

Regeringens proposition

2010/11:117



Godkännande av den reviderade STCW-konventionen Prop.
2010/11:117

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 31 mars 2011

Fredrik Reinfeldt

Hillevi Engström
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner 2010 års ändringar i den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, den s.k. STCW-konventionen. I propositionen föreslås vidare att den svenska lagstiftningen anpassas till förändringar i konventionen när det gäller minsta tillåtna vilotid för vissa sjömän. Ändringarna föreslås i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

Lagförslagen föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.....	4
3	Ärendet och dess beredning.....	6
4	Den reviderade STCW-konventionen – bakgrund och behov av ändringar i svensk rätt.....	6
4.1	Bakgrund.....	6
4.2	Nya bestämmelser i STCW-konventionen.....	7
4.2.1	Behörighet skapas för elingenjör och fartygselektriker.....	7
4.2.2	Behörighet för matroser och motormän införs.....	8
4.2.3	Uppdatering av behörighet.....	8
4.2.4	Ändrade hälsokrav.....	8
4.2.5	Alkoholgränser.....	8
4.2.6	Nya utbildningsmoment.....	9
4.2.7	Ändrade vilotider i konventionen.....	9
4.3	Ikraftträdande.....	11
4.4	Den svenska regleringen av vilotider för sjömän.....	11
5	Godkännande av konventionen.....	11
6	Förslag till ändrad vilotidslag.....	14
6.1	Ikraftträdande.....	16
7	Kostnader och andra konsekvenser.....	17
7.1	Sjömännen.....	17
7.2	Redarna.....	18
7.3	Skolorna.....	19
7.4	Transportstyrelsen.....	19
7.5	Domstolarna.....	19
7.6	Förenklingsåtgärder m.m.....	20
8	Författningskommentar.....	21
Bilaga 1	Promemorians lagförslag.....	22
Bilaga 2	Remissinstanserna.....	24
Bilaga 3	Lagrådsremissens lagförslag.....	25
Bilaga 4	Lagrådets yttrande.....	27
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 mars 2011.....	31
	Rättsdatablad.....	32

Regeringen föreslår att riksdagen

dels godkänner 2010 års ändringar av 1978 års internationella konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (avsnitt 5),

dels antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

Prop. 2010/11:117

Härigenom föreskrivs att 3 och 3 a §§ lagen (1998:958) om vilotid för sjömän ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Undantag från bestämmelserna om vilotid i 4 § och om arbetstid i 7 b § får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagersidan har slutits eller godkänts av en organisation som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Undantagen *skall* så långt det är möjligt följa de föreskrivna arbets- och vilotidsmått. Hänsyn får dock tas till oftare förekommande eller längre ledigheter eller beviljande av kompensationsledighet.

Undantag som avses i första stycket gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (2003:364). *Undantag från 4 § gäller inte heller vaktgående sjömän, i annat fall än som anges i 3 a §.*

För vaktgående sjömän får undantag göras, på det sätt som är föreskrivet i 3 §, från bestämmelserna om vilotid i 4 § ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte på sådana passagerarfartyg i trafik mellan hamn på Gotland och annan svensk hamn. Sådana undantag får inte stå i strid med vad som

Föreslagen lydelse

3 §¹

Undantag från bestämmelserna om vilotid i 4 § och om arbetstid i 7 b § får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagersidan har slutits eller godkänts av en organisation som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Undantagen *ska* så långt det är möjligt följa de föreskrivna arbets- och vilotidsmått. Hänsyn får dock tas till oftare förekommande eller längre ledigheter eller beviljande av kompensationsledighet.

Undantag som avses i första stycket gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (2003:364).

3 a §²

Undantag enligt 3 § första stycket får i fråga om vaktgående sjömän och andra sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet göras endast för sjömän ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och som enbart anlöper svenska hamnar. Undantag får dock inte göras för sjömän på sådana passa-

¹ Senaste lydelse 2003:368.

² Senaste lydelse 2003:368. Ändringen innebär bl.a. att fjärde stycket upphävs.

sägs i andra och tredje styckena.

gerarfartyg som går i trafik mellan hamn på Gotland och annan svensk hamn. *Undantag från 4 § andra stycket 2 får göras under högst två veckor. Tiden mellan två perioder av undantag får inte understiga den dubbla tiden som undantaget varat.*

Prop. 2010/11:117

Vilotiden får inte understiga

1. 10 timmar under varje tjugofyrtimmarsperiod och

2. 70 timmar under varje sjudagarsperiod.

Vilotiden enligt andra stycket 1 får delas upp i högst två perioder varav en period om minst 6 timmar.

Vilotiden enligt andra stycket 1 får delas upp i högst tre perioder varav en period om minst 6 timmar och de övriga om minst en timme. Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar. Undantag får inte heller göras under mer än två 24-timmarsperioder under en 7-dagarsperiod.

Perioden på tio vilotimmar enligt andra stycket 1 får minskas till sex timmar i sträck, förutsatt att en sådan minskning inte sträcker sig över mer än en sammanhängande fyrtioåttatimmarsperiod och att minst 70 timmars vila ges under varje sjudagarsperiod.

Undantag enligt första stycket får även, utan att det förfarande som anges i 3 § behöver iaktas, göras för sådana personer som avses i 1 § tredje stycket 2.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Sommaren 2010 reviderades 1978 års internationella konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, den s.k. STCW-konventionen (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping för Seafarers, 1978). Sverige har tidigare ratificerat konventionen.

Inom Näringsdepartementet utarbetades under hösten 2010 Departementspromemorian Den reviderade STCW-konventionen (Ds 2010:45). I promemorian redovisades de viktigaste ändringarna som gjordes i konventionen och föreslogs att Sverige inte bör motsätta sig de ändringar som gjorts i konventionen, vilket i så fall innebär att Sverige blir bundet av ändringarna. I promemorian lämnades också ett författningsförslag, se *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning av remisstyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2010/7182/TE).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 17 februari 2011 att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslaget i *bilaga 3*. Lagrådets yttrande, i vilket det lämnas förslag på omstruktureringar av lagens (tio) inledande paragrafer, finns i *bilaga 4*. Regeringen har inte följt Lagrådets förslag. Lagrådets synpunkter behandlas i avsnitt 6.

4 Den reviderade STCW-konventionen – bakgrund och behov av ändringar i svensk rätt

4.1 Bakgrund

Konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping för Seafarers, 1978, förkortad STCW-konventionen), antogs år 1978 inom ramen för den internationella sjöfartsorganisationen IMO (International Maritime Organisation). Sverige ratificerade konventionen 1981 (prop. 1980/81:29, bet. 1980/81:TU5, rskr. 1980/81:40). Konventionen trädde i kraft 1984 och reviderades år 1995.

Ytterligare ett stort revideringsarbete skedde under andra hälften av 2000-talet. Arbetet med revideringen avslutades med att omfattande ändringar i konventionen antogs vid en diplomatkonferens i Manila, Filippinerna, sommaren 2010. Konventionstexten i dess reviderade form finns intagen som bilaga till departementspromemorian (Ds 2010:45).

Huvuddelen av konventionen innehåller bestämmelser om sjömäns utbildning och hur sjömännen ska certifieras. En mindre del av konventionen innehåller bestämmelser om vakthållningen ombord på fartygen.

I avsnitt 4.2 redovisas översiktligt de viktigaste förändringarna i konventionen. En uppställning över samtliga ändringar i konventionen finns i bilaga 2 till promemorian. Förutom i ett fall kan ändringarna i konventionen genomföras i svensk rätt genom förordning eller myndighetsföreskrifter. Undantaget gäller förändringar i bestämmelserna om sjömannens vilotider.

4.2 Nya bestämmelser i STCW-konventionen

Ett av syftena med revisionen av konventionen var att konventionen bättre ska återspegla de tekniska förutsättningar som finns i dag när det gäller t.ex. utbildning (bl.a. webbaserad utbildning och annan distansutbildning), administration av certifikat och andra dokument samt fartygs konstruktion och utrustning. De krav som ställs i 1995 års konvention har i många fall blivit föråldrade på grund av teknikutvecklingen. En stor del av förändringarna i den reviderade konventionen består således av sådana uppdateringar och ändringar i syfte att få konventionstexten att bättre motsvara dagens (och morgondagens) förutsättningar för sjöfarten och sjöpersonalen. Många av ändringarna är vidare av ren redaktionell karaktär.

I bilaga 2 till promemorian finns en sammanställning av samtliga regler som i sak har ändrats eller som är nya i förhållande till 1995 års konvention. Någon officiell sammanställning av vilka bestämmelser som är ändrade finns inte. I detta avsnitt redogörs därför för några av de viktigare förändringarna.

4.2.1 Behörighet skapas för elingenjör och fartygselektriker

Genom bestämmelserna i kapitel III i STCW-konventionen har en ny befälsbehörighet, electro-technical officer – ETO – (elingenjör) skapats. En elingenjör på fartyg med en maskinstyrka om minst 750 kW ska ha certifikat över sin behörighet. I regel III/6 och avsnitt A-III/6 anges närmare vilka krav som gäller för att certifieras. I regel III/6.4 finns en övergångsbestämmelse som innebär att sjöpersonal kan tillgodoräkna sig relevant arbete ombord på ett fartyg om de har haft sådant under minst 12 månader de senaste 60 månaderna innan de nya reglerna trätt i kraft.

Genom kapitel III har införts certifieringskrav på manskap som arbetar som fartygselektriker. Enligt regel III/7 ska en electro-technical rating (fartygselektriker) på ett fartyg med samma motorstyrka som ovan certifieras. Även för fartygselektrikerbehörigheten finns en övergångsregel motsvarande den för befälsnivån.

Även om elektrikerbehörigheten härmed har fått en formell status på befäls- och manskapsnivå är kraven inte helt nya. Vissa krav på utbildning i el finns redan i dag för personal som arbetar i sådana funktioner, men denna personal har ingått i maskinpersonalen och certifierats som sådan. Den nya konventionen erkänner elektrikerbehörigheten som en egen behörighet.

Genom regel II/5 och avsnitt A-II/5 respektive regel III/5 och avsnitt A-III/5 i STCW-konventionen har införts krav att matroser (able seafarers deck) och motormän (able seafarers engine) ska certifieras för att få behörighet för att arbeta i dessa befattningar. Tidigare har inte funnits någon reglering av kraven på matroser och motormän i konventionen. De nya reglerna innebär bl.a. att för att certifieras som matros eller motorman krävs antingen minst 18 månaders däckstjänstgöring eller relevant utbildning tillsammans med minst 12 månaders däckstjänstgöring. Tjänstgöringen ska intjänas efter erhållandet av behörigheten.

I regel II/5.6 respektive regel III/5.4 finns övergångsbestämmelser som innebär att sjöpersonal kan tillgodoräkna sig relevant arbete ombord på ett fartyg om de har haft sådant under minst 12 månader de senaste 60 månaderna innan de nya reglerna trätt i kraft.

4.2.3 Uppdatering av behörighet

I konventionen har i avsnitt A-I/11.1 införts ytterligare ett alternativ för att förnya en behörighet som fartygs- eller maskinbefäl. Utöver de tidigare möjligheterna blir det nu möjligt att förnya behörigheten mot bakgrund av 3 månaders tjänstgöring som ligger inom 6 månader innan sista giltighetsdag för behörigheten.

4.2.4 Ändrade hälsokrav

I 1995 års reviderade konvention finns i regel I/9 övergripande bestämmelser om att sjöpersonalen ska uppfylla av flaggstaten bestämda hälsokrav. Några detaljregler finns inte, däremot riktlinjer i del B av konventionen. Riktlinjerna rör framför allt vilka synkrav som bör gälla.

Genom den nu aktuella revisionen har riktlinjerna om synkrav lyfts upp till del A (avsnitt A-I/9) och således blivit obligatoriska. Detta innebär till exempel att närsynthet och mörkerseende ska kontrolleras vid läkarundersökning.

Vidare har i avsnitt B-I/9 införts nya riktlinjer om kroppsliga färdigheter, t.ex. förmåga att kunna klättra uppför lejdare och lyfta viss vikt.

4.2.5 Alkoholgränser

I regel VIII/1 i konventionen har införts bestämmelser för att förhindra sjöfylleri. I avsnitt A-VIII/10 har införts krav på administrationerna att införa gränser för alkoholkoncentrationen hos sjöpersonalen. Gränserna får inte sättas högre än 0,05 procent alkoholkoncentration i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

Sedan 1995 års reviderade konvention trädde i kraft har många faktorer och händelser i omvärlden påverkat sjöfarten. Några av följderna av denna påverkan syns i de ändringar som gjorts i bl.a. utbildningskraven för sjöpersonalen.

Utvecklingen har gett ett flertal moderna navigationshjälpmedel som sjöpersonalen måste behärska. Genom revideringen av STCW-konventionen har därför införts t.ex. krav på kunskap om och hantering av elektroniska sjökort och informationssystem (ECDIS) för de fartyg som har sådan utrustning (avsnitt A-II/1). IT-utvecklingen innebär möjligheter att förändra utbildningssättet genom inläring på distans, t.ex. webbaserad inläring. Denna möjlighet har således införts för flera utbildningar.

Terroristattacker år 2001 ledde till ett helt nytt internationellt regelverk för sjöfarten genom förändringar i SOLAS-konventionen och införandet av den s.k. ISPS-koden, i Sverige benämnt sjöfartsskyddet, och som bl.a. införde nya uppgifter för sjöpersonalen. Genom revideringen av konventionen togs ett samlat grepp om dessa krav, och bestämmelser om utbildning och certifiering i sjöfartsskydd finns nu i avsnitt VI/5 och VI/6. Dessa bestämmelser inbegriper bl.a. kunskaper för att klara hot från eller attack av pirater.

Vidare är sjöfartens påverkan på miljön en fråga som alltmer satts i fokus. Utöver de tidigare kraven på kunskap om effekterna av ett faktiskt utsläpp och hur ett sådant kan förhindras ska sjöpersonalen därför nu även ha en övergripande kunskap om den miljö sjöfarten verkar i och om sjöfartens påverkan på den miljön (avsnitt A-VI/1).

Användningen av gas i flytande form, inte minst som bränsle i fartygsmotorer, har ökat markant de sista åren, vilket också lett till att fartyg specialanpassats för att transportera sådan last. Därför har särskilda regler tagits fram för den personal som har ansvar för last och utrustning för lasthantering på sådana fartyg (regel V/1-2). Personalen ska t.ex. utbildas och certifieras särskilt i dessa arbetsmoment.

Nya krav på utbildning i ledarskap och gruppsamverkan har också införts i STCW-konventionen (avsnitt A-II/1).

4.2.7 Ändrade vilotider i konventionen

Konventionens nuvarande reglering

Bestämmelser om minsta tillåtna vilotid för vaktindelade sjömän finns i konventionens kapitel VIII, avsnitt A-VIII/1 Fitness for duty. Regleringen har hittills inneburit att dessa vaktindelade sjömän som huvudregel ska ha åtminstone tio timmars vilotid under en 24-timmarsperiod. Dessa tio timmar kan delas upp i två perioder, varav en ska vara minst sex timmar lång. Det finns dock möjlighet att minska vilotiden under en 24-timmarsperiod till sex timmar i följd. Detta får dock ske endast två dagar i rad och under förutsättning att vilotiden under en sjudagarsperiod inte understiger 70 timmar.

Under revisionen av konventionen rådde stor enighet bland konventionsstaterna om att undantagsmöjligheten måste justeras så att den

minsta tillåtna vilotiden ökas. Det var aldrig tänkt att undantaget skulle utnyttjas i så stor utsträckning som det kommit att göras. Ett maximalt utnyttjande av endast sextimmarsviloperioder per dygn anses vara en av orsakerna till trötthet hos många vaktindelade sjömän. Trötthet är en av de vanligaste orsakerna till olyckor och incidenter till sjöss.

Samtidigt har det rått en samstämmighet om att det också måste finnas en flexibilitet i vilotidsreglerna för att inte förhindra en effektiv fartygsdrift. Detta gäller särskilt i närsjöfarten med relativt korta turer och många hamnanlöp.

Den nya regleringen

De nya bestämmelserna i avsnitt A-VIII/1 i STCW-konventionen innebär inledningsvis att inte enbart vaktindeldad personal omfattas av minimireglerna, utan även sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet.

Huvudregel

Minsta tillåtna vilotid för vaktindeldad personal och sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet är enligt huvudregeln i avsnitt A-VIII/1 punkt 2:

1. 10 timmar under en 24-timmarsperiod, och
2. 77 timmar under en sjudagarsperiod.

Enligt punkt 3 i samma avsnitt får vilotiden delas upp i två delar, varav en ska vara minst 6 timmar i följd, och tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar.

Skillnaden jämfört med tidigare reglering är således att det har införts dels en minimigräns för den sammanlagda vilotiden under en sjudagarsperiod, dels ett krav att tiden mellan två viloperioder inte får överstiga 14 timmar.

Det kan nämnas att huvudregeln, genom ändringen, nu överensstämmer helt med den huvudregel som gäller för sjömäns minsta vilotid i den av Internationella arbetskonferensen år 2006 antagna sjöarbetskonventionen (jfr regel A.2.3.5 och 6).

Undantag

I avsnitt A-VIII/1 punkt 9 i STCW-konventionen anges vilka undantag som får göras från den huvudregel som beskrivits ovan. Parterna får tillåta undantag från avsnitt A-VIII/1 punkt 2.2 och 2.3 under förutsättning att vilotiden inte är mindre än 70 timmar under en sjudagarsperiod. Undantag från veckovilotiden i punkt 2.2 får inte tillåtas under mer än två veckor i rad. Intervallen mellan två perioder av undantag ombord får inte vara mindre än den dubbla längden av undantagets längd. Vilotiden enligt avsnitt A-VIII/1 punkt 2.1 får delas i högst tre perioder, varav en ska vara minst 6 timmar, och ingen av de två andra perioderna får vara kortare än en timme. Intervallen mellan sammanhängande perioder av vila får inte överstiga 14 timmar. Undantag får inte göras under mer än två 24-timmarsperioder under en sjudagarsperiod.

Proceduren för godkännande och ikraftträdande av STCW-konventionen är ett s.k. tacit acceptance-förfarande. Detta innebär att ändringarna i konventionen anses ha accepterats senast den 1 juli 2011, om inte mer än en tredjedel av parterna till konventionen, eller parter till konventionen med en sammanlagd flotta som motsvarar minst 50 procent av världstonnaget av handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 100, före detta datum har anmält till IMO:s generalsekreterare att de motsätter sig ändringarna.

Om ändringarna anses ha blivit accepterade enligt nämnda förfarande träder dessa i kraft den 1 januari 2012 för samtliga konventionsparter, förutom för dem som senast den 1 juli 2011 har anmält att de motsätter sig ändringarna.

4.4 Den svenska regleringen av vilotider för sjömän

I avsnitt 4.2.7 har redogjorts för den nya huvudregeln för vilotiderna i avsnitt A-VIII/1 punkterna 2 och 3 i konventionen. I svensk rätt gäller redan denna regel som huvudregel genom 4 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän (förkortad vilotidslagen). Den svenska bestämmelsen infördes för att genomföra ILO-konventionen nr 180 samt 1995 års reviderade STCW-konvention, jfr prop. 1997/98:128, och omfattar samtliga sjömän, dvs. såväl vaktindelade som icke vaktindelade.

I avsnitt 4.2.7 har också redogjorts för de förändrade undantagsmöjligheterna från huvudregeln om minsta tillåtna vilotider i konventionen. När det gäller undantag från huvudregeln har Sverige i 3 a § vilotidslagen valt att genomföra den hittillsvarande undantagsmöjligheten i STCW-konventionen för vaktgående sjömän ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och som enbart anlöper svenska hamnar. Denna bestämmelse motsvarar således inte den vilotidsnivå som kommer att gälla enligt den reviderade konventionen när den träder i kraft.

För vaktgående sjömän på passagerarfartyg i trafik mellan hamn på Gotland och annan svensk hamn och övriga vaktgående sjömän, dvs. i princip sjömän på fartyg i internationell trafik, finns däremot inga undantagsmöjligheter från huvudregeln, jfr prop. 2001/02:108, s. 39 ff., särskilt s. 43). Den svenska regleringen uppfyller således kraven i konventionen när det gäller denna trafik.

5 Godkännande av konventionen

Regeringens förslag: Riksdagen godkänner 2010 års reviderade STCW-konvention.
--

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har motsatt sig att konventionen godkänns. *Trafikanalys* anser dock att det inför ett godkännande bör göras en djupare konsekvensanalys.

Skälen för regeringens förslag

Sverige ratificerade den ursprungliga versionen av STCW-konventionen och är även bunden av 1995 års ändringar. Sverige är ett av de länder som är bunden av flest IMO-konventioner. Sveriges goda anseende som sjöfartsnation baseras delvis på Sveriges tradition att ansluta sig till internationella sjöfartskonventioner och genomföra dessa effektivt. Redan på dessa mer allmänna grunder finns det således mycket goda skäl för att Sverige bör godkänna den reviderade STCW-konventionen.

Konventionsändringarna är sammantaget positiva för sjöfarten

I avsnitt 4 har redogjorts dels översiktligt för de ändringar och nyheter som har införts genom konventionen, dels mer ingående för de nya vilotidsreglerna.

De ändringar som har gjorts för att uppdatera och modernisera framför allt utbildningen och certifieringen av sjömännen är välkomna och kommer att medföra lättnader i det administrativa förfarandet och en mer relevant utbildningsnivå för dagens sjömän. Införandet av de nya behörigheterna för elektriskt befäl och fartygselektriker är såväl ett välbehövligt erkännande av denna yrkeskår som ett önskvärt klargörande av vilka krav som ska gälla för denna viktiga uppgift.

De förändrade vilotidsreglerna är enligt regeringen särskilt viktiga att uppmärksamma. Det är allmänt erkänt på såväl nationell som internationell nivå att en av de enskilt största orsakerna till fartygsolyckor är handhavandefel hos personalen, ofta föranledd av trötthet till följd av långvarig sömnbrist hos vakthavande personal. De nuvarande vilotidsreglerna medger en schemaläggning som innebär att den vaktgående personalen inte erhåller tillräckligt med sömn, vilket i sin tur leder till utmattningskoncentrationssvårigheter, bristande omdöme i navigering och drift av fartyget och till och med till att personalen somnar på bryggan. En stor del av dagens sjöfart bedrivs därför under arbetsförhållanden som riskerar att medföra allvarliga olyckor med t.ex. stor påverkan på miljön. De nya vilotidsreglerna innebär att miniminivån på vilotiden ökas, samtidigt som bestämmelserna medger en tillräcklig flexibilitet för schemaläggningen genom att vilotiden kan förläggas på tider anpassade till fartygets drift.

Uppdateringen av utbildningen av sjömännen och den höjda säkerhetsnivån som den reviderade konventionen innebär utgör enligt regeringen starka skäl för att godkänna konventionen.

EU-rätten kräver indirekt att den ändrade konventionen godkänns

Ytterligare ett starkt skäl för att Sverige bör godkänna ändringarna är konventionens starka koppling till EU-rätten. Konventionen från 1995 är genomförd i EU-rätten genom direktivet 2008/106/EG om minimikrav på

utbildning för sjöfolk. I kommissionens arbetsplan för 2011 (KOM(2010) 623 slutlig) ingår ett förslag till revidering av nämnda direktiv, vilket kommer att medföra att den nu reviderade STCW-konventionen genomförs i EU-rätten. Oavsett om Sverige godkänner den reviderade konventionen eller inte kommer Sverige som medlem i EU således att behöva tillämpa den reviderade konventionen.

En annan koppling till EU-rätten är att en stats godkännande av STCW-konventionen innebär att fartyg som för den statens flagg ges en lägre riskfaktor och därmed en lägre prioritering vid hamnstatskontroll enligt direktivet 2009/16/EG om hamnstatskontroll. Enligt det direktivet ska en medlemsstats fartyg inspekteras i en annan medlemsstats hamnar enligt en prioritetsordning som tar hänsyn till en mängd faktorer. En av dessa faktorer är i vilken mån fartygets flaggstat har ratificerat relevanta internationella konventioner. Varje sjöfartskonvention som fartygets flaggstat har ratificerat medför att risken att inspekteras i en annan stats hamn minskar något. Bland dessa konventioner ingår STCW-konventionen, och det får förutsättas att kommissionen kommer att föra upp den reviderade konventionen på listan av dessa relevanta konventioner. För det fall Sverige inte skulle godkänna konventionsändringarna får det således till följd att svenska fartyg får en – om än ytterst marginell – högre prioritetsfaktor vid hamnstatskontroller i andra medlemsländers hamnar.

Förhållandet till ILO-konventioner om vilotid

För frågan om Sverige bör godkänna den reviderade STCW-konventionen är också förhållandet till konventioner om vilotid som antagits av den internationella arbetstagarorganisationen (International Labour Organisation – ILO) av intresse.

Bestämmelser om vilotid finns i ILO-konventionen nr 180 om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg som Sverige har tillträtt. Den konventionen kommer att ersättas av motsvarande bestämmelser i 2006 års sjöarbetskonvention när den träder i kraft. Vilotidsreglerna i ILO-konventionen nr 180 och sjöarbetskonventionen är likalydande. I betänkandet Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2009:95) föreslås att Sverige ratificerar sjöarbetskonventionen.

De förändrade vilotidsreglerna i STCW-konventionen är anpassade till reglerna om sjömäns vilotid i nämnda ILO-konventioner. Dessa konventioner, som reglerar samtliga sjömän, dvs. både vaktgående och icke vaktgående sjömän, innehåller en huvudregel för minsta tillåtna vilotid som är exakt densamma som huvudregeln i den ändrade STCW-konventionen. ILO-konventionerna medger att miniminivåerna frångås genom t.ex. centrala kollektivavtal. STCW-konventionen, som reglerar vilotider för vaktgående sjömän och vissa andra personer med uppgifter av vikt för bl.a. fartygets säkerhet, sätter en absolut miniminivå för undantaget från huvudregeln (se avsnitt A-VIII/1 punkt 9). Eftersom båda konventionerna således är minimikonventioner strider bestämmelserna i den ändrade STCW-konventionen inte mot ILO-konventionen nr 180 eller mot Sjöarbetskonventionen. Ett godkännande och genomförande av den

Övrigt arbete för att genomföra konventionen

Transportstyrelsens arbete med att se över vilka författningsändringar som behöver göras utöver de som föreslås i denna proposition är inte klart. Regeringen kan oaktat detta, som framgånget ovan, konstatera att det finns goda skäl för att nu godkänna konventionen. Såväl redarnäring som de sjöfackliga organisationerna deltog i revisionsarbetet och har i remissförfarandet tillstyrkt ett godkännande av konventionen. *Transportanalys* har uppgett att konsekvenserna av ett godkännande måste belysas djupare innan ett beslut om godkännande bör fattas. Regeringen har förståelse för detta argument. Revideringen innebär t.ex. att nya utbildnings- och certifieringskrav införs för både befäl och manskap. Detta medför ökad administration. En stor andel av revisionen av konventionen består dock i att befintliga procedurer förenklas genom t.ex. utnyttjande av modern teknik (webbaserad utbildning) och i borttagande av vissa tidigare krav som ansetts föråldrade. Den reviderade konventionen torde således sedd som en helhet inte innebära några större skillnader i det totala administrativa förfarandet etc., vare sig för sjöpersonalen, Transportstyrelsen eller utbildningsanordnarna, även om undantag skulle kunna uppkomma för vissa enskilda sjömän.

Sammantaget finner regeringen, som redogjorts för i detta avsnitt, övervägande skäl för att Sverige godkänner den ändrade STCW-konventionen och på så sätt medverkar till att ändringarna träder i kraft och får genomslag i den internationella sjöfarten.

Eftersom ett godkännande av konventionen innebär att lag måste ändras (jfr avsnitt 6) krävs enligt 10 kap. 2 § regeringsformen riksdagens godkännande av konventionsändringarna. Regeringen föreslår således att riksdagen godkänner 2010 års ändringar av STCW-konventionen.

6 Förslag till ändrad vilotidslag

Regeringens förslag: Lägsta tillåtna vilotid för vaktgående sjömän och sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen och som enbart anlöper svenska hamnar ska anpassas till de nya bestämmelserna om vilotid i den reviderade STCW-konventionen. Det sagda ska inte gälla sjömän ombord på sådana passagerarfartyg som går i trafik mellan hamn på Gotland och annan svensk hamn.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *ILO-kommittén* tillstyrker lagförslaget. *SEKO Sjöfolk*, *Sveriges Fartygsbefälsförening* och *Sjöbefälsförbundet* anser att en högre skyddsnivå ska införas än vad som föreslås i promemorian. De två senare remissinstanserna önskar också en tydligare reglering.

Regeringen har i avsnitt 5 föreslagit att Sverige ska godkänna konventionsändringarna. Om riksdagen inte motsätter sig ändringarna i konventionen och konventionen träder i kraft, behöver den svenska lagstiftningen anpassas till den nya miniminivån av vilotiderna, jfr avsnitt 4.4.

Skälen för regeringens förslag

I avsnitt 4.4 har konstaterats att undantagsmöjligheterna i 3 a § vilotidslagen för vissa sjömän är anpassade till den hittillsvarande konventionen. Därför behöver bestämmelsen justeras så att bestämmelsen anpassas till den nivå som kommer att gälla enligt den reviderade konventionen när den träder i kraft. *SEKO Sjöfolk, Sveriges Fartygsbefälsförening* och *Sjöbefälsförbundet* har ansett att Sverige bör genomföra den ändrade vilotidsregleringen med en högre skyddsnivå än vad konventionens miniminivå sätter. Regeringen kan konstatera att eftersom konventionen anger miniminivåer finns en möjlighet att sätta den nationella nivån på exempelvis vilotiderna högre. Någon anledning att göra det finns dock inte. Sjöfartsnäringen är till sin natur internationell. Varje nationell åtgärd som avviker från den gängse internationella nivån påverkar valet av i vilket lands register ett fartyg registreras. Om Sverige inför högre krav än andra länder riskerar man att Sverige blir mindre attraktivt för registrering av fartyg än andra länder och välj bort av redarna. Resultatet blir då att vilotiderna för sjömännen ändå inte blir längre. Regeringen vill dock betona att tillräckliga vilotider är mycket viktigt för säkerheten inom sjöfarten. Det lämpligaste sättet att tillgodose detta är dock genom en gemensam internationell syn på nivåerna, och en effektiv tillsyn. En avvikande nationell reglering är enligt regeringen inte en lämplig åtgärd.

Förutom att paragrafen bör justeras när det gäller minsta antal vilotimmar, bör också en justering göras när det gäller tillämpningsområdet för bestämmelsen. Den reviderade konventionen reglerar, när det gäller bl.a. vilotidsfrågor, inte enbart vaktgående sjömän, utan även sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet. Även dessa sjömän bör således omfattas av minimiregleringen. Regeringens förslag tillgodoser de nya kraven i konventionen. *Sveriges Fartygsbefälsförening* och *Sjöbefälsförbundet* har ansett att regleringen bör göras tydligare. Regeringen har förståelse för synpunkten men regleringen av vilotider i konventionen är mycket detaljerad och komplicerad.

Även *Lagrådet* har ansett att bestämmelserna har fått en utformning som gör dem onödigt svårlästa och svårtillgängliga. Detta beror enligt *Lagrådet* till största delen på att bestämmelserna har fått en inbördes placering i lagen som inte ter sig naturlig, bl.a. genom att undantagsbestämmelserna har placerats före huvudreglerna. *Lagrådet* har därför föreslagit att lagens tio inledande paragrafer struktureras om.

Regeringen kan som sagt förstå att lagen i vissa delar uppfattas som svårtillgänglig. Att bestämmelser om rätt att genom kollektivavtal göra undantag från föreskriven vilotid är placerade före lagens huvudregel om föreskriven vilotid har dock sin förebild i arbetstidslagen (1982:673).

Samma struktur har använts i samtliga andra lagstiftningar om arbets- och vilotid inom transportområdet, jfr lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget, lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete och lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik. En författnings tillämpningsområde och möjligheterna att göra undantag från det är normalt sådana allmänna bestämmelser som bör placeras i lagens inledning. När det gäller arbets- och vilotidsfrågor kan det dock vara av betydelse för den enskilde och fackliga organisationer att snabbt kunna bilda sig en uppfattning om i vilken mån en möjlighet finns att avvika från lagen genom kollektivavtal. Det finns därmed goda skäl för att den nu aktuella lagen är strukturerad på det sätt den är. En omstrukturering skulle dessutom bryta det enhetliga mönster som samtliga arbets- och vilotidslag har. Härtill kommer att en sådan omstrukturering av lagens inledning som föreslås av Lagrådet behöver beredas, vilket det inte finns utrymme för inom det nu aktuella lagstiftningsärendet. Regeringen anser därför sammanfattningsvis att det finns övervägande skäl att behålla lagens struktur och följer således inte Lagrådets förslag.

6.1 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Den föreslagna lagändringen ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Promemorians förslag: I promemorian föreslås att lagändringen ska träda i kraft den 1 januari 2012.

Remissinstanserna: Yttrar sig inte.

Skälen för regeringens förslag: Konventionsändringarna ska enligt konventionen anses ha accepterats senast den 1 juli 2011, om inte mer än en tredjedel av parterna till konventionen, eller parter till konventionen med en sammanlagd flotta som motsvarar minst 50 procent av världstonnaget av handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 100, före detta datum har anmält till IMO:s generalsekreterare att de motsätter sig ändringarna. Om ändringarna anses ha blivit accepterade träder dessa i kraft den 1 januari 2012 för samtliga konventionsparter, förutom för dem som före den 1 juli 2011 har anmält att de motsätter sig ändringarna.

Om Sverige inte senast den 30 juni 2011 motsätter sig ändringarna i konventionen, och konventionen träder i kraft (jfr avsnitt 4.3), ska konventionsändringarna träda i kraft den 1 januari 2012. Eftersom det för närvarande inte kan sägas om konventionsändringarna kommer att träda i kraft den 1 januari 2012 är det lämpligare att överlämna till regeringen att sätta ändringarna i kraft.

För de flesta av ändringarna som gjorts i STCW-konventionen är det i dag mycket svårt att lämna några konkreta uppgifter om vilka konsekvenser som uppstår för sjömännen, redarna, utbildningsanordnarna och andra. Detta beror framför allt på att det är ett mycket stort antal förändringar som gjorts i konventionen, och tiden sedan ändringarna gjordes i juni 2010 inte har medgett någon omfattande analys av konsekvenserna. Hos Transportstyrelsen pågår dock ett arbete med att analysera alla förändringar i konventionen för att se vilka förändringar som måste göras i t.ex. utbildningssystem, behörigheter och vakthållningsregler. Detta arbete planeras vara klart till sommaren 2011.

7.1 Sjömännen

Den ändrade konventionen innebär att en ganska stor mängd förändringar har gjorts i närapå samtliga konventionens delar. De flesta förändringar är av begränsad art genom att t.ex. ett utbildningsmoment tillförs i en redan befintlig utbildning, och rör en mindre mängd av sjöpersonalen. Sammantaget påverkas dock i princip samtliga sjömän på något sätt.

Några säkra siffror på hur många de sjömän är som påverkas är dock svåra att ge. Detta beror bland annat på att samtliga sjömän inte påverkas av alla ändringar. Eftersom många ändringar avser justerade utbildningsmoment består svårigheten också i att personer som utbildas i Sverige men sedan arbetar på fartyg registrerade i något annat lands register inte finns registrerade som sjömän i Sverige. Vidare finns ingen enhetlig definition på sjöman i detta avseende. Transportstyrelsen har ändå gjort en grov preliminär uppskattning att ungefär 13 000 personer, inkluderande intendenturpersonal, på något sätt berörs av ändringarna. Denna siffra inkluderar personer som utbildas i Sverige men sedan arbetar på utländska fartyg. Det är således enkelt uttryckt alla svenska sjömän som påverkas. Av de enskilt mest betydande nya kraven kan ungefär 200 sjömän antas påverkas av de nya kraven på elektrikerbehörighet, och ungefär 800 av bestämmelserna om sjöfartsskydd.

En del av sjömännen kommer att behöva komplettera sin utbildning eller sina kunskaper genom kompletterande utbildning i redarens regi, medan andra sjömän kan behöva göra kompletteringen på sjöfartshögskola. De flesta nya moment kan antas kräva några timmars ytterligare utbildning, medan utbildning m.m. i sjöfartsskydd kan kräva några dagars utbildning, och den nya elbehörigheten förmodligen räknar utbildningen i år och kräver att en helt ny utbildning tas fram inom sjöfartshögskolorna.

När det gäller finansieringen av de nya kraven täcks kostnaderna antingen av redarna när det gäller moment som redarna utbildar i, eller av möjligheten till sedvanligt studiemedel om det gäller utbildning inom högskolans regi.

Några konkreta siffror på hur många rederier eller hur stor andel av rederierna som påverkas finns inte. Det kan dock preliminärt konstateras att när det gäller fartyg i inre fart, bl.a. skärgårdstrafiken, kommer dessa att träffas i mycket liten omfattning av förändringarna, förutom de förändrade vilotiderna.

Nya utbildningsmoment

Redarna påverkas av förändringarna genom att många av utbildningsmomenten kan genomföras genom internutbildning etc. hos arbetsgivaren. Detta sker redan i dag i stor utsträckning, och flera nya utbildningsmoment har tillkommit som förmodligen kommer att läggas på arbetsgivaren att genomföra. Detta blir förmodligen bl.a. fallet när det gäller utbildningen i sjöfartsskyddsfrågor.

Ett exempel på en skillnad som den nya konventionen har medfört är att många utbildningsmoment som redarna tidigare har kunnat genomföra genom antingen vanligt arbete ombord eller genom övning ombord, nu måste ske genom övning i land. Detta gäller vissa delar i den grundläggande säkerhetsutbildningen, t.ex. brandhantering och hopp från höga höjder. Detta kräver att redarna skickar sina anställda på träning i land. Beroende på hur rederiet väljer att arrangera detta (egen anläggning, köpta kurser) uppstår kostnader för utbildningen genom t.ex. kurskostnad, resor, logi etc. För den utökade grundläggande säkerhetsutbildningen kan en total kostnad per sjöman uppskattas till 3 000 – 7 000 kr. Enligt Transportstyrelsen är det uppskattningsvis 4 000 – 5 000 sjömän som behöver genomgå dessa nya utbildningsmoment.

Nya hälsokrav

De ändrade hälsokraven ser mer ingripande ut än de är i praktiken. Att tidigare riktlinjer om synkrav görs obligatoriska medför ingen större skillnad, och de nya riktlinjerna om kroppsliga färdigheter utgör ett stöd i den medicinska bedömningen som skulle göras även enligt tidigare regler. Kostnaderna för de läkarundersökningar som redarna i dag har en skyldighet att bekosta bör således inte påverkas i någon nämnvärd omfattning.

Ändrade vilotider

Förslaget i propositionen innebär att för sjömän på fartyg som går i trafik enbart på det svenska fastlandet kommer de minsta tillåtna vilotiderna att höjas. Skyddet för sjömännen blir högre och schemaläggningen och vakthållningen på fartygen påverkas.

Höjningen av den minsta tillåtna vilotiden torde dock normalt inte medföra annat än mycket marginell påverkan på bemanningskostnaderna. Detta beror på att storleken på bemanningen avgörs genom enskilda bemanningsbeslut för varje fartyg. Transportstyrelsen är skyldigt att ta

hänsyn till gällande vilotidsreglering när bemanningsbesluten fastställs, men den relativt lilla förändringen i vilotidsregleringen som föreslås torde endast i mycket sällsynta marginalfall få till följd att bemanningen av ett visst fartyg kräver ytterligare en hel tjänst för att uppgifterna ombord ska kunna fullgöras författningen enligt. Kostnaden för bemanningen ombord är i princip oberoende av om personen i fråga för tillfället vilar eller är i arbete.

7.3 Skolorna

I dag tillhandahåller vissa gymnasieskolor utbildning till matros och motorman. Genom den nya behörigheten för matros och motormän försvinner möjligheten för gymnasieskolorna att utbilda dessa. Transportstyrelsen har för avsikt att ta upp samtal med berörda skolor för att finna en lösning på detta.

Högskolorna kommer att behöva justera sina utbildningar i många delar, de flesta relativt små, men som redan nämnts behöver en helt ny utbildning i fartygsrelaterade tas fram för att kunna ligga till grund för den nya elbehörigheten. Några säkrare uppgifter om omfattningen av de ökade uppgifterna och kostnaderna för dessa finns inte i dag. Dessa bedöms dock vara små och kan hanteras inom ramen för högskolornas befintliga medel.

7.4 Transportstyrelsen

De nya reglerna kommer att innebära framför allt ett initialt omfattande arbete för Transportstyrelsen, dels genom att myndigheten i samarbete med skolorna måste utarbeta nya utbildningar eller förändra innehållet i många utbildningar, dels genom att alla säkerhetsbesättningsbeslut måste uppdateras med anledning av att matros och motormän nu måste certifieras (se avsnitt 3.2.2). Justeringar av myndighetens föreskrifter kan också förutses. Efter att detta initiala arbete har avslutats bör förändringarna inte innebära någon nämnvärd ökad arbetsbelastning jämfört med tidigare. Den tillfälligt ökade arbetsbelastningen kan dock hanteras inom ramen för befintligt förvaltningsanslag.

7.5 Domstolarna

Den föreslagna lagändringen bör inte medföra någon förändring för domstolarna. Vilotidslagen innehåller redan i dag bestämmelser om penningböter respektive domstolsprövning av Transportstyrelsens beslut. Dessa föreslås inte ändras. Den ändring som föreslås i en undantagsbestämmelse om minsta tillåtna vilotid förutses inte påverka måltillströmningen till domstolarna.

Även om antalet utbildningsmoment och krav på certifikat har ökat med den nya konventionen, har ett viktigt syfte med översynen av konventionen varit att förenkla det administrativa förfarandet för alla inblandade. För sjömännen har detta t.ex. inneburit möjligheter till distansutbildning och fler möjligheter att uppdatera sina behörigheter. För redarna uppstår förenkling och besparing genom att vissa av de certifikat som personalen ska ha nu kan uppdateras genom fortbildning ombord på fartyget i stället för hos utbildningsinstitut i land.

Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

3 och 3 a §§

Paragraferna har ändrats för att återspegla de nya vilotidsbestämmelserna i avsnitt A-VIII/1, punkterna 2, 3 och 9 i 2010 års reviderade STCW-konvention.

Eftersom konventionen i 2010 års reviderade version när det gäller minsta tillåtna vilotider inte enbart reglerar vaktgående sjömän, utan även sjömän med vissa andra uppgifter (punkten 2 i nämnda avsnitt i konventionen), har 3 § *andra stycket* och 3 a § justerats så att den svenska regleringen utgår från denna uppdelning av vilka personalkategorier som omfattas.

Tillägget i slutet av 3 a § *första stycket* motsvarar punkten 9 andra stycket i nämnda avsnitt i konventionen och innebär t.ex. att om möjligheten till undantag från minsta föreskrivna veckovilotid har utnyttjats under en vecka, måste därefter minst två veckor passera, innan ett undantag från bestämmelsen får göras på nytt.

Ändringen i 3 a § *tredje stycket* motsvarar punkten 9 tredje stycket i nämnda avsnitt i konventionen och innebär att dygnsvilan under en 48-timmarsperiod får delas upp i exempelvis 6+3+1 timmar, eller 6+2,5+1,5 timmar, därefter måste huvudregeln i 4 §, dvs. 6+4 timmar följas till dess sju dagar har gått från den dag då det föregående undantaget påbörjades. Den sammanlagda dygnsvilotiden måste således alltid vara minst tio timmar, jämfört med sex timmar före lagändringen.

Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

Härigenom föreskrivs att 3 och 3 a §§ lagen (1998:958) om vilotid för sjömän ska ha följande lydelse.

3 §¹*Nuvarande lydelse*

Undantag från bestämmelserna om vilotid i 4 § och om arbetstid i 7 b § får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagersidan har slutits eller godkänts av en organisation som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Undantagen *skall* så långt det är möjligt följa de föreskrivna arbets- och vilotidsmått. Hänsyn får dock tas till oftare förekommande eller längre ledigheter eller beviljande av kompensationsledighet.

Undantag som avses i första stycket gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (2003:364). Undantag från 4 § gäller inte heller vaktgående sjömän, i annat fall än som anges i 3 a §.

Föreslagen lydelse

Undantag från bestämmelserna om vilotid i 4 § och om arbetstid i 7 b § får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagersidan har slutits eller godkänts av en organisation som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Undantagen *ska* så långt det är möjligt följa de föreskrivna arbets- och vilotidsmått. Hänsyn får dock tas till oftare förekommande eller längre ledigheter eller beviljande av kompensationsledighet.

Undantag som avses i första stycket gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (2003:364). Undantag från 4 § gäller inte heller vaktgående sjömän *eller andra sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet, i annat fall än som anges i 3 a §.*

3 a §²

För vaktgående sjömän får undantag göras, på det sätt som är föreskrivet i 3 §, från bestämmelserna om vilotid i 4 § ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

För vaktgående sjömän *och andra sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet* får undantag göras, på det sätt som är föreskrivet i 3 §, från

¹ Senaste lydelse 2003:368.

² Senaste lydelse SFS 2003:368.

och som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte på sådana passagerarfartyg i trafik mellan hamn på Gotland och annan svensk hamn. *Sådana undantag får inte stå i strid med vad som sägs i andra och tredje styckena.*

bestämmelserna om vilotid i 4 §. *Undantag får dock endast göras för sjömän ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte på sådana passagerarfartyg i trafik mellan hamn på Gotland och annan svensk hamn. Undantag från 4 § andra stycket 2 får göras under högst två veckor. Tiden mellan två perioder av undantag får inte understiga den dubbla tiden som undantaget varat.*

Vilotiden får inte understiga

1. 10 timmar under varje tjugofyratimmarsperiod och
2. 70 timmar under varje sjudagarsperiod.

Vilotiden enligt andra stycket 1 får delas upp i högst två perioder varav en period om minst 6 timmar.

Vilotiden enligt andra stycket 1 får delas upp i högst tre perioder varav en period om minst 6 timmar och de övriga om minst en timme. Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar. Undantag får inte heller göras under mer än två 24-timmarsperioder under en 7-dagarsperiod.

Perioden på tio vilotimmar enligt andra stycket 1 får minskas till sex timmar i sträck, förutsatt att en sådan minskning inte sträcker sig över mer än en sammanhängande fyrtioåttatimmarsperiod och att minst 70 timmars vila ges under varje sjudagarsperiod.

Undantag enligt första stycket får även, utan att det förfarande som anges i 3 § behöver iaktas, göras för sådana personer som avses i 1 § tredje stycket 2.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

Efter remiss har yttrande inkommit från Göta hovrätt, Uddevalla tingsrätt, Linnéuniversitetet, Statens skolverk, Myndigheten för yrkeshögskolan, Stockholms universitet (juridiska fakultetsnämnden), Institutet för sjö- och transporträtt vid Stockholms universitet, Regelrådet, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Arbetsdomstolen, ILO-kommittén, Sveriges redareförening, SEKO Sjöfolk, Sveriges fartygsbefälsförening och Sjöbefälsförbundet.

Regelrådet har avstått från att yttra sig.

Chalmers tekniska högskola, SWEREF – Skärgårdsredarna, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Almega – Tjänsteföretagen och Sveriges förenade studentkårer har fått tillfälle att yttra sig, men har inte inkommit med något svar.

Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

Härigenom föreskrivs att 3 och 3 a §§ lagen (1998:958) om vilotid för sjömän ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*3 §¹

Undantag från bestämmelserna om vilotid i 4 § och om arbetstid i 7 b § får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagersidan har slutits eller godkänts av en organisation som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Undantagen skall så långt det är möjligt följa de föreskrivna arbets- och vilotidsmått. Hänsyn får dock tas till oftare förekommande eller längre ledigheter eller beviljande av kompensationsledighet.

Undantag som avses i första stycket gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (2003:364). *Undantag från 4 § gäller inte heller vaktgående sjömän, i annat fall än som anges i 3 a §.*

Undantag från bestämmelserna om vilotid i 4 § och om arbetstid i 7 b § får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagersidan har slutits eller godkänts av en organisation som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Undantagen ska så långt det är möjligt följa de föreskrivna arbets- och vilotidsmått. Hänsyn får dock tas till oftare förekommande eller längre ledigheter eller beviljande av kompensationsledighet.

Undantag som avses i första stycket gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (2003:364).

3 a §²

För vaktgående sjömän får undantag göras, på det sätt som är föreskrivet i 3 §, från bestämmelserna om vilotid i 4 § ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte på sådana passagerarfartyg i trafik mellan

Undantag enligt 3 § första stycket får i fråga om vaktgående sjömän och andra sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet göras endast för sjömän ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och

¹ Senaste lydelse 2003:368.

² Senaste lydelse 2003:368.

hamn på Gotland och annan svensk hamn. *Sådana undantag får inte stå i strid med vad som sägs i andra och tredje styckena.*

Vilotiden får inte understiga
1. 10 timmar under varje tjugofyratimmarsperiod och
2. 70 timmar under varje sju-dagarsperiod.

Vilotiden enligt andra stycket 1 får delas upp i högst två perioder varav en period om minst 6 timmar.

Perioden på tio vilotimmar enligt andra stycket 1 får minskas till sex timmar i sträck, förutsatt att en sådan minskning inte sträcker sig över mer än en sammanhängande fyrtioåttatimmarsperiod och att minst 70 timmars vila ges under varje sjudagarsperiod.

Undantag enligt första stycket får även, utan att det förfarande som anges i 3 § behöver iakttas, göras för sådana personer som avses i 1 § tredje stycket 2.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

som enbart anlöper svenska hamnar. *Undantag får dock inte göras för sjömän på sådana passagerarfartyg som går i trafik mellan hamn på Gotland och annan svensk hamn. Undantag från 4 § andra stycket 2 får göras under högst två veckor. Tiden mellan två perioder av undantag får inte understiga den dubbla tiden som undantaget varat.*

Vilotiden får inte understiga
1. 10 timmar under varje tjugofyratimmarsperiod, och
2. 70 timmar under varje sju-dagarsperiod.

Vilotiden enligt andra stycket 1 får delas upp i högst tre perioder varav en period om minst 6 timmar och de övriga om minst en timme. *Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar. Undantag får inte heller göras under mer än två 24-timmarsperioder under en 7-dagarsperiod.*

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2011-03-17

Närvarande: F.d. justitierådet Bo Svensson, f.d. regeringsrådet Leif Lindstam och justitierådet Ann-Christine Lindeblad.

Ändrade vilotidsregler för vissa sjömän

Enligt en lagrådsremiss den 17 februari 2011 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Per Håvik.

Förslaget föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

I lagrådsremissen föreslås att lagen om vilotid för sjömän anpassas till förändringar i den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, den s.k. STCW-konventionen.

Bestämmelserna i 3 §, som genomför ILO-konventionen, gäller alla sjömän som anges i 1 § med de undantag som följer av 2 §. Bestämmelserna i 3 a §, som genomför STCW-konventionen, gäller däremot bara vissa kategorier av sjömän.

Lagrådet föreslår att 3 a § förtydligas genom en inledande upplysning om vilka sjömän som paragrafen gäller för, nämligen vaktgående sjömän och andra sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet, som arbetar ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte på sådana passagerarfartyg som går i trafik mellan hamn på Gotland och annan svensk hamn.

Sjömän av angivet slag ska, om annat inte följer av kollektivavtal, ha rätt till vilotid enligt 4 §. Det innebär följande. Vilotiden bör förläggas så att de får vila en dag i veckan och på allmän helgdag. Vilotiden får inte understiga 10 timmar under varje tjugofyrtimmarsperiod och 77 timmar under varje sjudagarsperiod. Den förstnämnda vilotiden om 10 timmar får delas upp i högst två perioder varav en period om minst 6 timmar. Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar.

Det är emellertid möjligt att genom kollektivavtal som avses i 3 § första stycket göra avvikelser från de nämnda vilotiderna. Genom ett sådant kollektivavtal får dock inte göras undantag under längre tid än två veckor från bestämmelserna i 4 § andra stycket 2 om att vilotiden inte får understiga 77 timmar under varje sjudagarsperiod och tiden mellan två perioder av undantag får inte understiga den dubbla tiden som undantaget varat.

Lagrådet konstaterar att bestämmelserna om vilotid m.m., som egentligen inte är så är komplicerade, fått en utformning som gör dem onödigt svårlästa och svårtillgängliga.

Enligt Lagrådets mening beror detta till största delen på att de har fått en inbördes placering i lagen som inte ter sig naturlig. Efter två inledande paragrafer om lagens tillämpningsområde följer i 3 och 3 a §§ de undan-

tag som genom kollektivavtal kan göras från huvudreglerna om vilotid och arbetstid i 4 och 7 b §§ och i 5 § andra stycket och 6 § de undantag och avvikelser som kan göras utan krav på stöd i kollektivavtal. En naturligare ordning synes vara att låta bestämmelserna om undantag komma efter bestämmelserna om vilotid, arbetstid och ersättning.

De inledande paragraferna 1–7 b §§ skulle då kunna ordnas och utformas som följer. Inom parentes anges paragrafens nummer enligt remissens lagförslag. Skillnader i förhållande till remissens formuleringar markeras genom kursivering.

Tillämpningsområde

1 § (1 §) Denna lag gäller, med de undantag som anges i 2 §, sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg.

I 3 b § finns bestämmelser som gäller sjömän som är anställda på utländska fartyg.

Bestämmelserna gäller även

1. andra anställda än sjömän som utför fartygsarbete som beräknas pågå under längre tid än en vecka,
2. de personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade.

Med fartygsarbete avses i denna lag arbete för fartygets räkning som utförs ombord eller på annat ställe av arbetstagare som följer med fartyget.

Undantag

2 § (2 §) Lagen gäller inte när fråga är om

1. fiskefartyg, när de används som sådana, och fartyg som används i verksamhet som har direkt anknytning till fiske, i annat fall än som sägs i 15 och 16 §§,
2. räddningsfartyg när de används som sådana, eller
3. fritidsfartyg.

Arbetstid och ersättning

3 § (7 b §) Arbetstiden för sjömän får uppgå till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt under en beräkningsperiod på tolv månader.

3 a § (7 §) Överstiger den ordinarie arbetstiden 40 timmar i veckan ska ersättning för överskjutande tid lämnas i form av fritid i hamn eller på annat sätt enligt vad som fastställts i kollektivavtal vilket tillkommit i den ordning som anges i 7 § första stycket.

3 b § (7 a §) För sjömän ombord på utländska fartyg som används i affärsdrift och som anlöper en svensk hamn ska klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FTS)⁴ iakttas.

Vilotid

4 § (4 §) Sjömän har rätt till vilotid. Vilotiden bör förläggas så att de får vila en dag i veckan och på allmän helgdag.

Vilotiden får inte understiga

1. 10 timmar under varje 24-timmarsperiod och
2. 77 timmar under varje 7-dagarsperiod.

Vilotiden enligt andra stycket 1 får delas upp i högst två perioder varav en period om minst 6 timmar. Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar.

Vilotiden omfattar inte kortare raster.

5 § (5 §) Sjömän under 18 år har rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. I vilotiden ska ingå tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00.

Undantag från första stycket får göras om den sammanhängande nattvilan skulle förhindra ett effektivt genomförande av ett utbildningsprogram för sådana sjömän.

6 § (6 §) Tillfälliga avvikelser från bestämmelserna i 4 och 5 §§ får göras om det är nödvändigt för

1. att avvärja hotande fara för liv, fartyg eller last,
2. att lämna hjälp enligt 6 kap. 6 § andra stycket och 8 kap. 3 eller 4 § sjölagen (1994:1009),
3. att delta i en författningsenlig övning med säkerhetsanordningar,
4. att genomföra en åtgärd som påkallas av en myndighet i hamn,
5. att genomföra en åtgärd som föranleds av att besättningen har minskat under resan,
6. att genomföra en annan åtgärd som inte tål uppskov och som inte kunnat planeras att utföras på annan tid.

Sjömän som deltagit i arbete enligt första stycket ska så snart det är möjligt kompenseras med vila av tillräcklig längd.

Undantag i fråga om arbetstid och vilotid

7 § (3 §) Undantag från bestämmelserna om arbetstid i 3 § och om vilotid i 4 § får, *om inte annat följer av 7 a §*, göras genom kollektivavtal, som på arbetstagsidan har slutits eller godkänts av en organisation som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Undantagen ska så långt det är möjligt följa de föreskrivna arbets- och vilotidsmåttan. Hänsyn får dock tas till oftare förekommande eller längre ledigheter eller beviljande av kompensationsledighet.

Undantag som avses i första stycket gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (2003:364).

7 a § (3 a §) Undantag enligt 7 § första stycket får i fråga om vaktgående sjömän och andra sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet göras

endast för sjömän ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och som enbart anlöper svenska hamnar. Undantag får dock inte göras för sjömän på sådana passagerarfartyg som går i trafik mellan hamn på Gotland och annan svensk hamn. Undantag från 4 § andra stycket 2 får göras under högst två veckor. Tiden mellan två perioder av undantag får inte understiga den dubbla tiden som undantaget varat.

Vilotiden får inte understiga

1. 10 timmar under varje 24-timmarsperiod och
2. 70 timmar under varje 7-dagarsperiod.

Vilotiden enligt andra stycket 1 får delas upp i högst tre perioder varav en period om minst 6 timmar och de övriga om minst en timme. Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar. Undantag får inte heller göras under mer än två 24-timmarsperioder under en 7-dagarsperiod.

Undantag enligt första stycket får även, utan att det förfarande som anges i 7 § behöver iakttas, göras för sådana personer som avses i 1 § tredje stycket 2.

7 b § Utgår (jfr 3 §)

Godtas Lagrådets förslag till omstrukturering av lagen föranleder det konsekvensändringar i 15 §.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 mars 2011.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Björklund, Bildt, Ask, Olofsson, Erlandsson, Carlgren, Hägglund, Carlsson, Borg, Sabuni, Billström, Adelsohn Liljeroth, Tolgfors, Björling, Ohlsson, Norman, Attefall, Engström, Kristersson, Ullenhag, Hatt.

Föredragande: Statsrådet Engström.

Regeringen beslutar proposition 2010/11:117 Godkännande av den reviderade STCW-konventionen.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upp- häver eller upprepar ett normgivnings- bemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EU- regler
---------------------------	---	---
