

Transportstyrelsen

Till: sjofart@transportstyrelsen.se

2024-12-02

Diarienummer TSF 2024–121

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

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

Sammanfattning

Det remitterade förslaget innehåller delar av 2022:s ändringar i MCL-konventionen vilka träder ikraft per den 23/12 2024. En utredning av dessa ändringar genomfördes av Transportstyrelsen och remitterades av Landsbyggs- och Infrastrukturdepartementet under 2023. Transportstyrelsen föreslog en mycket kort remisstid som inte medgav Svensk Sjöfart nog tid att bereda ärendet internt i föreningen. Det förlängdes efter förfrågan. Vi vill dock lyfta vikten att det finns tillräckligt med tid för remissinstanser att bereda frågor och att tid för det behöver finnas med i planeringen av remissarbetet.

Förslaget är att komplettera nu gällande föreskrifter med bestämmelser som rör:

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

Enligt konsekvensutredningen, som följer med remissen, anges att ändringarna berör alla fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionens bestämmelser såsom de införlivats i svensk författning, men har kanske störst betydelse för de fartyg som enligt fartygssäkerhetslagen ska ha sjöarbetscertifikat, d.v.s. fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 som används i internationell fart. Det finns i dagsläget ca 100 sådana fartyg. En större fråga i remissen är dock vilka fartyg som ska omfattas gällande kölsträckning. Det är tre föreskrifter som omfattas och har tre olika tillämpningsområden:

- Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Sjöfartsverkets kungörelse (1970:A4) om bostäder och ekonomilokaler m.m. på fartyg,
- omfattar fartyg till vilket kölen sträckts efter den 1 juli 1970,

- Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1992:6) med föreskrifter och allmänna råd om besättningens bostäder på fartyg mm.,
- omfattar svenska fartyg som efter den 1 maj 1992 beställs vid nybyggnadsvarv eller blir föremål för en omfattande ombyggnad som berör de utrymmen dessa föreskrifter gäller.
- Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC 2006),
- omfattar fartyg som kölsträckts eller befinner sig på ett motsvarande bygnadsstadium den 20 augusti 2013 eller senare.

Enligt MLC konventionen ska alla krav i en ändrad version av koden som gäller sjömäns bostäder och rekreativmöjligheter tillämpas endast på fartyg som byggts vid tidpunkten för eller efter det att ändringen träder i kraft för den berörda medlemsstaten, om inte annat uttryckligen föreskrivits. Transportstyrelsen bedömer emellertid att ändringen gällande sociala förbindelser bör gälla samtliga fartyg som omfattas av TSFS 2013:68, oavsett när de är byggda. Transportstyrelsen bedömer inte att kraven bör införas för de fartyg som omfattas av SJÖFS 2970:A4 samt SJÖFS 1992:6.

Transportstyrelsen gör bedömningen att alla fartyg i de tre nämnda föreskrifterna ovan ska omfattas av kraven på befälhavarens inspektioner, sjömännens måltider och ekonomilokalerna ombord då de anser att kraven saknar då det saknar koppling till fartygets konstruktion och ålder.

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

Svensk Sjöfart motsätter sig generellt att regler överimplementeras i svenska regelverk i detta fall genom att omfatta fler fartyg än vad som uttryckligen framgår av internationella regler. Om myndigheten ser behov av att regler bör utsträckas till att omfatta fler fartyg bör en sådan reglering ske genom en justering av de aktuella konventionerna och inte genom en överimplementering i Svenska regelverk. Svensk Sjöfart vill i sammanhanget erinra om att förslaget går stick i stäv med det arbete som nyligen påbörjats genom just för att förenkla regler och undanröja just överimplementering av regler i Sverige. Svensk Sjöfart bedömer detta arbete som mycket angeläget inom just sjöfartsområdet, där det finns ett stort antal svenska särregler och säruttolkningar där den gradvisa summa effekten markant bidrar till att minska hur attraktivt det är att verka i Sverige som rederi. Svensk Sjöfart förutsätter mot denna bakgrund att de ändringar som genomförs i svenska regler nedan enbart avser nödvändiga ändringar för att implementera de internationella kraven i svenska regelverk.

I många fall kan det precis som Transportstyrelsen påpekar i analysen vara önskvärt att reglerna ska gälla både för så väl äldre fartyg som för fartyg som inte för svensk flagg men som bedriver trafik på Sverige. Vad avser äldre fartyg förordar Svensk Sjöfart att Transportstyrelsen i denna del utfärdar allmänna råd i dessa delar.

I många fall är det dessutom angeläget att regelverk omfattar alla fartyg, särskilt i fråga om grundläggande åtgärder för en god levnads och arbetsmiljö ombord. I dessa delar, precis som inom sjösäkerhets eller miljöskydd, så kan dessa inte införas ovan på befintliga internationella regelverk. I dessa delar är det därför angeläget att dessa frågor drivs inom ramen för ILO och i förekommande fall IMO:s löpande arbete med att utveckla reglerna inom området. Med hänsyn till att flera av de regler som nu införts i ILO:s regelverk rimligen bör tillämpas för alla fartyg oavsett ålder förordas att Sverige tar initiativ till nödvändiga ändringar ILO:s regler för att säkerställa angelägna krav inte utformas så att de enbart omfattar de nyaste fartygen, utan alla fartyg.

Detaljerade synpunkter:

1. Preciserade krav på kost, dricksvatten och utrustning i ekonomilokaler ombord på fartyg

Svensk Sjöfart har inget att invända mot förslagen på införande av i sak. Som vi nämnt inledningsvis motsätter vi oss dock att dessa införs retroaktivt.

2. Omfattningen av befälhavares inspektioner av bostads- och hälsovårdsförhållanden ombord.

Svensk Sjöfart har inget att invända mot förslagen på införande av kraven i sak. Som vi nämnt inledningsvis motsätter vi oss dock att dessa införs retroaktivt.

3. Sjömäns möjligheter till sociala förbindelser (särskilt frågan om tillgång till internet ombord).

Svensk Sjöfart har inget att invända mot det nya allmänna rådet att ”Redare bör, så långt det är rimligt och praktiskt möjligt, ge sjömännen tillgång till internet ombord. Eventuella avgifter för internetanvändning bör vara rimliga.” i sak. Däremot stödjer vi inte slutsatsen att det finns skäl att avvika från konventionens normala regler att ett införande ska tillämpas endast på fartyg som byggts vid tidpunkten för eller efter det att ändringen träder i kraft för den berörda medlemsstaten, om inte annat uttryckligen föreskrivits. Transportstyrelsen lyfte inte heller behovet av att kravet ska gälla retroaktivt för fartyg byggda innan dess ikraftträdande i sin egen utredning ”Genomförande 2022 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention”. Vi delar inte heller konsekvensutredningens slutsats att införandet av det allmänna rådet sannolikt inte kommer att medföra några kostnadsökningar av betydelse för redare med svenska fartyg. Att införa regler innan andra länder och konventionen kräver medför alltid en påverkan på konkurrenskraften.

För Svensk Sjöfart



Anders Hermansson
VD