regionalt skyddsombud skulle få utses. Tillståndskravet slopades dock eftersom Yrkesinspektionens prövning hade kommit att bli huvudsakligen formell och administrativ. Yrkesinspektionen hade i praktiken sällan möjlighet att göra någon ingående granskning av arbetsförhållandena på varje arbetsställe. När kravet skulle avskaffas konstaterades det också att det ligger i de fackliga organisationernas eget intresse att själva kontrollera huruvida ett visst arbetsställe har en skyddskommitté eller inte och att samordna antalet regionala skyddsombud för de enskilda arbetsställena på det sätt som kan anses vara mest effektivt för det gemensamma arbetsmiljöarbetet.<sup>24</sup>

Av samma skäl menar vi från Transportstyrelsens sida att det blir smidigare – framförallt för dem som ska utse ombuden – om Transportstyrelsens medgivande inte krävs för att få utse regionala skyddsombud inom sjöfarten. Vi har inte funnit någon omständighet som skulle motivera ett sådant administrativt betungande krav och avstår därför från att lämna förslag om krav på Transportstyrelsens medgivande.

#### 4.9.3 Begränsad mandattid för regionala skyddsombud

Enligt 6 § arbetsmiljöförordningen utses skyddsombud och ersättare för skyddsombud för en tid av tre år, om inte anställningsförhållandena eller omständigheterna i övrigt påkallar undantag. Paragrafen gäller dock inte för skyddsombud på fartyg, och någon motsvarande reglering om mandattid för skyddsombud på fartyg finns i dagsläget inte.

#### **Begränsad mandattid för att främja val av skyddsombud bland de ombordanställda**

Som redan nämnts i tidigare avsnitt utgår regleringen om skyddsombud på fartyg från att ombuden utses av de ombordanställda, bland de ombordanställda. Vi har därför övervägt om det kan vara lämpligt att begränsa mandattiden för regionala skyddsombud för fartyg för att därigenom uppmuntra till regelbundet återkommande bedömningar av om

---

<sup>24</sup> Prop. 1989/90:19, s. 6 f.

det finns förutsättningar för att istället utse ett skyddsombud bland de ombordanställda.

Att införa av regler om begränsad mandattid för regionala skyddsombud som motsvarar regleringen om mandattid i arbetsmiljöförordningen skulle inte inskränka möjligheten att ha ett regionalt skyddsombud för fartyget under längre tid för de fartyg där det av olika anledningar är svårt att utse skyddsombud bland de ombordanställda eller åstadkomma kontinuitet i skyddsombudsarbetet på annat sätt. Dock skulle omval krävas vart tredje år. En konsekvens av att införa begränsad mandattid skulle dock i vissa fall kunna bli att ett regionalt skyddsombud inte kan väljas om när mandattiden är slut. Detta om det inte längre finns någon ombordanställd som är medlem i den avdelning eller sammanslutning som har utsett ombudet och avdelningen eller sammanslutningen inte heller är bundna av kollektivavtal i förhållande till redaren. Under sådana omständigheter finns det risk för att en etablerad och väl fungerande samverkan går förlorad på grund av att mandattiden löpt ut.

### **Obegränsad mandattid inget problem**

Såvitt Transportstyrelsen känner till finns det i dagsläget inga problem med att bestämma mandattider för skyddsombud på fartyg. Vilken tid ombuden väljs på varierar. I de anmälningar om valda skyddsombud som kommer in till Transportstyrelsen anges mandattider på mellan 3 månader och ”tillsvidare”. Det finns därför liten anledning att tro att det skulle uppstå problem med att bestämma lämplig mandattid för regionala skyddsombud.

Eftersom regionala skyddsombud bör verka för att de ombordanställda engagerar sig i skyddsorganisationen kan man dessutom anta att skyddsombud ändå kommer att utses bland de ombordanställda när det finns förutsättningar för det. Vidare kan det ifrågasättas om det är lämpligt att reglera mandattiden för skyddsombud enbart utifrån hur de har utsetts. Transportstyrelsen avstår därför från att lämna något författningsförslag i fråga om mandattid för regionala skyddsombud.

## **5 Konsekvenser**

I detta kapitel beskrivs konsekvenserna av Transportstyrelsens förslag.

### **5.1 Vad är problemet?**

Seko sjöfolk lyfter, utöver att de anser former för hur skyddsombud utses är problematisk, att det finns svårigheter att få till en kontinuitet i dagens skyddsombudsverksamhet. Det beror delvis på att det är hög omsättning på skyddsombud, vilket i sin tur bland annat kan bero på konflikter på fartygen eller att skyddsombuden upplever att de inte får det stöd som behövs. Vidare pekar Seko sjöfolk på att det är hög personalomsättning inom sjöfarten,

vilket också kan medföra svårigheter att hitta personer som är intresserade av att vara skyddsombud. Inom den säsongsbetonade verksamheten är det dessutom ofta hög arbetsbelastning under sommaren, vilket kan medföra att besättningen inte anser sig ha tid att ägna sig åt arbetsmiljöfrågor<sup>25</sup>. Hög omsättning av personal kan dessutom innebära svårigheter att säkerställa att det skyddsombud som faktiskt väljs har rätt kompetens och således är lämplig i rollen.

## 5.2 Vad ska uppnås?

Det huvudsakliga syftet med att ändra det befintliga regelverket är att skapa möjlighet till en bättre arbetsmiljö för de ombordanställda.

Syftet med regionala skyddsombud (se avsnitt 4.3) är bland annat att säkerställa att en skyddsorganisation etableras på mindre fartyg där det kan vara svårt att utse skyddsombud. En annan viktig del i de regionala skyddsombudens verksamhet, som lyfts i SOU 2022:47, är rekrytering av lokala skyddsombud. Seko sjöfolk menar vidare att ett regionalt skyddsombud kan samverka med arbetsgivaren kring det systematiska arbetsmiljöarbetet också under perioder då arbetsgivaren inte har några anställda, exempelvis när det genomförs ombyggnationer på fartyget, eller andra förbättringsarbeten under säsongen<sup>26</sup>. Regionala skyddsombud inom sjöfarten skulle alltså kunna förbättra möjligheterna att etablera en fungerande skyddsombudsverksamhet ombord på fartyg där detta har varit svårt att åstadkomma.

För att det ska bli möjligt att utse regionala skyddsombud inom sjöfarten och därigenom kunna förbättra arbetsmiljön ombord, behöver fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen kompletteras.

## 5.3 Vad händer om ingenting görs?

Skyddsombudsverksamheten är en viktig förutsättning för att få till samverkan och ett fungerande arbetsmiljöarbete. Om möjligheten att utse ett regionalt skyddsombud inte införs kommer svårigheterna att etablera en fungerande skyddsombudsverksamhet på vissa fartyg att finnas kvar. Det innebär fortsatt risk för

1. att inget skyddsombud utses
2. att den som utses till skyddsombud varken har intresse för arbetsmiljöarbete eller rätt kompetens

<sup>25</sup> Underlag från Seko sjöfolk 18 november 2022.

<sup>26</sup> Underlag från Seko sjöfolk 18 november 2022.

3. att den som är skyddsombud påverkas att agera partiskt med arbetsgivaren.

I dessa fall kan resultatet bli en fortsatt försämrad arbetsmiljö och ökade risker för ohälsa och olycksfall.

#### **5.4 Vilka berörs?**

De som berörs av förslaget är:

- arbetstagarorganisationer
- fartygskollektivet med upp till tolv ombordanställda:
  - ombordanställda på fartyg med upp till tolv personer i besättningen
  - redare för fartyg med upp till tolv personer i besättningen
- staten:
  - Transportstyrelsen
  - Arbetsmiljöverket.

#### **5.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?**

##### **5.5.1 Arbetstagarorganisationer**

Det är arbetstagarorganisationerna som kommer att bedriva den regionala skyddsombudsverksamheten. Inom sjöfarten är de aktuella arbetstagarorganisationerna Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen.

Den regionala skyddsombudsverksamheten kommer också delvis att finansieras av arbetstagarorganisationerna. De måste säkerställa dels att det finns tillräckligt med verksamma regionala skyddsombud, dels att ombuden har den kompetens som bedöms nödvändig för att vara verksam på fartyg. Förslaget kan därmed innebära att arbetstagarorganisationerna måste utbilda fler regionala skyddsombud och/eller vidareutbilda befintliga. Sammantaget innebär förslaget sannolikt ökade kostnader för de arbetstagarorganisationer som väljer att bedriva regional skyddsombudsverksamhet.

Eftersom Transportstyrelsens inte föreslår att det ska vara obligatoriskt med regionala skyddsombud inom sjöfarten eller att fackliga organisationer ska bedriva sådan verksamhet, så innebär förslaget att det är upp till respektive organisation att avgöra hur de önskar göra. Seko sjöfolk är en del av Seko, som i dagsläget bedriver regional skyddsombudsverksamhet för arbetsställen i land. Seko sjöfolk gav under våra samtal inte uttryck för någon oro över att förslaget skulle innebära ökade kostnader. Sjöbefälsföreningen, som i dagsläget inte bedriver någon regional

skyddsombudsverksamhet, framförde under samtalen att de inte har finansiella resurser att bedriva sådan verksamhet.

Av fartygssäkerhetslagen framgår att skyddsombud också kan utses på fartyg med färre än fem personer i besättningen, om det behövs. Detta skulle i praktiken kunna innebära att arbetstagarorganisationerna hävdar att det finns behov av ett regionalt skyddsombud för ett sådant fartyg, även om fartyget inte omfattas av skyddsombudskravet. Transportstyrelsen gör dock bedömningen att det är de ombordanställda som avgör om det behövs ett regionalt skyddsombud, eftersom det är de ombordanställda som utser skyddsombud. Dessutom tyder 6 § arbetsmiljöförordningen på att det är de anställda som äger frågan om skyddsombud. Om en arbetstagarorganisation hävdar att det behövs ett regionalt skyddsombud för ett fartyg med färre än fem personer i besättningen, men de ombordanställda är av annan uppfattning är det inte troligt att organisationen går emot de anställda. Ett sådant agerande skulle sannolikt undergräva förtroendet för arbetstagarorganisationen och de regionala skyddsombuden.

### 5.5.2 Fartygskollektivet

De fartyg som kan komma att beröras av förslaget är fartyg med upp till tolv ombordanställda. Antalet fartyg med färre än fem ombordanställda som kan beröras bedöms vara litet, eftersom dessa ska ha skyddsombud endast om det behövs.

Transportstyrelsen bedömer att fartyg som är större än 19 000 brutto normalt har tolv eller fler ombordanställda. I Transportstyrelsens inspektions- och tillsynssystem (SITS) finns det totalt 3 879 registrerade fartyg med en storlek upp till 19 000 brutto. Många av dessa fartyg, framförallt mindre arbetsfartyg och fartyg för personbefordran samt fiskefartyg, har med största sannolikhet inga eller färre än fem ombordanställda, vilket innebär att de fartygen inte omfattas av krav på att utse skyddsombud. Andra fartyg, t.ex. passagerarfartyg och större lastfartyg i internationell trafik, kan antas ha skyddskommittéer. Ytterligare andra fartyg har gemensamma skyddsombud.

Transportstyrelsen bedömer därför att möjligheten att utse regionala skyddsombud skulle kunna omfatta som mest mellan 600-700 fartyg. Men att det kommer utses regionalt skyddsombud på samtliga dessa fartyg bedömer myndigheten som mindre troligt. Transportstyrelsen har inte tillräckliga uppgifter för att göra en mer precis uppskattning av på hur många av dessa fartyg det idag finns skyddsombud utsedda av de ombordanställda, men myndigheten har inte anledning att tro annat än att det finns skyddsombud på en större andel av fartygen. Mellan 2020 och 2022 har myndigheten fått in 57 anmälningar om valda skyddsombud. Anmälningarna avser framförallt större fartyg i internationell trafik. En

anledning till det relativt låga antalet anmälningar i förhållande till antalet fartyg som enligt Transportstyrelsens uppskattning omfattas av krav på att ha skyddsombud, skulle kunna vara att det på fartygen saknas kännedom om kravet och rutiner för att skicka in en anmälan till myndigheten. Eftersom skyddsombudens mandattid inte är reglerad utses en del skyddsombud tills vidare, vilket skulle kunna resultera i färre anmälningar än om skyddsombud skulle behöva utses med regelbundet återkommande intervall.

Vidare har Transportstyrelsen inte heller information om på hur många fartyg det idag saknas skyddsombud trots att det enligt nu gällande reglering ska finnas ett sådant. Myndigheten har inte heller kännedom om hur många ombordanställda som är medlemmar i facklig organisation eller hur många av dessa fartyg som omfattas av kollektivavtal.

Transportstyrelsens förslag innebär dessutom att det skulle bli möjligt att ha både ett skyddsombud utsett av de ombordanställda och ett regionalt skyddsombud verksamt på samma fartyg.

Sammantaget är det mycket svårt att uppskatta antalet fartyg där det finns behov av att utse regionala skyddsombud, men det rör sig sannolikt om en relativt liten andel av de 600-700 fartyg som kan antas komma att träffas av de föreslagna reglerna.

### 5.5.3 Ombordanställda

Förslaget innebär att ombordanställda på fartyg med upp till tolv personer i besättningen kan beröras.

Förutsatt att de regionala skyddsombud som utses gör ett gott arbete, kan förslaget leda till att det etableras en fungerande skyddsverksamhet på fler fartyg än idag. Fokus på arbetsmiljörelaterade frågor kommer sannolikt att öka på fartyg där det finns regionala skyddsombud. Detta skulle kunna innebära en förbättrad arbetsmiljö för de ombordanställda. I förlängningen skulle det också kunna leda till att det utses fler skyddsombud.

Förslaget innebär sannolikt inte några negativa konsekvenser för de ombordanställda.

### 5.5.4 Redare

Regionala skyddsombud inom sjöfarten skulle kunna leda till ett ökat fokus på arbetsmiljöfrågor, vilket också skulle påverka redarna för vars fartyg regionala skyddsombud har utsetts.

Redare med fartyg som omfattas av reglerna och för vilka regionala skyddsombud utses, skulle sannolikt initialt behöva lägga mer tid och resurser på arbetsmiljöarbetet, vilket kan medföra ökade kostnader. I förlängningen skulle dock det regionala skyddsombudets arbete kunna göra



arbetsgivarens arbetsmiljöarbete mer effektivt och därmed mindre tidskrävande.

Även om kostnaderna initialt skulle bli högre, skulle redaren samtidigt gagnas av det regionala skyddsombudets verksamhet. I SOU 2022:47<sup>27</sup> konstaterar man dock att den direkta nyttan av den regionala skyddsombudsverksamheten är svår att beräkna för arbetsställen i land. Det beror på att arbetsmiljöarbete ofta är förebyggande och syftar till att förhindra att skador, olyckor eller arbetsrelaterade sjukdomar uppstår. Den direkta nyttan består alltså ofta i att arbetstagarna *inte* drabbas av skador, olyckor och arbetsrelaterade sjukdomar, och kan därför inte beräknas. Men det finns också stora samhällsekonomiska vinster att hämta i en god arbetsmiljö. Den regionala skyddsombudsverksamheten är en del av arbetsmiljöarbetet och kan således bidra till gemensam nytta.

En tänkbar konsekvens som representanter för redare lyfte i samtalen med Transportstyrelsen var att nya bestämmelser om regionala skyddsombud skulle kunna påverka den svenska flaggans konkurrenskraft. De menade att möjligheten att utse regionala skyddsombud skulle innebära en särreglering i förhållande till andra länder, vilket i förlängningen skulle kunna innebära att färre redare väljer att flagga svenskt.

### 5.5.5 Staten

#### Arbetsmiljöverket

Transportstyrelsens förslag innebär att den regionala skyddsombudsverksamheten delvis skulle finansieras genom statliga medel. Vidare innebär förslaget att medlen fortsatt ska delas ut till och distribueras av Arbetsmiljöverket. Eftersom regionala skyddsombud inom sjöfarten skulle bli en ny del av verksamheten, skulle de statliga anslagen eventuellt behöva öka. Arbetsmiljöverket har uppgett att det är något som skulle kunna innebära en förändrad hantering av utbetalningar och att de måste titta vidare på det<sup>28</sup>. Utifrån Arbetsmiljöverkets svar gör Transportstyrelsen bedömningen att det inte skulle krävas några större insatser från dem.

#### Transportstyrelsen

Transportstyrelsen bedömer att föreslagen reglering inte skulle medföra särskilt stora konsekvenser på myndighetens verksamhet. Om förslaget genomförs skulle det kunna leda till att fler arbetsmiljöbrister upptäcks, främst på de fartyg där det tidigare inte har funnits en fungerande skyddsverksamhet. Det skulle kunna innebära att Transportstyrelsen får en högre arbetsbelastning i tillsynsverksamheten, men att det i sin tur kan bidra

---

<sup>27</sup> s. 236 f.

<sup>28</sup> Mejl från Arbetsmiljöverket 30 januari 2023.

till en bättre arbetsmiljö för de ombordanställda. Detta genom att fler brister upptäcks och kan åtgärdas samtidigt som framtida brister kan förebyggas.

#### 5.5.6 Externa effekter

Transportstyrelsens bedömning är att förslaget, om det genomförs, inte har några direkta effekter på miljön eller trafiksäkerheten. Möjligtvis kan en indirekt effekt bli att risken för allvarliga olyckor minskar, förutsatt att de regionala skyddsombudens verksamhet leder till en bättre säkerhetskultur<sup>29</sup>.

Sjöfarten har länge varit en mansdominerad bransch. Kvinnor som arbetar till sjöss upplever generellt större arbetsmiljörelaterade problem jämfört med män (Transportstyrelsen, 2019). Ett ökat fokus på arbetsmiljöfrågor genom regionala skyddsombud skulle möjligen på sikt kunna bidra till att fler kvinnor söker sig till arbeten ombord på fartyg.

### 5.6 Hur påverkar regleringen de transportpolitiska målen?

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Det övergripande målet är att *säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. Transportstyrelsen bedömer att möjligheten att utse regionala skyddsombud inom sjöfarten skulle kunna skapa bättre möjligheter för en god arbetsmiljö för de ombordanställda. En god arbetsmiljö är en viktig faktor för att kunna uppnå långsiktigt hållbara transporter.

Funktionsmålet innebär att *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. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov*. Vi ser inte att möjligheten att utse regionala skyddsombud direkt skulle påverka funktionsmålet. Regionala skyddsombud skulle kunna göra att fler kvinnor söker sig till arbeten till sjöss, men bidrar sannolikt inte till att bättre svara mot kvinnors och mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att *transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa*. Om regionala skyddsombud inom sjöfarten skapar en bättre arbetsmiljö minskar risken för allvarliga skador och

---

<sup>29</sup> Enligt Transportstyrelsens definition handlar säkerhetskultur om *en organisations gemensamma sätt att tänka och agera i förhållande till risk och säkerhet, dvs. hur en organisation prioriterar och faktiskt arbetar med risker och säkerhet kopplat till sin verksamhet*.

dödsfall ombord. Någon direkt påverkan på generationsmålet och miljökvalitetsmålen har Transportstyrelsen inte kunnat se.

### **5.7 Hur bidrar förslaget till Agenda 2030?**

Förslaget bidrar huvudsakligen till mål 8 inom Agenda 2030, *anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt*, med tillhörande delmål 8.8, *skydda arbetstagares rättigheter och främja trygg och säker arbetsmiljö för alla*.

## **6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

Transportstyrelsen bedömer inte att de föreslagna ändringarna bör träda i kraft vid någon viss tidpunkt, men anser att det lämpligen kan ske samtidigt som den ändring av arbetsmiljölagen som föreslås i SOU 2022:47 föreslås träda i kraft, nämligen 1 januari 2024.

Transportstyrelsen bedömer att de föreslagna författningsändringarna kan träda i kraft utan övergångsbestämmelser.

## **7 Författningskommentar**

### **7.1 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)**

#### **4 kap.**

#### *11 §*

Paragrafen ändras redaktionellt genom att det sista stycket om att utse skyddsombud gemensamt för flera fartyg som har samma redare flyttas till en ny paragraf 11 a §. Ändringen syftar till att förhindra att 11 § blir alltför omfattande vid införande av bestämmelser om möjligheten att utse regionala skyddsombud för fartyg. I 11 § bibehålls således de grundläggande bestämmelserna om när skyddsombud ska utses och att skyddsombud ska utses av de ombordanställda.

Vissa språkliga justeringar görs också för att modernisera språket och öka tydligheten. Någon ändring i sak är dock inte avsedd.

Förslaget har behandlats i avsnitt 4.1.

#### *11 a §*

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om gemensamma skyddsombud och regionala skyddsombud.

Till *första stycket* flyttas nuvarande tredje stycket i 11 § om att utse skyddsombud gemensamt för flera fartyg som har samma redare. I och med flytten behöver andra meningarna justeras för att tydliggöra hur gemensamma skyddsombud ska utses. Justeringen är av redaktionell karaktär, någon ändring i sak är inte avsedd. Gemensamma skyddsombud ska även fortsättningsvis utses av de ombordanställda eller av företrädare för de ombordanställda på fartygen, i enlighet med vad som anges i 11 §.

I *andra stycket* återfinns den nya bestämmelsen om regionalt skyddsombud för fartyg. Formuleringen har i möjligaste mån hållits så lik lydelsen i 6 kap. 2 § tredje stycket arbetsmiljölagen (1977:1160) som möjligt. Vissa språkliga anpassningar till terminologin i fartygssäkerhetslagen har gjorts, orden *arbetstagarna* och *arbetsstället* har ersatts av *de ombordanställda* och *fartyget*.

Stycket anger förutsättningarna för när ett regionalt skyddsombud får utses. Möjligheten finns på alla fartyg där skyddsombud ska finnas och är alltså inte begränsad till någon särskild typ, storlek eller användningsområde för fartyget. Men precis som för arbetsställen i land får regionala skyddsombud inte utses för fartyg där en skyddskommitté har tillsatts. Eftersom skyddskommitté ska tillsättas på fartyg vars besättning normalt uppgår till minst tolv personer, och på fartyg med färre än tolv personer i besättningen om de ombordanställda begär det, kommer regionalt skyddsombud endast att kunna utses för fartyg som normalt har färre än tolv personer i besättningen. Inte heller får ett regionalt skyddsombud utses om ett skyddsombud har utsetts gemensamt för flera fartyg hos samma redare. Regionalt skyddsombud kan dock utses för fartyg där det också finns ett skyddsombud utsett av de ombordanställda eller ett annat regionalt skyddsombud, utsett av annan facklig organisation.

Ett regionalt skyddsombud ska, precis som regionala skyddsombud för arbetsställen i land, utses av en lokal avdelning inom ett förbund eller en med sådan avdelning jämförlig sammanslutning av arbetstagare. De ombordanställda deltar inte i valet – ett regionalt skyddsombud utses alltså utanför kretsen av de ombordanställda.

För att ett regionalt skyddsombud ska få utses, krävs det antingen att avdelningen eller sammanslutningen har minst en medlem på fartyget eller att arbetstagarorganisationen är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till fartygets redare. Det ska alltså vara möjligt att utse regionala skyddsombud också på fartyg där arbetstagarorganisationen saknar medlemmar. Möjligheten gäller om redaren är bunden av kollektivavtal men även under s.k. kollektivavtalslöst tillstånd, det vill säga innan ett tidigare utlöpt kollektivavtal har kunnat ersättas med ett nytt. En förutsättning är dock att det rör sig om en organisation i förhållande till vilken redaren

brukar vara bunden av kollektivavtal och kan förväntas bli bunden genom nytt kollektivavtal (jfr SOU 2017:24<sup>30</sup>).

Förslaget har behandlats i avsnitten 4.1-4.4.

## **7.2 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)**

### **5 kap.**

#### **3 §**

I paragrafens *första stycke* görs endast en mindre språklig korrigering.

Paragrafens *tredje stycke* justeras för att tydliggöra att regionala skyddsombud endast kan skiljas från sitt uppdrag genom beslut av den organisation som har utsett ombudet. Skyddsombud som utsetts av de ombordanställda ska även fortsättningsvis kunna skiljas från sitt uppdrag genom beslut av de ombordanställda. Formuleringen är med, undantag för att ordet *arbetstagare* har bytts ut mot *ombordanställda*, densamma som i 6 § fjärde stycket arbetsmiljöförordningen (1977:1166).

Förslaget har behandlats i avsnitt 4.5.

#### **7 §**

I paragrafens *första stycke* görs endast en mindre språklig justering.

Ett nytt *andra stycke* läggs till och det nuvarande andra stycket kommer därmed att utgöra paragrafens tredje stycke. I det nya andra stycket anges att underrättelse om utsett skyddsombud ska lämnas, till vilka underrättelsen ska lämnas och vilken information underrättelsen ska innehålla. Innehållet i och formuleringen av stycket har hållits så lik 10 § första stycket arbetsmiljöförordningen (1977:1166) som möjligt.

Det är de som har utsett skyddsombudet på ett fartyg som ska underrätta befälhavaren och redaren samt, i förekommande fall, annan arbetsgivare om valet. Om ombudet har utsetts av de ombordanställda ansvarar dessa för underrättelsen. Om det är ett regionalt skyddsombud som har utsetts, ansvarar den organisation som har utsett ombudet för underrättelsen.

Underrättelsen ska lämnas snarast möjligt efter förrättat val, eftersom fullgjord underrättelse är en förutsättning för att skyddsombudet ska få utöva sina befogenheter och komma i åtnjutande av sina rättigheter. Underrättelsen ska ske skriftligen för att det ska vara lättare att i efterhand visa när underrättelsen gjordes. Det ställs emellertid inga andra formkrav på den skriftliga underrättelsen. Kravet på skriftlighet ska inte anses utesluta att underrättelsen görs digitalt, t.ex. via e-post. Skriftlighetskravet är också ett

---

<sup>30</sup> s. 275.

sätt att säkerställa att samtliga relevanta uppgifter lämnas. De uppgifter som behöver lämnas är skyddsombudets namn och kontaktuppgifter. Med kontaktuppgifter avses t.ex. postadress, besöksadress, e-postadress och telefonnummer. Vidare ska ombudets skyddsområde anges och ombudets mandattid. Är mandattiden inte begränsad bör det anges att skyddsombudet utsetts tills vidare. Slutligen ska, om skyddsombudet ersätter ett tidigare skyddsombud, namnet på det avgående skyddsombudet anges.

*Tredje stycket* i paragrafen justeras språkligt. Sist i stycket görs ett tillägg om att det är den organisation som har utsett det regionala skyddsombudet som ska underrätta Transportstyrelsen om att ett regionalt skyddsombud har utsetts. Det är alltså inte befälhavarens ansvar. Tillägget görs eftersom den organisation som utsett ett ombud också måste anses ha bäst förutsättningar att, utan onödigt dröjsmål, underrätta Transportstyrelsen. Organisationens underrättelse till myndigheten bör kunna ske samtidigt som eller i anslutning till att underrättelse till befälhavaren och redaren görs.

Förslaget har behandlats i avsnitt 4.6.

## Referenser

Arbetsmiljöverket (2022). Skyddsombud och arbetsmiljöombud.

Tillgänglig:

[https://www.regeringen.se/4a4a94/contentassets/a175650c2d3b42d9ab566d3dd87196e6/sou-2022\\_47\\_webb.pdf](https://www.regeringen.se/4a4a94/contentassets/a175650c2d3b42d9ab566d3dd87196e6/sou-2022_47_webb.pdf) (2022-11-15)

Proposition 2002/03:109. Sjösäkerhet. Tillgänglig:

<https://data.riksdagen.se/fil/6D6E0E57-4109-4B96-B386-C57739382E14> (2023-01-31)

Proposition 1989/90:19. Med förslag till ändringar i arbetsmiljölagen (1977:1160). Tillgänglig: <https://data.riksdagen.se/fil/1B38645F-C014-4811-A863-3D1986E5B9C9> (2023-01-12)

Proposition 1977/78:55. Om bättre fartygsmiljö. Tillgänglig:

<https://data.riksdagen.se/fil/20DB943F-45B2-45F3-8A86-AA31E7D19D54> (2023-01-11)

SOU (2022:47). De regionala skyddsombudens roll i arbetsmiljöarbetet – Värdet av förebyggande arbete och allas rätt till en god arbetsmiljö.

Tillgänglig:

[https://www.regeringen.se/4a4a94/contentassets/a175650c2d3b42d9ab566d3dd87196e6/sou-2022\\_47\\_webb.pdf](https://www.regeringen.se/4a4a94/contentassets/a175650c2d3b42d9ab566d3dd87196e6/sou-2022_47_webb.pdf) (2022-11-15)

SOU (2017:24). Ett arbetsliv i förändring – hur påverkas ansvaret för arbetsmiljön? Tillgänglig:

<https://www.regeringen.se/496173/contentassets/93df7ab18b704a8ab655080cb498dfd1/ett-arbetsliv-i-forandring--hur-paverkas-ansvaret-for-arbetsmiljon-sou-201724> (2023-01-11)

SOU (2007:43). Bättre arbetsmiljöregler II. Tillgänglig:

<https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2007/06/sou-200743/> (2023-01-31)

SOU (2001:17). Slutbetänkande översyn av fartygssäkerhetslagen.

Tillgänglig: <https://data.riksdagen.se/fil/6C8A284A-7578-481A-913C-EAF7395F6D85> (2023-01-11)

Svenskt Näringsliv (2017). Dags att tänka nytt – ett modernt arbetsmiljöarbete kräver moderna regler och roller. Tillgänglig:

[https://www.svensktnaringsliv.se/sakomraden/arbetsmiljo/dags-att-tankanytt-ett-modernt-arbetsmiljoarbete-kraver-moderna\\_1007762.html](https://www.svensktnaringsliv.se/sakomraden/arbetsmiljo/dags-att-tankanytt-ett-modernt-arbetsmiljoarbete-kraver-moderna_1007762.html) (2022-12-22)

Transportstyrelsen (2020). Redovisning av uppdrag att utreda och föreslå åtgärder för en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart – med särskilt fokus

på arbets- och levnadsvillkor.

Tillgänglig:<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/sjofart/transportstyrelsens-redovisning-av-uppdrag-for-saker-hallbar-effektiv-sjofart.pdf> (2022-11-15)

Transportstyrelsen (2019). Sjömannens arbets- och levnadsvillkor – Fartygens efterlevnad av sjöarbetskonventionen och sjömannens upplevelse av sin organisatoriska och sociala arbetsmiljö. Tillgänglig:  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/marknadsovervakning/sjomannens-arbets--och-levnadsvillkor/> (2023-05-01)



