SVENSKA ILO-KOMMITTÉN

Yttrande

2026-10-19 16/2026

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Analys av genomförandet av 2025 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention (MLC)

Bakgrund

Svenska ILO-kommittén har genom remiss den 26 juni 2026 (LI2025/01312) ombetts att yttra sig över rapporten *Analys av genomförandet av 2025 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention (MLC)*, som på Landsbygds- och infrastrukturdepartementets uppdrag utarbetats av Transportstyrelsen, enheten för fartyg och sjösäkerhet.

Internationella arbetskonferensens 113:e sammanträde i juni 2025 antog ändringar i 2006 års sjöarbetskonvention. Företrädarna för den svenska regeringen och de svenska arbetstagar- och arbetsgivarorganisationerna röstade för ändringarna.

Transportstyrelsen har haft i uppdrag att analysera om Sverige bör godta ändringarna och i så fall föreslå hur ändringarna ska genomföras i de delar som genomförandet bör ske i lag eller förordning. Uppdraget har alltså varit avgränsat till lag- eller förordningsändringar.

I prop. 2011/12:35 om 2006 års sjöarbetskonvention s. 20 anges följande. Sjöarbetskonventionen består av en icke bindande inledning (Preamble) och tre olika men sinsemellan förbundna delar: artiklar, regler och kod (Articles, Regulations och Code). Koden består av en del A med obligatoriska standarder (Standards) och en del B med icke-obligatoriska anvisningar (Guidelines). Detta finns reglerat i artikel VI och kommenterat i bilaga D i den nämnda ILO-rapporten. Enligt kommentaren är en ratificerande stat bunden av de åtaganden som framgår av artiklarna, reglerna och del A av koden. När det gäller del B är däremot statens enda skyldighet att undersöka ”in good faith” i vilken utsträckning den vill sätta de bestämmelserna i kraft för att tillämpa de obligatoriska delarna. Staten kan vidta andra åtgärder än de

Postadress
103 33 Stockholm

Besöksadress
Fredsgatan 8

Telefonväxel
08-405 10 00

Telefax
08-411 36 16

E-post
a.ilo-kommitten@regeringskansliet.se

i del B angivna så länge åtagandena i övriga delar av konventionen respekteras.

De ändringar i sjöarbetskonventionen som antagits och alltså omfattats av utredningsuppdraget har avsett ändringar i koden del A med obligatoriska standarder och del B med icke-obligatoriska anvisningar.

Rapportens analys och förslag

Sammanfattning

Transportstyrelsen föreslår i rapporten att Sverige ska godta ändringarna eftersom de, enligt myndigheten, syftar till att förbättra arbets- och levnadsförhållanden för sjömän samt bidrar till att göra yrken på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen mer attraktiva. Endast en av ändringarna föranleder, enligt rapporten, behov av ändring i svensk författning. För att genomföra denna ändring föreslås ändring i 38 § sjömanslagen (1973:282). Övriga ändringar föranleder enligt rapporten inte ändringar i lag eller förordning.

Nedan lämnas en översiktlig redovisning över ändringarna i sjöarbetskonventionen och rapportens bedömningar.

1. Hemresa utan diskriminering (avsnitt 2.1.1)

En ny *punkt 10* läggs till i **standard A2.5.1** som innebär att varje medlemsstat ska underlätta hemresa för sjömän på ett sätt som utesluter diskriminering på någon grund och oberoende av flaggstaten för det fartyg på vilket sjömännen är anställda, sysselsatta eller arbetar.

I rapporten anges att det inte finns något behov av lag- eller förordningsändringar och det hänvisas till de grundläggande bestämmelser om opartiskhet och likabehandling som reglerar myndigheters agerande i bl.a. 1 kap. 9 § regeringsformen, 2 kap. 17 § diskrimineringslagen (2008:567) och 5 § förvaltningslagen (2017:900).

3. Samhällsviktiga arbetstagare (avsnitt 2.3)

En ändring görs också i **anvisning B2.5.2**

Den nya *punkten 1* i anvisning B2.5.2 anger att en ny rekommendation införs om att medlemsstaterna bör utse och erkänna sjömän som samhällsviktiga arbetstagare (key workers) samt vidta lämpliga åtgärder för att underlätta deras säkra rörlighet i samband med resor som sker i anslutning till anställning eller arbete, vilket bl.a. omfattar tillgång till landpermission, hemresa, besättningsbyten samt tillgång till sjukvård i land.

I rapporten anförs bl.a. följande. Det centrala i rekommendationen är att säkerställa sjömäns säkra och effektiva rörlighet i samband med arbete, vilket i svensk rätt i huvudsak tillgodoses genom befintlig lagstiftning inom sjöfartsområdet. Sverige har vid, i varje fall ett tillfälle, pekat ut sjömän som key workers. Under pandemin 2020–2021 infördes krav på vaccinationsbevis för att komma in i Sverige. Sjömän undantogs emellertid från det kravet i syfte att säkerställa transporter och sjömäns rätt till landpermission samt möjliggöra besättningsbyten.

4. Rättvis behandling av sjömän och olycksfall till sjöss (avsnitt 2.4)

En ändring görs i **anvisning B4.4.6.** Anvisningen riktar sig till medlemsstaterna och avser hur dessa bör säkerställa att sjömän som frihetsberövas misstänkta för brott behandlas rättssäkert och ges tillgång till konsulärt skydd.

I rapporten anförs bl.a. att svenska myndigheter tillämpar rutiner som syftar till att säkerställa en rättssäker behandling av personer som frihetsberövas, inklusive sjömän. Riktlinjerna får därför anses överensstämma med befintlig svensk rätt.

Ändringarna i övrigt i denna del avser två punkter i **standard A5.1.6**

Den nya *punkten 1* innebär att medlemsstaterna, vid genomförande av sjöförhör och utredningar av olycksfall till sjöss, ska visa tillbörlig hänsyn till vissa angivna internationella riktlinjer. Den nya *punkten 2* innebär att medlemsstaterna så långt som möjligt ska samarbeta med berörda stater för att bistå vid tillämpningen av de riktlinjer till vilka refereras till i punkt 1.

I rapporten anförs att Sverige har en etablerad nationell reglering för utredning av civila sjöfartshändelser och att därutöver gäller EU-kommissionens förordning nr 1286/2011 om en gemensam metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss, vilka anses vara i överensstämmelse med de uppräknade internationella riktlinjerna. Såvitt avser samarbete hänvisas till att Statens Haverikommission samarbetar med andra länder i fråga om utredningar av olyckor och tillbud som involverar stater med ett väsentligt intresse i händelsen.

5. Kostnader för hemresa (avsnitt 2.5)

En ny *punkt 3* läggs till i **standard A2.5.1** som innebär ett förtydligande av vilka kostnader för hemresa som arbetsgivaren ska svara för. Ändringen innebär att innehållet i den tidigare anvisningen B2.4.1.4 lyfts från anvisningsnivå till standardnivå.

I rapporten anges följande. De delar av bestämmelsen som avser resa, kost och logi samt transport av bagage får anses uppfyllda genom gällande svensk rätt och kollektivavtal. När det gäller kostnadsansvaret

för läkarvård innebär den nya bestämmelsen 3(d) däremot ett mer långtgående ansvar än vad som följer av gällande svensk rätt. Enligt 38 § sjömanslagen är arbetsgivarens ansvar för vårdkostnader tidsbegränsat till högst 42 dagar, eller i vissa fall högst 112 dagar, när vård ges utomlands. Den nya bestämmelsen knyter emellertid inte kostnadsansvaret till en viss tidsperiod utan till att sjömannen ska vara frisk nog att resa till hemorten. Det föreslås därför att sjömanslagen kompletteras med en bestämmelse som säkerställer att arbetsgivaren vid behov svarar för nödvändig vård till dess att sjömannen är transportabel till hemdestinationen.

Följande förslag om ändring i 38 § sjömanslagen lämnas.

> Om en sjöman vid utgången av den tid som anges i andra stycket till följd av sjukdom eller skada inte är i stånd att genomföra en sådan resa till hemorten som avses i 29 § eller 31 §, ska arbetsgivaren även därefter betala kostnaden för nödvändig vård till dess att sjömannen är i stånd att resa.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 23 december 2027. För sjukdom eller skada som har uppkommit före ikraftträdandet föreslås att 38 § ska gälla i dess äldre lydelse.

6. Medicinsk kompetens (avsnitt 2.6)

Två ändringar görs i **anvisning B4.1.1.**

Ändringen i *punkt 2* innebär att International Medical Guide for Seafarers and Fishers läggs till som ett av de utbildningsmaterial som den sjukvårdsutbildning som avses i punkt 1 bör baseras på. I rapporten anges att i praktiken uppfylls syftet med anvisningen redan genom svensk rätt och det anförs bl.a. följande. Den svenska regleringen är inte utformad på sådant sätt att den hänvisar till en uttömmande lista av specifikt material som ska ingå i utbildning för sjukvårdare ombord, utan anger i stället krav på att utbildningen ska uppfylla den standard som följer av STCW-konventionen. Det innebär att utbildningens innehåll fortlöpande kan anpassas till utvecklingen av internationella riktlinjer och medicinsk praxis.

Ändringen av *punkt 4* innebär att International Medical Guide for Seafarers and Fishers läggs till bland de internationella rekommendationer som behörig myndighet bör beakta vid fastställandet av innehållet i fartygsapotek, medicinsk utrustning och medicinsk handbok. I rapporten anges bl.a. att det i svensk rätt finns bestämmelser om fartygs sjukvård och apotek i Transportstyrelsens förskrifter och allmänna råd (TSDS 2021:80).

2. Landpermission (avsnitt 2.2)

Ändringarna avser bl.a. flera punkter i **standard A2.4.2**

Punkt 1 anger att medlemsstaterna ska säkerställa att sjömän tillåts gå i land när deras fartyg anlöper hamn, under förutsättning att relevanta formaliteter har fullgjorts och det inte finns skäl att neka landpermission med hänsyn till folkhälsa, allmän säkerhet eller allmän ordning.

Punkt 2 anger att landpermission ska medges utan diskriminering på någon grund och oberoende av flaggstaten för det fartyg på vilket sjömännen är anställda, sysselsatta eller arbetar.

Punkt 3 anger att det inte ska krävas visum eller särskilt tillstånd för att en sjöman ska beviljas landpermission.

Punkt 4 anger att om landpermission nekas ska de berörda myndigheterna ange skälen för beslutet till den berörda sjömannen och befälhavaren samt, på begäran, lämna skälen skriftligen.

I *punkt 7* föreskrivs att landpermission som beviljas, i enlighet med konventionen om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart (FAL-konventionen), ska anses uppfylla kraven i punkterna 1–4 i standard A2.4.2.

I rapporten anförs följande. Sverige är fördragsslutande stat till FAL-konventionen. De regler som uppfyller konventionens krav på landpermission för sjömän finns i unionsrätten, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/399 (Schengenförordningen), samt i nationell rätt genom utlänningsförordningen. Kravet i punkt 2, på att landpermission ska medges utan diskriminering, får vidare anses motsvaras av grundläggande bestämmelser om saklighet och opartiskhet i exempelvis 1 kap. 9 § regeringsformen, 2 kap. 17 § diskrimineringslagen och 5 § förvaltningslagen.

Punkt 5 innebär en skyldighet för flaggstater att säkerställa att sjömän som tjänstgör på fartyg som för statens flagg ska ges möjlighet till landpermission i den utsträckning som är förenlig med de praktiska krav som arbetsuppgifterna ställer. *Punkt 6* innebär att redare, när fartyget har gått i hamn, ska ge sjömän möjlighet till landpermission under deras fritid om inte möjligheten att lämna fartyget har förbjudits eller inskränkts av hamnstatens berörda myndigheter eller av säkerhets- eller verksamhetsskäl.

I rapporten görs bedömningen att inga åtgärder krävs och det anförs följande. I svensk rätt regleras sjömäns rätt till landpermission i 49 § sjömanslagen. Enligt bestämmelsen är en sjöman endast skyldig att stanna ombord under fritid när fartyget befinner sig i hamn eller på annan säker ankarplats, om detta behövs med hänsyn till fartygets, de ombordvarandes eller lastens säkerhet, eller till fartygets förestående avresa eller förhalning. Därmed är utgångspunkten enligt 49 §

sjömanslagen att sjömän under fritid har rätt till landpermission och att begränsningar endast är tillåtna i situationer som motiveras av säkerhet eller fartygsdrift, vilket omfattar ”de praktiska krav som arbetsuppgifterna ställer”. Bestämmelsen gäller för arbetstagare på svenska fartyg oavsett var fartyget befinner sig. Rätten till landpermission får endast göras med hänsyn till fartygets, de ombordvarandes eller lastens säkerhet, eller till fartygets förestående avresa eller förhalning. Dessa möjliga begränsningar motsvarar de säkerhets- och verksamhetsskäl som anges i punkt 6. Begränsningar som följer av beslut från hamnstatens behöriga myndigheter följer av annan tillämplig reglering, såsom migrations- och gränskontrollbestämmelser. Av 6 kap. 3 § utlänningsförordningen (2006:97) följer exempelvis att rätten för utländska besättningsmän att lämna fartyg kan inskränkas genom beslut av Polismyndigheten.

Därutöver görs ändringar i **anvisning B2.4.5**.

Punkt 1 anger att medlemsstaterna bör i samarbete med redar- och sjöfolksorganisationer samt andra berörda aktörer i hamn i syfte att ta fram rutiner ombord på fartyg och i hamnar som underlättar landpermission för sjömän. I rapporten anförs bl.a. att i Sverige finns etablerade kontakt- och samverkansformer mellan rederier, fackliga organisationer, hamnaktörer och relevanta myndigheter och att det inte krävs några lag- eller förordningsändringar.

Punkt 2 anger att medlemsstaterna bör säkerställa att personal i hamnar och terminaler ges lämplig information om sjömäns rättigheter, inklusive rätten till landpermission. I rapporten anförs bl.a. att rekommendationen avser ett område som i praktiken hanteras genom befintliga utbildnings- och informationsinsatser och att det saknas behov av att reglera frågan i lag eller förordning.

7. Våld och trakasserier (avsnitt 2.7)

Ändringar görs i anvisning B1.4.1och B3.1.10.

Ändringen i **anvisning B1.4.1** avser privata rekryterings- och arbetsförmedlingsprocesser. I rapporten anges bl.a. följande. Eftersom svensk rätt förbjuder arbetsförmedling för sjömän mot ersättning saknar Sverige i praktiken privata rekryterings- och förmedlingskontor i konventionens mening. Bestämmelsen i fråga får därmed begränsad betydelse för svenska förhållanden och medför inte behov av lag- eller förordningsändring.

Ändringen av **anvisning B 3.1.10** innebär bl.a. att en *ny punkt 1(d)* införs där det anges att lämpliga och tillräckliga mängder mensskydd samt lämpliga metoder för bortförskaffande av dessa bör finnas tillgängliga för sjömän.

I rapporten redovisas för regleringen i 4 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen. Det konstateras att föreskrifterna inte innehåller någon uttömmande reglering av vilka specifika hygienprodukter som ska tillhandahållas, utan utgår ifrån att utrustning och standard ska vara anpassad till de ombordanställdas behov. I rapporten anges att mot denna bakgrund får den nya rekommendationen anses rymmas inom de befintliga kraven på hygienutrymmen och dess utrustning ombord. Det förhållandet att motsvarande detaljerade krav inte uttryckligen anges i svensk rätt gäller enligt rapporten även andra delar av anvisning B3.1.10, vilka i stället anses tillgodosedda genom mer generellt utformade bestämmelser.

Därutöver görs ändringar i **standard A4.3** såvitt avser flera punkter.

Ändringen i standard A4.3 innebär en ny *punkt 1(e)* om att medlemsstater, när lagar och andra åtgärder antas i enlighet med punkt 3 i regel 4.3, även ska säkerställa förebyggande och avskaffande av våld och trakasserier ombord. Åtgärderna ska omfatta sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp och ska ske med tillbörlig hänsyn till 2019 års konvention (nr 190) om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet.

I rapporten anges att det i svenska rätt finns ett omfattande skydd mot våld och trakasserier i arbetslivet och det redogörs för regler i 3 kap. arbetsmiljölagen, diskrimineringslagen samt kap. 3 och 4 i brottsbalken. Vidare hänvisas till betänkandet ILO:s konvention om våld och trakasserier i arbetslivet (SOU 2021:86) och proposition 2025/26:134 om ILO:s konvention om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet och ILO:s konvention om en säker och hälsosam arbetsmiljö, vari föreslås att riksdagen ska godkänna konventionen.

En *ny punkt 2 (e)*, innebär att det införs krav på att de lagar och andra åtgärder som antas i enlighet med punkt 3 regel 4.3 ska innehålla fastställda definitioner av våld och trakasserier ombord, vilket ska inkludera sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp. Definitionerna ska utformas i enlighet med artikel 1 i 2019 års konvention (nr 190) om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet.

I rapporten hänvisas bl.a. till den analys som gjorts i ovan nämnda prop. 2025/26:134, där regeringen föreslår att riksdagen ska godta konvention (nr 190). I propositionen görs, enligt rapporten, bedömningen avseende svensk rätts överensstämmelse med konventionens definition av våld och trakasserier att artikel 1 i konventionen inte innebär någon självständig skyldighet för ratificerande stater att införa särskilda definitioner av våld och

trakasserier om den lagstiftning som redan finns bedöms tillräcklig för att uppfylla kravet på förbud mot våld och trakasserier i arbetslivet. Vidare anförs att det i propositionen anges att även om begreppet ”våld och trakasserier” inte är enhetligt definierat i svensk rätt, det svenska regelverket sammantaget anses uppfylla konventionens krav genom ett samspel mellan arbetsmiljö-, diskriminerings- och straffrättslig lagstiftning. Mot denna bakgrund görs bedömningen att den nya punkten inte föranleder behov av lag- eller författningsändringar.

Den nya *punkten 2 (f)* innebär att redare ska anta och genomföra relevanta policyer och åtgärder för att förebygga och hantera våld och trakasserier ombord, inklusive sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp.

I rapporten anförs att en arbetsgivare enligt svensk rätt har en skyldighet att arbeta förebyggande mot våld och trakasserier. Det hänvisas här till arbetsmiljölagen och diskrimineringslagen samt till Arbetarskyddsstyrelsens kungörelse med föreskrifter (AFS 1993:2) om åtgärder mot våld och hot i arbetsmiljön samt Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2015:4) om organisatorisk och social arbetsmiljö.

Den nya *punkten 2 (g)* innebär att sjömän och andra berörda personer ska följa tillämpliga policyer och åtgärder som har genomförts för att förebygga och hantera våld och trakasserier ombord, inklusive sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp.

I rapporten anförs följande. Av 3 kap. 4 § arbetsmiljölagen framgår arbetstagarens ansvar att medverka i arbetsmiljöarbetet och delta i genomförandet av de åtgärder som behövs för att åstadkomma en god arbetsmiljö. Det regleras även i olika myndighetsföreskrifter. Vidare framgår av 3 kap. 4 § arbetsmiljölagen att arbetstagaren har en skyldighet att följa givna föreskrifter och använda skyddsanordningar samt iaktta den försiktighet i övrigt som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall. Detta innefattar att följa de rutiner och åtgärder som arbetsgivaren har fastställt, exempelvis i form av policyer och riktlinjer avseende våld och trakasserier.

Genom en ny *punkt 2 (h)* införs ett krav på att de lagar och andra åtgärder som antas i enlighet med punkt 3 i regel 4.3 ska säkerställa att det, efter samråd med redar- och sjömansorganisationer, finns säkra, rättvisa och effektiva rapporteringsmekanismer och förfaranden för fall av våld och trakasserier ombord, inklusive sexuella trakasserier, mobbning och sexuella övergrepp.

I rapporten anförs bl.a. följande. I svensk rätt finns etablerade förfaranden för att rapportera, utreda och hantera fall av våld och trakasserier i arbetslivet. Inom arbetsmiljölagstiftningen finns möjligheter för arbetstagare att uppmärksamma missförhållanden genom att vända sig till arbetsgivaren, skyddsombud eller

tillsynsmyndighet. Vad gäller kränkande särbehandling och våld och hot i arbetsmiljön ska arbetsgivaren ha rutiner för hur arbetstagare som utsätts för kränkande särbehandling, våld eller hot kan få stöd och hjälp. Därutöver gäller enligt 3 kap. 1, 2 och 6 §§ diskrimineringslagen att arbetsgivaren ska bedriva ett löpande arbete mot trakasserier och sexuella trakasserier, inklusive krav på riktlinjer och rutiner för hantering av sådana situationer. Om arbetsgivaren får kännedom om att en arbetstagare anser sig ha blivit utsatt för trakasserier uppkommer en skyldighet att utreda omständigheterna och vidta skäliga åtgärder.

Slutligen görs ändringar i **anvisning B4.3.1**

En ändring görs i *punkt 1* i anvisning B4.3.1. Den innebär att 2019 års rekommendation (nr 206) om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet läggs till bland de riktlinjer och instrument som bör beaktas vid utarbetandet och genomförandet av lagar och andra åtgärder i enlighet med punkt 3 regel 4.3.

I rapporten anges bl.a. att rekommendationen kompletterar konventionen om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet och inte är bindande men ska beaktas vid tolkning av konventionen.

En ändring görs i *punkt 2 (m)* som innebär ett förtydligande av att tillhandahålla personlig skyddsutrustning till sjömän ska avse all nödvändig och ändamålsenligt anpassad skyddsutrustning samt att denna ska vara lämplig i storlek.

I rapporten anförs bl.a. följande. Som utgångspunkt gäller avseende personlig skyddsutrustning enligt 2 kap. 7 § första stycket arbetsmiljölagen att sådan utrustning ska användas om betryggande skydd mot ohälsa eller olycksfall inte kan nås på annat sätt. Enligt bestämmelsens andra stycke ska den personliga skyddsutrustningen vid fartygsarbete tillhandahållas av redaren, om inte någon annan som arbetstagaren är anställd hos har åtagit sig detta ansvar. Därutöver hänvisas till 2 kap. 9 § i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:56) om arbetsmiljö på fartyg och Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2001:3) om användning av personlig skyddsutrustning som är tillämpliga på fartyg.

Svenska ILO-kommitténs bedömning, kommentarer och slutsats

Svenska ILO-kommittén instämmer i rapportens bedömning att ändringen varigenom en ny punkt 3 läggs till i standard A2.5.1 kräver lagändring. Den författningsändring som Transportstyrelsen föreslår i 38 § sjömanslagen tillstyrks.

När det gäller bedömningen att det inte krävs några ändringar i svensk rätt med anledning av avsnitten 2.1.1 *Standard A2.5.1 – Hemresa* och

2.2.2 *Standard A2.4.2 – Landpermission p. 2 och 7* där det framgår att medlemsstaterna ska underlätta hemresa respektive medge/bevilja landpermission *utan diskriminering på någon grund* kan det ifrågasättas om den reglering som rapporten hänvisar till – regeringsformen, förvaltningslagen och diskrimineringslagen – ger fullt skydd. Frågan bör utredas vidare i det fortsatta beredningsarbetet.

Såvitt avser övriga ändringar i konventionen finner kommittén inte skäl att ifrågasätta rapportens bedömningar att det inte krävs några lag- eller förordningsändringar för att uppfylla de nya kraven.

Svenska ILO-kommittén instämmer i bedömningen att Sverige bör godta de föreslagna ändringarna i sjöarbetskonventionen.

ILO-kommittén önskar dock göra följande påpekanden. Analysen i rapporten har i vissa fall gjorts i förhållande till upphävda författningar. Transportstyrelsen har bemyndigande att föreskriva om arbetsmiljö på fartyg och genom TSFS 2019:56 sätts de av Arbetsmiljöverkets regler – vilka är relevanta för fartyg – ikraft. Det har framkommit till ILO-kommittén att Transportstyrelsen har ett pågående arbete som syftar till att uppdatera sina föreskrifter vilka refererar till Arbetsmiljöverkets regler. Kommittén emotser genomförandet av sådant arbete, särskilt med hänsyn till att Arbetsmiljöverkets nya regelstruktur har varit ikraft sedan 1 januari 2025.

Kommittén noterar vidare att det i rapportens konsekvensanalys avseende konsekvenser för staten, kommuner och regioner (s. 35) anges att i fråga om arbetstagare för vilken statstjänstemannalagen (1965:247) är tillämplig gäller inte 38 § sjömanslagen. I 2 § andra stycket sjömanslagen finns undantag från bl.a. 38–40 §§ i samma lag för arbetstagare, för vilka statstjänstemannalagen är tillämplig. Kommittén kan konstatera att statstjänstemannalagen är upphävd.

Slutligen vill kommittén uppmärksamma att det i promemorians Förklaring av begrepp och förkortningar anges att ILO översätts till Internationella arbetsbyrån (International Labour Organization). ILO översätts rätteligen till ”Internationella arbetsorganisationen”.

Kommittén noterar att det fattades regeringsbeslut om ratifikation av konventionen (nr 190) den 27 augusti 2026 (A2026/00818).

I beslutet i detta ärende har deltagit undertecknad ordförande Cathrine Lilja Hansson samt ledamöterna Ulrika Björne, Cecilia Mobach, Ola Brinnen, Anna Bergsten, Marie Nordström, Cyrene Martinsson Waern, Lise Donovan och Sophie Silverryd.

Ärendet har handlagts av undertecknad sekreterare.

För Svenska ILO-kommittén

Cathrine Lilja Hansson
Ordförande

Helle Ellehöj
Sekreterare