



CHALMERS

COVID-19-pandemins påverkan på ansvaret för sjömäns rätt till repatriering

Kandidatarbete inom sjöfart och logistik

Oscar Hultman
Isabella Lundberg

INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2021

COVID-19-pandemins påverkan på ansvaret för sjömäns rätt till repatriering

Kandidatarbete inom sjöfart och logistik

OSCAR HULTMAN
ISABELLA LUNDBERG

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Avdelningen för maritima studier
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2021

COVID-19-pandemins påverkan på ansvaret för sjömäns rätt till repatriering

OSCAR HULTMAN

ISABELLA LUNDBERG

© OSCAR HULTMAN, 2021

© ISABELLA LUNDBERG, 2021

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

Göteborg, Sverige 2021

FÖRORD

Bakom denna kandidatuppsats har två studenter på Chalmers Tekniska Högskola samverkat. Våra namn är Oscar Hultman och Isabella Lundberg, som båda studerat 3 år på linjen Sjöfart och Logistik motsvarande 180 högskolepoäng. Bland dessa är omfattningen på denna uppsats 15 högskolepoäng.

Vi skulle vilja rikta flera stora tack till följande personer nedan vilka som genom arbetets gång har bidragit med värdefull expertis och hjälpt oss att komma vidare i vårt arbete. Tack till Roland Ströhmeijer på Salén Ship Management för att ha framlagt det fall som presenteras senare i rapporten och därmed givit oss en insikt i vad som kan ske i praktiken. Vi vill även rikta ett stort tack till Birgitta Hed på The Swedish Club för ett lärorikt samtal om ämnet. Sist men inte minst vill vi rikta våra varmaste tack till vår handledare Daniel Eriksson, som rekommenderat en linje för arbetet samt bistått med värdefull hjälp under arbetes gång.

COVID-19-pandemins påverkan på ansvaret för sjömäns rätt till repatriering

OSCAR HULTMAN
ISABELLA LUNDBERG

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Chalmers tekniska högskola

SAMMANDRAG

Nyckelord: Repatriering, sjömäns rättigheter, Havsrättskonventionen, MLC, SHIPMAN 2009, frustration, force majeure, ITF-IMEC, POEA SEC, Green Lanes

COVID-19-pandemin har skapat en problematik ute på haven. Viljan hos nationer att minska smittspridningen har satt sjömäns rättigheter i kläm. Kuststater väljer att nyttja sin suveränitet över sina havsområden genom att stänga ner sina hamnar och neka utländska fartyg anlop. Nedstängningen av hamnarna leder således till att det blir det omöjligt för besättningen ombord att repatriera enligt den internationella överenskommelsen MLC. MLC redogör för sjömäns rätt till kostnadsfri repatriering, vilken förkroppsligas i kollektivavtal som ITF-IMEC och POEA SEC. För att åtnjuta rätten till repatriering kräver varje sjöman en koppling till sin arbetsgivare vilket uttrycks som fartygsägaren, eller den i fartygsägarens ställe. Sammankoppling sker genom ett anställningskontrakt (SEA) och genom detta avtal blir fartygsägaren ansvarig för sjömännens repatriering. Men genom ansvarsfördelade avtal som SHIPMAN 2009 kan ansvaret för repatriering övergå från fartygsägaren till en Ship manager vilket är tillsynes oproblemiskt. Genom kontraktsrättsliga undantags principer som force majeure och frustration kan COVID-19-restriktioner ligga till grund för att SHIPMAN 2009-kontraktet hävs och repatrieringsansvaret för både fartygsägare och manager upphör. Således står ingen ansvarig för sjömännens repatriering men genom de minikrav som är satta av MLC innebär den ansvarslöshet som skapats genom hävning av SHIPMAN 2009-kontraktet att *de facto* ägaren återigen står ansvarig för sjömännens repatriering. Att ge sjömän undantagstillstånd genom implementeringen av Green Lanes kan man motverka dessa problem eftersom repatriering inte längre blir omöjlig.

COVID-19-pandemins påverkan på ansvaret för sjömäns rätt till repatriering

OSCAR HULTMAN
ISABELLA LUNDBERG

Department of Mechanics and Maritime Sciences
Chalmers University of Technology

ABSTRACT

Keywords: repatriation, seafarer's rights, UNCLOS, MLC, Shipman 2009, frustration, force majeure, ITF-IMEC, POEA SEC, Green Lanes

The COVID-19 pandemic has created a tremendous amount of trouble for the shipping industry. Nations are willing to use their maritime sovereignty to close their ports for international traffic and therefore deny foreign vessels to berth. Thus, the shutdown of ports has made it impossible for seafarers to repatriate in accordance with the international convention MLC. The convention establishes seafarer's rights to repatriation at the expense of their employer, which is embodied through collective bargain agreements such as ITF-IMEC and POEA SEC. In order to enjoy the right to repatriation, the seafarer must have a link to their employer. The employer is stated as the ship owner, or the one in the ship owner's place, and the link is established through a Seafarer's Employment Agreement (SEA). In practice the seafarer's right to repatriation through their employer may seem straightforward, but there are contracts such as a SHIPMAN 2009 which delegate the responsibility of repatriation from the ship owner to a ship manager, creating legal problems. Through exception principles of contract law such as force majeure and frustration, COVID-19-restrictions can trigger the loss of responsibility for both parties in a SHIPMAN 2009-contract. Hence, no one is responsible for the repatriation of the seafarers on board. In such an instance, the minimum requirements set out by the MLC, the ship owner becomes the responsible party in establishing the seafarer's repatriation. Also, by granting seafarer's special rights to embarkation through the Green Lanes initiative, the problems of repatriation can be mitigated. The report is written in Swedish.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning.....	1
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Syfte.....	2
1.3 Frågeställningar.....	2
1.4 Avgränsningar.....	3
2. Metod.....	4
2.1 Grundläggande juridisk metod.....	4
2.1.1 Grundläggande juridisk metod för frågeställning 1 till 3.....	4
2.1.2 Juridiska regler för frågeställning 1 till 3.....	5
2.1.3 Grundläggande juridisk metod och juridiska regler för frågeställning 4.....	7
2.1.4 Slutsatsens syfte och utformning.....	7
2.2 Metoddiskussion och viktiga källor.....	8
2.3 Etiska aspekter.....	9
3. Litteraturstudie.....	11
3.1 Legaliteten för stater att stänga ner hamnar och covid-19-pandemins inverkan på denna legalitet enligt havsrättskonventionen.....	11
3.1.1 Havsrättskonventionen.....	11
3.1.2 Juridisk bedömning.....	13
3.2 Sjömäns rätt till repatriering och arbetsgivarens motsvarande skyldighet att tillse repatriering (enligt MLC och kollektivavtalen ITF-IMEC och POEA SEC) samt covid-19-restriktioners inverkan på denna rättighet.....	14
3.2.1 Maritime Labour Convention 2006.....	15
3.2.2 Juridisk bedömning.....	19
3.3 Ansvarsfördelning för repatriering mellan fartygsägaren och managern enligt avtalet SHIPMAN 2009 och COVID-19-restriktioners möjlighet till ansvarsfrihet genom force majeure eller frustration.....	22
3.3.1 Standardavtalet SHIPMAN 2009.....	22
3.3.2 Force Majeure.....	23
3.3.3 Frustration.....	24
3.3.4 Juridisk bedömning.....	26
3.4 Hur problemen med repatriering har lösts i praktiken genom Europa Kommissionens Green Lanes-initiativ.....	27
3.4.1 Europa Kommissionen: Green Lanes och lösningen på praktiska repatrieringsproblem.....	28
3.4.2 Juridisk bedömning.....	29
4. Slutsatser.....	30
4.1 Frågeställning 1.....	31

4.2 Frågeställning 2	31
4.3 Frågeställning 3	32
4.4 Frågeställning 4	33
4.5 Rekommendationer till fortsatt arbete	34
Källförteckning	35
BILAGOR	42
Maritime Labour Convention 2006, repatrieringsklausuler	42
SHIPMAN 2009	44
Överenskommelser	44
Repatrieringsklausul SHIPMAN 2009	45
Force Majeure SHIPMAN 2009	46
Seafarer's Employment Contract, anställningsavtal	47
Kollektivavtalet ITF-IMEC IBF INTERNATIONAL COLLECTIVE BARGAINING AGREEMENT 2019-2022	48
Repatrieringsklausuler	48
Klausuler i anknytning till uppsägning och avslut av kontrakt	49
APPENDIX I, kontraktsduration	49
POEA SEC	50
Repatrieringsklausuler	50
Definitioner	51
Klausuler i anknytning till uppsägning och avslut av kontrakt	52
Kontraktsduration	52
Specifika omständigheter för avslut av kontrakt	53

FÖRKORTNINGAR OCH BEGREPP

CBA	Kollektivavtal
<i>de facto</i> Fartygsägaren	Den som har fartyget redovisat i sin balansräkning
FN eller UN	Förenta nationerna eller United Nations
Green Lanes	Initiativ av Europa Kommissionen som jobbar för fri rörlighet för transportarbetare
Havsrättskonventionen	United Nations Convention on the Law of the Sea III
ILO	International Labour Organisation
ITF	International Transportation Worker's Federation
Jurisdiktion	Det unika gällande juridiska lagsystem hos en särskild nation
Konvention	Internationell överenskommelse
Manager	Den som åtagit sig uppdraget att bedriva fartygets drift
MLC	Maritime Labour Convention 2006, med tillägg från 2016
Pandemi	En internationell epidemi som påverkar ett stort antal människor
POEA	Philippine Overseas Employment Administration
POEA SEC	Standardanställningsavtal för filippinska sjömän
Ratificera	Införa en konventions riktlinjer i nationell lag
Repatriera	Att frivilligt återvända till sitt hemland
Repatriering	Processen att återvända till sitt hemland
Repatrieringsrätt	Den lagstadgade rätten sjömän har till repatriering enligt MLC
Restriktioner	Åtgärder vidtagna av framförallt myndigheter för att minska smittspridningen av COVID-19
SHIPMAN 2009	Standardkontrakt mellan fartygsägare och manager
Ship Manager	Den som åtagit sig uppdraget att bedriva fartygets drift
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
Undantagsprinciper	Princip inom kontraktsrätts som ger möjlighet till att häva ett kontrakt helt eller delvis
WHO	World Health Organization

1. INLEDNING

Inledningsvis börjar rapporten med en bakgrundsbeskrivning av de problem som behandlas. Fortsättningsvis etableras syftet med rapporten som följs av frågeställningarna som besvaras genom rapporten. Därefter beskrivs ett fall där de juridiska problemen som rapporten behandlar manifesteras.

1.1 Bakgrund

Det nya coronaviruset, COVID-19, har tagit världen med en storm. I början av mars 2020 klassade *World Health Organisation* (WHO) (2020a) det nya coronaviruset som en pandemi och den 8e november 2020 har WHO (2020b) rapporterat strax under 50 miljoner människor som är eller har varit smittade med en dödssiffra på nästan 1,25 miljoner. Viruset är luftburet och sprids huvudsakligen via saliv och slem vid utandning (Wiersinga W. J., Rhodes A., Cheng A. C., Peacock S. J., Prescott H. C., 2020). Studier visar på att det kan ta tid innan symptom märks av hos smittade (Wiersinga W. J. et al., 2020) samt att viruset kan sprida sig snabbt och brett via mänsklig interaktion (Guan, W-J., Ni, Z-Y., Hu, Y. et al., 2020; Chan J. F-W., Yuan, S., Kok, K-H. et al., 2020). För att minska spridningen av viruset valde länder som Italien att applicera restriktioner som innebar minskad mobilitet till och från landet (Pepe, E., Bajardi, P. och Gauvin, L. et al., 2020; Iozzi, L., Brambilla, I., Foadelli, T., et al., 2020) och länder som USA valde att utesluta flygplanspassagerare från drabbade destinationer (Gostin, L.O., Hodge, J. G., Wiley, L.F., 2020). Restriktionerna har dessvärre en negativ effekt på världens ekonomier (Bonaccorsi, G., Pierri, F., Cinelli, M. et al., 2020; Grech, V., Grech, P., 2020) och kan yttermera förhindra essentiell personal att utföra sitt arbete (Devi, S., 2020).

Hanteringen av COVID-19 har haft stor påverkan och inneburit ytterst tuffa tider för sjömän ute på haven. Andelen övergivna sjömän, en term som innebär att redaren inte har uppfyllt de rättigheter som sjömän har till repatriering enligt *Maritime Labour Convention, 2006* (MLC) (2020b), har ökat explosionsartat. Enligt IMO (2020a) var runt 400 000 sjömän övergivna på sina skepp runt om i världen och lika många har inte haft möjligheten att byta av besättningen på grund av pandemins inverkan på fri rörlighet (ILO 2020d; 2020e; 2020f; 2020g). Den bakomliggande orsaken är i många fall att hamnstaters styrande organ infört restriktioner av olika slag, exempelvis obligatoriska virustest för besättningen (GPHA, 2020; Kanoo Shipping, 2020; PPA, 2020), påtvingad karantän utan landstigning om fartyget anlöpt virusdrabbade

områden (PPA, 2020) med mera (Kano Shipping, 2020) vilket kan göra det svårt eller omöjligt för besättningsmän att ta sig till och från sin arbetsplats. Att besättningen inte får komma i land leder enligt Foo-Nielsen A. C. (2020) till att redare förlänger anställningskontrakten för redan ombordvarande besättningsmän till nivåer som strider mot gällande regler. Dessa omständigheter skapar en svår situation för redare som har ansvaret för sin besättning och i synnerhet att deras repatriering sker i enlighet med MLC.

Enligt SHIPMAN 2009, som är det dominerande standardkontraktet för Ship management-avtal, är det Ship Managern som har ansvar för repatriering av besättningen (BIMCO, 2020). SHIPMAN 2009-kontrakt följer gällande regler inom kontraktsrätt och det finns regler som har förmågan att häva kontraktet och på så vis förser kontraktsparter med ansvarsfrihet. Force majeure och frustration är juridiska discipliner vars syfte är att ge kontraktsparter möjligheten att häva kontrakt vid oförutsebara händelser som förändrar parternas möjligheter att uppfylla kontraktet avsevärt. Restriktioner tillsatta som åtgärd för att minska smittspridningen av COVID-19-viruset liknar något som kan häva kontrakt via force majeure eller frustration och är därför debatterat i nuläget (Beale, H och Twigg-Flesner, C., 2020; Beardwood, J., 2020; Clark, J. R., 2020). Om SHIPMAN 2009-kontraktet ogiltigförklaras på grund av force majeure eller frustration vad händer då med de skyldigheter ansvarande part har gentemot sin besättning, vilka lagar och regler träder i kraft och kommer de drabbade bli berättigade repatriering?

1.2 Syfte

Syftet med rapporten är att belysa väsentliga delar ur den juridiska problematiken bakom sjömäns rätt till repatriering, beskriva hur COVID-19-restriktioner hämmar denna rättighet samt presentera praktiska lösningar som råder bot på de juridiska problemen som restriktionerna skapat.

1.3 Frågeställningar

1. Legaliteten för stater att stänga ner hamnar och COVID-19-pandemins inverkan på denna legalitet enligt havsrättskonventionen.
2. Sjömäns rätt till repatriering och arbetsgivarens motsvarande skyldighet att tillse repatriering (enligt MLC och kollektivavtalen ITF-IMEC och POEA SEC) samt COVID-19-restriktioners inverkan på denna rättighet.

3. Ansvarsfördelning för repatriering mellan fartygsägaren och managern enligt avtalet SHIPMAN 2009 och COVID-19-restriktioners möjlighet till ansvarsfrihet genom force majeure eller frustration.
4. Hur problemen med repatriering har lösts i praktiken genom Europa Kommissionens Green Lanes-initiativ.

1.4 Avgränsningar

Rapporten antar ett antal avgränsningar. De juridiska processer som rapporten omfattar avspeglar den rutt som Salen Ship Managements kryssningsfartyg Caledonian Sky genomförde istället för sin planerade rutt. Fartyget avgick från Auckland, NZ för att segla mot Rabaul, Papua Nya Guinea (PNG) via Solomonöarna men utbrottet av COVID-19 gjorde så att myndigheter i Solomonöarna stängde ner sin hamn för kryssningsfartyg och Caledonian Sky blev därför tvungna att åka direkt till Vanatu som fortfarande hade sin hamn öppen. Därefter började färden mot Rabaul men bara timmar innan anlop så stängdes alla hamnar i Islands of New Britain, PNG och därmed fick de åka till Port Moresby för att kunna skicka hem passagerare och besättning.

2. METOD

Metodkapitlet kommer att behandla den vetenskapliga metod som använts för att besvara frågeställningarna. Kapitlet ämnar strukturera metoden som använts på ett vis som gör den replikerbar och därmed kunna användas för att nå samma resultat.

2.1 Grundläggande juridisk metod

För att besvara de juridiska problemen som presenteras i denna rapport har en grundläggande juridisk metod använts. I denna rapport används *fyra huvudsteg* inom den juridiska metoden som presenteras och sedan beskrivs hur de använts genom rapporten. *Första steget* innebär en identifiering av det juridiska problemet. *Fortsättningsvis* innebär *steg två* att urskilja de juridiska regler som antas vara väsentliga för att besvara problematiken. *Steg tre* innefattar en bedömning av de juridiska reglerna, det vill säga göra en utvärdering om de juridiska regler som identifierats är tillämpliga på det juridiska problemet. *Fjärde och sista steget* innebär att fastställa rättsföljden, med andra ord beskriva vad de juridiska konsekvenserna blir om de juridiska reglerna är tillämpliga eller inte på det juridiska problemet. För att tydliggöra hur dessa steg har applicerats genom rapporten beskrivs rapportens struktur och hur samtliga kapitel anknyter till respektive steg i den grundläggande juridiska metoden. (Hult, D., 2018).

2.1.1 Grundläggande juridisk metod för frågeställning 1 till 3

För att utmejsla de juridiska problemen som presenterades i frågeställningen (kapitel 1.3) användes det verkliga scenario som presenteras i avgränsningarna (kapitel 1.4) som utgångspunkt. De viktigaste juridiska problemområden i det verkliga scenariot valdes ut och det är dessa som frågeställningarna utgör. Med andra ord blev det naturligt att undersöka kuststaters legalitet att stänga ner sina hamnar och COVID-19-pandemins inverkan på denna legalitet (frågeställning 1) eftersom alla hamnar i Islands of New Britain stängde ner bara timmar innan fartyget Caledonian Sky var planerad för anlop och därmed nekade fartyget tillgång till hamnarna. För att därefter svara på frågeställningarna strukturerades rapporten upp på så vis att den delar upp varje fråga i enskilda kapitel och svarar på denna genom den grundläggande juridiska metoden. För att tydliggöra denna process så används kapitel 3.1 som exempel på hur den juridiska metoden använts genom rapporten, se nedan.

I kapitel 3.1 innebar *steg ett* i den grundläggande juridiska metoden att de juridiska problemen identifieras. Det gjordes genom att se på det verkliga scenario som presenterades i

avgränsningarna (kapitel 1.4). Ser man på scenariot blev det tydligt att kuststatens hamn hade stängt ner och därmed nekat det utländska fartyget anlöp. Därför blev det av intresse att finna kuststaters legalitet att stänga ner sina hamnar.

Steg två i den grundläggande juridiska metoden blev att finna de regler som är väsentliga i det juridiska problemet. Genom informationssökande blev det tydligt att havsrättskonventionen (UNCLOS) var en viktig juridisk källa eftersom vetenskapliga artiklar hänvisade till havsrättskonventionen vid analys av liknande juridiska problem (Choquet, A., och Sam-Lefebvre, A., 2020; Desmonda, A. J., 2020). De relevanta reglerna presenteras i det första delkapitlet som behandlar respektive fråga från frågeställningen vilket innebär kapitel 3.1.1 för frågeställning 1 (kapitel 3.2.1 för frågeställning 2 osv.).

Efter identifiering av de viktiga juridiska källorna blev *steg tre* i den grundläggande juridiska metoden aktuell. I steg tre bedömdes de rättsliga källornas tillämplighet på det juridiska problemet vilket innebar för frågeställningen i kapitel 3.1 att avgöra om det fanns avgörande regler i havsrättskonventionen som bestämde över en kuststats legalitet att stänga ner sina hamnar. Tilläggsvis i steg tre så bedömdes också om COVID-19-pandemin hade någon inverkan på legalitet för en kuststat att stänga ner sina hamnar enligt havsrättskonventionen. Bedömningarna presenteras i det andra delkapitlet för respektive fråga från frågeställningen vilket innebär kapitel 3.1.2 för frågeställning 1 (kapitel 3.2.2 för frågeställning 2 osv.).

Steg fyra var att fastställa rättsföljden vilket innebar för det juridiska problemet i kapitel 3.1 att kuststaten hade sin fulla rätt att stänga ner sina hamnar och därmed neka utländska fartyg anlöp samt att COVID-19-restriktionerna inte nödvändigtvis ändrade på det faktum. Rättsföljden presenteras i slutet av det andra delkapitlet som behandlar respektive fråga från frågeställningen vilket innebär slutet av delkapitel 3.1.2 för frågeställning 1 (slutet av kapitel 3.2.2 för frågeställning 2 osv.).

2.1.2 Juridiska regler för frågeställning 1 till 3

Den grundläggande juridiska metoden som beskrivits i det tidigare kapitlet är sig lik för frågeställning 1 till 3, med andra ord för kapitel 3.1, 3.2 och 3.3. Innehållet i varje kapitel varierar för respektive frågeställning även om metoden är densamma. Det innebär för denna rapport att de juridiska reglerna som undersökts under steg två i den grundläggande juridiska

metoden för varje frågeställning är olika i respektive kapitel. Därför kommer de juridiska reglerna som har använts för respektive frågeställning presenteras nedanför.

För besvarandet av fråga 1 var havsrättskonventionen den viktigaste juridiska källan. Den senaste versionen av havsrättskonventionen användes som heter United Nations Convention on the Law Of the Sea III och är från 1984. Tilläggsvis användes flertalet kapitel ur boken ”The Oxford Handbook of the Law of the Sea” som källa till förklaringar av viktiga juridiska begrepp som havsrättskonventionen behandlar, exempelvis flaggstat och kuststat.

För besvarandet av fråga 2 användes följande juridiska regler: Maritime Labour Convention 2006 med tillägg från 2016 eftersom det blev omöjligt för sjömännen ombord Caledonian Sky att repatriera då dem nekades avstigning i hamnen och det är i MLC som sjömäns rättigheter till repatriering anges. Fortsättningsvis användes anställningsavtalet Seafarers’ Employment Agreement (SEA), kollektivavtalet ITF-IMEC IBF International 2019–2022 och kollektivavtalet POEA SEC eftersom det är genom dessa avtal sjömännens repatrieringsrätt blir juridiskt bindande. Avhandlingen av Sandra Lielbarde från 2020 vid namnet ”The Problematic Aspects of the Identification of the Responsible Party in Seafarers’ Employment Contracts” användes i syfte att förklara viktiga juridiska relationer mellan sjömän, arbetsgivare och fartygsägare. De viktigaste utdragen ur MLC, SEA, ITF-IMEC och POEA SEC har även bifogats som bilagor (bilaga 1 och 2 för MLC, bilaga 6 för SEA, bilaga 7–9 för ITF-IMEC och bilaga 10–14 för POEA SEC).

De juridiska regler som användes för att besvara fråga 3 var standardavtalet SHIPMAN 2009 mellan fartygsägare och manager. SHIPMAN 2009 avtalet användes eftersom Salén Ship Management är ett managementföretag som inte är *de facto* fartygsägare men ansvarar ändå för sin besättnings repatriering. Eftersom repatriering är enligt MLC fartygsägarens ansvar blev det av intresse att se hur ett avtal som SHIPMAN 2009 kan överföra repatrieringsansvaret från *de facto* fartygsägaren till managern. Ur SHIPMAN 2009 valdes de klausuler ut som behandlade den juridiska problematiken, dessa finns bifogade som bilagor (bilaga 3–5). Tilläggsvis användes de juridiska doktrinerna frustration och force majeure som juridiska regler för att besvara fråga 3. Vid förklaring av doktrinerna force majeure och frustration och dess

tillämplighet användes flertalet vetenskapliga artiklar men viktigaste källan i detta sammanhang var boken "Force Majeure and Frustration of Contract" av Ewan McKendrick från 1995.

2.1.3 Grundläggande juridisk metod och juridiska regler för frågeställning 4

Rättsvetenskapen arbetar också med att lista ut lösningar på juridiska problem (Peczenik, A., 2005). Således är frågeställning 4 ämnad för att belysa åtgärder som vidtagits för att mildra eller eliminera de juridiska problem som behandlas i frågeställning 1–3. Den grundläggande juridiska metoden som använts för kapitel 3.4 är på så vis avvikande från tidigare kapitel och frågeställningar.

Steg ett i den grundläggande juridiska metoden för frågeställning 4 blir därmed de juridiska problemen som utgör frågeställning 1–3. I *steg två* används Europa Kommissionens initiativ kallat Green Lanes, vilket är en praktisk lösning på juridiska problem beskrivet i kapitel 3.4.1. Green lanes-initiativet inbegriper bland annat ett undantagstillstånd för sjömän som på så vis kan genomföra sin repatriering oavsett de restriktioner som tillämpats av kuststater. *Steg tre* innebar för frågeställning 4 att beskriva hur de Green Lanes avhjälpte de juridiska problemen. Slutligen innebar *steg fyra* att presentera vad rättsföljden istället hade blivit om Green Lanes fanns tillgängliga när Salén Ship Management genomförde sin kryssningsresa som beskriven i avgränsningarna (kapitel 1.4).

2.1.4 Slutsatsens syfte och utformning

Rapporten tar sitt avslut i en slutsats vars syfte är att knyta samman de fyra frågeställningarna och sammanföra de viktigaste upptäckterna som gjorts genom att analysera frågeställningarna med hjälp av den grundläggande juridiska metod som använts. Eftersom frågeställningarna finner en gemensam utgångspunkt i det fall som presenteras i avgränsningar (kapitel 1.4) blir det naturligt att väva samman resultaten för att redogöra för det övergripande syfte som visades i syftetekstet (kapitel 1.2). Slutsatsen återfinnes i kapitel 4 och är uppdelad i 5 delkapitel. K'-Delkapitel 1-4 beskriver slutsatsen för frågeställning 1-4 och delkapitel 5 är dedikerat till rekommendationer för fortsatt arbete.

2.2 Metoddiskussion och viktiga källor

Validitet innebär att det som ämnas undersökas har undersökts på ett sätt som är så nära sanning som möjligt (Davidson, B., & Patel, R., 2019). Validiteten är viktig för kvalitativ forskning på så vis att hela rapporten skall analyseras ur detta synsätt (Alexius-Borgström, K. och Hollander, A., 2005). Således torde validiteten varit hög i rapporten eftersom det som undersökts har följt den grundläggande juridiska metoden för att besvara frågeställningarna. Däremot har många frågeställningar varit till grund för att uppnå rapportens syfte vilket kan innebära att en rapport av denna storlek inte fångat upp varje detalj som kan ha haft en inverkan på de bedömningarna som gjorts för att besvara frågeställningarna. Det vill sig också nämnas att de juridiska problem som ligger till grund för rapporten har genomgått en urvalsprocess av författarna vilket kan ses som en positivistisk ansats vilken har blivit kritiserad för att vara partisk (Davidson, B., & Patel, R., 2019). Reliabiliteten å andra sidan har tappat sin innebörd inom kvalitativ forskning utan ses istället som ett komplement till validiteten (Davidson, B., & Patel, R., 2019).

För att säkerställa en hög grad av validitet har det varit essentiellt att genom rapporten använda källor av god kvalitet eftersom det som undersöks måste vara korrekt (Patel, R. & Davidson, B., 2019). God kvalitet har säkerställts genom att använda juridiska dokument som är publicerade av väletablerade, internationella organisationer. Konventionerna UNCLOS III och MLC, 2006 med tillägg från 2016 har Förenta nationerna varit med och upprättat. Green Lanes direktivet är publicerat av Europa Kommissionen. Dokument från BIMCO (exempelvis SHIPMAN 2009-kontrakt) som är en NGO som har medlemmar som utgör över 60% av världens totala tonnage har använts (BIMCO, 2021). Vetenskapliga artiklar som använts i rapporten har genomgått referentgranskning eftersom det innebär att sakkunniga har genomgått artiklarna och säkerställt kvalitet (Spier, R., 2002).

Utöver dokument av väletablerade internationella organisationer beskrivs speciellt viktiga källor för besvarandet av frågeställningarna i detta och kommande stycken. För att besvara frågeställning 1 har onlineversionen av boken ”The Oxford Handbook of the Law of the Sea” använts för att besvara frågeställning 1. Boken är från 2015 och har 39 kapitel men för denna rapport användes nödvändiga fakta tagen ur 7 av dessa kapitel. Varje kapitel har enskilda författare men hela boken är utgiven av Donald Rothwell, Alex Oude Elferink, Karen Scott och Tim Stephens. Samtliga utgivare är professorer inom internationell lag där Elferink är

biträdande direktör för Netherlands Institute for the Law of the Sea på Utrecht University (Oxford University Press, 2021).

Vanligt förekommande och ytterst användbar källa för att besvara frågeställning 2 har varit den rättsvetenskapliga publikationen av en över 350 sidor lång avhandling av Sandra Lielbarde från 2020 vid namnet ”The Problematic Aspects of the Identification of the Responsible Party in Seafarers’ Employment Contracts”. Sandra, som har en PhD från Polytechnic University of Catalonia, jobbar som professor för juridiska frågor inom social trygghet och arbete på University of the Basque Country-UPV/EHU (Maritime Work Watch, 2021). Sandra har publicerat många artiklar inom ämnet och medverkat i journaler så som ”WMU Journal of Maritime Affairs” (Lielbarde, S., 2018).

För att besvara frågeställning 3 har andra upplagan av boken ”Force Majeure and Frustration of Contract” varit till användning eftersom den som namnet antyder belyser de två doktrinerna force majeure och frustration. Boken är utgiven år 1995 av Lloyd’s of London Press Ltd. Med Ewan McKendrick som redaktör och författare. Boken baseras på över 400 rättsfall. McKendrick är i dagsläget juridikprofessor på Lady Margaret Hall, vilket är ett college på Oxford University. McKendrick har skrivit flertalet böcker inom kontraktsrätt. (Lady Margaret Hall, 2021).

2.3 Etiska aspekter

Frågan om etik inom vetenskapen används för att kunna särskilja ”är” och ”bör”. Således skall forskaren så gott det går ta avstånd från sina moraliska värderingar för att göra så opartiska antaganden som möjligt. Detta görs genom att se på problematiken ur ett klarsynt perspektiv och på så vis finna ”sanningen”. Vetenskapliga institutioner är samhällets oberoende sanningssmedja som skall påvisa verkligheten genom dess undersökningar och experiment (Holme, I. M. och Kroh Solvang, B., 1996). Det är därför viktigt för forskaren att vara medveten om att kvalitativ forskning med källor annat än vetenskapliga kan vara vinklade i sina uttalanden, vilket som därmed tagits hänsyn till genom denna rapport (Holme, I. M. och Kroh Solvang, B., 1996). Det är också av intresse för forskaren att granska alla källor på detta vis, vilket är en anledning till att den information som samlats har genomgått kritisk granskning innan och även efter användning. Exempelvis har fokus legat på källor i form av tryckta böcker

och vetenskapliga artiklar som genomgått en referentgranskning för att på bästa vis säkerställa att källorna i denna rapport hållit sig inom ramarna av vetenskaplig etik (Spier, R., 2002).

3. LITTERATURSTUDIE

Rapporten baseras endast på litterära källor för att besvara problematiken och inom detta kapitel kommer samtliga frågeställningar besvaras. Kapitel 3.1 besvarar fråga 1, kapitel 3.2 besvarar fråga 2 och så vidare.

3.1 Legaliteten för stater att stänga ner hamnar och covid-19-pandemins inverkan på denna legalitet enligt havsrättskonventionen

Kapitel 3.1 ämnar besvara det juridiska problemet som är kuststaters legalitet att stänga ner sina hamnar och på så vis neka utländska fartyg anlöp med ett perspektiv ur havsrättskonventionen. Tilläggsvis undersöks om nedstängning av kuststatens hamnar som följd av att minska smittspridningen av COVID-19-viruset kan ha någon inverkan på denna legalitet. Kapitel 3.1.1 belyser de delar av havsrättskonventionen som kan vara applicerbara på de juridiska problemen, med andra ord relevanta rättsregler. Fortsättningsvis innehåller kapitel 3.1.2 en bedömning om reglerna går att tillämpa på problemen samt vad den rättsliga följden blir.

3.1.1 Havsrättskonventionen

Havsrättskonventionen är baserad på ett uråldrigt antagande att stater bör ha all rätt att utträta suveränitet över havsområden som anses tillhöra landet. Antagandet har under lång tid tagit form av internationella överenskommelser baserade på sedvana, med andra ord ej nedskrivna i lagtexter (Treves, T., 2015). Under modernare tid, i synnerhet efter andra världskriget, bildades Förenta nationerna (FN) som genom sina konferenser lyckats förhandla fram det som kom att kallas havsrättskonventionen, vilket gav länder en lagstadgad överenskommelse som omfattade dess havsområden (Treves, T., 2015). Organisationens mål var att skapa en enad politisk nation. I försök att framställa en rättvis konvention över haven kom medlemmarna fram till en slutgiltig version av havsrättskonventionen år 1982 som går under det engelska namnet *United Nations Conventions on the Law of the Sea III* (Treves, T., 2015; UN, 2018). Konventionen delar upp världens hav i olika geografiska områden vilket innebär rättigheter och skyldigheter för stater (Lathrop, C., 2015). Medlemmarna åtar sig följa konventionens riktlinjer genom att ratificera dessa in i nationell lag (UN, 2018). Vid dispyter som framkommer när stater är oense om konventionens direktiv uppklaras dessa genom *International Tribunal for the Law of the Sea* (Oxman B., 2015). Fortsättningsvis belyser Oxman, B. (2015) att skapa en rättsprocess för dispyter mellan stater sker på samtligas beväg eftersom stater inte kan starta rättsprocesser mot varandra utan den andres medgivande.

3.1.1.1 Havsområden

För att förstå hur havsrättskonventionen fungerar krävs en förklaring för de områden som en kuststats hav är uppdelat i. Först och främst är det viktigt att redogöra för begreppet *baslinjer*. Baslinjerna är nautiska gränser som utgör grunden för det område som tillhör en kuststat och det är inom dessa områden som kuststatens jurisdiktion råder (Lathrop, C., 2015). Baslinjerna, som kan vara ett lands kust eller skärgård, används som utgångspunkt för att mäta en kuststats *territorialvatten*. Territorialvatten sträcker sig 12 nautiska mil från baslinjerna ut mot det öppna havet och innanför baslinjerna ligger en kuststats landområden och *inre vatten* (Noyes, J., 2015). Noyes, J. (2015) och Tanaka, Y. (2015) poängterar att havsrättskonventionen delger kuststaten i viss mån suveränitet över dessa områden, men att det fortfarande måste ske i samklang med konventionens riktlinjer.

3.1.1.2 Kuststat och hamnstat

En variant av kuststaten är hamnstaten. Hamnstaten är den stat vars jurisdiktion är tillämplig inom det vattenområde som omger en hamn (Molenaar, E., 2015; Ringbom, H., 2015). Begreppet används ofta inom internationell sjöfart för att beskriva den stat vars jurisdiktion är tillämplig vid anlop i dess hamnar (Ringbom, H., 2015). Begränsningarna skiljer sig med en viss mån i jämförelse med vad som utmärker kuststaten eftersom hamnstatens jurisdiktion kan vara applicerbar även innanför annan kuststats maritima område eller utanför de områden som en kuststats nationella lagar vanligtvis är applicerbara (Molenaar, E., 2015). Således är hamnstaten endast ett sätt att beskriva den kuststat vars jurisdiktion är tillämplig på det maritima område som omger en hamn (Molenaar, E., 2015; Ringbom, H., 2015).

Hamnar befinner sig oftast inom en kuststats inre vatten och inom detta område har kuststaten, eller den stat som det maritima område som omger hamnen anses tillhöra, sin fulla rätt att utöva sin jurisdiktion. Det innebär således att staten i fråga har all rätt att kontrollera hamnens tillgänglighet och kan därmed neka främmande fartygs rätt till tillträde (Molenaar, E., 2015; Ringbom, H., 2015). Fortsättningsvis har fartyg som befinner sig inom en kuststats maritima område frivilligt valt att underkasta sig statens jurisdiktion (Ringbom, H., 2015).

Riktlinjerna som utgör grunden för hur en stat skall ratificera havsrättskonventionen in i nationell lag är i dagsläget mycket generella och övergripande. Enligt dessa skall den stat som har suveränitet över vattenområdena agera i god tro, inte utnyttja sin makt samt inte

diskriminera fartyg med en viss flagg (Ringbom, H., 2015). Molenaar E. (2015) trycker på att rätten för utländska fartyg att anlöpa en kuststats hamn inte finns formulerad i internationell sedvanerätt utan istället förekommer rätten genom internationella pakter och bilaterala avtal mellan stater.

3.1.1.3 Flaggstater

Flaggstaten är ett begrepp som innefattar vissa rättigheter och skyldigheter för den nation som fartyget är registrerat i och därmed bär dess flagg (Barnes, R., 2015). Barnes, R. (2015) nämner att på de öppna haven, utanför kuststaters områden, har flaggstaten den exklusiva rätten att utöva sin jurisdiktion över fartyget i fråga. Havsrättskonventionen benämner flaggstatsens skyldigheter i Artikel 94(1), vilka inledningsvis är att utöva sin jurisdiktion och kontroll över fartyg som bär flaggstatsens flagg. Fortsättningsvis i Artikel 94(2) av havsrättskonventionen står det skrivet att flaggstaten skall tillämpa inrikes lagskrifter när det kommer till exempelvis sociala ärenden gällande fartygets besättning (UN, 2018). Barnes, R. (2015) poängterar att det också är flaggstatsens skyldighet att, enligt Artikel 94(3), ansvara för besättningens säkerhet och se till att deras arbetsförhållanden är drägliga. Barnes, R. (2015) menar på att det finns ett flertal konventioner som påvisar flaggstaten att implementera konkreta standarder i inrikes lagstiftning som innefattar en säkrare framdrift av fartyget samt att det är upp till redaren, eller den i redarens ställe, att genom flaggstatsens maritima auktoriteter följa dessa.

3.1.2 Juridisk bedömning

Under de överenskommelserna som havsrättskonventionen inbegriper menar Lathrop, C., (2015), Noyes, J., (2015), Ringbom, H. (2015), Molenaar, E. (2015) och Tanaka, Y. (2015) att det enligt havsrättskonventionen är upp till kuststaten att i viss utsträckning bestämma över sina havsområden och i synnerhet säger Molenaar, E. (2015), Ringbom, H. (2015) och Tanaka, Y. (2015) att inom det havsområde som ett fartyg måste ta sig genom för att anlöpa en kuststats hamn råder statens fulla suveränitet. Detta innebär att kuststaten har all rätt att neka utländska fartyg tillträde till deras hamnar, vilket således innebär att utländska fartyg inte har någon rätt att anlöpa de hamnar som kuststaten har valt att stänga för internationell trafik.

Nedstängning av hamnar verkar i fallet beskrivet i kapitel 1.4 vara en lagstadgad manöver enligt havsrättskonventionen (Molenaar, E., 2015, Ringbom, H., 2015 och Tanaka, Y., 2015). Däremot om andra överenskommelser ägt rum mellan kuststaten och flaggstaten så som bi- och multilaterala avtal vilka skulle kunna föreskriva att alla fartyg med en viss flagg har rätt till

anlöp i alla kuststatens hamnar. Om ett sådant fartyg med utländsk flagg därmed blir nekad anlöp i kuststatens hamnar så skulle det bryta mot överenskommelsen (Molenaar, 2015).

I fallet beskrivet i kapitel 1.4 skulle flaggstaten möjligen kunna anse att nedstängningen bryter mot havsrättskonventionens riktlinjer som säger att kuststater skall agera i god tro. Flaggstaten kan anse det eftersom det inte fanns något tecken på att Caledonian Sky var annat än ett vanligt utländskt fartyg vars syfte var att anlöpa enligt kuststatens normer. Det skulle innebära att kuststaten inte följde havsrättskonventionens riktlinjer och om Salén Ship Management väljer att ta hjälp av flaggstaten för att påbörja en rättsprocess stater emellan. Om så skulle denna ske genom International Tribunal for the Law of the Sea om både flaggstaten och kuststaten har medgivande till att påbörja rättsprocessen (Oxman, B., 2015; Ringbom, H., 2015). Samtidigt kan man påpeka att kuststatens agerande var för rikets säkerhet, åtminstone folket däribland, eftersom pandemin är en hälsorisk (Guan, W-J., Ni, Z-Y., Hu, Y. et al., 2020; Chan J. F-W., Yuan, S., Kok, K-H. et al., 2020) vilket talar för att kuststaten har agerat i god tro som havsrättskonventionen beskriver (Ringbom, H., 2015).

Under samtliga omständigheter torde rättsföljden vara obefintlig för kuststater som nekat utländska fartyg anlöp då överenskommelser enligt havsrättskonventionen tillåter detta (Molenaar, E., 2015; Ringbom, H., 2015; Tanaka, Y., 2015). Fortsättningsvis har COVID-19-pandemin ingen direkt inverkan på denna legalitet vilket innebär att rättsföljden torde vara obefintlig för kuststatens agerande i fallet beskrivet i kapitel 1.4 (Molenaar, E., 2015; Ringbom, H., 2015; Tanaka, Y., 2015). Att dispyter kräver ett medgivande av samtliga stater innebär att kuststaten kan neka att skapa en rättsprocess vilket torde minska chans för rättsföljd ytterligare (Oxman, B., 2015).

3.2 Sjömäns rätt till repatriering och arbetsgivarens motsvarande skyldighet att tillse repatriering (enligt MLC och kollektivavtalen ITF-IMEC och POEA SEC) samt covid-19-restriktioners inverkan på denna rättighet

Det juridiska problemet som undersöks i kapitel 3.2 är sjömäns rätt till repatriering och arbetsgivarens motsvarande skyldighet att tillse repatriering enligt MLC 2006 med tillägg från 2016, samt hur denna rätt återges i anställningsavtalet SEA och kollektivavtalen ITF-IMEC International och POEA SEC. Tilläggsvis undersöks om COVID-19-restriktioner, som presenterad i fallet (kapitel 1.4), har en juridisk inverkan på repatrieringen, sett ur

anställningsavtalet SEA och kollektivavtalen ITF-IMEC och POEA SEC, för sjömännen ombord. Kapitel 3.2.1 belyser de delar av MLC, SEA, ITF-IMEC och POEA SEC som kan vara applicerbara på de juridiska problemen, med andra ord relevant rättsregler. Fortsättningsvis innehåller kapitel 3.2.2 en bedömning om reglerna går att tillämpa på problemen samt vad den rättsliga följderna blir.

3.2.1 Maritime Labour Convention 2006

International Labour Organisation (ILO) är ett organ inom FN som fokuserar på social rättvisa och människors rättigheter på sin arbetsplats (Hagen, K. A., 2003). ILO skapar konventioner inom området och påverkar länders beslutstagare genom konstant dialog via sina representanter (Hagen, K. A., 2003). En utav de många konventioner som ILO har sammanställt är MLC, 2006 som blev en del av internationell lag den 20e augusti 2013 (ILO, 2020h; Lielbarde, S., 2020). Konventionen berör sjömäns rättigheter gällande arbets- och levnadsstandarder ombord och innefattar minimikrav som ställs på deras arbetsgivare (ILO, 2020h; ILO, 2020a; Lielbarde, S., 2020). Tillsammans har myndigheter, fartygsägare och sjömän gemensamt accepterat konventionens villkor och konventionen anses utgöra en kvalitetsstämpel för sjöfartsbranschen (Lielbarde, S., 2020). I dagsläget har MLC ratificerats av 97 länder och utgör 91 procent av världens tonnage (ILO, 2020c; Lielbarde, S., 2020).

De länder som ratificerar konventionen kallas för medlemmar och under Artikel IV(5) av MLC står det skrivet att varje medlem skall säkerställa att de krav konventionen ställer är implementerad i medlemmens jurisdiktion genom nationella lagar och regelverk, kollektivavtal och dylikt (ILO, 2020a). I och med ratificering blir bestämmelserna tvingande och utgör skyldigheter för fartygsägare som bär medlemmens flagg (Lielbarde, S., 2020). Under Artikel II beskriver ILO (2020a) de parter som konventionen omfattar; klausul (f) redogör för begreppet sjöman, vilket innebär en person som arbetar på ett fartyg som omfattas av konventionen, fortsättningsvis beskriver klausul (j) begreppet fartygsägare vilket kan återspeglas i många former. Fartygsägaren kan exempelvis vara en person eller organisation som *de facto* äger fartyget, eller en part som har antagit ansvaret för fartygets drift och samtidigt åtagit sig ansvaret för att uppfylla konventionens krav, exempelvis en Ship manager (Lielbarde, S., 2020). Betydelsen av ordet sjöman har genom MLC fått en bredare betydelse och har i vissa fall utökad arbetande ute till sjöss juridiska kapacitet (Lielbarde, S., 2017), trots att det är det upp till medlemmarna att bestämma sin definition av ordet sjöman även om det finns riktlinjer för dem att följa (Lielbarde, S., 2020).

3.2.2.1 Ansvarsgrunder för repatriering i Marine Labour Convention 2006

Den vitala länken mellan sjöman och fartygsägare utgörs av anställningskontraktet (Lielbarde, S., 2020). I MLC, 2006 under regel 2.1(1) beskriver ILO (2020a) att anställningskontraktet skall vara skrivet i enlighet med konventionens riktlinjer. Följaktligen står det beskrivet i standard A2.1(4)(i) att varje anställningskontrakt skall innehålla repatriering (ILO, 2020a).

Den detaljerade beskrivningen av sjömännens rätt till repatriering återfinnes under standard 2.5 i MLC (se bilaga 1). Under standard 2.5(1) står det beskrivet att varje sjöman har rätt till en kostnadsfri repatriering och att rätten syftar till en säker hemkomst oberoende av deras fysiska tillstånd (Andrioti, D., Faurby, M. D., Hjarnoe, L., och Jensen, O. C., 2017; ILO, 2020a). Standard A2.5.1(1) tydliggör att det är medlemsstatens skyldighet att säkerställa att sjömännens repatrieringsrättigheter materialiseras under konventionens villkor (ILO, 2020a). Villkoren, som står skrivna i standard A2.5.1(1)(a-c), beskriver att repatrieringen skall äga rum om sjömannens anställningskontrakt löper ut under tiden ombord, om kontraktet avslutas eller om sjömannen inte längre är kapabla till att genomföra de sysslor som är beskrivna i anställningsavtalet (ILO, 2020a). Fortsättningsvis i standard A2.5.1(2)(a)(c) nämner ILO (2020a) att medlemsstater skall vara noggranna i formuleringen av nationella lagar, kollektivavtal och liknande som styr besättningsmännens repatrieringsrätt, däribland skall repatrieringsort, transportmedel och liknande kostnader som fartygsägaren ansvarar för vara tydligt utformade. Det står även skrivet under standard A2.5.1(2)(b) att en sjöman skall per automatik ha rätten till repatriering efter 11 månader tjänstgöring.

Är det däremot så att fartygsägaren inte lyckas att tillmötesgå besättningsmännens repatrieringsrätt i enlighet med konventionens riktlinjer så skall, enligt standard A2.5.1(5)(a), ansvaret övergå till flaggstaten. Lyckas varken fartygsägare eller flaggstaten genomföra besättningsmannens repatriering så skall, enligt samma standard, den nation där besättningsmannen skulle påbörja sin repatriering eller besättningsmannens hemland repatriera besättningsmannen på flaggstatens bekostnad. Om så är fallet skall, enligt standard A2.5.1(5)(b), flaggstaten begära ersättning av fartygsägaren (ILO, 2020a). Standard A2.5.1(7) tydliggör att även kuststater har sina skyldigheter vad gäller repatriering, medlemmar skall nämligen underlätta för sjömans repatriering vid anlop av deras hamnar eller vid passage genom territorialvatten eller inre vatten (ILO, 2020a). Fortsättningsvis skall kuststater som har

ratificerat MLC bedriva efterlevnadskontroller på fartygen som kommer i hamn samt visa gehör gällande besättningens åberopande av felaktigheter ombord som bryter mot MLC (Bauer, P. J., 2008; ILO, 2020b). Vidare beskrivs i standard A2.5.1(8) att en besättningsman inte skall nekas repatriering på grund av insolvens hos fartygsägaren eller dennes oförmåga att finna ersättare.

3.2.2.3 Anställningsavtalet Seafarer's Employment Contract

Seafarer's employment contract (SEA) är ett anställningskontrakt för sjömän. I standard A2.1 i MLC står det skrivet att alla ombordanställda sjömän skall ha ett sådant kontrakt och att detta kontrakt skall vara juridiskt bindande mellan sjömannen och fartygsägaren eller den part som antar sig fartygsägarens ansvar (Lielbarde, S., 2020). Fortsättningsvis beskriver Lielbarde S. (2020) att kollektivavtal blir en del av SEA men att själva SEA utgör den obligatoriska länken mellan fartygsägaren, eller den i fartygsägarens ställe och sjömannen.

Bilaga 6 visar hur ett SEA kan se ut. Kontraktet innehåller uppgifter om vilket fartyg sjömannen är anställd på samt sjömannens identifikation och liknande uppgifter. Det står tydligt skrivet i avtalet att detta är länken mellan fartygsägaren (eller fartygsägarens agent) och fartyget, det är alltså fartyget i sig som blir sjömannens knutpunkt. Fartyget kallas enligt kontraktet "The Company". Längre ner i kontraktet under "Terms of the contract" finnes en ruta som börjar med "1." och i denna ruta står det skrivet att gällande ITF-kollektivavtal skall vara en del av kontraktet. (Lielbarde, S., 2020).

3.2.2.4 Kollektivavtalet ITF-IMEC IBF International CBA

ITF är en global facklig organisation med medlemmar från 147 länder (ITF, 2021a). Organisationen hjälper medlemmar att förhandla om löner och minimikrav för arbetsstandarder genom samtal med organisationer som representerar fartygsägare (Amante, M. S.V., 2004; Lielbarde, S., 2020). Villkoren som förhandlas fram återspeglas sedermera i internationella kollektivavtal som ITF-IMEC International IBF (ITF, 2021b). Kollektivavtalet ITF-IMEC IBF International CBA 2019–2022 återspeglar överenskomna minimivillkor mellan sjöman och arbetsgivare om detta finns avtalat i anställningskontraktet. Enligt ITF (2021b) är det fartyget i fråga som blir besättningens knutpunkt samt att det är ITF som granskar de fartyg vars besättning blir berättigade avtalets överenskommelser.

Bilaga 7 visar artikel 20 i kollektivavtalet ITF-IMEC. Artikel 20 avspeglar avtalets repatrieringsvillkor. Fortsättningsvis beskriver klausul 20.2(a-d) att "The Company" är den part

som ansvarar för betalning av repatriering och däri specificeras kostnader som går att hänföra till repatrieringen. Klausul 20.3 i kollektivavtalet beskriver att det är ”The Company” som har i uppgift att tillhandahålla betalningen för repatriering i och med att kontraktet utgått eller om sjömannen blivit uppsagd på berättigade villkor. Följaktligen visar bilaga 8 artikel 19 i kollektivavtalet. Artikel 19 återger de omständigheter som gäller för att sjömannens avtal skall utgå. Klausul 19.1(a) beskriver att kontraktet utgår vid slutet av sjömannens arbetsperiod. Arbetsperioden står skriven i Appendix I av kollektivavtalet (se bilaga 9) vilket lyder att det längsta perioden ombord får vara 10 månader, efter det skall sjömannens avtal löpa ut och sjömannens tjänstgöring ombord avslutas, perioden går inte att förlänga, utan endast att förkorta. Artikel 19 (se bilaga 8) beskriver även i klausul 19.3(d) att en sjöman kan välja att säga upp sig och således avsluta sin arbetsperiod om fartyget avviker från den planerade ruten på så vis att sjömannens tidsperiod ombord förändras avsevärt samt om traden avviker avsevärt från den som var överenskommen. (ITF, 2021b).

3.2.2.5 Kollektivavtalet POEA SEC

POEA är en statlig, filippinsk, organisation som arbetar likt ITF med att på sjömännens vägnar förhandla om löner och sätter minimistandarder. Dessa standarder återspeglas i kollektivavtal som exempelvis POEA SEC (Amante, M. S. V., 2004; POEA, 2016).

Bilaga 10 föreställer sektion 19 i avtalet POEA SEC. Sektion 19 avbildar avtalets repatrieringsvillkor. Klausul A i samma sektion beskriver att vid det tillfälle anställningsavtalet utgår skall sjömannen fortsätta sin tjänstgöring ombord tills dess att fartyget anlöper en hamn där det anses praktiskt att repatriera. Definitionen av praktisk hamn återfinnes i avtalets definitioner och innebär en hamn där det anses praktiskt att repatriera sjömännen (se bilaga 11). Perioden från det att avtalet utgått till anlop i en hamn som anses praktisk för repatriering kan uppgå till högst 3 månader men får enligt durationstiden angiven i sektion 3 (se bilaga 13) inte överskrida 11 månader totalt. Klausul G i sektion 19 står det skrivet att en sjöman som säger upp sig innan dess att avtalet utgått måste betala sin egen repatriering samt transportkostnaderna för dennes ersättare. Klausul D i samma sektion beskriver att när repatriering sker på arbetsgivarens/huvudgäldenärens/befälhavarens/företagets(*company*) villkor så är det arbetsgivaren/huvudgäldenären/befälhavaren/företaget(*company*) som skall betala för repatriering till dess att sjömannen har nått Filippinerna eller överenskommen destination. Bilaga 14 porträtterar sektion 23 där det står skrivet att det är arbetsgivarens ansvar att repatriera

sjömännen om anställningsavtalet utgår på grund av att den planerade ruten upphör (POEA, 2010).

3.2.2 Juridisk bedömning

För att göra bedömningen tydligare delas den upp i två delar. Del ett bedömer sjömäns rätt till repatriering enligt MLC 2006 med tillägg från 2016, samt hur denna rätt återges i anställningsavtalet SEA och kollektivavtalen ITF-IMEC och POEA SEC. Del två bedömer om COVID-19-restriktioner som presenterad i fallet (kapitel 1.4) har en juridisk inverkan på repatrieringen sett ur anställningsavtalet SEA och kollektivavtalen POEA SEC för sjömännen ombord. Varje bedömningsdel presenterar även rättsföljder för respektive problem.

3.2.2.1 Bedömning för sjömäns rätt till repatriering enligt MLC 2006 med tillägg från 2016, anställningsavtalet SEA och kollektivavtalen ITF-IMEC och POEA SEC

Ratificeringen av MLC innebär för flaggstaten att principerna och riktlinjerna inom konventionen skall finnas i deras nationella lagverk (ILO, 2020a; ILO, 2020c; Lielbarde, S., 2020). Således skall, enligt MLC, den part som klassas som fartygsägare ansvara för kostnadsfri repatriering av besättningen på sina fartyg i och med att deras anställningsavtal nått sitt slut (ILO, 2020a; Lielbarde, S., 2020). Fortsättningsvis har sjömännen enligt konventionen rätten att gå mot flaggstaten för ersättning om fartygsägaren, eller den i fartygsägarens ställe, inte har medel att kunna genomföra repatrieringen för sin besättningsman (ILO, 2020a). Även om flaggstaten skulle betala så blir fartygsägaren, eller den i fartygsägarens ställe, skyldig att ersätta flaggstaten för repatrieringen, med andra ord är det fartygsägaren eller den i fartygsägarens ställe som har det yttersta ansvaret för att ersätta sina besättningsmän för repatriering enligt MLC (ILO, 2020a).

Då MLC endast utgör minimikrav för vad som skall återfinnas i kollektivavtal så blir därmed MLC grunden för vad som står skrivet i sjömäns kollektivavtal, vilket inkluderar repatrieringsvillkoren (ILO, 2020a; ILO, 2020h; Lielbarde, S., 2020). Eftersom det står skrivet i standard A2.1 i MLC att det finns ett krav på ett skrivet avtal som sammanlänkar fartygsägare och sjöman måste alla sjöman vara anställda med ett SEA eller liknande avtal som skapar denna sammanlänkning (ILO, 2020a; Lielbarde, S., 2020). Fortsättningsvis återfinnes ingen sådan koppling i respektive kollektivavtal (ITF-IMEC och POEA SEC). Detta innebär för sjömännen att om denne skall kunna tillgodogöra sig de repatrieringsvillkor som står skrivna i respektive

kollektivavtal (se bilaga 7 för ITF-IMEC och bilaga 10 för POEA SEC) måste kollektivavtalen vara kopplade till ett SEA (Lielbarde, S., 2020).

Rättsföljden blir således för sjömannen att den sjöman som är anställd enligt överenskommelserna i ett ITF-IMEC eller POEA SEC via ett obligatoriskt SEA har rätt till repatriering enligt de överenskommelser som återfinnes i respektive kollektivavtal (bilaga 7 för ITF-IMEC och bilaga 10 för POEA SEC) (ITF, 2021b; POEA, 2010). Det vill säga att fartygsägaren, eller den i fartygsägaren ställe, har en skyldighet att tillse repatriering enligt de satta överenskommelserna som står skrivna i SEA.

3.2.2.2 Bedömning för om COVID-19-restriktioner har en juridisk inverkan på repatrieringen i anställningsavtalet SEA och kollektivavtalen ITF-IMEC och POEA SEC.

COVID-19-restriktionerna som presenterade i fallet (kapitel 1.4) kan bli problematiska för repatriering beroende på vilka villkor som respektive sjöman har avtalat i sitt anställningskontrakt (SEA). Det blir så eftersom rättigheterna för sjömännens repatriering varierar beroende på vad som avtalats inom anställningskontraktet (SEA). Problematiken uppstår först och främst för de sjömän vars anställningskontrakt löpt ut eftersom det är i slutet av anställningsperioden som repatriering påbörjas enligt samtliga kollektivavtal ITF-IMEC och POEA SEC (se bilaga 7 och 10).

På fartyget Caledonian Sky blir det problematiskt med nedstängningen av hamnen för de sjömän som arbetat ombord i 11 månader eftersom MLC inte tillåter en längre tid ombord än så innan repatrieringsrätten blir ett faktum (ILO, 2020a). Nedstängningen av hamnar kan därmed innebära för sjömän vars arbetsperiod nått 11 månader och skall bli repatrierade att den som ansvarar för deras repatriering enligt deras SEA bryter det mot de satta villkoren i MLC om de tvingar sjömännen ombord att arbeta längre. Detta innebär att sjömannen kan starta en rättsprocess mot den som enligt dess SEA ansvarar för repatrieringen om sjömannen blir tvungen att arbeta längre än 11 månader (ILO, 2020a).

Enligt ITF kollektivavtal verkar 9 månader vara en normal anställningsperiod eftersom Appendix I (bilaga 9) säger att en månad mer eller mindre än 9 utgör en grund för när ansvarig kan välja att säga upp vederbörande och därmed påbörja dennes repatriering (ITF, 2021b). Således torde villkoret i ITF-IMEC som säger att sjömannen kan behöva tjänstgöra ombord 1

månad mer än vad som är normalt kunna nyttjas som gardering mot en händelse som tvingar sjömännen att arbeta ombord längre än väntat vid kontraktets ingång. Med andra ord så kan det alltså fungera som en gardering mot det som hände i fallet (kapitel 1.4) eftersom nedstängningen av hamnarna tvingade sjömännen ombord som arbetat 9 månader att fördröja sin repatriering till dess att de nådde närmaste hamn där de kunde stiga i land (ITF, 2021b). Eftersom ITF-IMEC erbjuder sådan flexibilitet blir rättsföljden för sjömän som arbetat ombord i 9 månader att de får arbeta i upp till 1 månad till. Är det så att sjömannen under ett ITF-IMEC kollektivavtal arbetat hela 10 månader så skall deras kontrakt automatiskt sägas upp (bilaga 9) och därefter är deras repatriering ett faktum och då kan rättsföljden bli en rättsprocess mot den som står ansvarig för repatriering enligt dennes SEA (ITF, 2021b; Lielbarde, S. 2020).

COVID-19-restriktionerna tvingade Caledonian Sky att ändra rutt vilket kan ha en inverkan på repatrieringsvillkoren för respektive kollektivavtal. ITF säger att det är möjligt att säga upp sitt avtal om ruten för fartyget förändras betydligt vilket inte är densamma för POEA SEC (ITF, 2021b; POEA, 2010). I POEA SEC finns det andra möjligheter till tidig uppsägning, exempelvis enligt sektion 23 (se bilaga 14) om den planerade ruten upphör, men inte om ruten ändras betydligt, vilket innebär att skillnaderna i kontraktstyp har stor inverkan på sjömännen ombord (POEA, 2010). Caledonian Sky blev tvingad till att ändra rutt vilket kan innebära att sjömän med ett ITF kollektivavtal är berättigade uppsägning i förtid och därmed repatriering i samband med uppsägningen (ITF, 2021b). POEA SEC däremot kräver att fartyget avslutar sin rutt helt och hållet för att få sitt avtal uppsagt och även om så är fallet så kräver det enligt sektion 19 klausul A (se bilaga 10) att sjömännen tjänstgör upp till 3 månader ombord till dess att deras faktiska repatriering är ett faktum och dessutom skall det göras enligt definitionen av en ”lämplig hamn” (se bilaga 11 för definition) (POEA, 2010).

Rättsföljden kan dock variera för en sjöman med ett POEA SEC-kollektivavtal som väljer att säga upp sitt avtal i förtid. Enligt sektion 19 klausul G (se bilaga 10) så blir sjömannen med ett POEA SEC bestraffad om denne säger upp sitt kontrakt i förtid och blir därmed inte berättigad betald repatriering, utan istället blir denne tvungen att betala sin och sin ersättares repatriering (POEA, 2010). Detta kan innebära att sjömännen på Caledonian Sky inte anser sig villiga att säga upp sitt kontrakt i förtid även om de under villkoren enligt sektion 23 (se bilaga 14) anser att ruten för fartyget har upphört.

3.3 Ansvarsfördelning för repatriering mellan fartygsägaren och managern enligt avtalet SHIPMAN 2009 och COVID-19-restriktioners möjlighet till ansvarsfrihet genom force majeure eller frustration

Kapitel 3.3 undersöker vem som bär det juridiska repatrieringsansvaret av manager och fartygsägaren i ett SHIPMAN 2009-kontrakt. Fortsättningsvis utvärderas COVID-19 restriktionernas påverkan på repatrieringsansvaret i ett SHIPMAN 2009-kontrakt genom att bedöma om restriktionerna berättigar manager att häva kontraktet genom undantagsprinciperna force majeure eller frustration. Restriktionerna i fråga är avgränsade till en kuststats nedstängning av sina hamnar vilket på så vis gör repatriering omöjlig i de hamnar eftersom sjömännen inte får gå i land. Tilläggsvis undersöks den rättsliga följderna för manager respektive fartygsägare om ett SHIPMAN 2009-kontrakt skulle bli hävt genom force majeure eller frustration. Kapitel 3.3.1 belyser de delar av SHIPMAN 2009, force majeure och frustration som kan vara applicerbara på de juridiska problemen, med andra ord relevanta rättsregler. Fortsättningsvis innehåller kapitel 3.3.2 en bedömning om reglerna går att tillämpa på problemen samt vad den rättsliga följderna blir.

3.3.1 Standardavtalet SHIPMAN 2009

SHIPMAN 2009 är ett kontrakt som binder samman fartygsägare och Ship manager. Syftet med kontraktet är att överlåta ansvaret för fartygets operationella verksamhet från fartygsägaren till manager (BIMCO, 2020; Remmer, A., 2000). Balansen i ansvarsfördelningen mellan manager och fartygsägaren hävdas av BIMCO (2021) ha försatts i ett någorlunda jämnt läge. I detta förhållande där ägaren bär det yttersta ansvaret är det möjligt att hålla manager ansvarig för den skada han eller någon i besättningen vållar (BIMCO, 2020; Remmer, A., 2000). Således tar managern över ansvaret för fartyget genom SHIPMAN 2009-kontraktet (BIMCO, 2020).

Bilaga 3 visar de olika ansvar som manager kan åta sig genom avtalet. I klausul 3 av SHIPMAN 2009-kontraktet förklaras managers befogenheter i koppling till driften ombord. Manager tillåts ta beslut som är nödvändiga för att möjliggöra framförande av bemanningstjänsterna ombord. Bemanningstjänsterna skall enligt kontraktet vara i linje med men ej begränsade till relevanta regler och lagrum. Bilaga 4 visar repatrieringsklausulen i SHIPMAN 2009. I klausul 5(a)(v) beskrivs ansvaret för repatriering. Om managementbolag genom box 7 i avtalet åtagit sig ansvaret för bemanning av fartyget inkluderar det repatriering enligt klausul 5(a)(v). Managementbolaget måste därmed se till att anställa kvalificerad personal, med andra ord sjömän, vilket görs via anställningskontrakt. (BIMCO, 2020).

Bilaga 5 visar force majeure-klausulen i SHIPMAN 2009. Klausul 17 handlar i helhet om ansvar och under 17(a) förklaras i vilka samband kontraktsparter kan åberopa force majeure. Det står skrivet att ingen av avtalsparterna skall bli erlagda skulden för förlust, skada eller fördröjning som uppkommit genom en force majeure-händelse. Åberopande part skall omöjligt kunna genomföra alla eller delar av kontraktets skyldigheter samt att denne skall ha vidtagit rimliga åtgärder för att undvika eller minimera effekterna av force majeure-situationen. Klausul 17(a)(i) tar upp ”Act of god”, 17(a)(ii) beskriver att åtgärder tagna av regeringar kan vara av force majeure-karaktär, 17(a)(v) inkluderar epidemier. (BIMCO, 2020).

3.3.2 Force Majeure

Force majeure är ett vanligt förekommande begrepp i kontraktsrätt som härstammar från romarriket under namnet ”*vis major*” vilket översätts till övermäktig kraft (Katsivela, M., 2007; McKendrick, E., 1995). Begreppet går under kategorin undantagsklausuler som innebär att lidande part får en möjlighet att bli ursäktad från sina skyldigheter (Brunner, C., 2009; Schwenger, I., 2008). Force majeure förekommer inom kontrakt genom klausuler som hänvisar till nationell jurisdiktion där engelska eller amerikanska lagsystem ofta ligger till grund för tolkning (Katsivela, M., 2007). Force majeure-doktrinen har inget exakt lagrum men har blivit en viktig del i kontraktsrätten eftersom force majeure-klausuler förekommer i stor utsträckning. Begreppet har därför ingen precis mening utan genom analys av flertalet tidigare fall där klausuler av den sort förekommit har jurister och forskare kommit fram till antalet riktlinjer som kan användas för att beskriva vad som krävs för att ha möjligheten att framgångsrikt åberopa force majeure (McKendrick, E., 1995).

Mer konkret påtalar flertalet forskare och jurister vad ett lyckat åberopande av force majeure inbegriper. Till att börja med krävs att den lidande kontraktspartens skyldigheter har blivit omöjliga att genomföra, åtminstone temporärt, som en konsekvens av att en eller flera extraordinära händelser som ej kunnat förutses inträffa (Casady, C. B. och Baxter, D., 2020; Dellinger, M., 2017; Firoozmand, M. R., Zamani, J., 2017; Maskow, D., 1992; McKendrick, E., 1995). Termen temporärt inom force majeure innefattar enligt Clark, J. R. (2020) den tidsperiod som de kontraktbundna skyldigheterna var omöjliga att uppnå. Firoozmand, M. R. och Zamani, J. (2017) menar på att det ligger vikt i att bevisa att det inte finns något kausalt samband mellan händelsen och kontraktsparterna. Således innebär det att en analys av händelsens förutsebarhet samt parternas agerande under händelsen genomgås, med andra ord

om parterna hade kunnat genomföra sina skyldigheter även om händelsen inträffade (Firoozmand, M. R. och Zamani, J., 2017; McKendrick, E., 1995). Om sambandet inte finns öppnas en möjlighet för den part vars skyldigheter blivit omöjliga att bli ursäktad (Dellinger, M., 2017). Vid utmätandet av det kausala sambandet infinner sig även en utvärdering om vilken kontraktspart som skulle anta sig bära risken för händelsen som skapat den skyldiges nederlag (Brunner, C., 2009).

Formuleringen av force majeure-klausulen är en stor del i bedömningen, det är viktigt att åberopandet hamnar inom ett rimligt spann av formulering för att kunna uppfylla kravet för att bli ursäktad (Azfar, F., 2012; McKendrick, E., 1995). Quershi, A., (2020) är inne på samma spår då han menar på att hänvisningens karaktär kan antingen vara indirekt då den förekommer i form av en övergripande referens i klausulen, eller också står den specifika händelsen med ordagrant. Alternativt att det finns en tydlig hänvisning till dess korresponderande kategori (Quershi, A., 2020). McKendrick, E., (1995) nämner att klausulen kan användas på så vis att den ger den skyldige parten dispens för utförande av sina löften men att klausulen inte begränsar det faktiska ansvaret för dessa. Enligt Casady, C. B. och Baxter, D. (2020) kan force majeure-event vara exempelvis pest, epidemier eller biologisk kontamination.

3.3.3 Frustration

När Force Majeure klausulen antingen avtalats bort eller anses vara otillräckligt täckande, då kommer *frustration* till förfogande beskriver Mazzacano, P, J., (2011). Det innebär att undantagsprincipen frustration är allmänt närvarande för flertalet typer av kontrakt (Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020; Suraputra, D, S., 2014). Frustration-doktrinen härstammar ur *Rebus sic stantibus* (Mazzacano, P, J., 2011; Suraputra, D, S., 2004). Doktrinen gör sig gällande till följd av att en händelse som har inträffat utom avtalsparternas kontroll där prestationer antingen blir omöjliga eller uteblir, efter avtalets ingående (Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020; Cambridge University Press., 1938; MacMillan, C., 2014; Mazzacano, P, J., 2011; Suraputra, D, S., 2014). Som en konsekvens blir kontraktet ogiltigförklarat under den period som parternas skyldigheter blev omöjliga att genomföra och därmed blir parternas skyldigheter ursäktade. I vissa fall riskerar kontraktet att hävas helt och hållet, med andra ord sätts inga krav på vidare prestationer från respektive part, från och med det tillfälle som händelsen uppstod (MacMillan, C., 2014; Mazzacano, P, J., 2011). Händelsens uppkomst ska inte ha tillfogats genom någon av de inblandade avtalsparterna (Liu, F., 1988; Mazzacano, P, J., 2011).

3.3.3.1 Omöjlighetsaspekten i frustration

Frustration-doktrinen är baserad på omöjlighetsfaktorer, eftersom undantagsprincipen endast blir godtagbar om den åberopandes skyldigheter har blivit omöjliga att genomföra (Mazzacano, P, J., 2011). Således blir det av intresse att titta närmare på doktrinen av omöjlighet kallad *impossibility*-doktrinen eftersom den går hand i hand med frustration-doktrinen (Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020; Liu, F., 1988; Mazzacano, P, J., 2011). Doktrinen som omfattar omöjlighetsaspekten delas upp i två kategorier, nämligen temporär omöjlighet och partiell omöjlighet.

Impossibility-doktrinen förekommer i tre varianter beskriver Beale, H. och Twigg-Flesner, C. (2020). Enligt den första varianten har avtalets fundamentala bas blivit fördärvad. Den andra kategorin beskriver att det fundamentala objektet förblir otillgängligt. Tredje och sista kategorin har samband med fysiskt upphörande, exempelvis av vitala tjänster viktiga för uppfyllelsen av det avtalade löftet alternativt inträffande av en i sammanhanget relevant persons död eller sjukdom (Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020; Mazzacano, P, J., 2011). När uppfyllande av åtaganden blivit fysiskt omöjliga för avtalsparterna legitimerar impossibility-doktrinen hävning av kontraktet (Liu, F., 1988).

3.3.3.2 Temporär omöjlighet

Man skiljer mellan *temporär* och *partiell* omöjlighet, då den förstnämnda definieras som uppskjutna prestationer. Delar av kontraktet eller hela detta blir tillfälligt omöjliga att utföra då prestationen blir uppskjuten till följd av ett operationellt förhinder (Mazzacano, P, J., 2011). Kontraktet kan endast hävas om tiden låg i kontraktets essens och då anses hela kontraktet vara frustrerat (Mazzacano, P, J., 2011).

Syftet med doktrinen är inte att bryta kontraktet utan, enbart att skjuta upp prestationer när dessa blivit tillfälligt omöjliga att utföra (Mazzacano, P, J., 2011). I dessa fall fortsätter Mazzacano, P, J., (2011) att gränssättning bör hänföras kring huruvida mycket den andra parten kommer att lida av förseningen samt hur mycket han berövas på den substans som fick honom att skriva på kontraktet (Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020). Förseningen i sig begränsas dels genom klausuler med tidsangivelser i förhållande till ursprungligt tidsfönster vid sidan av olika grad på försening som normal, medel till avbrott fortsätter Beale, H. och Twigg-Flesner, C. (2020).

3.3.3.3 Partiell omöjlighet

Delar av kontraktet, det vill säga olika avskiljbara åtaganden frustreras och förblir omöjliga att prestera för att det blir legalt omöjligt till följd av en plötslig händelse. I dessa fall måste det fastställas huruvida om en part ska prestera eller huruvida den uppskjutna prestationen ska ursäkta uteblivna prestationer helt och hållet (Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020; Mazzacano, P, J., 2011). En grundläggande förutsättning för den partiella omöjlighetsaspekten är att åtaganden i avtalet mellan parterna ska vara möjliga att avskilja från varandra helt beskriver Beale, H. och Twigg-Flesner, C. (2020), följden av detta blir att frustration-doktrinen kan tillämpas på flera delar av kontraktet utan att kontraktet i sin helhet blir frustrerat.

3.3.4 Juridisk bedömning

Avsides pandemins förekomst är hamnarnas nedstängning en oförutsedd händelse som uppträder utom parternas kontroll vilket stämmer överens med doktrinerna force majeure och frustration (Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020; Mazzacano, P, J., 2011; Cambridge University Press., 1938; MacMillan, C., 201; Suraputra, D, S., 2014; Clifford, G, H., 1984; McKendrick, E., 1995). Konsekvent kan besättningen inte tas emot för repatriering vilket kan betraktas som ett bortfall av en vital tjänst för managern eftersom det blir omöjligt att repatriera sin besättning (Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020; Mazzacano, P, J., 2011; Maskow, D., 1992; Firoozmand, M. R., Zamani, J., 2017; Dellinger, M., 2017; Casady, C. B. och Baxter, D., 2020; McKendrick, E., 1995). På detta sätt gör sig omöjlighetsaspekten verksam vilket som bäddar för applicering av doktrinerna frustration och force majeure (Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020; Mazzacano, P, J., 2011).

Förutsatt att SHIPMAN 2009-kontraktet innehåller en force majeure-klausul likt den i bilaga 5, som i tillräcklig omfattning täcker upp för den händelse som gör repatrieringen omöjlig kan undantagsprincipen force majeure göra sig verksam (Azfar, F., 2012; Quershi, A., 2020; McKendrick, E., 1995). Clark, J. R. (2020) hävdar att själva viruset inte är en force majeure-händelse i sig utan det är de restriktioner som skapar problematiken, exempelvis nedstängning av hamnar vilket talar för att force majeure kan vara giltigt för managern som presenteras i fallet (kapitel 1.4). Som sista punkt i force majeure-klausulen (se bilaga 5) formuleringen ”inom rimlig kontroll” vilket ger det anlöpande fartyget en trolig, åtminstone temporär, ursäkt enligt formuleringsprincipen inom force majeure eftersom deras påverkan på nedstängningen torde vara obefintlig och utanför deras kontroll baserat på omständigheterna för Caledonian Sky (Azfar, F., 2012; McKendrick, E., 1995; Quershi, A., 2020).

Rättsföljden av detta blir förutsatt att SHIPMAN 2009-kontraktet erhåller en tillräckligt omfattande force majeure-klausul, att både manager och fartygsägare friskrivs från repatrieringsansvaret avseende klausul (17a) i SHIPMAN 2009 (se bilaga 5).

Ytterligare en konsekvens av den föreliggande omöjlighetsaspekten, förutsatt att force majeure klausulen antingen har otillräcklig täckning eller rent av har förhandlats bort i kontraktet, blir därmed inträde av doktrinen frustration (Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020; Mazzacano, P, J., 2011). Som tidigare pointerat kunde varken manager eller fartygsägare förutse att hamnarna skulle stängas ner likaså hade någondera förväntningar eller vetskap om risken med detta menar Clifford, G, H., (1984). Tilläggningsvis, som stipulerat i klausulen hade manager till intention att repatriera besättningen enligt 5(a) i SHIPMAN 2009 (Clifford, G, H., 1984).

Eftersom repatrieringsansvaret är ett bland flera spridda åtaganden inom SHIPMAN 2009 och bedöms operera självständigt anses managers repatrieringsansvar vara avskiljbart från övriga åtaganden inom avtalet, vilket öppnar för den partiella omöjlighetsaspekten (Mazzacano, P, J., 2011). När repatriering därför inte är möjlig blir doktrinen om partiell omöjlighet applicerbar (Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020; Mazzacano, P, J., 2011). Tilläggningsvis under den tid som hamnar hålls stängda anses managers repatrieringsansvar vara tillfälligt hävt då repatrieringen följaktligen skjuts upp och fartyget då närmar sig en annan hamn i ett nytt försök (Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020; Mazzacano, P, J., 2011).

Rättsföljden för undantagsprincipen frustration med partiell och temporär omöjlighetsåtaganden, så friskrivs manager från det repatrieringsansvar han bär i SHIPMAN 2009-kontraktet enligt klausul 5(a) (Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020; Liu, F., 1988; MacMillan, C., 2014; Mazzacano, P, J., 2011).

3.4 Hur problemen med repatriering har lösts i praktiken genom Europa Kommissionens Green Lanes-initiativ

I kapitel 3.4 undersöks de praktiska lösningar som vidtagits avseende repatrieringsförfarandet utifrån ett Europa-politiskt perspektiv samt utreda hur dessa lösningar avhjälper de juridiska frågeställningar som rapporten grundar sig på. Utgångspunkten under bedömningsdelen liksom i frågorna ställda är att reda ut hur lösningarna skulle lindra problematiken och på så vis utesluta problem med repatriering som återges i kapitel 1.4. Kapitel 3.4.1 beskriver initiativet kallat

Green Lanes som Europa Kommissionen har vidtagit för att avhjälpa repatrieringsproblematik. 3.4.2 utgör en bedömning av hur detta initiativ kan hjälpa mot problematiken som beskriven i frågeställning 1–3 samt beskriva hur rättsföljden istället skulle bli vid sådan problematik.

3.4.1 Europa Kommissionen: Green Lanes och lösningen på praktiska repatrieringsproblem

Som ett resultat av att olika nationer valde att stänga sina gränser förekom långa väntetider mellan noder i transportnätverken, vilket som på det stora hela orsakade störningar och obalanser inom försörjningskedjor (Weerth, C., 2020). Rådande brist och osäkerhet kring tillförseln av essentiella varor som mat, medicinska artiklar och transportarbetare var ett incitament för Europa Kommissionens lösning, i form av ett initiativ kallat Green Lanes (Europa Kommissionen, 2020; Weerth, C., 2020).

Syftet med Green Lanes etablering är att främst att hålla landsgränser öppna samt reducera störningar inom försörjningskedjorna primärt avseende essentiella varor (Europa Kommissionen., 2020; Weerth, C., 2020). Tillvägagångssättet motsvarar upprätthållande och effektivisering av multimodala transporter genom både tidsreducerade och färre kontroller fortsätter Europa Kommissionen (2020). En passage genom Green Lanes skall inte ta mer än 15 minuter (Europa Kommissionen, 2020).

Enligt punkt 24–28 krävs effektivitet och koordination i kommunikationen inom Green Lanes för att gynna mobiliteten i flödet av internationella transportarbetare (Europa Kommissionen, 2020). Det är på detta sätt som sjömän i praktiken har kunnat bli repatrierade över järnväg i allt större utsträckning till följd av det bortfall av resenärer inom kollektivtrafiken sedan pandemins inträde (Europa Kommissionen, 2020).

Europa Kommissionen (2020) betonar i punkt 15 och 16 att internationella transportare är viktiga då dessa under pandemin fortsatt med sina åtaganden och hållit både ekonomi och försörjningskedjor i rörelse. Av denna anledning ska transportarbetare inte hindras från att korsa landsgränser, då uppvisande av enbart ett undantagstillstånd som förkunnar att personen är en internationell transportarbetare, skriver Europa Kommissionen (2020) i punkt 19. För sjömän är tillståndets giltighet permanent mot argumentet att transportarbetare tillåts röra sig fritt, enligt punkt 16 och 20 (Europa Kommissionen, 2020).

Implementeringen av Green Lanes innebär att medlemsstaterna har till skyldighet att förse transportarbetare med visum inklusive kringtjänster. Initiativet innebär också att medlemsstater skall tillåta besättningsbyte i hamn och fartygsägaren är skyldig likaså att förse besättning och ombordvarande inspektörer vid hamnstatskontroller enligt punkt 49 och med tillräckliga kvantiteter av personlig skyddsutrustning enligt punkt 18 och 22. Vid avsaknad av ett internationellt yrkescertifikat erhåller ett uppvisande av anställningsintyg från arbetsgivaren tillsammans med identifikation av den anställde transportarbetaren relevans, beskriver Europa Kommissionen (2020) i punkt 20–22. (Europa Kommissionen, 2020).

Mot argumentet att hålla fler ekonomier vid liv pågår arbete för en större etablering av Green Lanes i transportnätverken utanför Europa, enligt punkt 22 (Europa Kommissionen, 2020).

3.4.2 Juridisk bedömning

Till följd av pandemin återstår i samband med implementeringen av Green Lanes ett antal konflikter. Detta på följande områden, rörande kuststaters legalitet att stänga ner hamnar enligt havsrättskonventionen, arbetsgivarens motsvarande skyldighet att tillse repatriering enligt kollektivavtal och MLC, och slutligen ansvarsfördelningen enligt SHIPMAN 2009 då undantags principer fått genomslag. Till följd av att Green Lanes inträde påverkas nationernas legala handlingskraft. Green Lanes är applicerbar på sjömän och samtliga transportslag som fraktar gods vilket framgår i punkt 9 och 14 (Europa Kommissionen, 2020).

Vid granskning av frågeställning 1 framgår det att till följd av COVID-19-pandemin har kuststater nyttjat sin suveränitet till att stänga hamnar och neka utländska fartyg anlöp (Molenaar, E., 2015, Ringbom, H., 2015; Tanaka, Y., 2015). Den regelbundna rörligheten som repatriering för sjömän innebär har hämmats på grund av detta, uttrycker Europa Kommissionen (2020) i punkt 21. Därför som en konsekvens av Green Lanes, blir samtliga medlemsstater inom Europa skyldiga att hålla sina landsgränser öppna och tillåta besättningsbyte i hamn samt bistå sjömän med olika transporttjänster som är vitala för deras fria rörlighet (Europa Kommissionen, 2020). Rättsföljden blir därmed att kuststater inte längre kan nyttja sin suveränitet som står skriven i havsrättskonventionen (Molenaar, E., 2015, Ringbom, H., 2015; Tanaka, Y., 2015).

Vid granskning av frågeställning 2 står det skrivet i samtliga kollektivavtal inklusive MLC att en sjöman alltid är berättigad repatriering (bilaga 6, 7, 10 och 11), därför kan anställningsavtalet

tillämpas som ett bevis på sjömannens rättighet till repatriering menar Lielbarde, S., (2020). En gemensam nämnare inom Green Lanes som likt MLC avser sjömäns repatrieringsrätt stärks genom prägeln ”essential worker” som internationella transportarbetare tilldelats, och av detta har blivit försedda ett undantagstillstånd som hänför fri rörlighet mellan länder med permanent giltighet, enligt punkt 16 och 20 (Europa Kommissionen, 2020). I förekommande hamnstatskontroller kommer det till följd av Green Lanes legala status att läggas fokus på just anställningskontraktets giltighet i syfte att säkerställa efterlevnad av den lagstadgade tiden om maximalt 11 månader ombord i MLC, enligt punkt 47 (Europa Kommissionen, 2020). Av detta blir rättsföljden att sjömän erhåller en permanent rättighet till repatriering och därmed kommer deras repatrieringsvillkor satta i respektive kollektivavtal som ITF-IMEC och POEA SEC att förses av den ansvariga, i fallet beskrivet i kapitel 1.4, av managern. Den fria rörligheten gör också så att fartyget kommer att följa sin överenskomna rutt och därmed kan inte sjömännen säga upp sitt avtal enligt kollektivavtalens klausuler som nämner möjligheten till uppsägning vid förändring eller avslut av planerad rutt (se bilaga 9 och 14).

Undantagstillståndet beskrivet i punkt 16 och 20 av Green Lanes-initiativet gör att den planerade ruten aldrig kommer kunna upphöra (Europa Kommissionen, 2020). För frågeställning 3 innebär det att manager behåller sitt arbetsgivaransvar till följd av att det aldrig kommer att bli omöjligt för manager att repatriera sin besättning, vilket är kriterierna för att häva ett SHIPMAN 2009-kontrakt (Beale, H och Twigg-Flesner, C., 2020; Mazzacano, P, J., 2011; Maskow, D., 1992; Firoozmand, M. R., Zamani, J., 2017; Dellinger, M., 2017; Casady, C. B. och Baxter, D., 2020; McKendrick, E., 1995). Rättsföljden av detta är att manager hålls fortsatt ansvarig till följd av att de element som tidigare förhindrade repatriering nu har eliminerats. Det föreligger nu ingen omöjlighet till repatriering.

4. SLUTSATSER

Slutsatserna i detta kapitel har som funktion att koppla samman de olika forskningsfrågorna för att belysa den övergripande struktur som utgör sjömannens rätt till repatriering. För att göra slutsatserna tydliga kommer detta kapitel att likna den struktur som forskningsfrågorna besvaras i men eftersom koppling mellan dessa görs under detta kapitel kommer inflytande från respektive forskningsfråga äga rum genom hela kapitlet.

4.1 Frågeställning 1

Kuststäder kan genom den suveränitet och legala inflytande dem erhåller enligt havsrättskonventionen stänga ner hamnar och neka utländska fartyg tillträde (Molenaar, E., 2015; Ringbom, H., 2015; Tanaka, Y., 2015). COVID-19-pandemin har ingen direkt inverkan på denna suveränitet, utan kan istället vara en anledning för staten att stänga ner (Chan J. F-W., Yuan, S., Kok, K-H. et al., 2020; Guan, W-J., Ni, Z-Y., Hu, Y. et al., 2020; Iozzi, L., Brambilla, I., Foadelli, T., et al., 2020; Pepe, E., Bajardi, P. och Gauvin, L. et al., 2020). Således torde rättsföljden vara obefintlig för kuststaten även om denne motsätter sig direktivet eftersom rättsprocesser sker beroende av samtliga staters medgivande, vilket betyder att dessa alternativt nekas (Oxman, B., 2015).

Tilläggsvis när kuststater nyttjar denna suveränitet skapas ett operationellt hinder för flaggstaters fartyg eftersom repatriering blir omöjlig som sett i fallet i kapitel 1.4. Detta innebär att nedstängningen av hamnarna bryter mot den överenskommelse som står skriven i MLC under standard A2.5.1(7) gällande samverkan mellan stater att underlätta varandras repatriering (ILO, 2020a). Detta visar på att nationer som valt att ratificera MLC inte nödvändigtvis kommer att agera i enlighet med dessa vilket givetvis blir problematiskt för sjömännen eftersom det är dem som MLC ämnar att skydda (ILO, 2020a).

4.2 Frågeställning 2

MLC ställer krav på att den part som klassas som fartygsägare ansvarar för kostnadsfri repatriering av besättningen på sina fartyg i och med att deras anställningsavtal nått sitt slut (ILO, 2020a; Lielbarde, S., 2020). Den obligatoriska länken mellan sjöman och den part som klassas som fartygsägare utgörs av ett SEA (ILO, 2020a; Lielbarde, 2020). Anställningskontraktet SEA fungerar som en bas för sjömannens arbetsvillkor och det är genom detta SEA som sjömannen kan välja att koppla kollektivavtal som ITF-IMEC och POEA SEC vilka innehåller överenskommelser stadgade av arbetarorganisationer. Kollektivavtalen är baserade på de minimikrav som är satta av MLC (ILO, 2020h; ILO, 2020a; Lielbarde, S., 2020) och repatrieringsvillkoren står skrivna i respektive kollektivavtal (se bilaga 7 för ITF-IMEC och bilaga 10 för POEA SEC). Det vill säga att fartygsägaren, eller den i fartygsägaren ställe, har en skyldighet att tillse repatriering enligt de satta överenskommelserna som står skrivna i SEA (ILO, 2020a; Lielbarde, S., 2020).

COVID-19-restriktionerna kan bli problematiska för repatriering under vissa omständigheter eftersom rättigheterna för sjömännens repatriering varierar beroende på deras anställningsavtals villkor (ITF, 2021b, POEA, 2010). Med det sagt är COVID-19-restriktionerna mycket problematiska för de sjömän vars avtal har löpt ut och därmed skall repatrieras. Detta eftersom deras närvaro skulle kunna vara essentiell för fartygets drift och säkerhet vilket således innebär att sjömän som är berättigade repatriering som nått sin maximala arbetstid enligt sitt avtal blir tvungen att fortsätta arbeta som sett i fallet (kapitel 1.4). Detta skulle i så fall strida mot kollektivavtalets villkor om högsta arbetsperiod som sjömän är tillåtna att tjänstgöra ombord (se bilaga 9 för ITF-IMEC och bilaga 13 för POEA SEC) och därmed även villkor satta av MLC om perioden är över 11 månader (ILO, 2020a). Rättsföljden blir därmed att sjömannen får starta en rättsprocess mot arbetsgivaren vilket är den som ansvarar för det fartyg som sjömannen är kopplad till via sitt SEA (se bilaga 6) (ILO, 2020a; Lielbarde, 2020).

Samtidigt som det är fartygsägaren, eller den i fartygsägaren ställe, som blir ansvarig för repatrieringsproblematiken genom sjömannens SEA (ILO, 2020a; Lielbarde, 2020) är det trots allt kuststaten som genom att utnyttja sin suveränitet (Molenaar, E., 2015; Ringbom, H., 2015; Tanaka, Y., 2015) och således inte tagit hänsyn till underlättandet av andras repatriering i enlighet med MLC (ILO, 2020a) som skapat repatrieringsproblematiken för sjömännen nämnda i fallet i kapitel 1.4. Således har sjömäns minimi krav samt rättigheter till repatriering överröstas av havsrättskonventionen.

4.3 Frågeställning 3

Att en manager likt den presenterad i fallet (kapitel 1.4) skulle kunna åberopa force majeure eller frustration är inte helt osannolikt eftersom omöjlighetsaspekten åligger repatrieringen av de sjömän vars repatriering var planerad i den nedstängda hamnen (Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020; Mazzacano, P, J., 2011; Maskow, D., 1992; Firoozmand, M. R., Zamani, J., 2017; Dellinger, M., 2017; Casady, C. B. och Baxter, D., 2020; McKendrick, E., 1995). Omständigheterna som COVID-19-pandemin medför är också i samklang med de två doktrinernas tvång på oförutsebarhet och utom parterna i ett SHIPMAN 2009-kontrakts kontroll (Mazzacano, P, J., 2011; Cambridge University Press., 1938; MacMillan, C., 2014; Suraputra, D, S., 2014; Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020; Clifford, G, H., 1984; McKendrick, E., 1995). De två doktrinerna skapar en möjlighet för managern att häva SHIPMAN 2009-kontraktet och därmed går både fartygsägaren och managern ansvarslösa,

vilket innebär att ingen, enligt kontraktet, blir ansvarig för repatrieringen av sjömännen ombord (bilaga 4 och 5) (BIMCO, 2020). Vid en händelse som denna där båda parter går ansvarslösa fungerar MLC som en ”fallskärm” för sjömännen ombord eftersom MLC påtvingar fartygsägaren, eller den i fartygsägarens ställe, att bekosta repatriering för sjömännen ombord (bilaga 1) (ILO, 2020a). Med andra ord om både manager och fartygsägare är ansvarsfria enligt SHIPMAN 2009-kontraktet så står fortfarande sjömännen knutna till själva fartyget genom deras SEA (bilaga 6), således blir det den part som ansvarar för fartyget som blir skyldig att repatriera sjömännen (ILO, 2020a; Lielbarde, S., 2020). Detta torde bli *de facto* ägaren för fartyget eftersom SHIPMAN 2009-kontraktet som avlade ansvaret på manager nu blev hävt och således borde det vara *de facto* ägaren står ansvarig för repatriering eftersom sjömännen står kopplad till fartyget via deras SEA (ILO, 2020a; Lielbarde, S., 2020).

4.4 Frågeställning 4

Kuststädernas suveränitet enligt havsrättskonventionen inskränks av den permanenta rättigheten till fri rörlighet som fås genom undantagstillstånd som tillåter att sjömän kunna repatrieras och embarkeras enligt punkt 16 och 20 (Europa Kommissionen, 2020; Molenaar, E., 2015; Ringbom, H., 2015; Tanaka, Y., 2015).

Sjömän erhåller en prioritet genom den tilldelade prägeln ”essential worker” enligt punkt 16 och 20 (Europa Kommissionen, 2020). Anställningskontraktet, SEA, betraktas som ett bevis på sjömannens rättighet till repatriering beskriver Lielbarde, S. (2020). Vidare blir rättsföljden av implementeringen av Green Lanes, avseende frågeställning 2, att MLC lyfts och överordnas UNCLOS, detta genom betoning av standard A2.5.1(7) i MLC. Som ett resultat läggs fokus på efterlevnaden av A2.5.1(2)(b) enligt punkt 47 vid hamnstatskontroller då rättigheten till repatriering förväntas bestå eftersom möjligheten till repatriering ses som en självklarhet (Europa Kommissionen, 2020). På detta sätt kvarstår skyldigheten hos arbetsgivaren att tillse repatriering (bilaga 10) och verka som knutpunkten mellan fartyget och sjömannen (bilaga 6) (Lielbarde, 2020).

Gällande frågeställning 3 innebär det undantagstillstånd Europa Kommissionen beskriver i punkt 16 och 20 av Green Lanes-initiativet (Europa Kommissionen, 2020) att repatrieringen inte blev omöjlig. Således skulle managern i fallet beskrivet i kapitel 1.4 kunna genomföra repatriering som skrivet i SHIPMAN 2009-kontraktet och därmed blir det inget tal om att häva

kontraktet. Mer specifikt att häva kontraktet genom undantagsprinciperna force majeure eller frustration är inte förefallande eftersom att häva kontrakt genom dessa doktriner kräver att det är omöjligt att genomföra de åtaganden som står beskrivna i kontraktet (Beale, H. och Twigg-Flesner, C., 2020; Mazzacano, P, J., 2011; Maskow, D., 1992; Firoozmand, M. R., Zamani, J., 2017; Dellinger, M., 2017; Casady, C. B. och Baxter, D., 2020; McKendrick, E., 1995).

4.5 Rekommendationer till fortsatt arbete

Rekommendationer för fortsatt arbete kan vara att göra en djup analys av enskilda fall av övergivna sjömän och se vilken den vanligaste orsaken för sådana är. Man kan även utmärka ett enskilt fall där processen kan ge exakta källor på vilka avtal som var av relevans samt vilka lagrum som var centrala i det enskilda fallet. Att göra en djupare undersökning av en viss del av kedja kan också vara av intresse för fortsatta studier, exempelvis force majeure och nedstängningar av hamnar vilket ger undersökningen en vassare spets vilket skapar utrymme för ett vidare spektrum inom det specifika ämnesområdet samt rigida slutsatser.

KÄLLFÖRTECKNING

Alexius-Borgström, K. och Hollander, A. (2005). *Rättsvetenskapliga metoder*. Forskningsmetoder i socialt arbete. Sida: 129–150. Studentlitteratur. Lund.

Amante, M. S. V. (2004). *Industrial Democracy in the Rough Seas: The Case of Philippine Seafarers*. INDUSTRIAL RELATIONS RESEARCH ASSOCIATION SERIES. Proceedings of the 56th Annual Meeting, San Diego, California.

Azfar, F. (2012). *The Force Majeure 'Excuse'*. Arab Law Quarterly. Volym 26(2). Sida: 249-253. Doi: <https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.1163/157302512X628369>

Barnes, R. (2015). *Flag States*. The Oxford Handbook of the Law of the Sea. Edited by Donald Rothwell, Alex Oude Elferink, Karen Scott, and Tim Stephens. Doi: 10.1093/law/9780198715481.003.0014

Bauer, P. J. (2008). *The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?*. Chicago Journal of International Law. Volym 8(2). Artikel 12.

Beale, H och Twigg-Flesner, C. (2020). *Covid-19 and frustration in English law*. Doi: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3698693>

Beardwood, J. (2020). *COVID 19 and Force Majeure/Extraordinary Event Clauses: It's Time to Dust Them Off*. Computer Law Review International. Volym 21(4). Sida: 97-102. Doi: <https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.9785/cri-2020-210402>

BIMCO. (2020). *SHIPMAN 2009*. Hämtad 2020-12-27 från: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/shipman-2009>

BIMCO. (2021). *Explanatory notes - comparison between shipman 98 and 09*. Hämtad 2021-02-24 från: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/shipman-2009>

Bonaccorsi, G., Pierri, F., Cinelli, M. et al. (2020). *Economic and social consequences of human mobility restrictions under COVID-19*. Proceedings of the National Academy of Sciences. Volym 117(27). Sida: 15530-15535. Doi: 10.1073/pnas.2007658117

Brunner, C. (2009). *Force Majeure Excuses*. Force majeure and hardship under general contract principles: exemption for non-performance in international arbitration. Sida: 27-108. Kluwer Law International BV. Volym 18.

Casady, C. B. och Baxter, D. (2020). *Pandemics, public-private partnerships (PPPs), and force majeure / COVID-19 expectations and implications*, Construction Management and Economics. Volym 38(12). Sida: 1077–1085. Doi: 10.1080/01446193.2020.1817516

Chan, J. F-W., Yuan, S., Kok, K-H., To, K. K-W., Chu, H., Yang, J., Xing, F., Liu, J., Yip, C. C-Y., Poon, R. W-S., Tsoi, H-W. Lo, S. K-F., Chan, K-H., Poon, V. K-M., Chan, W-M., Ip, J. D., Cai, J-P., Cheng, V. C-C., Chen, H., Hui, C. K-M. och Yuen, K-Y. (2020). *A familial cluster of pneumonia associated with the 2019 novel coronavirus indicating person-to-person*

transmission: a study of a family cluster. The Lancet. Volym 395(10223). Sida: 514-523. Doi: [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(20\)30154-9](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(20)30154-9).

Choquet, A. och Sam-Lefebvre, A. (2020). *Ports closed to cruise ships in the context of COVID-19: What choices are there for coastal states?*. Annals of Tourism Research. Volym 86(103066). Doi: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.1030666>

Clark, J. R. (2020). *Can I Get Force Majeure from a Novel Coronavirus?*. Air Medical Journal. Volym 39(4). Sida: 235-236. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.amj.2020.04.019>.

Dellinger, M. (2017). *Rethinking Force Majeure in Public International Law*. Pace law review. Volym 37(2). Sida: 455-506.

Desmonda, A. J. (2020). *Port Denials and Restrictions Policies during Covid-19 Pandemic Based on International Law*. Padjadjaran Journal of Law. Volym 7(3). Sida: 380-399.

Devi, S. (2020). *Travel restrictions hampering COVID-19 response*. The Lancet. Volym 395(10233). Sida: 1331-1332. Doi: [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(20\)30967-3](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(20)30967-3).

Europa Kommissionen. (2020). *COMMUNICATION FROM THE COMMISSION upgrading the transport Green Lanes to keep the economy going during the COVID-19 pandemic resurgence*. Hämtad 2021-02-28 från: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0685&qid=1614532907559>

Faurby, M. D., Jensen, O. C., Hjarnoe, L. och Andrioti, D. (2017). *The costs of repatriating an ill seafarer: a micro-costing approach*. Health economics review. Volym 7(1). Sida: 1-8.

Firoozmand, M. R. och Zamani, J. (2017). *Force majeure in international contracts: current trends and how international arbitration practice is responding*. Arbitration International. Volym 33(3). Sida: 395–413. Doi: <https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.1093/arbint/aix021>

Foo-Nielsen, A. C. (2020). *SEAFARER'S EMPLOYMENT AGREEMENT DURING COVID-19 - AUSTRALIA INFORMS ON UPDATED PORT STATE INSPECTIONS*. Hämtad 2021-03-01 från: <https://www.bimco.org/news/ports/20201116-australia-informs-on-port-state-inspections-for-seas-during-covid-19>

Gostin, L. O., Hodge, J. G. och Wiley, L. F. (2020). *Presidential Powers and Response to COVID-19*. JAMA. Volym 323(16). Sida:1547–1548. Doi: 10.1001/jama.2020.4335

GPHA. (2020). *UPDATE ON COVID-19 STANDARD OPERATING PROCEDURES ON CREW CHANGE*. 11-09-2020 Hämtad 2020-11-18 från: <https://www.ghanaports.gov.gh/files/UPDATEONCOVID19SOPsONCREWCHANGE11092020.pdf>

Grech, V. och Grech, P. (2020). *COVID-19: Combined supply-side and demand-side shocks, so lift restrictions (carefully) lest GDP declines ultimately kill more than COVID-19*. Early Human Development. Artikel 105209. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.earlhumdev.2020.105209>.

Guan, W-J., Ni, Z-Y., Hu, Y., Liang, W-H., Ou, C-Q., He, J-X., Liu, L., Shan, H., Lei, C-L., Hui, D. S.C., Du, B., Li, L-J., Zeng, G., Yuen, K-Y., Chen, R-C., Tang, C-L., Wang, T., Chen, P-Y., Xiang, J., Li, S-Y., Wang, J-L., Liang, Z-J., Peng, Y-X., Wei, L., Liu, Y., Hu, Y-H., Peng, P., Wang, J-M., Liu, J-Y., Chen, Z., Li, G., Zheng, Z-J., Qiu, S-Q., Luo, J., Ye, C-J., Zhu, S-Y. och Zhong, N-S. (2020). *Clinical Characteristics of Coronavirus Disease 2019 in China*. New England Journal of Medicine. Volym 382. Sida:1708-1720. Doi: 10.1056/NEJMoa2002032

Hagen, K. A. (2003). *The International Labour Organization: Can it Deliver the Social Dimension of Globalization?*. Dialogue on Globalization. Fredrich-Ebert-Stiftung. Geneva.

Holme, I. M. och Kroh Solvang, B. (1996). *Samhällsvetenskap och sanning: ett vetenskapsteoretiskt perspektiv*. Forskningsmetodik Om kvalitativa och kvantitativa metoder. Översättning: Björn Nilsson. Sida: 321–347. Lund.

Hult, D. (2018). *Grunder i juridisk metod*. Göteborgs Universitet. Juridisk grundkurs ST2018.

ILO. (2020a). *Maritime Labour Convention, 2006, as amended*. Hämtad 2020-11-18 från: https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/WCMS_554767/lang-en/index.htm

ILO. (2020b). *Seafarers and their families now ensured of protection in cases of abandonment, death, and long-term disability*. Hämtad 2020-11-18 från: https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_541924/lang-en/index.htm

ILO. (2020c). *Ratifications of MLC, 2006 - Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)*. Hämtad 2020-11-18 från: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331

ILO. (2020d). Database on reported incidents of abandonment of seafarers. Bedford castle, IMO9189926. Hämtad 2020-11-18 från: https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p_lang=en&p_abandonment_id=445&p_search_id=201118201804

ILO. (2020e). Database on reported incidents of abandonment of seafarers. Sexta, IMO9165695. Hämtad 2020-11-18 från: https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p_lang=en&p_abandonment_id=447&p_search_id=201118201804

ILO. (2020f). *Database on reported incidents of abandonment of seafarers, MT Remos, IMO7925168*. Hämtad 2020-11-18 från: https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p_lang=en&p_abandonment_id=431&p_search_id=201119100912

ILO. (2020g). *Database on reported incidents of abandonment of seafarers, Celanova, IMO9268394*. Hämtad 2020-11-18 från: https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p_lang=en&p_abandonment_id=421&p_search_id=201119100912

- ILO. (2020h). *MLC, 2006: What it is and what it does*. Hämtad 2020-11-24 från: <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/lang--en/index.htm>
- IMO. (2020a). *400,000 seafarers stuck at sea as crew change crisis deepens*. Hämtad 2020-11-18 från: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/32-crew-change-UNGA.aspx>
- Iozzi, L., Brambilla, I., Foadelli, T., Marseglia, G. L. och Ciprandi, G. (2020). *Paediatric emergency department visits fell by more than 70% during the COVID-19 lockdown in Northern Italy*. *Acta Paediatrica*. Volym 109. Artikel 10. Doi: <https://doi.org/10.1111/apa.15458>
- ITF. (2021a). *About us*. Hämtad 2021-01-30 från: <https://www.itfseafarers.org/en/about-us>
- ITF. (2021b). *ITF IMEC International IBF CBA 2019-2022*. Hämtad 2021-01-31 från: <https://www.itfseafarers.org/en/resources/materials/itf-imec-international-ibf-cba-2019-2022>
- Kanoo Shipping. (2020). *CREW CHANGE FORMALITIES AT DUBAI PORTS DURING COVID-19 PANDEMIC*. Hämtad 2020-11-18 från: <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/Kanoo-Shipping-22-July-2020.pdf>
- Katsivela, M. (2007). *Contracts : Force Majeure Concept or Force Majeure Clauses?*. *Uniform Law Review*. Volym 12(1). Sida: 101-119.
- Lady Margaret Hall. (2021). *Prof Ewan McKendrick*. Hämtad 2021-02-21 från: <https://www.lmh.ox.ac.uk/our-academics/fellows/prof-ewan-mckendrick>
- Lathrop, C. (2015). *Baselines*. *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*. Edited by Donald Rothwell, Alex Oude Elferink, Karen Scott, and Tim Stephens. Doi: 10.1093/law/9780198715481.003.0014
- Lielbarde, S. (2017). *CONCEPT OF SEAFARER BEFORE AND AFTER THE MARITIME LABOUR CONVENTION 2016: Comparative analysis of the legal effects of defining legal concepts in the shape of legal terminology*. RGSL RESEARCH PAPER No. 17. Riga Graduate School of Law.
- Lielbarde, S. (2018). *The concept of "shipowner" under new maritime labor law (MLC, 2006): does the shipowner own the ship? (comparative analysis of national law of Denmark, Finland, Germany, Norway, and the United Kingdom)*. *WMU J Marit Affairs*. Volym 17. Sida: 229–247. Doi: <https://doi.org/10.1007/s13437-018-0141-8>
- Lielbarde, S. (2020). *The Problematic Aspects of the Identification of the Responsible Party in Seafarers' Employment Contracts: a comparative analysis of the impact of the Maritime Labour Convention 2006 to the identification of the responsible shipowner in maritime labour law*. Department of Sciences and Nautical Engineering (DCEN). Barcelona.
- Liu, F. (1988). *The Doctrine of Frustration: An Overview of English Law*. *Journal of Maritime Law and Commerce*. Volym 19(2). Sida: 261-286.

- MacMillan, C. (2014). *English Contract Law and the Great War: The Development of a Doctrine of Frustration, Comparative Legal History*. Routledge Taylor and Francis Group. Volym 2(2). Sida: 278-302. Doi: <https://doi.org/10.5235/2049677X.2.2.278>
- Maritime Work Watch. (2021). *MWW RESEARCH NETWORK MEMBERS*. Hämtad 2021-02-10 från: <https://www.maritimeworkwatch.eu/en/red-de-investigacion/sandra-lielbarde>
- Maskow, D. (1992). *Hardship and Force Majeure*. American Journal of Comparative Law. Volym 40(3). Sida: 657-670.
- Mazzacano, P, J. (2011). *Force Majeure, Impossibility, Frustration & the Like: Excuses for Non-Performance; the Historical Origins and Development of an Autonomous Commercial Norm in the CISG*. Nordic Journal of Commercial Law. Volym 2. Sida: 1-54.
- McKendrick, E. (1995). *Force Majeure and frustration of contract*. Andra upplagan. Lloyd's of London Press LTD.
- Molenaar, E. (2015). *Port and Coastal States*. The Oxford Handbook of the Law of the Sea. Edited by Donald Rothwell, Alex Oude Elferink, Karen Scott, and Tim Stephens. Doi: 10.1093/law/9780198715481.003.0014
- Noyes, J. (2015). *The Territorial Sea and Contiguous Zone*. The Oxford Handbook of the Law of the Sea. Edited by Donald Rothwell, Alex Oude Elferink, Karen Scott, and Tim Stephens. Doi: 10.1093/law/9780198715481.003.0014
- Oxford University Press. (2021). *EDITORS*. The Oxford Handbook of the Law of the Sea. Hämtad 2021-02-27 från: <https://www-oxfordhandbooks-com.ezproxy.ub.gu.se/view/10.1093/law/9780198715481.001.0001/oxfordhb-9780198715481>
- Oxman, B. (2015). *Courts and Tribunals: The ICJ, ITLOS, and Arbitral Tribunals*. The Oxford Handbook of the Law of the Sea. Edited by Donald Rothwell, Alex Oude Elferink, Karen Scott, and Tim Stephens. Doi: 10.1093/law/9780198715481.003.0014
- Patel, R. och Davidson, B. (2019). *Vad är vetenskap?*. Forskningsmetodikens grunder. Sida 17-47. Upplaga 5:2. Studentlitteratur AB. Lund.
- Peczenik, A. (2005). *Juridikens allmänna läror*. SvJT 2005. S. 249.
- Pepe, E., Bajardi, P. och Gauvin, L. et al. (2020). *COVID-19 outbreak response, a dataset to assess mobility changes in Italy following national lockdown*. Scientific Data. Volym 7(1). Artikel 230.
- POEA. (2010). *STANDARD TERMS AND CONDITIONS GOVERNING THE OVERSEAS EMPLOYMENT OF FILIPINO SEAFARERS ON-BOARD OCEAN-GOING SHIPS*. Hämtad 2021-02-28 från: <https://www.delrosariolaw.com/images/stories/downloads/POEA%20SEC%20-%202010%20Amendments.pdf>

- POEA. (2016). *About POEA*. Hämtad 2021-01-31 från: <https://www.poea.gov.ph/programs/programs&services.html#>
- PPA. (2020). *PPA MEMORANDUM CIRCULAR*. 12-02-2020. Hämtad 2020-11-18 från: https://www.ppa.com.ph/sites/default/files/ppa_document/PPA%20MC%2002-2020_0.pdf
- Remmer, A. (2000). *Ansvarsförhållandet inom management under Shipman*. Examensarbete, Stockholms Universitet. Öppet Arkiv <http://www.juridicum.su.se/transport/Forskning/Uppsatser/Shipman.doc>
- Ringbom, H. (Ed.). (2015). *Jurisdiction over Ships : Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*. BRILL.
- Schwenzer, I. (2008). *Force majeure and hardship in international sales contracts*. Victoria U. Wellington L. Rev. Volym 39. Sida: 709-726.
- Spier, R. (2002). *The history of the peer-review process*. Trends in Biotechnology. Volym 20(8). Sida: 357-358. Doi: [https://doi.org/10.1016/S0167-7799\(02\)01985-6](https://doi.org/10.1016/S0167-7799(02)01985-6).
- Suraputra, S. D. (2014). *DOCTRINE OF REBUS SIC STANTIBUS AND LAW OF INTERNATIONAL TREATY*. Indonesian Journal of International Law. Volym 11. Sida: 462 – 482.
- Tanaka, Y. (2015). *Navigational Rights and Freedoms*. The Oxford Handbook of the Law of the Sea. Edited by Donald Rothwell, Alex Oude Elferink, Karen Scott, and Tim Stephens. Doi: 10.1093/law/9780198715481.003.0014
- Treves, T. (2015). *Historical Development of the Law of the Sea*. The Oxford Handbook of the Law of the Sea. Edited by Donald Rothwell, Alex Oude Elferink, Karen Scott, and Tim Stephens. Doi: 10.1093/law/9780198715481.003.0014
- UN. (2018). *United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Overview and full text*. FULL TEXTS OF THE CONVENTION, English (pdf). Hämtad 2021-03-01 från: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm
- Weerth, C. (2020). *International Response to Covid-19: Initiatives and Declarations by the UN, WHO, WCO, WTO and other Stakeholders on World Trade, Customs Law and Solidarity in a Human Emergency*. Lex Humanitariae. Volym 1. Sida: 12 -24.
- WHO. (2020a). *WHO Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19 - 11 March 2020*. Hämtad 2020-11-09 från: <https://www.who.int/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>
- WHO. (2020b). *WHO Coronavirus Disease (COVID-19) Dashboard*. Hämtad 2020-11-09 från: <https://covid19.who.int/>
- Wiersinga W. J., Rhodes A., Cheng A. C., Peacock S. J. och Prescott H. C. (2020). *Pathophysiology, Transmission, Diagnosis, and Treatment of Coronavirus Disease 2019*

(COVID-19): A Review. JAMA. Volym 324(8). Sida: 782–793. Doi:
10.1001/jama.2020.12839

BILAGOR

Maritime Labour Convention 2006, repatrieringsklausuler

Regulation 2.5 – Repatriation

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home

1. Seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code.
2. Each Member shall require ships that fly its flag to provide financial security to ensure that seafarers are duly repatriated in accordance with the Code.

Standard A2.5.1 – Repatriation

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are entitled to repatriation in the following circumstances:

- (a) if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad;
- (b) when the seafarers' employment agreement is terminated:
 - (i) by the shipowner; or
 - (ii) by the seafarer for justified reasons; and also
- (c) when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.

2. Each Member shall ensure that there are appropriate provisions in its laws and regulations or other measures or in collective bargaining agreements, prescribing:

- (a) the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1(b) and (c) of this Standard;
- (b) the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation – such periods to be less than 12 months; and
- (c) the precise entitlements to be accorded by shipowners for repatriation, including those relating to the destinations of repatriation, the mode of transport, the items of expense to be covered and other arrangements to be made by shipowners.

3. Each Member shall prohibit shipowners from requiring that seafarers make an advance payment towards the cost of repatriation at the beginning of their employment, and also from recovering the cost of repatriation from the seafarers' wages or other entitlements except where the seafarer has been found, in accordance with national laws or regulations or other measures or applicable collective bargaining agreements, to be in serious default of the seafarer's employment obligations.

4. National laws and regulations shall not prejudice any right of the shipowner to recover the cost of repatriation under third-party contractual arrangements.

5. If a shipowner fails to make arrangements for or to meet the cost of repatriation of seafarers who are entitled to be repatriated:

- (a) the competent authority of the Member whose flag the ship flies shall arrange for repatriation of the seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which

35

Bilaga 1. Regel 2.5 – Repatriering. Maritime Labour Convention s. 35. (ILO, 2020a).

the seafarers are to be repatriated or the State of which they are a national may arrange for their repatriation and recover the cost from the Member whose flag the ship flies;

- (b) costs incurred in repatriating seafarers shall be recoverable from the shipowner by the Member whose flag the ship flies;
- (c) the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.

6. Taking into account applicable international instruments, including the International Convention on Arrest of Ships, 1999, a Member which has paid the cost of repatriation pursuant to this Code may detain, or request the detention of, the ships of the shipowner concerned until the reimbursement has been made in accordance with paragraph 5 of this Standard.

7. Each Member shall facilitate the repatriation of seafarers serving on ships which call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.

8. In particular, a Member shall not refuse the right of repatriation to any seafarer because of the financial circumstances of a shipowner or because of the shipowner's inability or unwillingness to replace a seafarer.

9. Each Member shall require that ships that fly its flag carry and make available to seafarers a copy of the applicable national provisions regarding repatriation written in an appropriate language.

Bilaga 2. Regel 2.5 – Repatriering forns. Maritime Labour Convention s. 36. (ILO, 2020a).

SHIPMAN 2009

Överenskommelser



SHIPMAN 2009

STANDARD SHIP MANAGEMENT AGREEMENT PART I

1. Place and date of Agreement	2. Date of commencement of Agreement (Cl. 2, 12, 21 and 25)
3. Owners (name, place of registered office and law of registry) (Cl. 1) (i) Name: (ii) Place of registered office: (iii) Law of registry:	4. Managers (name, place of registered office and law of registry) (Cl. 1) (i) Name: (ii) Place of registered office: (iii) Law of registry:
5. The Company (with reference to the ISM/ISPS Codes) (state name and IMO Unique Company Identification number. If the Company is a third party then also state registered office and principal place of business) (Cl. 1 and 9(c)(i)) (i) Name: (ii) IMO Unique Company Identification number: (iii) Place of registered office: (iv) Principal place of business:	6. Technical Management (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 4)
	7. Crew Management (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 5(a))
	8. Commercial Management (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 6)
9. Chartering Services period (only to be filled in if "yes" stated in Box 8) (Cl.6(a))	10. Crew Insurance arrangements (state "yes" or "no" as agreed) (i) Crew Insurances* (Cl. 5(b)): (ii) Insurance for persons proceeding to sea onboard (Cl. 5(b)(i)): *only to apply if Crew Management (Cl. 5(a)) agreed (see Box 7)
11. Insurance arrangements (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 7)	12. Optional insurances (state optional insurance(s) as agreed, such as piracy, kidnap and ransom, loss of hire and FD&D) (Cl. 10(a)(iv))
13. Interest (state rate of interest to apply after due date to outstanding sums) (Cl. 9(a))	14. Annual management fee (state annual amount) (Cl. 12(a))
15. Manager's nominated account (Cl.12(a))	16. Daily rate (state rate for days in excess of those agreed in budget) (Cl. 12(c))
	17. Lay-up period / number of months (Cl.12(d))
18. Minimum contract period (state number of months) (Cl. 21(a))	19. Management fee on termination (state number of months to apply) (Cl. 22(g))
20. Severance Costs (state maximum amount) (Cl. 22(h)(ii))	21. Dispute Resolution (state alternative Cl. 23(a), 23(b) or 23(c); if Cl. 23(c) is agreed, place of arbitration must be stated) (Cl. 23)
22. Notices (state full style contact details for serving notice and communication to the Owners) (Cl. 24)	23. Notices (state full style contact details for serving notice and communication to the Managers) Cl. 24)

Copyright © 2009 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1988, revised 1998 and 2009. Approved by the International Ship Managers' Association (InterManager).

Bilaga 3. Överenskommelser. SHIPMAN 2009 s. 1. (BIMCO, 2020).

Repatrieringsklausul SHIPMAN 2009

5. Crew Management and Crew Insurances

(a) Crew Management

(only applicable if agreed according to Box 7)

The Managers shall provide suitably qualified Crew who shall comply with the requirements of STCW 95. The provision of such crew management services includes, but is not limited to, the following services:

(i) selecting, engaging and providing for the administration of the Crew, including, as applicable, payroll arrangements, pension arrangements, tax, social security contributions and other mandatory dues related to their employment payable in each Crew member's country of domicile;

(ii) ensuring that the applicable requirements of the law of the Flag State in respect of rank, qualification and certification of the Crew and employment regulations, such as Crew's tax and social insurance, are satisfied;

(iii) ensuring that all Crew have passed a medical examination with a qualified doctor certifying that they are fit for the duties for which they are engaged and are in possession of valid medical certificates issued in accordance with appropriate Flag State requirements or such higher standard of medical examination as may be agreed with the Owners. In the absence of applicable Flag State requirements the medical certificate shall be valid at the time when the respective Crew member arrives on board the Vessel and shall be maintained for the duration of the service on board the Vessel;

(iv) ensuring that the Crew shall have a common working language and a command of the English language of a sufficient standard to enable them to perform their duties safely;

Copyright © 2009 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1988, revised 1998 and 2009. Approved by the International Ship Managers' Association (InterManager).

PART II SHIPMAN 2009 STANDARD SHIP MANAGEMENT AGREEMENT

(v) arranging transportation of the Crew, including repatriation;

Bilaga 4. Bemanningstjänster och besättningsförsäkring. SHIPMAN 2009 s. 5–6. (BIMCO, 2020)

Force Majeure SHIPMAN 2009

17. Responsibilities

(a) Force Majeure

Neither party shall be liable for any loss, damage or delay due to any of the following force majeure events and/or conditions to the extent that the party invoking force majeure is prevented or hindered from performing any or all of their obligations under this Agreement, provided they have made all reasonable efforts to avoid, minimise or prevent the effect of such events and/or conditions:

(i) acts of God;

(ii) any Government requisition, control, intervention, requirement or interference;

(iii) any circumstances arising out of war, threatened act of war or warlike operations, acts of terrorism, sabotage or piracy, or the consequences thereof;

(iv) riots, civil commotion, blockades or embargoes;

(v) epidemics;

(vi) earthquakes, landslides, floods or other extraordinary weather conditions;

(vii) strikes, lockouts or other industrial action, unless limited to the employees (which shall not include the Crew) of the party seeking to invoke force majeure;

(viii) fire, accident, explosion except where caused by negligence of the party seeking to invoke force majeure;
and

(ix) any other similar cause beyond the reasonable control of either party.

Bilaga 5. Ansvar och force majeure. SHIPMAN 2009 s. 13. (BIMCO, 2020)

Seafarer's Employment Contract, anställningsavtal

Top Copy – Seafarer
Pink Copy – Ship's File
Green Copy – ITF London
Yellow Copy – Company File

Uniform TCC

SEAFARER'S EMPLOYMENT CONTRACT

Date and agreed to be effective from THE DATE OF JOINING THE VESSEL.....

The Employment Contract is entered into between the Seafarer and the Owner/Agent of the Owner of the Ship..... (hereinafter called the Company.)
--

THE SEAFARER

Surname:	Given Names:
Full home address:	
Position:	Medical certificate issued on:
Estimated time of taking up position:	Port where position is taken up:
Nationality:	Passport no:
Date of birth:	Seaman's book no:

THE EMPLOYER

Name:
Address:

THE SHIP

Name:	IMO Nr.:
Flag:	Port of registry:

TERMS OF THE CONTRACT

Period of employment:	Total wage: per month:	Basic hours of work per week:
Basic monthly wage:	Monthly overtime: (103 hours guaranteed)	Return Bonus:
Other allowance:	Monthly leave pay:	Monthly subsistence allowance on leave:
1. The current ITF Collective shall be considered to be incorporated into and to form part of the contract.		
2. The Ship's Articles shall be deemed for all purposes to include the terms of this Contract (including the applicable ITF Agreement) and it shall be the duty of the Company to ensure that the Ship's Articles reflect these terms. These terms shall take precedence over all other terms.		
3. The ITF may vary the terms and conditions of the applicable ITF Agreement from time to time. Terms and Conditions as so varied shall form part of this Contract with effect from the date of Variation in place of the Terms and Conditions current immediately preceding the Variation.		

CONFIRMATION OF THE CONTRACT

Signature of Employer	Signature of Seafarer:
-----------------------	------------------------

Bilaga 6. Anställningsavtal för sjömän. Seafarer's Employment Contract (SEA). (Lielbarde, 2020).

Kollektivavtalet ITF-IMEC IBF INTERNATIONAL COLLECTIVE BARGAINING AGREEMENT 2019-2022

Repatrieringsklausuler

Article 20: Repatriation / Embarkation

- 20.1 Repatriation shall take place in such a manner that it takes into account the needs and reasonable requirements for comfort of the seafarer.
- 20.2 During repatriation for normal reasons, the Company shall be liable for the following costs until the seafarers reach the final agreed repatriation destination, which can be either a place of original engagement or home:
- a) payment of basic wages;
 - b) the cost of accommodation and food;
 - c) reasonable personal travel and subsistence costs during the travel period;
 - d) transportation of the seafarer's personal effects up to the amount agreed with the company.
- 20.3 A seafarer shall be entitled to repatriation at the Company's expense on termination of employment as per Article 19 except where such termination arises under Article 19.2(b).
- 20.4 The provisions of Articles 20.1, 20.2 and 20.3 shall also apply to seafarers travelling to join the vessel.

Bilaga 7. Artikel 20, Repatriering. ITF-IMEC Kollektivavtal s. 6. (ITF, 2021b)

Klausuler i anknötning till uppsägning och avslut av kontrakt

Article 19: Termination of Employment

- 19.1 The employment shall be terminated:
- upon the expiry of the agreed period of service identified in APPENDIX 1;
 - when signing off owing to sickness or injury, after medical examination in accordance with Article 22, but subject to the provision of Article 26.
- 19.2 The Company may terminate the employment of a seafarer:
- by giving one month's written notice to the seafarer;
 - If the seafarer has been found to be in serious breach of his employment obligations in accordance with Article 21.
 - upon the total loss of the ship, or when the ship has been laid up for a continuous period of at least one month or upon the sale of the ship.
- 19.3 A seafarer to whom this Agreement applies may terminate employment:
- for justified reasons, by giving one months notice to the company;
 - when during the course of a voyage it is confirmed that the spouse, partner (when nominated by the seafarer as the next of kin), parent or dependent child has fallen dangerously ill or died.
 - if the ship is about to sail into a warlike operations area or a High Risk Area, in accordance with Article 17 of this Agreement;
 - if the seafarer was employed for a specified voyage on a specified ship, and the voyage is subsequently altered substantially, either with regard to duration of trading pattern;
 - if the Ship is certified substandard in relation to the applicable provisions the Safety of Life at Sea Convention (SOLAS) 1974, the International Convention on Loadlines (LL) 1966, the Standards of Training Certification and Watchkeeping Convention (STCW) 1995, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL) or substandard in relation to ILO Convention No. 147, 1976, Minimum Standards in Merchant Ships as supplemented by the Protocol of 1996 and remains so for a period of 30 consecutive days provided that adequate living conditions and provisions are provided on board or ashore. In any event, a Ship shall be regarded as substandard if it is not in possession of the certificates required under either applicable national laws and regulations or international instruments;
 - if the ship has been arrested and has remained under arrest for 30 days;
 - if after any agreed grievance procedure has been invoked, the Company has not complied with the terms of this Agreement;
- 19.4 A seafarer shall be entitled to receive compensation of two months' basic pay on termination of his/her employment in accordance with 19.2(a) and (c), 19.3(c), (d), (e), (f) and (g) above and Article 24.1.
- 19.5 It shall not be grounds for termination if, during the period of the agreement, the Company transfers the seafarer to another vessel belonging or related to the same owner/manager, on the same rank and wages and all other terms, if the second vessel is engaged on the same or similar voyage patterns. There shall be no loss of earnings or entitlements during the transfer and the Company shall be liable for all costs and subsistence for and during the transfer.

Bilaga 8. Artikel 19, avslutandet av avtalet. ITF-IMEC Kollektivavtal s. 5. (ITF, 2021b)

APPENDIX I, kontraktstid

APPENDIX 1

Contract duration, Working Hours, Holidays

Duration of Employment

The maximum period of engagement referred to in Article 5 shall be nine months, which may be extended to ten months or reduced to eight months for operational convenience. Thereafter, the seafarer's engagement shall be automatically terminated in accordance with Article 19 of this Agreement. This period of engagement may be reduced following local negotiations between the company in membership of the JNG and an ITF Affiliate. However should the voyage duration be subject to such reduction any costs should be included within the overall cost of the settlement.

Bilaga 9. Appendix I, anställningsperiod. ITF-IMEC Kollektivavtal s. 11. (ITF, 2021b)

POEA SEC

Repatrieringsklausuler

SECTION 19. REPATRIATION

- A. If the ship is outside the Philippines upon the expiration of the contract, the seafarer shall continue his service on board until the ship's arrival at a convenient port and/or after arrival of the replacement crew provided that, in any case, the continuance of

9

such service shall not exceed three months. The seafarer shall be entitled to earned wages and benefits as provided in his contract.

- B. If the ship arrives at a convenient port before the expiration of the contract, the principal/employer/master/company may repatriate the seafarer from such port, provided the unserved portion of his contract is not more than one (1) month. The seafarer shall be entitled only to his earned wages and earned leave pay and to his basic wages corresponding to the unserved portion of the contract, unless within 60 days from disembarkation, the seafarer is rehired at the same rate and position, in which case the seafarer shall be entitled only to his earned wages and earned leave pay.
- C. If the ship arrives at a convenient port within a period of three (3) months before the expiration of his contract, the principal/employer/master/company may repatriate the seafarer from such port provided that the seafarer shall be paid all his earned wages. In addition, the seafarer shall also be paid his leave pay for the entire contract period plus a termination pay equivalent to one (1) month of his basic pay, provided, however, that this mode of termination may only be exercised by the principal/employer/master/company if the original contract period of the seafarer is at least nine (9) months; provided, further, that the conditions for this mode of repatriation shall not apply to dismissal for cause.
- D. The seafarer, if discharged at a port abroad for any reason shall be repatriated to the Philippines via sea or air or as may otherwise be directed by the principal/employer/company. He shall be provided with accommodation and food, allowances and medical treatment, if necessary, until he arrives at the point of hire.
- E. When the seafarer is discharged for any just cause, the employer shall have the right to recover the costs of his replacement and repatriation from the seafarer's wages and other earnings.
- F. The seafarer, when discharged and repatriated as directed by the principal/employer/master/company shall be entitled to basic wages from date of signing off until arrival at the point of hire except when the discharge is in accordance with the above or for disciplinary reasons.

If the seafarer delays or makes a detour or proceeds to a destination other than through the travel itinerary arranged by the employer to the point of hire, the employment of the seafarer will be considered terminated at the time the seafarer signs off the ship and all additional expenses shall be to the seafarer's account. The seafarer shall be entitled to earned wages and basic wage calculated based on the original scheduled date of arrival at the point of hire. All other liabilities of the company in this event shall cease at the time the seafarer is terminated. Any illness, injury or death sustained by the seafarer, due to the above shall be considered non-work related and shall not be compensated.

- G. A seafarer who requests for early termination of his contract shall be liable for his repatriation cost as well as the transportation cost of his replacement. The employer may, in case of compassionate grounds, assume the transportation cost of the seafarer's replacement.

Bilaga 10. Sektion 19, repatriering. POEA SEC s. 9–10. (POEA, 2010).

Definitioner

Definition of Terms:

For purposes of this contract, the following terms are defined as follows:

1. Allottee - refers to any person named or designated by the seafarer as the recipient of his remittance to the Philippines.
2. Basic Wage - refers to the salary of the seafarer exclusive of overtime, leave pay and other allowances and benefits.
3. Beneficiary(ies) – refers to the person(s) to whom the death compensation and other benefits due under the employment contract are payable in accordance with rules of succession under the Civil Code of the Philippines, as amended.
4. Compassionate Ground - refers to incidence of death of an immediate member of the seafarer's family which includes his parents, spouse and children if the seafarer is married or his parents if the seafarer is single
5. Convenient Port - any port where it is practicable, economical, safe and convenient to repatriate the seafarer.
6. Dental Treatment - covers tooth extraction, or dental surgery if necessary, due to accident
7. Departure - refers to the actual departure from the point of hire of the seafarer through air, sea or land travel transport to join his ship at a Philippine or foreign port
8. Manning Agency – refers to any person, partnership or corporation duly licensed by the Secretary of Labor and Employment to engage in the recruitment and placement of seafarers for ships plying international waters and for related maritime activities.
9. Philippine Port - refers to any Philippine airport or seaport.
10. Point of Hire - refers to the place indicated in the contract of employment which shall be the basis for determining commencement and termination of contract.
11. Pre-existing illness – an illness shall be considered as pre-existing if prior to the processing of the POEA contract, any of the following conditions are present:
:
 - a. The advice of a medical doctor on treatment was given for such continuing illness or condition; or

1

-
- b. The seafarer had been diagnosed and has knowledge of such an illness or condition but failed to disclose the same during pre-employment medical examination (PEME), and such cannot be diagnosed during the PEME
 12. Principal/Employer/Company - any person, partnership or corporation hiring Filipino seafarers to work onboard ocean-going ships.
 13. Regular Working Hours - refers to the seafarer's eight (8) hour working hours within a period of 24 hours.
 14. Seafarer - refers to any person who is employed or engaged in overseas employment in any capacity on board a ship other than a government ship used for military or non-commercial purposes.
 15. Shipwreck – refers to the damage or destruction of a ship at sea caused by collision, storm, grounding or any other marine peril at sea or in port rendering the ship absolutely unable to pursue her voyage.
 16. Work-Related Illness - any sickness as a result of an occupational disease listed under Section 32-A of this Contract with the conditions set therein satisfied
 17. Work-Related Injury - injury arising out of and in the course of employment.

Bilaga 11. Definitioner. POEA SEC s. 1–2. (POEA, 2010)

Klausuler i anknytning till uppsägning och avslut av kontrakt

SECTION 18. TERMINATION OF EMPLOYMENT

- A. The employment of the seafarer shall cease when the seafarer completes his period of contractual service aboard the ship, signs-off from the ship and arrives at the point of hire.
- B. The employment of the seafarer is also terminated effective upon arrival at the point of hire for any of the following reasons:
 - 1. When the seafarer signs-off and is disembarked for medical reasons pursuant to Section 20 (A)[5] of this Contract.
 - 2. When the seafarer signs-off due to shipwreck, ship's sale, lay-up of ship, discontinuance of voyage or change of **ship** principal in accordance with Sections 22, 23 and 26 of this Contract.
 - 3. When the seafarer, in writing, voluntarily resigns and signs off prior to expiration of contract pursuant to Section 19 (G) of this Contract.
 - 4. When the seafarer is discharged for just cause as provided for in Section 33 of this Contract.

Bilaga 12. Sektion 18, uppsägning. POEA SEC s. 9. (POEA, 2010).

Kontraktsduration

SECTION 2. COMMENCEMENT/DURATION OF CONTRACT

- A. The employment contract between the employer and the seafarer shall commence upon actual departure of the seafarer from the Philippine airport or seaport in the point of hire and with a POEA approved contract. It shall be effective until the seafarer's date of arrival at the point of hire upon termination of his employment pursuant to Section 18 of this Contract.
- B. The period of employment shall be for a period mutually agreed upon by the seafarer and the employer but not to exceed 12 months. Any extension of the contract shall be subject to mutual consent of both parties.

Bilaga 13. Sektion 2, anställningsperiod. POEA SEC s. 3. (POEA, 2010).

Specifika omständigheter för avslut av kontrakt

SECTION 23. TERMINATION DUE TO SALE OF SHIP, LAY-UP OR DISCONTINUANCE OF VOYAGE

Where the ship is sold, laid up, or the voyage is discontinued necessitating the termination of employment before the date indicated in the Contract, the seafarer shall be entitled to earned wages, repatriation at employer's cost and one (1) month basic wage as termination pay, unless arrangements have been made for the seafarer to join another ship belonging to the same principal to complete his contract in which case the seafarer shall be entitled to basic wages until the date of joining the other ship.

Bilaga 14. Sektion 23, händelser av berättigad uppsägning. POEA SEC s. 15. (POEA, 2010).

**INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA**

Göteborg, Sverige 2021
www.chalmers.se



CHALMERS