

Arbetsmarknadsdepartementet  
[a.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:a.remissvar@regeringskansliet.se)

kopia: [a.arm@regeringskansliet.se](mailto:a.arm@regeringskansliet.se)

## REMISSYTTRANDE

Ref: dnr A2023/01565

Stockholm, 31/5–2024

### Svensk Sjöfarts remissvar avseende SOU 2023:79 Arbetsrätten under krig och krigsfara

*Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring som 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. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser cirka 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige.*

Svensk Sjöfart har i arbetet med att utveckla den svenska beredskapen arbetat aktivt tillsammans med svenska myndigheter för att de resurser som finns ska kunna användas så effektivt som möjligt i hela hotskalan från extra ordinära förhållanden i fred till i värsta fall krig.

Sverige är för sin export och import i det närmaste helt beroende av sjötransporter med närmare 90 % av den svenska handeln som sker till sjöss. Detta oavsett om det avser de snabba transporter som har blivit en del av vardagen genom Sveriges djupa integration mot EU:s inre marknad, eller för den delen långa globala transportkedjor avgörande för inte minst svensk export. Sverige måste, vilket inte minst den senaste tidens extra ordinära förhållanden och det nu snabbt förändrade säkerhetspolitiska läget, ha en egen grundläggande förmåga att klara av både de transporter som är avgörande för Försvarsmakten och vid behov också som stöd till andra NATO-länder i händelse av krig eller krigsfara, så väl som en grundläggande förmåga att säkerställa nödvändiga transporter för totalförsvaret och det civila samhällets behov.

I syfte att säkerställa ovanstående förmågor har dels en svensk beredskapsflotta upphandlats, dels bereds nu i Regeringskansliet ett antal åtgärder i syfte att förbättra de näringspolitiska förutsättningarna för svenska fartyg. Åtgärder som är helt avgörande om Sverige återigen ska bli ett attraktivt land att bedriva rederiverksamhet i och för att långsiktigt tillförsäkra att det finns svenska rederier och fartyg som för svensk flagg och ytterst också svensk sjöpersonal.

Tillgång till personal både ombord och i land är självfallet avgörande för driften av fartyg både i krig och fred. För ombordanställd personal finns både i svensk rätt och internationellt särskilda regler, inte minst beroende på att de som arbetar ombord på fartyg (vanligen) arbetar längre perioder och dessutom bor ombord på fartygen. Enligt den s.k. Maritime Labour Convention, MLC, som Sverige tillträtt, finns regler om en rad förhållanden avseende arbete ombord. Av relevans i sammanhanget är bl.a. rättigheten för ombordanställdpersonal att under vissa förutsättningar mönstra av ett fartyg. Denna rätt gäller bl.a. fartyg som går in i områden som är "klassificerade"

som krigszoner. Förnärvarande finns exempelvis ett sådant område vid inloppet till Röda havet från indiska oceanen, till följd av de attacker som hutumilisen riktat mot den internationella handelssjöfarten. I Sverige har denna rättighet införts i sjömanslagen (1973:282), där det i 9§ anges att en sjöman har rätt att frånträda sin befattning, bl.a. om det är fara för att fartyget skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada. Vidare finns ytterligare bestämmelser i 11 § om rätten att frånträda sin befattning, även 7 och 8 § innehåller regler som skulle kunna påverka möjligheten att bemanna fartyg i händelse av krig eller krigsfara.

Ovanstående regler tar sikte på fall där fartyg i kommersiell trafik tar laster till eller igenom områden där det föreligger krig eller krigsfara. Rätten att under dessa förhållande kunna frånträda sin befattning följer av internationella regler som Sverige tillträtt och kan därför inte ensidigt ändras. Med hänsyn till att de ändringar som föreslås i det aktuella betänkandet tar sikte på att säkerställa att verksamheter kan bedrivas i Sverige eller för svenska behov under extra ordinära förhållanden, krigsfara eller krig noterar Svensk Sjöfart dock att det finns skäl att utöver vad som berörts i utredningen också se över vissa delar i Sjömanslagen. Utan nödvändiga justeringar också i dessa delar kan, enligt Svensk Sjöfarts, bedömning nödvändiga sjötransporter inte säkerställas. Detta innebär att med nuvarande reglering finns inga förutsättningar för svenska rederier att säkerställa att nödvändig personal finns ombord för att utföra de transporter som staten önskar att den upphandlade beredskapsflottan ska utföra eller för den delen transporter som staten med stöd av annan lagstiftning begär att svenska rederier ska utföra. Med hänsyn till ovan önskar Svensk Sjöfart påpeka att det kan finnas skäl att överväga ytterligare ändringar, bl.a. i Sjömanslagen och ett införande av civilplikt för ombordanställd personal kan vara avgörande för att säkerställa att de fartyg som behövs för Försvarsmaktens eller totalförsvarets behov kan bemannas under extra ordinära förhållanden, krigsfara eller krig.

Med hänsyn till att Svensk Sjöfart är en branschorganisation har vi avgränsat våra synpunkter till ovanstående. Vi noterar att det i detta sammanhang åligger arbetsmarknadens parter att ingå nödvändiga avtal för verksamhetens bedrivande och ansluter oss i övriga delar till de synpunkter som lämnas av Svenskt Näringsliv.

Stockholm som ovan,

För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson

Vd