

Lagrådsremiss

Genomförande av EU:s direktiv om arbete ombord på fiskefartyg

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 9 maj 2019

Tomas Eneroth

Ellika Eriksson
(Infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I denna lagrådsremiss lämnas förslag på de lagändringar som krävs för att i svensk rätt genomföra direktiv (EU) 2017/159 av den 19 december 2016 om genomförande av avtalet om genomförande av ILO:s konvention om arbete ombord på fiskefartyg från 2007 som ingicks den 21 maj 2012 mellan Organisationen för lantbrukskooperativ i Europeiska unionen (Cogeca), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Sammanslutningen för de nationella fiskeriföretagsorganisationerna inom Europeiska unionen (Europêche).

I fartygssäkerhetslagen (2003:364) införs krav på ett nytt certifikat för vissa fiskefartyg som kallas sjöarbetscertifikat för fiskefartyg. I samma lag föreslås även att en befintlig bestämmelse om ombordanställdas bostads- och fritidsmiljö görs tillämplig även på andra än ombordanställda i vissa fall. Det föreslås vidare en regel om att kost och vatten ska tillhandahållas ombordanställda utan kostnad. Det föreslås också en följdändring i arbetsmiljölagen (1977:1160).

Förslagen innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlämnas till ett utländskt organ. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 15 november 2019.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)	4
2.2	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	5
3	Ärendet och dess beredning	8
4	Bakgrund.....	9
5	Tillämpningsområde	12
6	Minimikrav för arbete på fiskefartyg	13
6.1	Minimiålder	14
7	Tjänstgöringsförhållanden	15
7.1	Arbets- och vilotider för fiskare i svensk rätt	15
7.2	Arbets- och vilotid för fiskare som inte är arbetstagare	16
8	Hälsa och säkerhet i arbetet	18
8.1	Gällande reglering i svensk rätt.....	19
8.2	Bostäder.....	20
8.3	Livsmedel.....	23
9	Tillsyn och sanktioner.....	24
9.1	Krav på tillsyn	25
9.2	Sjöarbetscertifikat för fiskefartyg.....	26
9.3	Erkända organisationer och ordning för riksdagens beslut	27
9.4	Åtgärder.....	28
10	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	30
11	Konsekvenser.....	30
11.1	Allmänt.....	30
11.2	Konsekvenser för myndigheter.....	31
11.3	Konsekvenser för fiskerinäringen.....	32
12	Författningskommentar	34
12.1	Förslaget till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)	34
12.2	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	34
Bilaga 1	Sammanfattning (SOU 2011:84).....	37
Bilaga 2	Utredningens lagförslag	41
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	49
Bilaga 4	WFC-direktivet.....	50

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160),
2. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Häri genom föreskrivs att 2 kap. 8 § arbetsmiljölagen (1977:1160)¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

8 §²

I den utsträckning som *föranledes* av arbetets art och arbetstagarnas behov *skall* finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt första hjälp vid olycksfall eller sjukdom.

Fordon för personaltransport *skall* vara *lämpat* för ändamålet.

Om utrymmen, anordningar, åtgärder för hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom samt kost och vatten *för ombordanställda* på fartyg finns ytterligare bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

I den utsträckning som *föranleds* av arbetets art och arbetstagarnas behov *ska det* finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt första hjälp vid olycksfall eller sjukdom.

Fordon för personaltransport *ska* vara *lämpade* för ändamålet.

Om utrymmen, anordningar, åtgärder för hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom samt kost och vatten på fartyg finns *det* ytterligare bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Denna lag träder i kraft den 15 november 2019.

¹ Lagen omtryckt 1991:677.

² Senaste lydelse 2003:365.

2.2 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 1 kap. 4 § samt 4 kap. 3, 5 och 7 §§ ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 3 kap. 9 c §, och närmast före 3 kap. 9 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §³

I denna lag avses med

1. fartcertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt,

2. passagerarfartygscertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra,

3. fribordscertifikat: ett bevis om att ett fartygs fribord har fastställts efter tillsyn och att fribordsmärken har satts fast på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt,

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation,

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §,

6. sjöarbetscertifikat: ett bevis om att fartyget vid tidpunkten för certifikatets utfärdande har uppfyllt de krav på arbets- och levnadsförhållanden som följer av denna lag, sjömanslagen (1973:282), mönstringlagen (1983:929), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och av föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar,

7. försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen: ett dokument som visar vilka förhållanden på ett fartyg som enligt 2006 års sjöarbetskonvention ska bli föremål för tillsyn, vilka föreskrifter som tillämpas och en förklaring av redaren om vad denne gjort för att uppfylla föreskrivna krav, *och*

8. certifikat om utbildning av sjöpersonal: ett bevis om att en person har uppfyllt föreskrivna

7. försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen: ett dokument som visar vilka förhållanden på ett fartyg som enligt 2006 års sjöarbetskonvention ska bli föremål för tillsyn, vilka föreskrifter som tillämpas och en förklaring av redaren om vad denne gjort för att uppfylla föreskrivna krav,

8. certifikat om utbildning av sjöpersonal: ett bevis om att en person har uppfyllt föreskrivna krav för viss funktion eller viss befattning ombord på fartyg, *och*

³ Senaste lydelse 2013:127.

krav för viss funktion eller viss befattning ombord på fartyg.

9. *sjöarbetscertifikat för fiskefartyg: ett bevis om att fartyget vid tidpunkten för certifikatets utfärdande har uppfyllt de krav på arbets- och levnadsförhållanden som följer av denna lag, sjömanslagen (1973:282), mönstringslagen (1983:929), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och av föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.*

3 kap.

Sjöarbetscertifikat för fiskefartyg

9 c §

Ett fiskefartyg ska ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg om det stannar till sjöss mer än tre dygn och

1. har en längd om 24 meter eller mer, eller

2. normalt framförs på ett avstånd från Sveriges kustlinje som överstiger 200 sjömil.

4 kap.

3 §

Ett fartyg *skall* i förekommande fall erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där *skall* finnas tillräckligt många sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen *skall* vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt.

Ett fartyg *ska* i förekommande fall erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där *ska* finnas tillräckligt många sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen *ska* vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt.

Ett fiskefartyg ska i förekommande fall erbjuda även andra än ombordanställda, som arbetar ombord på ett fartyg där det samtidigt finns ombordanställda,

en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö.

5 §⁴

Den kost som de ombordanställda får ska vara tillräcklig och av fullgod kvalitet. Kosten ska vara anpassad till de ombordanställdas olika kulturella och religiösa bakgrunder.

Vatten för de ombordanställdas behov ska finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet.

Kost och vatten ska utan kostnad tillhandahållas ombordanställda på fiskefartyg.

Bestämmelser om livsmedel och om utrymmen för verksamhet med livsmedel finns i livsmedelslagen (2006:804) och de EG-förordningar som kompletteras av den lagen.

7 §

Befälhavaren *skall* se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt sexton år och har fullgjort sin skolplikt.

Trots första stycket får en minderårig som har fyllt tretton år anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång.

Befälhavaren *ska* se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt sexton år och har fullgjort sin skolplikt.

Trots första stycket får en minderårig som har fyllt tretton år anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång. *En minderårig, som arbetar ombord på ett fiskefartyg där det samtidigt finns någon som är ombordanställd, får dock anlitas till eller utföra sådant arbete endast om den minderårige fyllt 15 år och arbetet utförs under skollov.*

Första och andra styckena gäller inte minderåriga som är arbetstagare. Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete som utförs av arbetstagare finns i sjömanslagen (1973:282).

Denna lag träder i kraft den 15 november 2019.

⁴ Senaste lydelse 2012:96.

3 Ärendet och dess beredning

Internationella arbetsorganisationen (ILO) antog den 14 juni 2007 ILO:s konvention (nr 188) om arbete ombord på fiskefartyg, fortsättningsvis förkortad WFC-konventionen. Konventionen och den tillhörande rekommendationen (nr 199) om arbete ombord på fiskefartyg antogs efter flera års konsultationer med ILO:s medlemsstater. Den 13 januari 2011 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda konsekvenserna för fiskare och fiskerinäringen av att Sverige ratificerar konventionen. I uppdraget ingick att lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för att undanröja eventuella hinder för ratificering.

Utredningen överlämnade sitt betänkande ILO:s konvention om arbete ombord på fiskefartyg (SOU 2011:84) i januari 2012, fortsättningsvis förkortad utredningen. En sammanfattning av utredningen finns i *bilaga 1*. Utredningens lagförslag finns i *bilaga 2*. Lagförslaget har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Infrastrukturdepartementet (I2019/00836/TM). Under januari 2019 inhämtades från Havs- och vattenmyndigheten vissa kompletterande fakta om bl.a. förekomsten av egenföretagande respektive anställda fiskare.

Europiska kommissionen samrådde med arbetsmarknadens parter om huruvida tillämpningen i unionen av bestämmelserna i WFC-konventionen skulle främjas. Den 21 maj 2012 slöt Organisationen för lantbrukskooperativ i EU (Cogeca), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Sammanslutningen för de nationella fiskeriföretagsorganisationerna inom Europeiska unionen (Europêche) ett avtal om genomförandet av konventionen, som ett första steg mot en kodifiering av unionens sociala regelverk inom havsfisket och ett bidrag till att skapa lika villkor för havsfisket i unionen. Den 10 maj 2013 begärde dessa organisationer att kommissionen skulle genomföra deras avtal genom ett beslut av rådet i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget. För de syften som anges i artikel 288 i EUF-fördraget ansågs ett direktiv som det lämpligaste instrumentet för att genomföra avtalet.

Sedermåra antogs rådets direktiv (EU) 2017/159 av den 19 december 2016 om genomförande av avtalet om genomförande av ILO:s konvention om arbete ombord på fiskefartyg från 2007 som ingicks den 21 maj 2012 mellan Organisationen för lantbrukskooperativ i Europeiska unionen (Cogeca), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Sammanslutningen för de nationella fiskeriföretagsorganisationerna inom Europeiska unionen (Europêche), fortsättningsvis förkortat WFC-direktivet. Den svenska versionen av direktivet finns i *bilaga 4*.

Någon ratifikation av WFC-konventionen för svensk del har inte skett. I denna lagrådsremiss behandlas de lagförslag som bedöms vara nödvändiga för att genomföra WFC-direktivet. WFC-konventionen innehåller vissa delar som saknar motsvarighet i WFC-direktivet, se avsnitt 8.3.1–

8.3.4 i utredningen, och som därför inte är aktuella vid genomförandet av WFC-direktivet.

4 Bakgrund

En ILO-konvention och ett EU-direktiv

Denna lagrådsremiss innehåller lagförslag som syftar till att genomföra det i avsnitt 3 omnämnda WFC-direktivet. Direktivet innehåller sju artiklar och en bilaga. Bilagan utgörs av det avtal som nämns i WFC-direktivets titel och innehåller de krav i sak som ska genomföras. Avtalet innehåller i sin tur 38 artiklar och två bilagor, en bilaga om fiskares arbetsavtal och en bilaga om bostäder m.m. på fiskefartyg.

Artiklarna i WFC-direktivets bilaga motsvarar i stora stycken artiklarna i WFC-konventionen. Många av artiklarna är likalydande. Andra artiklar är formulerade på olika sätt i konventionen och direktivet men innehåller likadana krav i sak. Ibland har artiklarna till synes olika innehåll. Detta gäller främst de artiklar som rör hälsoskydd och sjukvård, se artiklarna 26–32 i direktivet. Skillnaderna beror dock i första hand på att det finns sedan tidigare harmoniserande EU-rättsakter på sakområdet som alltså redan är genomförda i svensk rätt. Det finns också delar av WFC-konventionen som saknar motsvarighet i direktivet. Detta gäller framför allt de artiklar i WFC-konventionen som rör vissa frågor om social trygghet, se artiklarna 34–39.

Det kan också noteras att den till WFC-konventionen hörande rekommendationen (nr 199) om arbete ombord på fiskefartyg inte utgör en del av direktivet. Den är visserligen omnämnd i skäl 3 i WFC-direktivets bilaga men inte på ett sådant sätt att den görs till en del av artiklarnas innehåll.

WFC-direktivet innehåller som nämnts sju artiklar och en bilaga. Artikel 1 innehåller en yttre ram och beskrivning av vad direktivet handlar om. Artikel 2 innehåller vissa avgränsningar av hur genomförandet får eller inte får ske, t.ex. får en medlemsstat behålla eller införa bestämmelser som är förmånligare för arbetare i havsfiskesektorn och genomförandet får inte användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för arbetstagare som omfattas av direktivet. Ingen av dessa artiklar bedöms behöva komma till uttryck i svensk författning. Detsamma gäller artiklarna 5–7. Artikel 3 innehåller dock krav på att medlemsstaterna ska fastställa vilka sanktioner som ska vara tillämpliga vid överträdelser. Den artikeln behandlas i avsnitt 7. Artikel 4 anger tidpunkten för när direktivets krav ska sättas i kraft och vissa formalia i samband med detta. Den artikeln kommer att genomföras genom att nödvändiga författningsåtgärder sätts i kraft vid den krävda tidpunkten med beaktande av dessa formalia.

Det svenska fisket

Antalet personer i Sverige med fiskelicens för fiske i havet var 1 173 stycken den 30 november 2018. Därutöver uppskattas antalet anställda fiskare som inte har licens vara ungefär 400 stycken. År 2017 fanns det

1 225 fartyg i den svenska havsfiskeflottan jämfört med 1 273 för 2016. Av de 1 225 fartygen i havsfiskeflottan uppfyller 910 kraven för att räknas som aktiva. Endast 30 fartyg har en längd om 24 meter eller mer och det största fartyget är 63 meter.

Sverige har kust mot Skagerrak, Kattegatt och Östersjön. Svenskt fiske bedrivs i dessa områden och i sjöar. För yrkesmässigt fiske i de fem stora sjöarna Vänern, Vättern, Mälaren, Hjälmaran och Storsjön krävs en personlig fiskelicens. För närvarande har 165 personer en sådan licens. Fiske i de övriga sjöarna bedrivs med stöd av enskild fiskerätt. För sådant fiske finns inget krav på licens. Vissa fiskare i dessa sjöar har ändå valt att ansöka om fiskelicens.

I Sverige ägs fiskefartygen och fiskeföretagen av de enskilda yrkesfiskarna. Företagen kan bedrivas i olika juridiska former, t.ex. aktiebolag, handelsbolag, enskilda firmor och partrederier. Av hävd hänförs inkomst av fiske i normalfallet till inkomst av näringsverksamhet. Både yrkesfiskare som äger fartyg och fiskare som arbetar på fartyg i egenskap av företagare är att betrakta som egenföretagare.

I Sveriges Fiskares Riksförbunds (SRF) standardavtal för samarbete inom fiskelag definierades begreppet fiskelag som de fiskare och fartygsägare som ingått avtal om att gemensamt bedriva fiske som näringsverksamhet med ett fiskefartyg för viss tid eller tills vidare. Ett fiskelag kan dela på fångsten genom s.k. båtlotter mellan andelsägare av fartyget och s.k. manslotter mellan dem som har del av fångsten utan att äga någon del av fartyget. Standardavtalet har sedan SFR blivit en vilande organisation minskat i användningsgrad. Efter anpassning till producentorganisationer har fisket i högre grad blivit uppdelat på flera organisationer där Sveriges fiskares producentorganisation (SFPO) och Swedish Pelagic Federation producentorganisation (SPFPO) är de två största producentorganisationerna utifrån antalet medlemmar respektive storleken på infiskningens värde. Införandet av det s.k. pelagiska systemet 2009 medförde en strukturförändring för det pelagiska fisket som också förändrade den svenska fiskeflottan. Det pelagiska systemet utgörs av ett av riksdagen beslutat system med överlåtbara fiskerättigheter i det pelagiska fisket (dvs. fiske i den fria vattenmassan). Från den 1 januari 2017 fördelas även det demersala fisket (dvs. möjligheter till bottennära fiske) som kräver särskilt tillstånd genom årliga individuella fiskemöjligheter. Eftersom det svenska fisket i allt högre utsträckning utgår från individuella kvoter där fångstmängden redan är förutbestämd så har standardavtalen blivit mindre attraktiva. Det är därför i princip endast inom det kustnära fisket, som bedrivs på kustkvoter, som det i dag skulle vara aktuellt med standardavtal.

Utredningen har varit i kontakt med bl.a. SFR, Handelsanställdas Akassa, Statistiska centralbyrån, Skatteverket och Försäkringskassan för att ta reda på hur stor del av fiskarna som är anställda vid tidpunkten för utredningen. Någon säker uppgift var då inte möjlig att få fram. SFR uppgav att deras uppfattning var att endast ett fåtal fiskare var anställda. De anställda fanns främst på stora fiskefartyg ägda av aktiebolag med många delägare.

Regleringar i svensk rätt om fiskare

Det svenska yrkesfisket regleras till största delen av den gemensamma fiskeripolitiken, som beslutats inom EU. De EU-rättsliga bestämmelserna är antingen direkt tillämpliga eller har genomförts i svensk rätt. I rådets förordning (EG) nr 1224/2009 av den 20 november 2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs (kontrollförordningen) regleras medlemsstaternas kontroll av att fiskarna följer de regler som unionen har ställt upp inom fiskeområdet. I kontrollförordningen finns bestämmelser om kontroll av fisket och saluföringen. Det finns bl.a. regler om fiskelaggbok, vägning och om vissa sanktioner. På nationell nivå regleras fiske i fiskelagen (1993:787) och lagen (1994:1709) om EU:s förordningar om den gemensamma fiskeripolitiken. I fiskelagen finns bestämmelser om själva fisket och verksamheten fram till landning av fångst, inklusive fiskarens rapportering av fångsten. I lagen finns även bestämmelser om kontroll och sanktioner.

Sjömanslagen (1973:282) gäller arbetstagare som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg och som under den tid de tjänstgör ombord har befattning på fartyget. I lagen finns bestämmelser om anställningsavtal, befattning på fartyg, fartygsnämnd, fri resa, lön och vård till följd av skada eller sjukdom, fartygsarbete, tvångsmedel och ansvar. Med sjöman avses sådan arbetstagare som är anställd för fartygsarbete och som under den tid han eller hon tjänstgör ombord har befattning på fartyget. Med befattning på fartyg avses sådan befattning ombord som huvudsakligen avser fartygsarbete och gäller annat än enbart tillfälliga göromål. Någon begränsning när det gäller lagens tillämplighet i fråga om typ av fartyg, t.ex. fiskefartyg, finns inte. Lagen är således tillämplig vid arbete och tjänstgöring på fiskefartyg för fiskare som är anställda.

Fartygssäkerhetslagen (2003:364) är tillämplig på alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför territoriet. Lagen innehåller bestämmelser om allmänna krav på fartyg och deras bemanning samt på rederiverksamhet, särskilda krav för användning av vissa fartyg, arbetsmiljö, tillsyn, inskränkningar i rätten att använda fartyg och ansvar. Enligt 7 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela särskilda föreskrifter eller i enskilda fall medge undantag avseende fiskefartyg vad gäller samtliga ovan angivna områden med undantag av inskränkningar i rätten att använda fartyg och ansvar. Av 8 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) följer att Transportstyrelsen bemyndigats att meddela sådana föreskrifter.

Arbetsmiljölagens (1977:1160) ändamål är att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet samt även i övrigt uppnå en god arbetsmiljö. I princip omfattas varje verksamhet i vilken arbetstagare utför arbete för en arbetsgivares räkning. I fråga om fartygsarbete gäller lagen även när svenska fartyg används till sjöfart utanför Sveriges sjöterritorium. Lagen innehåller bestämmelser om arbetsmiljöns beskaffenhet, allmänna skyldigheter för arbetstagare och arbetsgivare, minderåriga, samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare, tillsyn, påföljder och överklagande.

I fråga om arbete som en arbetsgivare själv utför ska arbetsmiljölagen och med stöd av den meddelade föreskrifter iakttas i tillämpliga delar, se

3 kap. 5 §. Detsamma gäller när två eller flera för gemensam räkning yrkesmässigt driver verksamhet utan att ha arbetstagare anställda, dock inte om verksamheten bedrivs endast av medlemmar av samma familj. Den som ensam eller gemensamt med familjemedlemmar driver yrkesmässig verksamhet utan anställda är dock skyldig att följa lagen och vad som föreskrivits med stöd av den i fråga om tekniska anordningar och ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall samt beträffande gemensamt arbetsställe. Av 4 kap. 10 § arbetsmiljölagen följer dessutom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att den som ensam eller gemensamt med en familjemedlem driver yrkesmässig verksamhet utan anställda ska följa lagen när det gäller skyldigheter i andra avseenden än som framgår av 3 kap. 5 § andra stycket.

Lagen (1998:958) om vilotid för sjömän gäller sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenska fartyg. Av 1 § tredje stycket 2 följer att lagen också är tillämplig på de personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade. Lagen är dock bara delvis tillämplig på fiskefartyg, se 2 § 1 samt 15 och 16 §§.

Mönstringslagen (1983:929) innehåller bestämmelser om vilka krav som ställs på en sjöman för att han eller hon ska få tillträda en befattning ombord, skyldigheter för redaren och befälhavaren, sjöfartsbok, hälsoundersökning av sjömän och sjömansregistret. Lagen gäller sjömän på svenska handelsfartyg och på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhys av svensk redare. Regeringen får föreskriva att lagen ska tillämpas även i fråga om andra fartyg. Med handelsfartyg avses fartyg som används till handelssjöfart eller transport av passagerare eller till annat ändamål som hör ihop med handelssjöfarten, såsom bogsering, isbrytning, bärgning och dykning. Lagen är inte tillämplig på fiskefartyg.

Den myndighet som främst berörs av de krav som ställs i WFC-direktivet är Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Styrelsen ska bl.a. utöva tillsyn över den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet. Andra myndigheter som berörs i vissa delar är Socialstyrelsen och Livsmedelsverket.

5 Tillämpningsområde

<p>Regeringens bedömning: WFC-direktivets artiklar om tillämpningsområde påkallar inga ändringar av svensk lag.</p>
--

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Del 1 och 2 i WFC-direktivets bilaga innehåller bestämmelser om tillämpningsområde och allmänna principer. Bestämmelserna finns i artikel 2–5 i WFC-direktivets bilaga och motsvarar artikel 2, 3 och 8 i WFC-konventionen.

Enligt artikel 2.1 i bilagan till WFC-direktivet är avtalet i bilagan tillämpligt på alla fiskare som arbetar i någon funktion inom ramen för ett

anställningskontrakt eller ett anställningsförhållande på alla fiskefartyg som används inom yrkesmässigt fiske. Det är också tillämpligt på alla andra fiskare som befinner sig på samma fartyg för att säkerställa skyddet för den allmänna säkerheten och hälsan. Av artikel 2.2 följer att i händelse av tvivel huruvida ett fartyg används inom yrkesmässigt fiske ska frågan avgöras av den behöriga myndigheten efter samråd. Vidare får varje medlemsstat, efter samråd, ge fiskare som arbetar på fartyg med en längd av mindre än 24 meter hela eller delar av det skydd som föreskrivs i avtalet i direktivets bilaga för fiskare som arbetar på fartyg med en längd av 24 meter eller mer. Artikel 2 i WFC-konventionen.

I artikel 1 f i WFC-direktivets bilaga finns en definition av fiskare och den hänvisar till den nyss beskrivna artikel 2. Av artikel 2.1 a i direktivets bilaga följer alltså att avtalet är tillämpligt på alla fiskare som är anställda på alla fiskefartyg som sysslar med yrkesmässigt fiske. Av artikel 2.1 b följer vidare att tillämpningsområdet även omfattar alla andra fiskare som befinner sig på samma fartyg som fiskare som avses i artikel 2.1 a för att säkerställa skyddet för den allmänna säkerheten och hälsan. Skäl 12 i WFC-direktivet och en jämförelse med den engelska och danska språkversionen av artikel 2 i WFC-direktivet får anses ge vid handen att andra än anställda omfattas av direktivet bara i fall där någon som inte är anställd, t.ex. egenföretagare, arbetar samtidigt på samma fartyg som anställda. Om det t.ex. finns två egenföretagare men ingen anställd ombord på ett visst fiskefartyg är direktivet inte tillämpligt. Det är dessutom bara när syftet är att säkerställa skyddet för den allmänna säkerheten och hälsan som direktivet är tillämpligt på andra fiskare än anställda fiskare, jämför även skäl 13 och 14 i WFC-direktivets bilaga. Detta innebär t.ex. att egenföretagare kan omfattas av direktivets krav om läkarundersökning och fartygets bemanning men inte av krav om hemresa och arbetsavtal. I de förstnämnda fallen har kraven nämligen betydelse för att säkerställa skyddet för den allmänna säkerheten och hälsan men inte i de senare fallen, där kraven i stället är av ekonomisk art.

Innehållet i artikel 2 bedöms inte behöva komma till något särskilt uttryck i svensk författning. Artikel 2.1 blir i stället genomförd då direktivets olika krav i sak görs tillämpliga på de personer som avses i artikeln, vilket ibland men inte alltid innebär att såväl anställda fiskare som egenföretagande fiskare omfattas. Artikel 2.2 blir genomförd i den behöriga myndighetens verksamhet, t.ex. tillsyn, se även avsnitt 9. Artikel 2.3 ger uttryck för en valmöjlighet för medlemsstaterna och behöver därför inte komma till uttryck i någon författning.

Artiklarna 3 och 5 rör frågor om tillfälliga undantag och allmänna skyldigheter för fiskefartygsägare, befälhavare och fiskare. De bedöms inte påkalla någon ny eller ändrad svensk lag.

6 Minimikrav för arbete på fiskefartyg

Del 3 i WFC-direktivets bilaga innehåller regler om vilka minimikrav i fråga om ålder och läkarundersökning som ställs på en person för att han eller hon ska få arbeta ombord på ett fiskefartyg. Reglerna finns i artiklarna

6–9 i direktivets bilaga och motsvarar artiklarna 9–12 i WFC-konventionen. De flesta krav som ställs i direktivet är redan uppfyllda i svensk rätt eller påkallar inga ändringar av lag. De krav som påkallar lagändringar berörs nedan.

6.1 Minimiålder

Regeringens förslag: Fartygssäkerhetslagens undantagsmöjlighet från 16-årsregeln ska ändras så att en minderårig måste ha fyllt 15 år för att få anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen. Vidare ska arbetet endast få utföras under skollov. Ändringen ska dock inte omfatta fall där WFC-direktivet inte är tillämpligt på grund av att det inte finns några anställda ombord.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningens förslag gör ingen skillnad på fall där det finns eller inte finns anställda ombord.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Minimiålder för arbete ombord på fiskefartyg regleras i artikel 6 i WFC-direktivets bilaga. I artikel 6.2 och 6.3 finns regler om minimiålder för arbete ombord på fiskefartyg. I svensk rätt finns allmänna regler om minimiålder i 5 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160) men av 5 kap. 2 § samma lag följer att särskilda bestämmelser om minimiålder för just fartygsarbete finns i sjömanslagen (1973:82) och fartygssäkerhetslagen (2003:364). Minimiålder för fartygsarbete för arbetstagare regleras i 45 § sjömanslagen och beträffande andra än arbetstagare gäller 4 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen.

Av 45 § sjömanslagen framgår att en arbetstagare inte får sysselsättas i fartygsarbete innan han eller hon fyller 16 år och inte heller, om det inte är ett led i skolutbildningen, innan han eller hon har fullgjort sin skolplikt. Enligt 4 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen ska befälhavaren se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt 16 år och har fullgjort sin skolplikt. I andra stycket görs dock ett undantag. Minderåriga som har fyllt 13 år får anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång. Detta undantag tillkom i samband med ratifikationen av ILO-konventionen (nr 138) om minimiålder för tillträde till arbete. Bestämmelsen omfattade från början allt fartygsarbete och var inte begränsad till fartygsarbete inom fiskerinäringen. Bestämmelsen har därefter, i samband med ratifikationen av ILO-konventionen (nr 180) om sjömans arbetstid och bemanning på fartyg, begränsats till att uttryckligen endast gälla inom fiskerinäringen (se prop. 1999/2000:119 s. 26). Transportstyrelsen har efter bemyndigande i 5 kap. 10 § 1 fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) meddelat föreskrifter om minderårigas utförande av fartygsarbete. Detta har skett i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:119) om arbetsmiljö på fartyg.

Mot bakgrund av slutsatserna i avsnitt 5 kan det konstateras att WFC-direktivet som utgångspunkt får anses vara tillämpligt på frågor om minimiålder eftersom de frågorna får anses ha betydelse för att säkerställa skyddet för den allmänna säkerheten och hälsan. Direktivet är emellertid bara tillämpligt på andra än anställda i sådana frågor för det fall det samtidigt finns ombordanställda ombord.

När det gäller bestämmelsen i 45 § sjömanslagen om minimiålder för arbetstagare så uppfyller Sverige direktivets krav i artikel 6.2 i direktivets bilaga. Bestämmelsen i sjömanslagen går ett steg längre än direktivet och kräver att den minderårige ska ha fullgjort sin skolplikt. Även vad gäller första stycket i 4 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen avseende andra än arbetstagare uppfyller Sverige direktivets krav i den nyss nämnda artikeln.

Däremot är undantaget i 4 kap. 7 § andra stycket fartygssäkerhetslagen oförenligt med direktivet som dock ändå enligt artikel 5.3 i bilagan tillåter att personer som fyllt 15 år får utföra lätt arbete under skollov. Som bestämmelsen i 4 kap. 7 § andra stycket fartygssäkerhetslagen nu är formulerad, dvs. att arbetet inte får inverka skadligt på den minderåriges skolgång, innebär den att lätt fartygsarbete får utföras även när det inte är skollov, t.ex. eftermiddagar och helger. Det får dock anses vara motiverat att så långt som möjligt bibehålla undantagsmöjligheten, t.ex. i situationer där direktivet inte är tillämpligt på grund av att det inte finns anställda ombord. Sammanfattningsvis måste alltså 4 kap. 7 § andra stycket fartygssäkerhetslagen ändras så att den minderårige måste ha fyllt 15 år samt att arbetet endast får utföras under skollov. Dock bör den nu gällande regleringen behållas för det fall det inte samtidigt finns ombordanställda.

7 Tjänstgöringsförhållanden

Del 4 i WFC-direktivet innehåller bestämmelser om bemanning, arbets- och vilotid, besättningslista, fiskares arbetsavtal, hemresa och privata arbetsmarknadstjänster. Bestämmelserna finns i artiklarna 10–20 i direktivets bilaga och motsvaras av artikel 13–24 i WFC-konventionen. De flesta krav som ställs i direktivet är redan uppfyllda i svensk rätt eller påkallar inga ändringar av lag. Frågan om vilotid för andra än anställda behöver dock behandlas särskilt.

7.1 Arbets- och vilotider för fiskare i svensk rätt

Sjömän är undantagna från reglerna i arbetstidslagen (1982:673). För denna yrkesgrupp gäller i stället lagen (1998:958) om vilotid för sjömän. Den lagen gäller enligt 1 § sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenska fartyg. Den gäller också för personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade. Lagen gäller enligt 2 § som utgångspunkt inte för fiskefartyg, när de används som sådana, och fartyg som används i verksamhet som har direkt anknytning till fiske. I 15 § anges dock ett antal paragrafer som är tillämpliga ombord

på sådana fiskefartyg, nämligen 3, 4, 6, 7 b, 8, 10 och 13 §§. Detta gäller dock bara anställda och inte de vaktindelade personer som nämndes ovan.

Enligt 4 § har sjömän rätt till vilotid. Vilotiden får enligt bestämmelsen inte understiga 10 timmar under varje 24-timmarsperiod och 77 timmar under varje sjudagarsperiod. Enligt 6 § får tillfälliga avvikelser bl.a. göras om det är nödvändigt för att avvärja hotande fara för liv, fartyg eller last eller för att hjälpa någon annan som är i sjönöd. Av 7 b § följer att arbetstiden får uppgå till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt under en beräkningsperiod på tolv månader. Dessa bestämmelser är alltså endast tillämpliga på arbetstagare. För fiskare som är egenföretagare, vilket de flesta svenska yrkesfiskare är, finns inga bestämmelser om vilotid.

7.2 Arbets- och vilotid för fiskare som inte är arbetstagare

Regeringens bedömning: WFC-direktivets möjlighet till undantag från kraven på arbets- och vilotider bör användas när det gäller fiskare som inte är arbetstagare.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens. Utredningen föreslår att vissa arbets- och vilotidsregler införs när det gäller fiskare som är egenföretagare.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* har efter en statistisk analys kommit fram till samma slutsats som utredningen nämligen att det saknas underlag för att hävda att en skärpning av reglerna skulle reducera antalet olyckor på grund av trötthet i någon större utsträckning. Med stor sannolikhet finns dock ett mörkertal och frågan om vilotid bör därför fortsatt bevakas. *Svenska ILO-kommittén* lyfter fram det förhållande att Sveriges Fiskares Riksförbund hänvisat till att fiskare av tradition i Sverige är egenföretagare, att WFC-konventionen inte är anpassad för svenska förhållanden och därför riskerar att snedvrیدا konkurrensen med andra näringar. *Sveriges Fiskares Riksförbund (SFR)* menar att mot bakgrund av att svenska fiskare har anständiga levnadsförhållanden och att Sverige tidigare inte ratificerat konventioner på området så finns inga skäl att ratificera WFC-konventionen. Det saknas skäl för att reglera egenföretagares vilotid eftersom fiske kan bedrivas periodvis och en sådan reglering hotar att snedvrیدا konkurrensen mot andra länder inom och utanför EU. SFR menar att WFC-konventionen inte är anpassad för svenska förhållanden utan för fartyg sysselsatta med havsfiske under en lång sammanhängande tid.

Skälen för regeringens bedömning

Allmänt

I artikel 11 i WFC-direktivets bilaga finns regler om arbets- och vilotid. WFC-direktivet avviker något från WFC-konventionen där motsvarande regler finns i artiklarna 13 och 14. Direktivet innehåller inte den

begränsning till fartyg som stannar till sjöss mer än tre dygn som WFC-konventionen gör.

I artikel 11.1 a anges att vissa artiklar i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa fall inte ska gälla fiskare som omfattas av WFC-direktivet. Detta är ett annat sätt att säga att WFC-direktivet tar över ett annat mera allmänt direktiv och behöver inte komma till uttryck i svensk författning under förutsättning att kraven i artikeln i övrigt genomförs. Artikel 1 b, 3 och 4 motsvaras av 4 och 7 b §§ lagen om vilotid för sjömän och någon förändring av det svenska regelverket behövs därför inte. Genom att denna reglering finns så är också artikel 11.2 i direktivets bilaga uppfylld. Artikel 11.7 i direktivets bilaga är uppfylld genom 6 § lagen om vilotid för sjömän. Artikel 11.8 är en möjlighet men inte en skyldighet för medlemsstaterna att föreskriva vissa förhållanden angående semester. De ovan nämnda paragraferna innebär när det gäller arbetstagare att den svenska regleringen möter de krav som ställs i artikel 11. Frågan om egenföretagare ska dock behandlas särskilt nedan.

Egenföretagare

Fråga uppkommer om vilotidsregleringens tillämplighet på fiskare som är egenföretagare. I allmänhet är arbets- och vilotidsregler bara tillämpliga på arbetstagare, så är fallet i t.ex. arbetstidslagen. Undantag från den utgångspunkten finns dock exempelvis när det gäller kör- och vilotidsregler för vissa vägtransporter. Dessa bestämmelser gäller alla förare, oavsett om de är anställda eller egenföretagare, och har ett uttalat trafik-säkerhetssyfte.

Vilotidsregler får till att börja med anses ha ett sådant syfte att säkerställa skyddet för den allmänna säkerheten och hälsan att WFC-direktivet i och för sig får anses tillämpligt på andra fiskare än anställda fiskare, t.ex. egenföretagare, jämför avsnitt 5. Det kan samtidigt framhållas att direktivet är tillämpligt på egenföretagare bara i fall där egenföretagaren arbetar på ett fartyg där det samtidigt finns anställda. Om det t.ex. finns två egenföretagare men ingen anställd på ett visst fiskefartyg är direktivet inte tillämpligt.

Utredningen menade att det av säkerhetsskäl borde finnas vilotidsregler även för fiskare som är egenföretagare. Ett alternativ som utredningen övervägde var att göra 4 § i lagen om vilotid för sjömän tillämpligt på samtliga fiskare, dvs. även egenföretagare. Detta skulle dock gå utöver vad WFC-konventionen skulle kräva mot bakgrund av dess begränsning till fartyg som stannar till sjöss i mer än tre dygn. Utredningen ansåg att utformningen av bestämmelser om vilotid för yrkesfiskare i möjligaste mån borde anpassas efter de förutsättningar som gäller för yrkesfisket. Enligt uppgift från SFR som lämnats till utredningen orsakar WFC-konventionens krav om vilotid problem. Detta gäller särskilt det pelagiska fisket vilket vanligtvis bedrivs cirka 12 till 15 veckor per år vilket innebär cirka tio resor om en eller två veckor. Någon möjlighet att under dessa förhållanden kunna följa de vilotidsregler som gäller för sjömän finns inte, enligt SFR. Utredningen anförde därefter följande.

Mot bakgrund härav och för att uppfylla kraven i konventionen föreslår utredningen att de krav som uppställs i 4 § andra stycket i lagen om vilotid för sjömän endast bör gälla de fiskare

som arbetar ombord på fiskerfartyg som är ute till sjöss mer än tre dygn. Även 6 § i samma lag bör omfatta dessa fiskare. För övriga fiskare är det tillräckligt med att de omfattas av 4 § första stycket lagen om vilotid för sjömän, dvs. sjömän har rätt till vilotid och att vilotiden bör förläggas så att de får vila en dag i veckan på allmän helgdag. Konsekvensen av förslaget blir visserligen att olika bestämmelser avseende vilotid kommer att gälla beroende på om en fiskare är anställd eller inte. Någon möjlighet för utredningen att föreslå ändringar angående vilotid för anställda fiskare och anpassa dessa efter konventionens krav finns inte då regleringen för dessa fiskare är en följd av genomförande av ett EU-direktiv. Av betydelse är dock att det i praktiken inte kommer att leda till några problem eftersom det av tradition i Sverige i princip inte finns några fiskare som är anställda.

Det kan här konstateras att det svenska fisket har förändrats på en punkt sedan utredningen. Antalet anställda fiskare är inte längre lika obetydligt utan uppgår till en dryg fjärdedel av antalet fiskare som fiskar i havet. Det kan vidare konstateras att WFC-direktivet saknar den avgränsning till fiskerfartyg som stannar till sjöss mer än tre dygn som WFC-konventionen innehåller. Den kritik som *SFR* riktar mot konventionen gör sig med andra ord gällande än starkare när det gäller direktivets krav. Regeringen anser att regleringen i möjligaste mån bör anpassas till de förutsättningar som gäller för det svenska yrkesfisket och *SFR*:s synpunkter bör därför beaktas så långt det är möjligt.

Till att börja med kan det upprepas att WFC-direktivet bara är delvis tillämpligt på egenföretagare. Artikel 3 i WFC-direktivets bilaga innehåller visserligen en möjlighet till undantag från direktivets krav generellt, men den är tidsbegränsad och medger därför ingen långsiktig lösning. Men även artikel 11.5 och 11.6 i WFC-direktivets bilaga innehåller en möjlighet till undantag från kraven i just den artikeln. Undantag ska där föregås av samråd och så långt möjligt överensstämna med de fastställda normerna, varvid hänsyn får tas till ofta förekommande eller längre ledighetsperioder eller beviljande av kompensationsledighet. De synpunkter som *SFR* framfört bör enligt regeringens uppfattning föranleda att undantagsmöjligheten används.

Även om undantagen ska överensstämna med fastställda normer får hänsyn tas till ofta förekommande eller längre ledighetsperioder eller beviljande av kompensationsledighet. Vanligtvis bedrivs alltså pelagiskt fiske cirka 12 till 15 veckor per år vilket innebär cirka tio resor om en eller två veckor. Fisket är alltså säsongsbetonat med tydliga arbetstoppar vilket innebär att egenföretagarna har goda möjligheter att på egen hand kompensera sig med ledighet efter intensivare arbetsperioder, inte minst eftersom de i egenskap av just egenföretagare kan besluta om ledigheter på egen hand. Det samråd som också krävs av WFC-direktivet får anses tillgodosett genom de synpunkter som *SFR* framfört i remissbehandlingen och som nu beaktas. Den lagändring som utredningen föreslagit när det gäller lagen om vilotid för sjömän ska därför inte genomföras.

8 Hälsa och säkerhet i arbetet

Del 5 i WFC-direktivets bilaga innehåller bestämmelser om hälsa och säkerhet i arbetet. Närmare bestämt innehåller artiklarna 21–25 i direktivets bilaga bestämmelser om livsmedel och bostäder. Artiklarna

26–32 innehåller bestämmelser om hälsoskydd och sjukvård samt skydd vid arbetskada. Artiklarna 33–36 innehåller regler om hälsa och säkerhet i arbetet och förebyggande av olyckor. De flesta krav som ställs i direktivet är redan uppfyllda i svensk rätt eller påkallar inga ändringar av lag. De krav som kan aktualisera lagändringar rör frågor om bostäder och livsmedel och behandlas nedan.

8.1 Gällande reglering i svensk rätt

Bestämmelser om arbetsmiljö ombord på fartyg finns i arbetsmiljölagen (1977:1160) och fartygssäkerhetslagen (2003:364). I 2 kap. arbetsmiljölagen finns allmänna regler om en god arbetsmiljö. Av 2 kap. 8 § arbetsmiljölagen följer t.ex. att i den utsträckning som föranleds av arbetets art och arbetstagarnas behov ska det finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt första hjälp vid olycksfall eller sjukdom. Av 4 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen följer att arbetsmiljölagen gäller fartygsarbete om inte annat sägs där eller följer av fartygssäkerhetslagen. Enligt 4 kap. 2 § samma lag ska arbetsmiljön vara sådan som sägs i 2 kap. arbetsmiljölagen och 4 kap. 3–5 §§ fartygssäkerhetslagen.

Av 4 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen följer att ett fartyg i förekommande fall ska erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där ska finnas tillräckligt många sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen ska vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt. Vidare följer av 4 kap. 5 § samma lag att den kost som de ombordanställda får ska vara tillräcklig och av fullgod kvalitet. Vatten ska finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet. Transportstyrelsen har i 5 kap. 10 § 2 fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) bemyndigats att meddela de ytterligare föreskrifter som behövs om hur fartyg ska vara utformade, inrättade och utrustade för att erbjuda en lämplig arbetsmiljö och tillfredsställande förhållanden i övrigt för de ombordanställda.

Bestämmelserna om bostäder, kost och vatten i 4 kap. fartygssäkerhetslagen är tillämpliga för dem som är ombordanställda. Med ombordanställd avses enligt 1 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen den som till följd av anställning tjänstgör ombord på fartyget med huvudsaklig uppgift att utföra fartygsarbete annat än som enbart tillfälliga göromål. Det innebär att bestämmelserna gäller för fiskefartyg där de fiskare som arbetar ombord är anställda.

Av 3 kap. 5 § arbetsmiljölagen följer att lagen i vissa fall även gäller arbetsgivares eget arbete. I fråga om arbete som arbetsgivare själv utför ska lagen och med stöd av den meddelade föreskrifter iakttas i tillämpliga delar. Detsamma gäller när två eller flera för gemensam räkning yrkesmässigt driver verksamhet utan att ha arbetstagare anställd, dock inte om verksamheten bedrivs endast av medlemmar av samma familj. Den som ensam eller gemensamt med familjemedlem driver yrkesmässig verksamhet utan anställd är dock skyldig att följa lagen och vad som med

stöd av den har föreskrivits i fråga om teknisk anordning och ämne, som kan föranleda ohälsa eller olycksfall, samt beträffande gemensamt arbetsställe.

Med tillämpliga delar avses målsättningsbestämmelsen 1 kap. 1 §, bestämmelserna om olika miljöfaktorer i 2 kap., bestämmelserna om minderåriga i 5 kap. samt tillsyns-, ansvars- och överklaganderegler i 7–9 kap (Gullberg m.fl., Arbetsmiljölagen, 14:e uppl. s. 122). Det innebär bl.a. att den inledningsvis nämnda 2 kap. 8 § arbetsmiljölagen ska iakttas. Den som bedriver egen verksamhet ensam är enligt andra stycket i 3 kap. 5 § skyldig att följa lagen och med stöd av denna meddelade föreskrifter i fråga om teknisk anordning och ämne, som kan föranleda ohälsa eller olycksfall, samt beträffande gemensamt arbetsställe. För verksamhet som bedrivs av endast familjemedlemmar utan anställd gäller samma regler som för den som bedriver verksamhet ensam.

Bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om arbetsmiljöns beskaffenhet finns i 4 kap. 10 § arbetsmiljölagen och innefattar även bemyndigande att föreskriva att ytterligare bestämmelser i lagen än de som anges i 3 kap. 5 § andra stycket ska gälla för den som bedriver egen verksamhet ensam eller gemensamt med en familjemedlem. Av 1 kap. 2 § andra stycket arbetsmiljölagen följer att det är Transportstyrelsen, i stället för Arbetsmiljöverket, som har myndighetsansvaret när det gäller fartygsarbete. Transportstyrelsen kan därför med stöd av 4 kap. 10 § arbetsmiljölagen och 18 § 6 arbetsmiljöförordningen (1977:1166) meddela föreskrifter om bl.a. bostäder på fartyg där de fiskare som arbetar ombord är egenföretagare. Samråd ska enligt 21 § arbetsmiljöförordningen i vissa fall ske med Arbetsmiljöverket. Några sådana föreskrifter har emellertid inte meddelats.

8.2 Bostäder

Regeringens förslag: Begränsningen i arbetsmiljölagens upplysningsbestämmelse om att ytterligare bestämmelser om bl.a. utrymmen och anordningar i fartygssäkerhetslagen endast gäller ombordanställda ska tas bort.

I fartygssäkerhetslagen ska ett tillägg göras som innebär att ett fiskefartyg i förekommande fall ska erbjuda även andra än ombordanställda, som arbetar ombord på ett fartyg där det samtidigt finns ombordanställda, en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningens förslag omfattar egenföretagare oavsett om det samtidigt finns anställda ombord och är inte avgränsat till fiskefartyg.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Allmänt

Artiklarna 21–25 i WFC-direktivets bilaga behandlar frågor om livsmedel och bostäder. Artikel 21 anger att artiklarna ska gälla utan att det påverkar

tillämpningen av rådets direktiv 93/103/EG. Det direktivet handlar om miniminivåer för säkerhet och hälsa för arbete på fiskefartyg. Artikel 21.2 anger att nationella bestämmelser om genomförande av artiklarna 22–25 ska beaktas med vederbörlig hänsyn till hygien, säkerhet samt hälsosamma och bekväma förhållanden. Artikel 22 anger att varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder för fiskefartyg som för dess flagg eller är registrerade så att de är underkastade dess oinskränkta jurisdiktion när det gäller bostäder, mat och dricksvatten ombord.

Artikel 21.2 anger att nationella bestämmelser om genomförande av artiklarna 22–25 ska beaktas med vederbörlig hänsyn till hygien, säkerhet samt hälsosamma och bekväma förhållanden. Artikel 22 anger att varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder för fiskefartyg som för dess flagg eller är registrerade så att de är underkastade dess oinskränkta jurisdiktion när det gäller bostäder, mat och dricksvatten ombord.

Av artikel 23 följer att varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder som uppställer krav om att bostäder på fiskefartyg ska vara av tillräcklig storlek och kvalitet samt vara lämpligt utrustade för fartygets verksamhet och den tidslängd fiskare vistas ombord. Artikel 23 anger också olika frågor som sådana åtgärder ska inriktas på och som i flertalet fall handlar om praktiska konstruktionsfrågor men också förfaranden för hantering av klagomål på bostäder som inte uppfyller kraven. Avslutningsvis så anges i artikel 25 att de lagar, förordningar eller andra åtgärder som medlemsstaten ska anta i enlighet med artiklarna 22–24 ska ge full kraft åt bilaga II i bilagan till direktivet. Denna bilaga motsvaras av bilaga III till WFC-konventionen.

Utredningen tar, efter en genomgång av svensk rätt motsvarande den som finns i föregående avsnitt, upp frågan om uppfyllelse av konventionens krav om bostäder och anför:

Bestämmelserna om bostäder på fiskefartyg i konventionen inklusive dess bilaga III är omfattande. En liknande reglering finns redan genom Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SjöfS 1992:6) om besättningens bostäder på fartyg m.m., vilka emellertid inte är tillämpliga på fiskefartyg. Konventionens bestämmelser om bostäder på fiskefartyg kan, med stöd av bemyndigandet i 5 kap. 10 § fartygssäkerhetsförordningen, sättas i kraft av Transportstyrelsen antingen genom att Sjöfartsverkets ovan nämnda föreskrifter görs tillämpliga även på fiskefartyg och att justering görs på vissa områden (se jämförelsetabell i bilaga 4) eller genom att bestämmelser för fiskefartyg ges i en egen separat föreskrift.

I 4 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen finns regler om att ombordanställda ska erbjudas en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Dessa regler är dock tämligen allmänt hållna. På området gäller vidare Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:119) om arbetsmiljö ombord och denna föreskrift är meddelad med stöd av 5 kap. 10 § fartygssäkerhetsförordningen och 18 § arbetsmiljöförordningen. Dessa bemyndiganden bör kunna användas på det sätt som utredningen beskrivit. Det saknas därmed skäl att göra en annan bedömning när det gäller uppfyllande av WFC-direktivets motsvarande krav än den som utredningen gjorde beträffande WFC-konventionens.

Fiskare som är egenföretagare

Som framgått ovan finns det inga bestämmelser i svensk rätt om bostäder på fiskefartyg där de fiskare som arbetar ombord är egenföretagare. Vid tillkomsten av fartygssäkerhetslagen påtalade Fiskeriverket att arbetsmiljön ombord borde stärkas och att särskilda regler borde tillskapas för

yrkesfisket med tanke på dess specifika krav och förhållanden. Regeringen ansåg dock att det saknades underlag för att skapa sådana särskilda regler för arbetsmiljön ombord på fiskefartyg, se propositionen Sjösäkerhet (prop. 2002/03:109 s. 77–79).

I utredningen förs ett utförligt resonemang om huruvida WFC-konventionens bestämmelser om bostäder även ska tillämpas på fiskefartyg där de fiskare som arbetar ombord är egenföretagare. Som ett skäl för att det inte ska finnas någon sådan reglering kan det anföras att bestämmelser om arbetsmiljö normalt sett endast är tillämpliga i ett förhållande mellan arbetsgivare och arbetstagare. Fartygssäkerhetslagens bestämmelser om just bostads- och fritidsmiljön har dock placerats där bl.a. då de i viss mån berör hur ett fartyg ska vara konstruerat eller utrustat. Ett annat sätt att uttrycka saken är att de inte utgör renodlade arbetsmiljöbestämmelser utan att de också motiveras av hänsyn till sjösäkerhet.

Vid införandet av bestämmelserna om bl.a. bostäder för ombordanställda på fartyg i 4 kap. 3 § i fartygssäkerhetslagen anfördes följande i den ovan nämnda propositionen:

Det finns emellertid vissa arbetsmiljöbestämmelser i nuvarande fartygssäkerhetslag som inte bör regleras i arbetsmiljölagen, eftersom de faller utanför ramarna för vad som i övrigt regleras där och är speciella just för arbetet ombord på fartyg. I viss mån berör dessa bestämmelser dels hur ett fartyg skall vara konstruerat eller utrustat, dels säkerhetsfrågor som omfattar även andra som vistas ombord, t.ex. passagerare. De hör därför även fortsättningsvis naturligen hemma i fartygssäkerhetslagen. Det gäller t.ex. bestämmelser som tar sikte på befälhavarens särskilda ansvar för arbetsmiljön och speciella bestämmelser om utformningen av bostads- och sjukvårdsutrymmen ombord. Tillsynen av arbetsmiljön bör regleras i fartygssäkerhetslagen så att den lagen därmed omfattar all tillsyn av fartygen.

Regleringen bör med andra ord finnas i fartygssäkerhetslagen. När det sedan gäller frågan om WFC-direktivets tillämplighet får de krav som gäller bostäder, i motsats till t.ex. krav på fiskares arbetsavtal, anses vara av sådan betydelse för att säkerställa skyddet för den allmänna säkerheten och hälsan att direktivets krav är tillämpliga på fiskare som är egenföretagare, jämför avsnitt 5. Samtidigt är direktivet bara tillämpligt på egenföretagare om det samtidigt finns ombordanställda på fartyget. Det kan inte uteslutas att de nu aktuella kraven i WFC-direktivet skulle föranleda krav på kostsamma ombyggnationer av fartyg som ägs av egenföretagande fiskare som inte har någon avsikt att medföra anställda fiskare. Sådana kostnader bedöms drabba mindre fartyg proportionellt hårdare än större. Det bör därför vara upp till den enskilda fartygsägaren att avgöra om denne i syfte att kunna medföra anställda vill göra sådana ombyggnationer. Utredningens förslag bör därför justeras i enlighet med dessa hänsyn.

Det kan noteras att lydelsen av utredningens förslag till ändring av 4 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen saknar en avgränsning till fiskefartyg. Av utredningens författningskommentar till bestämmelsen får det dock anses framgå att detta varit avsikten och en sådan avgränsning bör därför införas.

Sammanfattningsvis ska ett tillägg därför göras i 4 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen som innebär att ett fiskefartyg i förekommande fall ska erbjuda även andra än ombordanställda som arbetar ombord en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Tillägget ska dock bara avse fall där det samtidigt finns ombordanställda. En följdändring av avgränsningen i

upplysningsbestämmelsen 2 kap. 8 § tredje stycket arbetsmiljölagen ska därför också göras.

8.3 Livsmedel

Regeringens förslag: Det ska göras ett tillägg i fartygssäkerhetslagen om att kost och vatten utan kostnad ska tillhandahållas ombordanställda på fiskefartyg.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningens förslag saknar den avgränsning till fiskefartyg som regeringens förslag innehåller.

Remissinstanserna: *Livsmedelsverket* konstaterar att WFC-konventionens bestämmelser om livsmedel och dricksvatten inte står i strid med livsmedelslagen (2006:804) eller de EG-förordningar som lagen kompletterar.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 24 i WFC-direktivets bilaga följer att varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder som innebär krav på att livsmedel som medförs och serveras ombord och dricksvattnet är tillräckligt med avseende på mängd och kvalitet. Detta ska fartygets ägare tillhandahålla kostnadsfritt. Kostnaden kan i enlighet med nationella lagar och förordningar återfås som en driftskostnad om det kollektivavtal som styr ett andelssystem eller en fiskares arbetsavtal föreskriver detta. I artikel 25 anges att de lagar, förordningar eller andra åtgärder som medlemsstaten ska anta i enlighet med artiklarna 22–24 ska ge full kraft åt bilaga II i bilagan till direktivet.

Utredningen bedömde att den motsvarande artikel 27 i WFC-konventionen, med två undantag som ska beröras nedan, var uppfylld genom redan befintlig reglering i livsmedelslagen (2006:804) och 4 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen. Regeringen delar denna bedömning.

Enligt bilaga II punkt 33 i bilagan till direktivet ska livsmedel och dricksvatten finnas i tillräcklig mängd för antalet fiskare och resans längd och art och de ska dessutom vara lämpliga med hänsyn till näringsvärde, kvalitet, kvantitet och variation och fiskarnas religiösa krav och matkultur. Motsvarande svensk bestämmelse finns i 4 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen. I den bestämmelsen fanns vid tiden för utredningen inget krav om att hänsyn ska tas till fiskarnas religiösa krav och matkultur. Genom riksdagens antagande av propositionen 2006 års sjöarbetskonvention (prop. 2011/12:35) har emellertid ett sådant krav tillförts.

I artikel 24 anges alltså att fiskefartygets ägare ska tillhandahålla fiskaren mat och vatten kostnadsfritt, men att kostnaden i enlighet med nationella lagar och förordningar kan återfås som en driftskostnad om det kollektivavtal som styr ett andelssystem eller en fiskares arbetsavtal föreskriver detta. För anställda fiskare finns emellertid såvitt känt för närvarande inga kollektivavtal vilket innebär att frågan om fri kost är oreglerad för denna grupp och ett tillägg i fartygssäkerhetslagen bör därför göras. Av utredningens författningskommentar framgår att det är ombordanställda på just fiskefartyg som avses men den avgränsningen kommer

inte till uttryck i den föreslagna lagtexten. Utredningens förslag ska kompletteras för att åtgärda detta.

För fiskare som arbetar ombord och som är egenföretagare finns inga bestämmelser i svensk rätt om livsmedel och dricksvatten. Fråga är om en sådan reglering ska införas i svensk rätt för dessa fiskare. Utredningen pekade på att SFR:s standardavtal innebär att kostnad för proviant ska dras av från intäkterna av fisket vid beräkning av rörelseresultatet. Utredningen menade därför att frågor om livsmedel och dricksvatten är sådana som får avtalas inom fiskelagets samarbetsavtal.

Regeringen kan konstatera att WFC-direktivets krav på livsmedel och dricksvatten knappast kan anses tillämpliga på egenföretagare när det gäller kostnader, jämför avsnitt 5. Vidare saknar frågor om kvalitet på livsmedel och dricksvatten den koppling till sjösäkerhet som berördes i föregående avsnitt när det gäller bostäder. Över huvud taget får frågan om kvalitet på livsmedel och dricksvatten i praktiken vara en kostnadsfråga till så överväldigande del att kraven i direktivet inte kan anses vara tillämpliga på egenföretagare. Den motsatta slutsatsen skulle behöva motiveras av att man ansåg det finnas ett behov av att skydda en egenföretagare från sig själv när det gäller undermåliga livsmedel. Ett sådant skyddsbehov kan inte anses omfattas av de skyddsintressen som motiverar WFC-direktivet.

9 Tillsyn och sanktioner

Av artikel 3 i WFC-direktivet följer att medlemsstaterna ska fastställa vilka sanktioner som är tillämpliga vid överträdelse av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artiklarna 40–44 i WFC-konventionen behandlar samma ämne. I artikel 40 ställs krav på medlemsstaterna om ett effektivt utövande av deras jurisdiktion och kontroll över fartyg som för deras flagg. Allt detta ska genomföras genom att det inrättas system som säkerställer att kraven i konventionen uppfylls och där vid behov inspektioner, rapportering, övervakning, överklagandeförfaranden, lämpliga påföljder och förelägganden ingår i enlighet med nationella lagar och förordningar. I artikel 41 reses krav på att vissa fiskefartyg medför ett giltigt dokument angående uppfyllande av bestämmelserna i konventionen. Av artikel 43.1 i konventionen följer att en medlemsstat, som tar emot ett klagomål eller får bevis om att ett fiskefartyg som för dess flagg inte uppfyller kraven i konventionen, ska vidta de åtgärder som krävs för att undersöka ärendet och säkerställa att åtgärder vidtas för att komma till rätta med alla brister som påträffats.

Vid en jämförelse mellan WFC-konventionen och WFC-direktivet kan det konstateras att konventionen innehåller en utförligare reglering av dessa frågor än vad direktivet gör. I direktivet finns bara artikel 3 och av denna följer alltså att frågan om vilka sanktioner som ska användas överlämnas till medlemsstaterna så länge sanktionerna är effektiva, proportionella och avskräckande. Regeringen gör därför bedömningen att

en ordning som i huvudsak motsvarar den som av utredningen bedömts motsvara vad som krävs av WFC-konventionen också uppfyller WFC-direktivets krav.

9.1 Krav på tillsyn

Regeringens bedömning: Fartygssäkerhetslagens regler om tillsyn omfattar redan arbets- och levnadsförhållandena ombord.

Utredningens förslag: Utredningens förslag överensstämmer inte med regeringens bedömning. Utredningen förslår att fartygssäkerhetslagens (2003:364) regler om tillsyn ska omfatta arbets- och levnadsförhållandena ombord. Efter utredningens förslag har en ändring med samma innebörd redan gjorts på grundval av ett annat underlag än utredningens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte förslaget.

Skälen för regeringens bedömning: I svensk reglering finns bestämmelser om tillsyn av fartyg i 5 kap. fartygssäkerhetslagen och i 6 kap. fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Transportstyrelsen utövar enligt 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen tillsyn över lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av den bl.a. när det gäller fartyg och dess utrustning och drift samt arbetsmiljön ombord. För att tillsynen enligt denna bestämmelse även skulle omfatta de krav om arbets- och levnadsförhållanden som följer av WFC-konventionen föreslår utredningen att det görs ett tillägg i 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen. I det tillägget slås det fast att det i tillsynen skulle ingå tillsyn av arbets- och levnadsförhållanden ombord. Denna ändring har emellertid redan genomförts genom propositionen 2006 års sjöarbetskonvention (prop. 2011/12:35) och finns därför redan på plats för att bidra till ett effektivt system för sanktion av sådana förhållanden som framgår av WFC-direktivet.

Den tillsyn som nu angetts ska enligt 5 kap. 4 § samma lag utövas vid tillsynsförrättningar. Inspektioner ska göras när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat.

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:27) om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet finns närmare föreskrifter om den tillsyn som utövas av styrelsen. Dessa föreskrifter är meddelade med stöd av bl.a. 3 kap. 2 § och 6 kap. 4 och 8 §§ fartygssäkerhetsförordningen som ger möjlighet att föreskriva om skyldighet att inneha olika certifikat eller intyg men också om tillsynsförrättningar och skyldighet att lämna uppgifter till tillsynsmyndigheten. Föreskrifterna kan alltså komma att kompletteras i avseenden som visar sig påkallade med anledning av WFC-direktivet.

9.2 Sjöarbetscertifikat för fiskefartyg

Regeringens förslag: Det ska införas ett nytt krav på certifikat i fartygssäkerhetslagen som ska kallas sjöarbetscertifikat för fiskefartyg. Det ska införas en ny bestämmelse som definierar detta certifikat. Det ska också införas en ny bestämmelse om vilka fiskefartyg som ska vara skyldiga att ha ett sådant certifikat.

Utredningens förslag: Utredningens förslag överensstämmer i sak med regeringens men bestämmelsen om definitioner har en annorlunda punktuppställning till följd av att en paragraf ändrats efter det att utredningen överlämnats men före den nu aktuella lagrådsremissen. Det finns även andra redaktionella skillnader.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 41 i WFC-konventionen ska medlemsstaterna ställa krav på att vissa fiskefartyg medför ett giltigt dokument som förklarar att fartyget har inspekterats av den behöriga myndigheten, eller på dess uppdrag, för att uppfylla de bestämmelser i konventionen som rör arbets- och levnadsförhållanden. Dokumentet ska utfärdas av den behöriga myndigheten. Någon närmare reglering av hur ett sådant dokument ska utformas finns inte i konventionen.

Definitioner av certifikat och dokument som förekommer inom lagens tillämpningsområde finns i 1 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen. Av 2 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen följer att ett fartyg ska ha de certifikat som anges i lagen eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Vidare följer att ett certifikat ska visa att fartyget vid en besiktning för utfärdande av certifikatet motsvarade föreskrivna krav. Av andra stycket samma bestämmelse följer att certifikat utfärdas av Transportstyrelsen, om regeringen inte föreskriver annat.

Utredningen konstaterade att 2006 års sjöarbetskonvention hade en bestämmelse med motsvarande innehåll som artikel 41 i WFC-konventionen och att det i propositionen 2006 års sjöarbetskonventionen (prop. 2011/12:35) fanns förslag om att införa ett sjöarbetscertifikat och regler om när ett svenskt fartyg ska ha ett sådant certifikat. Dessa förslag har sedermera antagits och trätt i kraft. Utredningen föreslår att ett motsvarande certifikat införs för fiskefartyg. För att åstadkomma en författningssälig åtskillnad men samtidigt en enhetlig benämning bör detta kallas sjöarbetscertifikat för fiskefartyg.

Kraven på sjöarbetscertifikat för fiskefartyg i konventionen gäller fiskefartyg som stannar till sjöss mer än tre dygn och har en längd om 24 meter eller mer, eller normalt framförs på ett avstånd från flaggstatens kustlinje som överstiger 200 sjömil. I utredningen föreslås att det införs en ny bestämmelse om vilka fiskefartyg som måste ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg som ansluter till dessa avgränsningar. Regeringen anser att utredningens förslag till avgränsning har fog för sig även i förhållande till WFC-direktivet. Bestämmelsen bör införas i 3 kap. fartygssäkerhetslagen där det redan finns bestämmelser om särskilda krav för användning av vissa fartyg. Bestämmelsen bör föregås av en egen rubrik som knyter an till certifikatets namn. Sammanfattningsvis menar regeringen att de förslag om sjöarbetscertifikat för fiskefartyg som lämnats av utredningen är en

ändamålsenlig del av de regler som behövs för att möta kraven i artikel 3 i WFC-direktivet.

Giltighetstiden för ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg får, enligt artikel 41.2 i WFC-konventionen, sammanfalla med giltighetstiden för ett nationellt eller internationellt säkerhetscertifikat för fiskefartyg, men den får aldrig överskrida fem år. Enligt 3 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om giltighetstiden för certifikat. Frågan berörs därför inte vidare här.

9.3 Erkända organisationer och ordning för riksdagens beslut

Regeringens bedömning: Förslaget att införa ett krav på ett nytt certifikat får till följd att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlätas även till ett utländskt organ (erkänd organisation). Riksdagens beslut om lagändringen bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens bedömning. Utredningen föreslog vissa förordningsändringar i ämnet.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte förslaget.

Skälen för regeringens bedömning: WFC-konventionen ställer i artikel 42 krav på att den behöriga myndigheten ska utse ett tillräckligt antal behöriga inspektörer för att fullgöra dess uppgifter enligt artikel 41, dvs. att utfärda sjöarbetscertifikat för fiskefartyg efter inspektion av arbets- och levnadsförhållandena. Medlemsstaterna får dock bemyndiga offentliga institutioner eller andra organisationer som den erkänner som kompetenta och oberoende att utföra inspektioner och utfärda handlingar. Under alla förhållanden ska medlemsstaten ha det fulla ansvaret för inspektion och utfärdande av dessa handlingar när det gäller fiskarnas arbets- och levnadsförhållanden på fiskefartyg som för dess flagg.

Av 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen följer att med erkänd organisation avses en sådan organisation som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg. Av 7 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen framgår att Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än gemenskapscertifikat för inlandssjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. Innehållet ska regleras i ett avtal som får innehålla en begränsning av statens rätt att kräva ersättning från organisationen för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed behandlar endast tillsyn och utfärdande av certifikat avseende förhållanden som regleras i vissa av den Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konventioner. WFC-

konventionen är dock en ILO-konvention. Denna skillnad bedöms dock sakna betydelse eftersom de erkända organisationer som hanterar IMO-krav bedöms vara fullt kapabla att även kunna hantera krav enligt WFC-konventionen.

Utredningen föreslår att det förs in en ny bestämmelse i fartygssäkerhetsförordningen som bemyndigar Transportstyrelsen att träffa avtal med en erkänd organisation att utföra tillsyn av arbets- och levnadsförhållandena på svenska fiskefartyg. Oaktat vilka skäl det kan finnas att ändra fartygssäkerhetsförordningen i detta avseende kan regeringen konstatera att redan införandet av ett nytt certifikat i 1 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen får konsekvenser för ovan berörda 7 kap. 11 § samma lag. Denna bestämmelse kommer, om den inte ändras, att gälla alla certifikat utom gemenskapscertifikat för inlandssjöfart. Frånvaron av giltigt certifikat kommer att kunna leda till sådana åtgärder som berörs i nästföljande avsnitt, t.ex. att ett fartygs resa får förbjudas. Förslaget innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlämnas till en privat aktör, jämför propositionen Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg (prop. 2016/17:135 s. 31–32). Av 12 kap. 4 § andra stycket regeringsformen följer att ett överlämnande av en förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning till en juridisk person eller enskild individ måste ha stöd i lag.

Det finns inga svenska erkända organisationer. När det gäller möjligheten att överlämna förvaltningsuppgifter till ett utländskt organ finns det bestämmelser i 10 kap. 8 § regeringsformen. Av bestämmelsen framgår bl.a. att rättskipnings- eller förvaltningsuppgifter som inte direkt grundar sig på regeringsformen genom beslut av riksdagen kan överlåtas till en utländsk eller internationell inrättning eller samfällighet. Det framgår vidare att riksdagen i lag får bemyndiga regeringen eller någon annan myndighet att i särskilda fall besluta om en sådan överlåtelse. Förslaget innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas även till ett utländskt organ. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

9.4 Åtgärder

Regeringens bedömning: Redan befintliga regler om möjligheter att vidta åtgärder möter WFC-direktivets krav på effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Den tillsyn som Transportstyrelsen utövar enligt 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen ska enligt 4 § samma kapitel utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som dokumentationskontroller, besiktningar, inspektioner, värdstatskontroller eller rederikontroller. Dokumentationskontroller, besiktningar och rederikontroller ska enligt paragrafens andra stycke göras enligt en uppgjord plan men också utom planen när det finns särskild anledning till det. Inspektioner ska göras när Transportstyrelsen finner det motiverat.

Transportstyrelsen kan alltså i egenskap av tillsynsmyndighet undersöka ett klagomål genom att t.ex. genomföra en inspektion eftersom styrelsen ska göra sådana när den finner det motiverat.

I 6 kap. fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg. Bestämmelserna gäller samtliga fiskefartyg och alltså inte bara dem som enligt förslagen i avsnitt 9.2 ska ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg. Enligt lagens 6 kap. 1 § 2 får ett fartygs resa förbjudas om det finns skälig anledning att anta att fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa, olycksfall eller otrygghet i fråga om arbets- eller levnadsförhållanden. Den sistnämnda delen tillkom för övrigt i samband med de ändringar som gjordes med anledning av 2006 års sjöarbetskonvention (se prop. 2011/12:35). Om den nämnda bristen medför omedelbar fara för bl.a. liv, fartyget eller dess besättning ska, enligt 3 § 3 samma kapitel, fartygs resa under vissa angivna omständigheter förbjudas. Ett fartygs resa får också enligt 6 kap. 2 § förbjudas om det inte hålls tillgängligt för tillsynsförretning.

Av 2 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen följer att ett fartyg ska ha de certifikat som anges i lagen eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av den. Ett certifikat ska visa att fartyget vid en besiktning för utfärdande av certifikatet motsvarade föreskrivna krav. Transportstyrelsen ska förklara ett certifikat ogiltigt om förhållandena inte motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälpits, eller fartyget inte undergår föreskriven tillsyn. Denna ordning kommer efter de ändringar som berördes i avsnitt 9.2 att vara tillämplig på sådana sjöarbetscertifikat för fiskefartyg som berördes i det avsnittet. Av 6 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen följer att ett fartygs resa får förbjudas bl.a. om fartyget saknar ett certifikat ombord som det ska ha.

Vidare finns i 6 kap. 11–14 §§ fartygssäkerhetslagen bestämmelser om föreläggande och vite. Enligt 11 § får myndigheten, om det föreligger en brist enligt 1 eller 2 §§ samma kapitel men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid. Av 12 § följer att Transportstyrelsen får meddela sådana förelägganden mot befälhavaren eller den som har skyddsansvar på fartyg enligt arbetsmiljölagen (1977:1160) som behövs för att bestämmelserna ska följas. I 13 § finns regler om myndighetens möjligheter att låta verkställa åtgärden om t.ex. ett föreläggande inte följs. Av 14 § följer att ett förbud eller föreläggande enligt 6 kap. får förenas med vite. Det finns även vissa straffsanktioner i 8 kap. fartygssäkerhetslagen, 8 kap. arbetsmiljölagen och 14 § lagen om vilotid för sjömän som kan bli aktuella. Detsamma gäller sanktionsavgifter enligt 8 kap. arbetsmiljölagen.

Regeringen konstaterar sammanfattningsvis att de regler som nu har beskrivits möter de krav på effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner som ställs i artikel 3 i WFC-direktivet.

10 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Förslagen ska träda i kraft den 15 november 2019.

Regeringens bedömning: Det behövs inga övergångsbestämmelser.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens. I utredningen föreslås att författningsändringarna ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte förslaget.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: I artikel 4 i WFC-direktivets anges att medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 15 november 2019. De ändringar som föreslås bör därför träda i kraft den 15 november 2019. Några övergångsbestämmelser behövs inte.

11 Konsekvenser

Inget av förslagen i denna lagrådsremiss har några konsekvenser på statens budget, jämställdheten, den kommunala självstyrelsen eller miljön.

11.1 Allmänt

Antalet personer med fiskelicens för yrkesmässigt fiske i havet var 1 173 stycken år 2018. Den totala sysselsättningen var dock högre eftersom inte alla som arbetar ombord på fiskefartyg har licens och bedöms i dag uppgå till 1 400 personer. Efter ändringar i fiskelagen 2014 kan även juridiska personer beviljas fiskelicens, och 2015 hade 18 juridiska personer fiskelicens. Fartygens längd varierar mellan 5 meter och 64 meter. År 2017 fanns det 1 225 fartyg i den svenska fiskeflottan, men endast 910 bedöms bedriva aktivt fiske.

Utredningen gjorde en konsekvensutredning avseende konventionens bestämmelser. Utredningen var under 2011 i kontakt med bl.a. Sveriges Fiskares Riksförbund (SFR), Handelsanställdas A-kassa, Statistiska centralbyrån, Skatteverket och Försäkringskassan för att få fram hur stor del av fiskarna som var anställda. Någon säker uppgift var inte möjlig att få fram. Enligt SFR:s uppfattning var det endast ett fåtal fiskare som var anställda 2011, främst på stora fiskefartyg som ägdes av aktiebolag med många delägare. Enligt uppgifter från fiskerinäringen har antalet anställda ombord ökat i samband med att fisket har gått mot att bli mer storskaligt.

I utredningen konstaterades också att konventionen är anpassad för fiske som bedrivs med främst stora fartyg sysselsatta med havsfiske under lång sammanhängande tid. Den är därmed inte anpassad efter den svenska fiskerinäringens förutsättningar. Samma resonemang kan göra sig gällande

avseende direktivet som ålägger fiskefartygens ägare eller befälhavare vissa skyldigheter. Så som angetts ovan uppfyller Sverige redan många av bestämmelserna, men på några områden tillkommer ytterligare skyldigheter. Det handlar bland annat om krav på säkerhetsbesättning och bostäder ombord.

Konsekvensanalysen nedan berör endast de områden där svensk rätt inte uppfyller WFC-direktivets krav och där ändringar i gällande bestämmelser är nödvändiga och bedöms medföra ekonomiska konsekvenser för myndigheterna och fiskenäringen.

11.2 Konsekvenser för myndigheter

Transportstyrelsen

Direktivets genomförande kommer enligt regeringens bedömning att medföra viss regelgivning på myndighetsnivå, vilket kommer att ålägga Transportstyrelsen som regelgivande myndighet på transportområdet. Regelgivning utgör skattefinansierad verksamhet. Utgångspunkten är att eventuella ökade kostnader ska finansieras inom befintlig budgetram.

Direktivet medför utökade arbetsuppgifter för framförallt Transportstyrelsen i form av utvidgad tillsyn av fiskefartyg vad gäller arbets- och levnadsförhållanden ombord, utfärdande av sjöarbetscertifikat för fiskefartyg och fastställande av säkerhetsbesättning för fiskefartyg med en längd om 24 meter eller mer.

Initialt tillkommer även arbete för Transportstyrelsen i form av utarbetande av föreskrifter, särskilt vad gäller bostäder ombord på fiskefartygen, och utbildning av inspektörer som ska genomföra tillsynen samt diverse övrig administration. Transportstyrelsen kommer att ha möjlighet att delegera tillsyn och utfärdande av certifikat till klassificeringssällskap. Det kommer att bli nödvändigt att utbilda inspektörer som ska genomföra tillsyn åt Transportstyrelsen. Sådan utbildning av inspektörer, arbete med utarbetande av föreskrifter och övrigt arbete kommer att innebära ökade kostnader. Kostnaden för detta är svår att uppskatta men torde uppgå till två heltidstjänster under uppbyggnadsskedet och en heltidstjänst under förvaltningsskedet. Även denna del av arbetet avser skattefinansierad verksamhet. Att genomföra tillsynen beräknas kräva en heltidstjänst under förvaltningsarbetet. Detta avser avgiftsfinansierad verksamhet och medför därför inga kostnader för staten. Avgiftsintäkterna betalas in på inkomsttitel och Transportstyrelsens kostnader finansieras i stället från anslagsposten för avgiftsbelagd verksamhet på styrelsens förvaltningsanslag. Dessa kostnader kommer att finansieras inom ram.

Enligt WFC-direktivet kommer Sverige i vissa fall att utöva tillsyn av arbets- och levnadsförhållanden på utländska fiskefartyg som anlöper hamn i Sverige. Hur många fartyg det kan röra sig om och den ytterligare kostnad som kan uppstå för Transportstyrelsen är svår att uppskatta. Belastningen på Transportstyrelsen torde i jämförelse med nuvarande arbete med hamnstatskontroll bli i det närmaste försumbar.

Domstolarna

Överklaganden från fiskefartygen är ytterst sällsynta varför belastningen på domstolarna i jämförelse med dagens situation torde bli i det närmaste försumbar.

11.3 Konsekvenser för fiskerinäringen

Minderåriga fiskare

För att uppnå överensstämmelse med WFC-direktivet höjs minimiåldern för att utföra lättare fartygsarbete från 13 till 15 år samt att sådant arbete endast får utföras under skollov i vissa fall. De eventuella kostnader som kan tänkas drabba fiskaren i och med denna åldershöjning är mycket svåra att uppskatta.

Läkarintyg och läkarundersökning

För fiskare som tjänstgör på ett fiskefartyg med en längd om 24 meter eller mer eller som normalt är ute till sjöss mer än tre dygn innebär ett genomförande av direktivet att giltighetstiden för läkarintyg ändras från fyra till två år. Mot bakgrund av att en majoritet av fiskarna är egenföretagare och därför själva får stå för kostnaden för utfärdande av läkarintyg innebär det minskade intervallet för utfärdande av sådana intyg en ökad kostnad för den enskilde.

En annan konsekvens rör läkarundersökningens omfattning. I dag behöver fiskare endast ha ett läkarintyg som visar att syn- och hörselkrav är uppfyllda. Direktivet kräver dock att läkarundersökningen även omfattar en allmän hälsobedömning liknande den som görs för övriga sjömän enligt den s.k. STCW-konventionen. Det går inte att utesluta att denna förändring kommer att innebära att vissa yrkesfiskare inte kommer att kunna fortsätta utöva sitt yrke efter att de nya reglerna träder i kraft.

Tillsyn och sjöarbetscertifikat

Alla fiskefartyg som stannar till sjöss mer än tre dygn och har en längd om 24 meter eller mer eller som normalt framförs på ett avstånd från Sveriges kustlinje som överstiger 200 sjömil ska ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg. Det är ett 30-tal fartyg som i dag har en längd om 24 meter eller mer. För att få ett certifikat måste fartyget genomgå en besiktning och därefter, vid förnyande av certifikatet, underkastas regelbunden tillsyn. Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn och utfärdande av certifikat är avgiftsbelagd vilket medför en kostnad för fiskefartygets ägare. Storleken på dessa avgifter är svårt att uppskatta eftersom det inte är känt hur tillsynssystemet kommer att läggas upp.

Fastställande av säkerhetsbesättning

Enligt nu gällande regler uppställs krav om säkerhetsbesättning för fiskefartyg när de har en största längd om minst 50 meter. Direktivet kräver fastställande av säkerhetsbesättning för fiskefartyg med en längd om 24 meter eller mer. Då i princip samtliga fiskefartyg i Sverige har en längd under 50 meter innebär direktivets krav en ny kostnad för

fiskefartygsägarna. Uppskattningsvis kommer cirka 30 fiskefartyg att beröras av kravet om fastställande av säkerhetsbesättning. Enligt nu gällande regler tas en avgift om 4 500 kr ut av Transportstyrelsen vid prövningen av en ansökan om fastställande av säkerhetsbesättning.

Konsekvenserna av säkerhetsbesättningsbeslut för fiskefartyg som ska ha sådana är inte möjliga att beräkna. Det är troligt att antalet ombordvarande kommer att öka. Prövningen av hur stora säkerhetsbesättningarna ska vara kommer att hänga samman med tillämpningen av vilotidsreglerna.

Krav på vilotid för egenföretagare

Direktivet innehåller detaljerade krav om vilotid för besättningen på fiskefartyg. Den kortaste vilotiden för besättningarna på dessa fiskefartyg får inte understiga 10 timmar under en tjugofyrtimmarsperiod och 77 timmar under en sjudygnperiod. Vid utredningens kontakter med SFR framkom det att detta krav kommer att orsaka stora problem för fiskerinäringen. Vanligtvis bedrivs pelagiskt fiske 12 till 15 veckor per år vilket innebär ca tio resor om en eller två veckor. Arbetsinsatsen ombord varierar beroende av vilket typ av fiske som bedrivs.

Genom att använda en möjlighet till undantag kan regelverket för vilotider bibehållas för såväl anställda som egenföretagare. Då genomförandet av direktivet innebär ett upprätthållande av vad som redan gäller så bedöms de ekonomiska konsekvenserna av att direktivets krav om vilotid genomförs inte bli stora.

Det kustnära och småskaliga fisket

I propositionen Kust- och insjöfiske samt vattenbruk (prop. 2003/04:51) beskrivs kustfiske som ett lokalt bedrivet fiske med fiskeresor under maximalt 24 timmar samt allt yrkesmässigt insjöfiske. Det kustnära och småskaliga fisket, enligt definitionen ovan, omfattas inte av direktivets krav om certifikat och fastställande av säkerhetsbesättning. Inte heller kommer detta fiske att omfattas av direktivets detaljerade krav om vilotider utan endast av den allmänna bestämmelsen i 4 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, dvs. att vilotiden bör förläggas så att den som fiskar får vila en dag i veckan på allmän helgdag. Vad gäller direktivets bestämmelser om bostäder ombord på fartyg kommer dessa att vara tillämpliga på nya fiskefartyg. Härtill kommer att direktivet medger att den behöriga myndigheten efter samråd får medge undantag från bestämmelserna om bostäder för fiskefartyg som normalt stannar till sjöss mindre än 24 timmar och där fiskarna inte bor ombord på fartyget i hamn. Detta innebär att bedömningen är att det kustnära och småskaliga fisket inte påverkas i någon större omfattning av ett genomförande av direktivet eftersom det främst tar sikte på fiske som bedrivs av större fiskefartyg.

12 Författningskommentar

12.1 Förslaget till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

2 kap.

8 § I den utsträckning som *föranleds* av arbetets art och arbetstagarnas behov *ska det* finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt första hjälp vid olycksfall eller sjukdom.

Fordon för personaltransport ska vara *lämpade* för ändamålet.

Om utrymmen, anordningar, åtgärder för hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom samt kost och vatten på fartyg finns *det* ytterligare bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Paragrafen innehåller bestämmelser om krav på bl.a. utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt en upplysningsbestämmelse om att det finns ytterligare bestämmelser om fartyg i fartygssäkerhetslagen.

I *tredje stycket* ändras upplysningen om vilka som omfattas av bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Upplysningen är inte längre avgränsad till ombordanställda utan kan även omfatta t.ex. egenföretagare.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

12.2 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

1 kap.

4 §

I denna lag avses med

1. fartcertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt,
2. passagerarfartygscertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra,
3. fribordscertifikat: ett bevis om att ett fartygs fribord har fastställts efter tillsyn och att fribordsmärken har satts fast på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt,
4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstamma med rederiets godkända säkerhetsorganisation,
5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §,
6. sjöarbetscertifikat: ett bevis om att fartyget vid tidpunkten för certifikatets utfärdande har uppfyllt de krav på arbets- och levnadsförhållanden som följer av denna lag, sjömanslagen (1973:282), mönstringslagen (1983:929), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och av föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar,
7. försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen: ett dokument som visar vilka förhållanden på ett fartyg som enligt 2006 års sjöarbetskonvention ska bli föremål för tillsyn, vilka föreskrifter som tillämpas och en förklaring av redaren om vad denne gjort för att uppfylla föreskrivna krav,
8. certifikat om utbildning av sjöpersonal: ett bevis om att en person har uppfyllt föreskrivna krav för viss funktion eller viss befattning ombord på fartyg, och
9. *sjöarbetscertifikat för fiskefartyg: ett bevis om att fartyget vid tidpunkten för certifikatets utfärdande har uppfyllt de krav på arbets- och levnadsförhållanden som följer av denna lag, sjömanslagen (1973:282), mönstringslagen (1983:929), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och av föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.*

Paragrafen innehåller definitioner av olika slags certifikat som förekommer inom lagens tillämpningsområde.

Det införs en ny *punkt 9* där det framgår vad som avses med sjöarbetscertifikat för fiskefartyg. Certifikatet ska utgöra ett bevis för att ett fiskefartyg vid tidpunkten för certifikatets utfärdande uppfyller de krav på arbets- och levnadsförhållanden som följer av ett antal särskilt angivna lagar. Av 3 kap. 9 c § framgår närmare vilka fiskefartyg som ska ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg.

En följdverkan av denna nya punkt är bl.a. att certifikatet kommer att omfattas av 6 kap. 2 §. Enligt denna bestämmelse kan Transportstyrelsen förbjuda ett fartygs resa om det ombord saknar ett certifikat som det ska ha enligt lagen. Certifikatet kommer också att omfattas av 2 kap. 3 § fjärde stycket som innebär att Transportstyrelsen ska förklara certifikat ogiltiga om förhållandena inte motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälpats eller fartyget inte undergår föreskriven tillsyn. En annan följd av att certifikatet införs är att det kommer att omfattas av 7 kap. 11 § som innebär att Transportstyrelsen får överlåta åt en s.k. erkänd organisation att utfärda och förnya vissa certifikat och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. Vad som avses med en erkänd organisation framgår av 1 kap. 5 §. Certifikatet kan också enligt 2 kap. 3 § tredje stycket utfärdas av Transportstyrelsen själv.

Övervägandena finns i avsnitt 9.2.

3 kap.

9 c §

Ett fiskefartyg ska ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg om det stannar till sjöss mer än tre dygn och

- 1. har en längd om 24 meter eller mer, eller*
- 2. normalt framförs på ett avstånd från Sveriges kustlinje som överstiger 200 sjömil.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om när ett fiskefartyg ska ha ett sådant sjöarbetscertifikat för fiskefartyg som avses i 1 kap. 4 § 9. Det är fråga om fiskefartyg som stannar till sjöss i mer än tre dygn. Vidare krävs att fartyget har en längd om 24 meter eller mer eller att fartyget normalt framförs på ett avstånd från Sveriges kustlinje som överstiger 200 sjömil.

Övervägandena finns i avsnitt 9.2.

4 kap.

3 §

Ett fartyg ska i förekommande fall erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där ska finnas tillräckligt många sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen ska vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt.

Ett fiskefartyg ska i förekommande fall erbjuda även andra än ombordanställda, som arbetar ombord på ett fartyg där det samtidigt finns ombordanställda, en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö.

Paragrafen innehåller bestämmelser om kraven på ombordanställdas bostads- och fritidsmiljö.

Paragrafens *första stycke* ändras redaktionellt.

Paragrafens *andra stycke*, som är nytt, utgör ett tillägg som innebär att ett fiskefartyg i förekommande fall ska erbjuda även andra än ombordanställda, som arbetar ombord på ett fartyg där det samtidigt finns ombordanställda, en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Ändringen tar sikte på fall när egenföretagande fiskare arbetar tillsammans med ombordanställda på ett fiskefartyg.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

5 §

Den kost som de ombordanställda får ska vara tillräcklig och av fullgod kvalitet. Kosten ska vara anpassad till de ombordanställdas olika kulturella och religiösa bakgrunder.

Vatten för de ombordanställdas behov ska finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet.

Kost och vatten ska utan kostnad tillhandahållas ombordanställda på fiskefartyg.

Bestämmelser om livsmedel och om utrymmen för verksamhet med livsmedel finns i livsmedelslagen (2006:804) och de EG-förordningar som kompletteras av den lagen.

Paragrafen innehåller bestämmelser om de ombordanställdas kost och vatten.

Av paragrafens *tredje stycke*, som är nytt, följer att kost och vatten utan kostnad ska tillhandahållas de ombordanställda. Tillägget gäller endast ombordanställda på fiskefartyg. För fiskare som är egenföretagare får kostnadsfrågan i förekommande fall i stället avtalas inom ramen för fiskelagets samarbetsavtal.

Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

7 §

Befälhavaren ska se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt sexton år och har fullgjort sin skolplikt.

Trots första stycket får en minderårig som har fyllt tretton år anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång. *En minderåriga, som arbetar ombord på ett fiskefartyg där det samtidigt finns någon som är ombordanställd, får dock anlitas till eller utföra sådant arbete endast om den minderåriga fyllt 15 år och arbetet utförs under skollov.*

Första och andra styckena gäller inte minderåriga som är arbetstagare. Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete som utförs av arbetstagare finns i sjömanslagen (1973:282).

Paragrafen innehåller bestämmelser om i vilken utsträckning minderåriga får utföra fartygsarbete.

Paragrafens *första stycke* ändras redaktionellt.

För att uppnå överensstämmelse med WFC-direktivet höjs minimiåldern i paragrafens *andra stycke* för att anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete från 13 till 15 år för det fall det samtidigt finns någon som är ombordanställd. Arbetet får vidare endast utföras under skollov. Bestämmelsen gäller endast de minderåriga som arbetar på fiskefartyg utan att vara anställda. För minderåriga som är anställda gäller i stället 45 § sjömanslagen (1973:282).

Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

Bakgrund

ILO:s konvention (nr 188) om arbete ombord på fiskefartyg och tillhörande rekommendation syftar till att säkerställa att fiskare har anständiga arbetsförhållanden ombord avseende minimikrav för arbete ombord, tjänstgöringsförhållanden, bostäder och livsmedel, sjukvård samt hälsoskydd och social trygghet. Genom konventionen revideras ett antal tidigare konventioner och rekommendationer rörande fiskerinäringen. Sverige har inte ratificerat någon av dessa tidigare konventioner. I kommittédirektivet Genomförande av ILO:s konvention (nr 188) om arbete ombord på fiskefartyg (dir. 2011:2) gavs utredningen i uppdrag att utreda konsekvenserna för fiskare och fiskerinäringen av att Sverige ratificerar konventionen samt lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för att undanröja eventuella hinder för en ratificering.

Våra förslag i sak

Ratifikationsfrågan

Utredningen anser att konventionens bestämmelser om vilotid och säkerhetsbesättning är av betydelse för säkerheten samt för hindrande av olyckor och tillbud. Dock har även framkommit att just de kostnader ett införande av vilotider och krav på säkerhetsbesättning skulle medföra innebär att incitamentet för fiskerinäringen påverkas negativt. Även om Sverige väljer att inte ratificera konventionen men konventionen träder i kraft kan de ekonomiska och arbetsmässiga följderna bli negativa för fiskerinäringen. Regleringen i konventionen innebär nämligen att konventionens krav om arbets- och levnadsförhållanden ombord på fiskefartyg måste vara uppfyllda på svenska fiskefartyg vid sjöfart på andra staters sjöterritorium om denna stat har ratificerat konventionen. Utredningen är tveksam till om Sverige bör ratificera konventionen och anser därför att Sverige bör avvakta med att ta ställning till ratifikationsfrågan till dess att det finns närmare besked om andra närliggande staters inställningar i frågan. För det fall Sverige väljer att ratificera konventionen lämnas nödvändiga författningsförslag för att införliva konventionen i svensk rätt.

Ändring av läkarintygs innehåll och giltighetstid

När det gäller giltighetstiden för ett läkarintyg gör konventionen inte någon skillnad på intyg avseende allmän medicinsk lämplighet och på intyg om syn- och hörsel förmåga när det gäller fiskare som arbetar ombord på fiskefartyg med en längd av 24 m eller mer eller fiskefartyg som normalt stannar till sjöss mer än tre dygn. Giltighetstiden för ett läkarintyg får enligt konventionen vara högst två år. För den som arbetar på ett fiskefartyg uppställs i svensk rätt endast krav om läkarintyg avseende syn- och hörselkrav. Giltighetstiden för dessa intyg är fyra år. Då konventionens bestämmelser överensstämmer med de bestämmelser i mönstringslagen som finns om läkarintygs innehåll och giltighetstid för

sjömän som arbetar på handelsfartyg föreslår utredningen att 18 § första stycket och 19 § i nämnda lag även ska gälla personer som arbetar ombord på fiskefartyg med en längd av 24 m eller mer eller fiskefartyg som normalt stannar till sjöss mer än tre dygn. Konventionens krav om giltighetstiden för läkarintygen föranleder även en ändring 4 kap. 18 § fartygssäkerhetsförordningen.

Fastställande av säkerhetsbesättning för fiskefartyg med en längd av 24 m eller mer införs

I konventionen uppställs krav om att den behöriga myndigheten, avseende fiskefartyg med en längd om 24 m eller mer, ska fastställa en lägsta bemanningsnivå för ett säkert framförande och ange antal fiskare samt vilken behörighet fiskarna ska ha. Utredningen anser att kravet är att jämföra med krav om fastställande av säkerhetsbesättning. Enligt nu gällande regler uppställs krav om fastställande av säkerhetsbesättning för fiskefartyg med en största längd om minst 50 m. Anpassning av gällande föreskrifter efter konventionens krav kan göras inom ramen för befintligt bemyndigande för Transportstyrelsen.

Utöver vad som följer av konventionen anser utredningen att säkerhetskäl talar för att det bör uppställas krav om fastställande av säkerhetsbesättning för fiskefartyg som, oavsett storlek, är ute till sjöss mer än tre dygn.

Lagen om vilotid för sjömän utvidgas till att omfatta personer som tjänstgör på fiskefartyg utan att vara anställda

Konventionen uppställer krav om att det ska finnas en reglering av vilotid för personer som arbetar på fiskefartyg och särskilda krav angående vilotid uppställs för fiskefartyg som, oavsett storlek, stannar till sjöss mer än tre dygn. Enligt 4 § första stycket lagen om vilotid för sjömän, som bl.a. är tillämplig på anställda personer som arbetar ombord på fiskefartyg, har sjömän rätt till vilotid. I andra stycket anges den tid vilotiden inte får understiga vilken överensstämmer med de särskilda krav angående vilotid som uppställs i konventionen för fiskefartyg som, oavsett storlek, stannar till sjöss mer än tre dygn. Reglering av vilotid för personer som utför arbete ombord på fiskefartyg utan att vara anställda finns inte i svensk rätt. För att överensstämja med konventionens krav om reglering av vilotid krävs dels att det införs en allmän reglering av vilotiden även för fiskare som är egna företagare, dels att denna reglering avseende besättningen på ett fiskefartyg som, oavsett storlek, stannar till sjöss mer än tre dygn ska innehålla krav motsvarande innehållet i artikel 14 i konventionen. Utredningen föreslår därför att 4 § i lagen om vilotid för sjömän görs tillämplig även för personer som utan att vara anställda arbetar ombord på fiskefartyg.

Reglering av bostäder ombord på fiskefartyg ska omfatta sådana fiskefartyg där de personer som tjänstgör är egna företagare

I konventionen och tillhörande bilaga finns detaljerade bestämmelser om bostäder ombord på fiskefartyg. Svenska bestämmelser om bostäder ombord på fartyg regleras i arbetsmiljölagen, fartygssäkerhetslagen och i

föreskrifter meddelade med stöd av sistnämnda lag. Denna reglering gäller dock endast för ombordanställda och regleringen avseende fiskefartyg (Sjöfartsverkets kungörelse (1970:A4) om bostäder och ekonomilokaler m.m. på fartyg) består av endast en paragraf. För att överensstämja med konventionens krav föreslår utredningen att den svenska regleringen av bostäder ombord på fiskefartyg ska omfatta även de som inte är anställda. Därutöver bör Transportstyrelsen med befintligt bemyndigande sätta i kraft konventionens detaljerade bestämmelser om bostäder på fiskefartyg. Dessa kommer att gälla de fiskefartyg, som byggs nya, då konventionen trätt i kraft.

Ändring görs i socialförsäkringsbalken och lagen om arbetslöshetsförsäkring

Av artikel 34 i konventionen följer att medlemsstaterna ska se till att fiskare som normalt är bosatta på dess territorium ska vara berättigade till förmåner från det sociala trygghetssystemet enligt villkor som inte är mindre förmånliga än de som tillämpas på andra personer, innefattande såväl anställda som egenföretagare, som arbetar och normalt är bosatta på dess territorium. För att uppfylla konventionens krav föreslår utredningen att personer som arbetar på svenska fiskefartyg samt personer som arbetar på fiskefartyg från tredjeland men som är bosatta i Sverige ska omfattas av arbetsbaserade förmåner i socialförsäkringsbalken. Vidare föreslås att personer som är bosatta i Sverige och som har arbetat på ett fiskefartyg från ett land utanför EU ska ha rätt till ersättning enligt lagen om arbetslöshetsförsäkring på samma villkor som en person har som i Sverige uppfyller villkor enligt nämnda lag. Förslagen medför att en ny bestämmelse införs i 6 kap. socialförsäkringsbalken och att ett tillägg görs i 3 § lagen om arbetslöshetsförsäkring.

Sjöarbetscertifikat för fiskefartyg införs

I artikel 40 i konventionen ställs krav på medlemsstaterna om ett effektivt utövande av sin jurisdiktion och kontroll över fartyg som för dess flagg vilket ska genomföras genom inrättande av system som säkerställer att kraven i konventionen uppfylls. Ett nytt dokument införs – sjöarbetscertifikat för fiskefartyg. Dokumentet ska utgöra bevis på att den medlemsstat vars flagg fiskefartyget för har utövat tillsyn av fartyget och att de krav i konventionen som gäller arbets- och levnadsförhållanden ombord är uppfyllda. Endast fiskefartyg som stannar till sjöss mer än tre dygn och har en längd om 24 m eller mer, eller normalt framförs på ett avstånd från flaggstatens kustlinje som överstiger 200 sjömil, är skyldiga att ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg.

Övrigt

Ett tillägg görs i fartygssäkerhetslagen om att Transportstyrelsens tillsyn ska gälla arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyg vilket följer av artikel 40 i konventionen. Enligt konventionen får en medlemsstat bemyndiga bl.a. erkända organisationer att utföra tillsyn över arbets- och levnadsvillkoren ombord och utfärda certifikat. En sådan bestämmelse införs i fartygssäkerhetsförordningen. Enligt konventionen ska maten ombord anpassas till besättningsmedlemmarnas olika kulturella och

religiösa bakgrunder samt att den kost som de ombordanställda får ska tillhandahållas utan kostnad. Tillägg om detta görs i fartygssäkerhetslagen och bestämmelserna kommer endast att gälla anställda fiskare. För att överensstämma med konventionen höjs minimiåldern i fartygssäkerhetslagen för att utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen från 13 år till 15 år samt att sådant arbete endast får utföras under skollov. Definitionen av fiskefartyg i förordningen om behörigheter för sjöpersonal har utvidgats till att även omfatta fisk och andra levande tillgångar som fiskas ur inlandsvatten. Ändringen är en följd av konventionens definition av fiskefartyg i artikel 1 g) i konventionen.

Ikraftträdande

Konventionen om arbete ombord på fiskefartyg träder i kraft tolv månader efter den dag då ratifikationer från tio medlemsstater, av vilka åtta är kuststater, har registrerats hos generaldirektören vid ILO. I november 2011 har två länder ratificerat konventionen. Det är därför osäkert när konventionen kommer att träda i kraft.

Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 8 § arbetsmiljölagen (1977:1160) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

8 §

I den utsträckning som föranledes av arbetets art och arbetstagarnas behov *skall* finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt första hjälp vid olycksfall eller sjukdom.

Fordon för personaltransport *skall* vara lämpat för ändamålet.

Om utrymmen, anordningar, åtgärder för hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom samt kost och vatten *för ombordanställda* på fartyg finns ytterligare bestämmelser i fartygssäkerhetslagen.

I den utsträckning som föranledes av arbetets art och arbetstagarnas behov *ska* finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt första hjälp vid olycksfall eller sjukdom.

Fordon för personaltransport *ska* vara lämpat för ändamålet.

Om utrymmen, anordningar, åtgärder för hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom samt kost och vatten på fartyg finns ytterligare bestämmelser i fartygssäkerhetslagen.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Förslag till lag om ändring i lagen om arbetslöshetsförsäkring (1997:238)

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1997:238) om arbetslöshetsförsäkring ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Rätt till ersättning har endast personer som i Sverige uppfyller ersättningsvillkoren enligt denna lag, om inte något annat följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 av den 29 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att vissa arbeten utförda utomlands ska jämföras med arbete i Sverige.

Om regeringen har träffat en överenskommelse med någon annan stat om andra villkor för rätt att få ersättning än som föreskrivs i denna lag, ska arbetslöshetskassan tillämpa dessa villkor.

Rätt till ersättning enligt första stycket har även en i Sverige bosatt person som utfört arbete på ett fiskefartyg från tredjeland, om inte annat följer av andra och tredje styckena.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer och tillämpas om ersättningsvillkoren i lagen är uppfyllda efter ikraftträdandet.

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

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 15 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 §

Bestämmelserna i 3, 4, 6, 7 b, 8, 10 och 13 §§ gäller för anställda ombord på sådana fartyg som avses i 2 § 1. Vad som sägs i 10 § om befälhavare gäller i motsvarande mån arbetsgivare för anställda ombord på ett sådant fartyg som avses i 2 § 1.

Bestämmelserna i 14 § 3 gäller för befälhavare ombord på ett sådant fartyg som avses i 2 § 1. Vad som sägs i 14 § 4 om redare gäller i motsvarande mån arbetsgivare för anställda ombord på ett sådant fiskefartyg som avses i 2 § 1.

Bestämmelserna i 4-6 §§ gäller även för personer som utan att vara anställda arbetar ombord på sådana fartyg som avses i 2 § 1. Bestämmelserna i 4 § andra och tredje styckena och 6 § gäller dock endast personer som arbetar ombord på ett sådant fartyg som avses i 2 § 1 och är ute till sjöss mer än tre dygn.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 1 kap. 4 §, 4 kap 3, 5 och 7 §§ och 5 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 3 kap. 9 a §, samt närmast före 3 kap. 9 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §

I denna lag avses med

1. fartcertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt,

2. passagerarfartygscertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra,

3. fribordscertifikat: ett bevis om att ett fartygs fribord har fastställts efter tillsyn och att fribordsmärken har satts fast på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt,

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation, och

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §.

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation,

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §, och

6. sjöarbetscertifikat för fiskefartyg: ett bevis om att fartyget vid tidpunkten för certifikatets utfärdande har uppfyllt de krav på arbets- och levnadsförhållanden som följer av denna lag, sjömanslagen (1973:282), mönstringslagen (1983:929), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagarna.

Sjöarbetscertifikat för fiskefartyg

9 a §

Ett fiskefartyg ska ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg om det stannar till sjöss mer än tre dygn och

1. har en längd om 24 meter eller mer, eller

2. normalt framförs på ett avstånd från Sveriges kustlinje som överstiger 200 sjömil.

4 kap.

3 §

Ett fartyg *skall* i förekommande fall erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där skall finnas tillräckligt många sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen skall vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt.

Ett fartyg *ska* i förekommande fall erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där ska finnas tillräckligt många sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen ska vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt.

Ett fartyg ska i förekommande fall erbjuda även andra personer som arbetar ombord en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö.

5 §

Den kost som de ombordanställda får *skall* vara tillräcklig och av fullgod kvalitet.

Den kost som de ombordanställda får *ska* vara tillräcklig och av fullgod kvalitet. *Kosten ska vara anpassad till de ombordanställdas olika kulturella och religiösa bakgrunder.*

Vatten för de ombordanställdas behov *skall* finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet.

Vatten för de ombordanställdas behov *ska* finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet.

Kost och vatten ska tillhandahållas ombordanställda utan kostnad.

Bestämmelser om livsmedel och om utrymmen för verksamhet med livsmedel finns i livsmedelslagen (2006:804) och de EG-förordningar som kompletteras av den lagen.

7 §

Befälhavaren *skall* se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt sexton år och har fullgjort sin skolplikt.

Trots första stycket får en minderårig som har fyllt *tretton* år anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, *utveckling eller skolgång*.

Första och andra styckena gäller inte minderåriga som är arbetstagare. Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete som utförs av arbetstagare finns i sjömanslagen

Befälhavaren *ska* se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt sexton år och har fullgjort sin skolplikt.

Trots första stycket får en minderårig som har fyllt *femton* år anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen *under skollov* om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa *eller utveckling*.

5 kap.

1 §

Transportstyrelsen utövar, om något annat inte anges, tillsyn enligt denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen när det gäller

1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,
2. säkring av last som ännu inte har förts ombord,
3. rederiers säkerhetsorganisation, *och*
4. arbetsmiljön ombord.
3. rederiers säkerhetsorganisation,
4. arbetsmiljön ombord, *och*
5. *arbets- och levnadsförhållandena ombord.*

När det gäller inspektion enligt 8 § utövas tillsyn även av Kustbevakningen i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd med Kustbevakningen.

I frågor som avser arbetsmiljön *ska* tillsynen *också avse* arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och föreskrifter *meddelade* med stöd av dessa lagar *följs*.

I frågor som avser arbetsmiljön *samt arbets- och levnadsförhållandena ombord avser* tillsynen *även sjömanslagen* (1973:282), arbetsmiljölagen (1977:1160), *mönstringslagen* (1983:929) *och* lagen (1998:958) om vilotid för sjömän *samt föreskrifter som har meddelats* med stöd av dessa lagar.

Tillsynen ska också avse de delar av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikalie-myndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG som omfattas av tillsynsansvar enligt föreskrifter meddelade med stöd av arbetsmiljölagen (1977:1160).
Tillsyn enligt tredje och fjärde styckena utövas i sam-verkan med Arbetsmiljöverket.
Tillsyn enligt tredje och fjärde styckena *utövas såvitt avser arbetsmiljön* i samverkan med Arbetsmiljöverket.

Bestämmelser om tillsyn av livsmedelshandlingen finns i livsmedelslagen (2006:804).

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

Härigenom föreskrivs att det i socialförsäkringsbalken ska införas en ny paragraf, 6 kap. 3 a §, samt närmast före paragrafen en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

Arbete på fiskefartyg

3 a §

Arbete på svenskt fiskefartyg ska anses som arbete i Sverige.

Arbete på fiskefartyg från tredjeland ska också anses som arbete i Sverige, om personen som utför arbetet är bosatt i Sverige.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer och tillämpas på arbete som utförs efter ikraftträdandet.

Följande remissinstanser har inkommit med svar: Göta hovrätt, Kustbevakningen, Försäkringskassan, Socialstyrelsen, Livsmedelsverket, Transportstyrelsen, Arbetsförmedlingen, Arbetsmiljöverket, Pensionsmyndigheten, ILO-kommittén, Landsorganisationen i Sverige, SEKO Sjöfolk, Sjöbefälsföreningen, Svenska Fiskares Riksförbund (SFR), Arbetslöshetskassornas samorganisation (SO) och Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen (IAF).

Följande remissinstanser har avstått från att yttra sig: Skatteverket, Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO), Sveriges kommuner och landsting och Tjänstemännens centralorganisation TCO.

Följande remissinstanser har inte svarat: Stockholms universitet, Linnéuniversitetet, Chalmers tekniska högskola, Sjöfartsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Det Norske Veritas, Sjöfartens arbetsgivarförbund, Skärgårdsredarna (SWEREF), Sveriges Fartygsbefälsförening, Sveriges Yrkesfiskares Ekonomiska förening (SYEF), Handel A-kassa, Sveriges Redareförening och Svenskt Näringsliv.

DIREKTIV

RÅDETS DIREKTIV (EU) 2017/159

av den 19 december 2016

om genomförande av avtalet om genomförande av Internationella arbetsorganisationens konvention om arbete ombord på fiskefartyg från 2007 som ingicks den 21 maj 2012 mellan Organisationen för lantbrukskooperativ i Europeiska unionen (Cogeca), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Sammanslutningen för de nationella fiskeriföretagsorganisationerna inom Europeiska unionen (Europêche)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 155.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Arbetsgivare och arbetstagare (nedan kallade *arbetsmarknadens parter*) får i enlighet med artikel 155.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) gemensamt begära att avtal som slutits på unionsnivå genomförs genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen.
- (2) Den 14 juni 2007 antog Internationella arbetsorganisationen (ILO) konventionen om arbete ombord på fiskefartyg från 2007 (nedan kallad *konventionen*). Konventionen syftar till att skapa ett enhetligt instrument för internationella normer för levnads- och arbetsvillkoren inom denna näring och samlar reviderade och uppdaterade normer från befintliga internationella konventioner och rekommendationer tillämpliga på fiskare samt grundläggande principer från andra internationella arbetskonventioner.
- (3) Kommissionen samrådde med arbetsmarknadens parter i enlighet med artikel 154.2 i EUF-fördraget om huruvida tillämpningen i unionen av bestämmelserna i konventionen skulle främjas.
- (4) Den 21 maj 2012 slöt Organisationen för lantbrukskooperativ i EU (Cogeca), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Sammanslutningen för de nationella fiskeriföretagsorganisationerna inom Europeiska unionen (Europêche) ett avtal om genomförandet av konventionen (nedan kallat *avtalet*), som ett första steg mot en kodifiering av unionens sociala regelverk inom havsfisket och ett bidrag till att skapa lika villkor för havsfisket i unionen.
- (5) Den 10 maj 2013 begärde dessa organisationer att kommissionen skulle genomföra deras avtal genom ett beslut av rådet i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget.
- (6) För de syften som anges i artikel 288 i EUF-fördraget är ett direktiv det lämpligaste instrumentet för att genomföra avtalet.
- (7) Kommissionen har utarbetat ett förslag till direktiv i enlighet med sitt meddelande av den 20 maj 1998 om anpassning och främjande av den sociala dialogen på gemenskapsnivå, med beaktande av avtalsparternas representativitet och samtliga avtalsbestämmelsers laglighet.
- (8) Detta direktiv bör gälla utan att det påverkar tillämpningen av eventuella befintliga unionsbestämmelser som är mer detaljerade eller som ger en högre skyddsnivå för alla fiskare.
- (9) Detta direktiv bör inte användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för arbetstagare inom de områden som omfattas av avtalet.

- (10) Genom detta direktiv och det bifogade avtalet fastställs miniminormer; medlemsstaterna och arbetsmarknadens parter får behålla eller införa förmånligare bestämmelser.
- (11) Kommissionen bör övervaka genomförandet av detta direktiv och avtalet samt göra en utvärdering, utan att detta påverkar tillämpningen av avtalets bestämmelser om den uppföljning och översyn som arbetsmarknadens parter på unionsnivå bör utföra.
- (12) Arbetsmarknadens parter förväntar sig att de nationella åtgärderna om genomförande av detta direktiv inte träder i kraft förrän den dag konventionen träder i kraft. Detta direktiv bör därför träda i kraft samtidigt som konventionen.
- (13) Avtalet är tillämpligt på fiskare som arbetar i någon funktion inom ramen för ett anställningsavtal eller ett anställningsförhållande på fiskefartyg som sysslar med havsfiske och som för en medlemsstats flagg eller är registrerat så att det är underkastat en medlemsstats oinskränkta jurisdiktion.
- (14) För att skydda hälsan och säkerheten i arbetet för fiskare som arbetar i någon funktion inom ramen för ett anställningsavtal eller ett anställningsförhållande, får avtalet dessutom tillämpas på alla andra fiskare som befinner sig på samma fartyg.
- (15) Vad gäller eventuella termer som används i avtalet men som inte definieras specifikt i avtalet får medlemsstaterna definiera dessa termer i enlighet med nationell lagstiftning och praxis, vilket är fallet när det gäller övriga socialpolitiska direktiv som innehåller liknande termer, under förutsättning att avtalets innehåll beaktas i dessa definitioner.
- (16) Detta direktiv och det bifogade avtalet bör beakta bestämmelserna om förvaltning av fiskekapacitet såsom framgår av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1380/2013 ⁽¹⁾.
- (17) Medlemsstaterna får överlåta åt arbetsmarknadens parter att genomföra detta direktiv, om arbetsmarknadens parter gemensamt begär detta och förutsatt att medlemsstaterna vidtar alla nödvändiga åtgärder för att se till att de alltid kan säkerställa att detta direktiv får avsedda resultat.
- (18) Kommissionen har informerat Europaparlamentet i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget, genom att översända texten till detta förslag till direktiv innehållande avtalet.
- (19) Detta direktiv står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, särskilt artiklarna 20, 31 och 32.
- (20) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att förbättra levnads- och arbetsvillkoren och skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet inom havsfisket, som är en gränsöverskridande sektor där verksamheten bedrivs under olika medlemsstaters flagg, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (21) I enlighet med Europeiska unionens domstols fasta rättspraxis ⁽²⁾ kan det faktum att en verksamhet som avses i ett direktiv ännu inte förekommer i en medlemsstat inte frigöra den medlemsstaten från sin skyldighet att anta lagar och förordningar som säkerställer att alla direktivets bestämmelser införlivas på ett korrekt sätt. Såväl rättssäkerhetsprincipen som behovet av att säkerställa att direktivet genomförs, såväl i lagar som de facto, kräver att alla medlemsstater återger reglerna i direktivet i fråga inom ramen för en tydlig, precis och transparent ram där obligatoriska bestämmelser fastställs. Denna skyldighet gäller för medlemsstaterna för att föregripa förändringar av situationen i dem vid en given tidpunkt och för att säkerställa att det för alla juridiska personer i gemenskapen, inklusive dem i medlemsstater där en särskild verksamhet som avses i ett direktiv inte

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1380/2013 av den 11 december 2013 om den gemensamma fiskeripolitiken, om ändring av rådets förordningar (EG) nr 1954/2003 och (EG) nr 1224/2009 och om upphävande av rådets förordningar (EG) nr 2371/2002 och (EG) nr 639/2004 och rådets beslut 2004/585/EG (EUT L 354, 28.12.2013, s. 22).

⁽²⁾ Se bland annat domstolens dom av den 14 januari 2010, kommissionen mot Republiken Tjeckien, C-343/08, ECLI:EU:C:2013:423.

förekommer, med tydlighet och precision framgår vad som under alla omständigheter är deras rättigheter och skyldigheter. Enligt rättspraxis är det endast när införlivande av ett direktiv är meningslöst av geografiska orsaker som införlivandet inte är obligatoriskt. Medlemsstaterna bör i sådana fall informera kommissionen om detta.

- (22) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument ⁽¹⁾ har medlemsstaterna åtagit sig att, i de fall detta är berättigat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i ett direktiv och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Med avseende på detta direktiv anser lagstiftaren att översändandet av sådana dokument är berättigat.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Detta direktiv genomför Internationella arbetsorganisationens konvention rörande genomförandet av konventionen om arbete ombord på fiskefartyg från 2007 som ingicks den 21 maj 2012 mellan arbetsgivare och arbetstagare (nedan kallade *arbetsmarknadens parter*) på unionsnivå inom havsfiskesektorn, nämligen Organisationen för lantbrukskooperativ i Europeiska unionen (Cogeca), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Sammanslutningen för de nationella fiskeriföretagsorganisationerna inom Europeiska unionen (Europêche).

Texten till avtalet framgår av bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna får behålla eller införa förmånligare bestämmelser för arbetare i havsfiskesektorn än de som fastställs i detta direktiv.
2. Genomförandet av detta direktiv får inte i något fall användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för de arbetstagare som omfattas av detta direktiv. Detta ska inte påverka medlemsstaternas och arbetsmarknadens parter rätt att, om förhållandena ändras, anta andra lagar, författningar eller avtalsbestämmelser än de som gäller när detta direktiv antas, under förutsättning att miniminormerna i detta direktiv uppfylls.
3. Tillämpningen och tolkningen av detta direktiv ska inte påverka tillämpningen av någon annan unionsrättslig eller nationell bestämmelse, sedvana eller praxis som ger förmånligare villkor för de berörda arbetstagarna.

Artikel 3

Medlemsstaterna ska fastställa vilka sanktioner som är tillämpliga vid överträdelse av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 4

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 15 november 2019. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

⁽¹⁾ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 5

Kommissionen ska, efter samråd med medlemsstaterna och arbetsmarknadens parter på unionsnivå, lägga fram en rapport för rådet om genomförandet, tillämpningen och utvärderingen av detta direktiv senast den 15 november 2022.

Artikel 6

Detta direktiv träder i kraft samma dag som Internationella arbetsorganisationens konvention om arbete ombord på fiskefartyg från 2007 träder i kraft.

Kommissionen ska i *Europeiska unionens officiella tidning* offentliggöra dagen för ikraftträdandet av den konventionen.

Artikel 7

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 19 december 2016.

På rådets vägnar
L. SÓLYMOS
Ordförande

BILAGA

Avtal om genomförandet av Internationella arbetsorganisationens konvention om arbete ombord på fiskefartyg från 2007

ARBETSGIVARE OCH ARBETSTAGARE (ARBETSMARKNADSPARTERNA PÅ UNIONSIVÅ) I HAVSFISKESEKTORN,

1. Organisationen för lantbrukskooperativ i EU (Cogeca),
2. Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), och
3. Sammanslutningen för de nationella fiskeriföretagsorganisationerna inom EU (Europêche),

som beaktar

- (1) fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), särskilt artiklarna 153–155,
- (2) Internationella arbetsorganisationens (ILO:s) konvention (nr 188) om arbete ombord på fiskefartyg från 2007 (nedan kallad *konvention (nr 188) eller konventionen*),
- (3) ILO:s rekommendation (nr 199) om arbete ombord på fiskefartyg från 2007,
- (4) ILO:s rekommendation (nr 198) om anställningsförhållandet från 2006,
- (5) ILO:s riktlinjer för hamnstatskontrolltjänstemän som gör inspektioner enligt konvention (nr 188) om arbete ombord på fiskefartyg från 2007, antagna av ILO:s styrelse vid dess 309:e möte den 13–19 november 2010 (PSC-F Guidelines),
- (6) rådets beslut 2010/321/EU av den 7 juni 2010 om bemyndigande för medlemsstaterna att i Europeiska unionens intresse ratificera ILO:s konvention om arbete i fiskeribranschen från 2007 (konvention nr 188),
- (7) meddelande COM(2011) 306 final av den 31 maj 2011 från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: *Översyn av hur bestämmelserna i direktiv 2003/88/EG fungerar med avseende på arbetstagare ombord på sjögående fiskefartyg*, och

som även beaktar att

- (1) konventionen (nr 188) om arbete ombord på fiskefartyg antogs vid det 96:e mötet i ILO:s internationella arbetskonferens den 14 juni 2007,
- (2) konventionen antogs med 437 röster för, 2 röster mot och 22 nedlagda röster; alla närvarande regeringsföreträdare (53 röster), alla närvarande arbetstagarföreträdare (25 röster) och alla närvarande arbetsgivarföreträdare (22 röster) från de nuvarande 27 medlemsstaterna i Europeiska unionen (nedan kallade *medlemsstaterna*) röstade för antagandet av konventionen,
- (3) globaliseringen i allra högsta grad påverkar fiskerisektorn och att fiskarnas rättigheter måste främjas och skyddas,
- (4) ILO betraktar fiske som en riskfylld verksamhet i jämförelse med andra yrken,
- (5) syftet med konventionen är att säkerställa att fiskare har anständiga arbetsförhållanden ombord på fiskefartyg med hänsyn till minimikrav på arbete ombord, arbetsförhållanden, bostäder och livsmedel, arbetsmiljö och hälsoskydd samt sjukvård och social trygghet,
- (6) medlemmarna i ILO enligt konventionen åläggs att utöva sin jurisdiktion och kontroll över fartyg som för dess flagg genom att inrätta ett system som säkerställer att kraven i konventionen uppfylls,

- (7) det i artikel 155.2 i EUF-fördraget föreskrivs att avtal som ingås på unionsnivå kan genomföras på gemensam begäran av arbetsmarknadsparterna på unionsnivå genom ett beslut av rådet på förslag av Europeiska kommissionen; mot bakgrund av detta har arbetsmarknadsparterna beslutat att inleda förhandlingar om att ingå, inom de begränsningar som anges i artikel 153 i EUF-fördraget, ett avtal om genomförande av vissa delar av konventionen;
- (8) arbetsmarknadsparterna på unionsnivå anser att detta initiativ är mycket viktigt för att uppmuntra medlemsstaterna att ratificera konventionen i syfte att åstadkomma lika villkor inom EU och resten av världen när det gäller frågor med anknytning till fiskares levnads- och arbetsvillkor ombord på fiskefartyg,
- (9) arbetsmarknadsparterna på unionsnivå ser ett avtal som ett första steg som bidrar till kodifieringen av EU:s regelverk på det sociala området inom fiskerisektorn,
- (10) arbetstidens förläggning för arbetstagare ombord på sjögående fiskefartyg för närvarande i vissa avseenden regleras av bestämmelserna i artikel 21 i direktiv 2003/88/EG; även om artiklarna 13 och 14 i konventionen på det hela taget ger fiskare ett sämre skydd än direktivet, innebär vissa bestämmelser i artikel 14 i konventionen en högre skyddsnivå; därför har arbetsmarknadsparterna på unionsnivå kommit överens om att sammanföra de bestämmelser som avses; resultatet är en generellt sett högre skyddsnivå; de bestämmelser som berörs är följande: behörig myndighets samråd med de nationella arbetsmarknadsparterna på unionsnivå före fastställande av den lägsta skyddsnivån, det ytterligare syftet att begränsa trötthet, kompensationsvila när undantag från den kortaste vilotiden eller den längsta arbetstiden tillåts och bättre skydd efter nödsituationer,
- (11) de bestämmelser i konventionen som avser kvaliteten på sjukvård, bostäder, livsmedel, levnadsvillkor, ersättning i händelse av fara eller sjukdomar och om social trygghet bör anses falla inom tillämpningsområdet för fiskares säkerhet på arbetsplatsen med beaktande av de specifika förhållandena i samband med arbete ombord på ett fiskefartyg, såsom geografisk isolering, trötthet och den framför allt fysiska karaktären på det arbete som ska utföras,
- (12) konventionen är tillämplig på samtliga fiskare som i artikel 1 e i konventionen definieras som "varje person som är anställd eller sysselsatt i någon funktion eller utför någon syssla på ett fiskefartyg, inklusive personer som arbetar ombord och som får betalning grundad på en andel i fångsten, dock inte lotsar, marinpersonal, andra personer med permanent statlig anställning, landbaserade personer som utför arbete på ett fiskefartyg, eller fisketillsynspersonal"; på grund av de begränsningar som anges i EUF-fördraget har arbetsmarknadsparterna på unionsnivå inte befoget att godkänna texter, som är avsedda att genomföras genom ett rådsbeslut, som påverkar fiskare som varken utför arbete inom ramen för ett anställningskontrakt eller ett anställningsförhållande; tillämpningen av olika standarder på, eller avsaknaden av standarder för, dessa fiskare medan de befinner sig på samma fartyg som fiskare som har anställningskontrakt eller arbetar inom ramen för ett anställningsförhållande kan påverka de sistnämndas övergripande hälsa och säkerhet i arbetet, inklusive levnads- och arbetsförhållandena; för att skydda fiskare som utför arbete inom ramen för ett anställningskontrakt eller ett anställningsförhållande anser arbetsmarknadsparterna på unionsnivå därför att det är motiverat att detta avtal ska tillämpas inte bara på fiskare som utför arbete inom ramen för ett anställningsavtal eller ett anställningsförhållande, utan också på alla andra fiskare som befinner sig på samma fartyg,
- (13) det lämpliga instrumentet för att genomföra detta avtal är ett direktiv, vilket i enlighet med artikel 288 i EUF-fördraget ska vara bindande för medlemsstaterna med avseende på det resultat som ska uppnås, men ska innebära att man överlåter åt de nationella myndigheterna att bestämma formen och tillvägagångssättet för genomförandet,

som uppmanar medlemsstaterna att

- (1) ratificera konventionen med tanke på medlemsstaternas enhällighet vid tidpunkten för konventionens antagande och mot bakgrund av de stora skillnaderna mellan konventionens tillämpningsområde samt de områden som omfattas av konventionen å ena sidan och bestämmelserna i detta avtal å andra sidan,
- (2) utarbета ett enhetligt giltigt dokument enligt artikel 41 i konventionen för genomförande i hela Europeiska unionen,
- (3) utarbета en harmoniserad politik för hamnstatskontroll av fiskefartyg som omfattas av konventionen för genomförande i hela Europeiska unionen, på grundval av riktlinjerna för hamnstatskontrolltjänstemän som genomför inspektioner enligt konventionen om arbete ombord på fiskefartyg,

som gemensamt begär

att detta avtal ska genomföras genom rådets direktiv

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

DEL 1

DEFINITIONER OCH TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

DEFINITIONER

Artikel 1

I detta avtal avses med

- a) *fiske*: fånga eller fånga och behandla fisk eller andra levande tillgångar i havet,
- b) *yrkesmässigt fiske*: allt fiske med undantag av husbehovsfiske och fritidsfiske,
- c) *behörig myndighet*: minister, regeringsorgan eller annan myndighet som utsetts av medlemsstaten och är behörig att utfärda och verkställa förordningar, kungörelser eller andra instruktioner med laga kraft inom det sakområde som den berörda bestämmelsen avser,
- d) *samråd*: behörig myndighets samråd med berörda arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer, särskilt de organisationer som representerar fiskefartygsägare och fiskare, om sådana finns,
- e) *fiskefartygsägare eller ägare*: fiskefartygets redare eller annan organisation eller person, såsom en manager, agent eller tidsbefraktare, som har tagit över ansvaret för fartygets drift från ägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att ta över det ansvar och de skyldigheter som vilar på fiskefartygsägare enligt detta avtal, oberoende av om någon annan organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av fiskefartygets ägare,
- f) *fiskare*: varje person som är anställd eller sysselsatt eller som arbetar i någon funktion på ett fiskefartyg enligt villkoren i artikel 2, dock inte hamnlotsar och landbaserad personal som utför arbete ombord på fartyg vid kaj,
- g) *fiskares arbetsavtal*: ett anställningskontrakt, anställningsavtal eller andra liknande arrangemang, eller något annat kontrakt som styr en fiskares arbets- och levnadsförhållanden ombord på ett fiskefartyg,
- h) *fiskefartyg eller fartyg*: skepp eller båtar, som för en medlemsstats flagg eller är registrerade så att de är underkastade en medlemsstats oinskränkta jurisdiktion, av vad slag det vara må, oberoende av ägarformen, som används eller är avsedda att användas för yrkesmässigt fiske,
- i) *längd (L)*: 96 % av den totala vattenlinjelängden vid 85 % av det minsta mallade djupet, mätt från köllinjen eller längden från förstävans förkant till den punkt där hjärtstockens centrumlinje skär den vattenlinjen om denna längd är större; för fartyg konstruerade med styrlastighet ska den vattenlinje vid vilken längden mäts vara parallell med konstruktionsvattenlinjen,
- j) *längd mellan perpendiklarna (L_{pp})*: avståndet mellan de förliga och akterliga perpendiklarna; den förliga perpendikeln ska sammanfalla med förstävans förkant i den vattenlinje vid vilken längden (L) mäts; den akterliga perpendikeln ska sammanfalla med den punkt där hjärtstockens centrumlinje skär den vattenlinjen,
- k) *befälhavare*: den fiskare som för befalet på ett fiskefartyg,
- l) *arbetsförmedling*: varje person, företag, institution, agentur eller annan organisation i den offentliga eller privata sektorn som sysslar med rekrytering av fiskare på uppdrag av, eller förmedlar fiskare till, fiskefartygsägare,
- m) *privat arbetsförmedling*: varje person, företag, institution, agentur eller annan organisation i den privata sektorn som sysslar med att anställa eller sysselsätta fiskare för att göra dem tillgängliga för fiskefartygsägare som tilldelar dem uppgifter och övervakar genomförandet av dessa uppgifter.

TILLÄMPNINGSOMRÅDE

Artikel 2

1. Om inte annat föreskrivs i detta avtal är det tillämpligt på
 - a) alla fiskare som arbetar i någon funktion inom ramen för ett anställningskontrakt eller ett anställningsförhållande på alla fiskefartyg som används inom yrkesmässigt fiske,
 - b) alla andra fiskare som befinner sig på samma fartyg som fiskare som avses i led a för att säkerställa skyddet för den allmänna säkerheten och hälsan.
2. I händelse av tvivel huruvida ett fartyg används inom yrkesmässigt fiske ska frågan avgöras av den behöriga myndigheten efter samråd.
3. Varje medlemsstat får, efter samråd, ge fiskare som arbetar på fartyg med en längd av mindre än 24 m hela eller delar av det skydd som föreskrivs i detta avtal för fiskare som arbetar på fartyg med en längd av 24 m eller mer.

Artikel 3

1. Om tillämpningen av detta avtal vållar särskilda problem av väsentlig art med hänsyn till fiskares särskilda arbetsförhållanden eller de berörda fiskefartygens verksamhet, får en medlemsstat, på objektiva grunder, efter samråd, meddela undantag från kraven i detta avtal eller från vissa av villkoren i det avseende begränsade kategorier av fiskare eller fiskefartyg.
2. När det gäller undantag enligt föregående punkt ska den behöriga myndigheten vid behov successivt utvidga kraven enligt detta avtal till alla berörda kategorier av fiskare och fiskefartyg inom en period på högst 5 år efter ikraftträdandet av detta avtal.
3. Tillämpningen av denna artikel ska inte under några omständigheter användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för arbetstagare på de områden som omfattas av unionsrätten vid tidpunkten för ikraftträdandet av detta avtal.

Artikel 4

Inget i detta avtal ska påverka någon lag, skiljedom eller sedvana, eller något avtal mellan fiskefartygsägare och fiskare, som säkerställer förmånligare villkor för fiskare än de som föreskrivs i detta avtal.

DEL 2

ALLMÄNNA PRINCIPER

SKYLDIGHETER FÖR FISKEFARTYGSÄGARE, BEFÄLHAVARE OCH FISKARE

Artikel 5

1. Denna artikel ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 93/103/EG.
2. Fiskefartygets ägare har det övergripande ansvaret för att säkerställa att befälhavaren har tillgång till nödvändiga resurser och hjälpmedel för att fullgöra skyldigheterna enligt detta avtal.
3. För att fiskarnas säkerhet ombord på fartyget och en säker drift av detta ska säkerställas, har befälhavaren även, men inte enbart, ansvar för att
 - a) svara för en sådan kontroll, samt säkerställa, att fiskare så långt möjligt erbjuds bästa möjliga arbetsmiljö,
 - b) leda fiskarna på ett sådant sätt att hälsa och säkerhet respekteras och trötthet förhindras,
 - c) främja utbildning i medvetenhet om hälsa och säkerhet i arbetet ombord, och
 - d) säkerställa att normer för ett säkert framförande av fartyget, vakthållning och tillhörande gott sjömanskap uppfylls.

4. Fiskefartygets ägare får inte hindra befälhavaren från att fatta något beslut som enligt befälhavarens fackmannabedömning är nödvändigt för fiskarnas säkerhet ombord eller för fartygets säkra framförande och drift.
5. Fiskare ska följa befälhavarens lagenliga order och tillämpliga åtgärder för säkerhet och hälsa.

DEL 3

MINIMIKRAV FÖR ARBETE PÅ FISKEFARTYG

MINIMIÅLDER

Artikel 6

1. Denna artikel ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 94/33/EG.
2. Minimiåldern för arbete ombord på fiskefartyg ska vara 16 år under förutsättning att en minderårig inte längre omfattas av obligatorisk skolgång på heltid enligt nationell lagstiftning. Den behöriga myndigheten får emellertid tillåta en minimiålder på 15 år för personer som inte längre omfattas av obligatorisk skolgång enligt nationell lagstiftning och som genomgår yrkesutbildning i fiske.
3. Den behöriga myndigheten får i enlighet med nationella lagar och praxis medge att personer som har fyllt 15 år utför lätt arbete under skollov. I sådana fall ska den efter samråd fastställa vilka slags arbeten som är tillåtna och föreskriva på vilka villkor sådana arbeten ska utföras och vilka viloperioder som krävs.
4. Minimiåldern för tilldelning av arbetsuppgifter ombord på fiskefartyg som genom sin natur eller de omständigheter under vilka de utförs kan antas äventyra minderårigas hälsa, säkerhet, fysiska, mentala eller sociala utveckling, utbildning eller moral får inte understiga 18 år.
5. Vilka typer av arbetsuppgifter som avses i punkt 4 i denna artikel ska regleras i nationella lagar eller förordningar eller av den behöriga myndigheten efter samråd, med beaktande av de risker de medför och tillämpliga internationella standarder.
6. Förutsatt att en minderårig inte längre omfattas av obligatorisk skolgång på heltid enligt nationell lagstiftning kan utförande från 16 års ålder av de arbetsuppgifter som avses i punkt 4 i denna artikel tillåtas i nationella lagar eller förordningar eller, efter samråd, genom beslut av den behöriga myndigheten, på villkor att de berörda minderårigas hälsa, säkerhet, fysiska, mentala eller sociala utveckling, utbildning och moral är fullt skyddad och att de berörda minderåriga har fått tillräckliga specifika instruktioner eller yrkesutbildning och har genomgått grundläggande utbildning om säkerhet till sjöss. Kraven enligt artikel 7.3 i direktiv 94/33/EG ska respekteras.
7. Nattarbete ska vara förbjudet för fiskare som inte fyllt 18 år. Natt ska i denna artikel definieras enligt nationell lag och praxis. Den ska omfatta en period av minst nio timmar med början senast vid midnatt och slut tidigast kl. 05.00. Den behöriga myndigheten får göra undantag från ett strikt uppfyllande av begränsningen av nattarbete, under förutsättning att kraven i artikel 9 i direktiv 94/33/EG respekteras, om
 - a) själva utbildningen av de berörda fiskarna enligt fastställda program och scheman skulle försämrats, eller
 - b) den specifika arten av uppgiften eller ett erkänt utbildningsprogram kräver att fiskare som undantaget omfattar har nattjänstgöring och myndigheten efter samråd fastställer att arbetet inte kommer att få någon skadlig inverkan på deras hälsa eller välbefinnande.
8. Inget i denna artikel ska påverka åtaganden som medlemsstaten gjort när den ratificerat någon annan internationell arbetskonvention som garanterar bättre skyddsvillkor för de unga fiskare som avses i denna artikel.

LÄKARUNDERSÖKNING

Artikel 7

1. Ingen fiskare får arbeta på ett fiskefartyg utan giltigt läkarintyg som visar att fiskaren är lämplig att fullgöra sin tjänst.
2. Den behöriga myndigheten får efter samråd medge undantag från tillämpningen av punkt 1 i denna artikel med beaktande av fiskarnas säkerhet och hälsa, fartygets storlek, tillgång till medicinsk hjälp och evakuering, resans varaktighet, verksamhetsområde och typ av fiske.
3. Undantagen i punkt 2 i denna artikel ska inte gälla en fiskare som arbetar på ett fiskefartyg med en längd av 24 m eller mer eller som normalt är till sjöss under mer än tre dygn. I trängande fall får den behöriga myndigheten medge att en fiskare arbetar på ett sådant fartyg under en begränsad och fastställd tid till dess att ett läkarintyg kan skaffas, förutsatt att fiskaren har ett nyligen utgående läkarintyg.

Artikel 8

Varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder avseende

- a) läkarundersökningarnas art,
- b) läkarintygets utformning och innehåll,
- c) legitimerad läkare eller, när det endast gäller ett intyg från en synundersökning, av en person som den behöriga myndigheten godkänt som kompetent att utfärda ett sådant intyg, varvid dessa personer måste vara helt oberoende i sina yrkesmässiga bedömningar,
- d) läkarundersökningarnas frekvens och läkarintygets giltighetstid,
- e) rätt till en annan, bindande undersökning gjord hos en oberoende legitimerad läkare som medlemsstaten har utsett som skiljedomare,
 - i) om en person har vägrats intyg eller endast fått rätt att utföra vissa arbetsuppgifter,
 - ii) om en person under sin undersökning har angett att han eller hon anser sig oförmögen att utföra sina uppgifter ombord på ett fiskefartyg men den som utför läkarundersökningen ändå utfärdar ett läkarintyg som intygar att personen är medicinskt lämplig att utföra sina uppgifter ombord på ett fiskefartyg,
 - iii) om en person har vägrats intyg eller endast fått rätt att utföra vissa arbetsuppgifter, om de medicinska orsakerna till en sådan vägran inte längre föreligger,
- f) andra relevanta krav.

Artikel 9

Utöver de minimikrav som anges i artiklarna 7 och 8 ställs följande krav på ett fiskefartyg med en längd av 24 m eller mer, eller ett fartyg som normalt är till sjöss under mer än tre dygn:

- a) Läkarintyget för en fiskare ska minst ange
 - i) att fiskarens hörsel och syn är tillräcklig för fiskarens uppgifter på fartyget och
 - ii) att fiskaren inte lider av något medicinskt tillstånd som kan komma att förvärras av arbete till sjöss, göra vederbörande olämplig för sådant arbete eller äventyra andra ombordvarandes säkerhet och hälsa.
- b) Läkarintyget ska gälla högst två år om fiskaren inte är under 18 år, då den längsta giltighetstiden ska vara ett år.
- c) Om giltighetstiden för ett intyg går ut under en sjöresa ska det fortsätta att gälla till slutet av den resan.

DEL 4

TJÄNSTGÖRINGSFÖRHÅLLANDEN

BEMANNING

Artikel 10

1. Varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder som kräver att ägare av fiskefartyg som för dess flagg eller är registrerade så att de är underkastade dess oinskränkta jurisdiktion säkerställer att deras fartyg är bemannade på ett betryggande sätt för ett säkert framförande av fartyget samt att fartyget är under befäl av en kompetent befälhavare.
2. Utöver de krav som anges i punkt 1 i denna artikel ska den behöriga myndigheten för fiskefartyg med en längd av 24 m eller mer, fastställa en lägsta bemanningsnivå för ett säkert framförande av fartyget samt ange det antal fiskare som krävs och vilka behörigheter de ska ha.
3. Den behöriga myndigheten får efter samråd fastställa alternativa krav till dem som anges i punkt 2 i denna artikel. Medlemsstaten ska emellertid försäkra sig om att alternativet
 - a) bidrar till att det allmänna målet och syftet med denna artikel och med artikel 11 till fullo kan uppnås,
 - b) ger verkan åt punkt 2 i denna artikel, och
 - c) inte äventyrar fiskarnas hälsa och säkerhet.

ARBETSTID OCH VILOTID

Artikel 11

1. a) Artiklarna 3–6, 8 och 21 i direktiv 2003/88/EG ska inte gälla fiskare som omfattas av detta avtal.
 - b) Varje medlemsstat ska emellertid anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder som kräver att ägare av fartyg som för dess flagg säkerställer att fiskare har rätt till tillräcklig vila och att fiskares arbetstid begränsas till 48 timmar per vecka i genomsnitt, under en beräkningsperiod som inte överstiger tolv månader.
2. a) Inom de gränser som fastställs i punkterna 1 b, 3 och 4 i denna artikel ska varje medlemsstat, efter samråd, vidta nödvändiga åtgärder för att, i enlighet med behovet av att skydda fiskarnas säkerhet och hälsa och i syfte att begränsa fiskarnas trötthet, säkerställa att
 - i) arbetstiden begränsas till ett högsta antal timmar som inte ska överskridas under en viss tidsperiod, eller
 - ii) vilotiden inte understiger ett lägsta antal timmar under en viss tidsperiod.
- b) Den längsta arbetstiden eller den kortaste vilotiden ska specificeras genom lagar och andra förordningar eller genom kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadsparterna.
3. Begränsningarna för arbetstid och vilotid ska vara antingen
 - a) högsta antal timmar för arbetstid som inte ska överskridas
 - i) 14 timmar under en 24-timmarsperiod, och
 - ii) 72 timmar under en sjudygnsperiod,eller
 - b) lägsta antal timmar för vilotid som inte ska understigas,
 - i) 10 timmar under en 24-timmarsperiod, och
 - ii) 77 timmar under en sjudagarsperiod.
4. Vilotiden får inte fördelas på mer än två perioder, varav den ena ska vara minst sex timmar, och det får inte gå mer än 14 timmar mellan två viloperioder.

5. I enlighet med de allmänna principerna om skydd av arbetstagares hälsa och säkerhet och på objektiva grunder eller av tekniska skäl eller av skäl som har att göra med arbetets organisation, får medlemsstaterna bevilja undantag från de gränser som anges i punkterna 1 b, 3 och 4, inbegripet fastställande av beräkningsperioder. Sådana undantag ska så långt som möjligt överensstämma med de fastställda normerna, varvid hänsyn dock får tas till oftare förekommande eller längre ledighetsperioder eller beviljande av kompensationsledighet för fiskarna.

Dessa undantag får fastställas genom

- a) lagar och andra förordningar under förutsättning att det förekommer samråd och att det görs försök att uppmuntra alla relevanta former av social dialog, eller
- b) kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadsparterna.

6. Om undantag enligt punkt 5 medges när det gäller de gränser som fastställs i punkt 3 ska de berörda fiskarna ges kompenserande viloperioder så snart detta är praktiskt möjligt.

7. Inget i denna artikel ska anses försämra ett fartygs befälhavares rätt att kräva att en fiskare arbetar det antal timmar som krävs för den omedelbara säkerheten för fartyg, personer ombord eller fångsten, eller för att bistå andra fartyg eller personer i sjönöd. Befälhavaren kan därmed tillfälligt upphäva schemat för vilotid och kräva att fiskaren arbetar erforderligt antal timmar fram till dess att normala förhållanden åter råder. Så snart som möjligt efter det att normala förhållanden åter råder ska befälhavaren säkerställa att fiskare som har arbetat under en schemalagd viloperiod får lämplig vila.

8. Varje medlemsstat får föreskriva att fiskare ombord på fiskefartyg som för dess flagg eller är registrerade så att de är underkastade dess oinskränkta jurisdiktion, för vilka det fastställs i nationell lagstiftning eller praxis att dessa fartyg inte tillåts fiska under en viss period av kalenderåret, som är längre än en månad, ska ta årlig semester i enlighet med artikel 7 i direktiv 2003/88/EG under denna period.

BESÄTTNINGSLISTA

Artikel 12

Varje fiskefartyg ska medföra en besättningslista, av vilken ett exemplar ska lämnas till bemyndigade personer i land före fartygets avgång eller skickas dit omedelbart efter det att fartyget avgått. Den behöriga myndigheten ska bestämma till vem och när sådan information ska lämnas, och för vilket eller vilka ändamål.

FISKARES ARBETSAVTAL

Artikel 13

Artiklarna 14–18 ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 91/533/EG.

Artikel 14

Varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder

- a) som krävs för att fiskare som arbetar på fartyg som för dess flagg eller är registrerade så att de är underkastade dess oinskränkta jurisdiktion skyddas av ett arbetsavtal för fiskare som de kan förstå och som uppfyller bestämmelserna i detta avtal, och
- b) som specificerar de minimibestämmelser som ska ingå i fiskares arbetsavtal enligt föreskrifterna i bilaga I till detta avtal.

Artikel 15

Varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder rörande

- a) förfaranden för att säkerställa att en fiskare får möjlighet att granska och söka råd om villkoren i fiskarens arbetsavtal innan det ingåtts,
- b) i förekommande fall, förande av journal över fiskarens arbete enligt ett sådant avtal, och
- c) former för avgörande av tvister i samband med fiskares arbetsavtal.

Artikel 16

Fiskarens arbetsavtal, av vilket ett exemplar ska lämnas till fiskaren, ska medföras ombord och vara tillgängligt för fiskaren och i enlighet med nationell lag och praxis för andra berörda parter på begäran.

Artikel 17

Artiklarna 14–16 och bilaga I till detta avtal gäller inte en fiskefartygsägare som också ensam sköter fartyget.

Artikel 18

Det ska åligga fiskefartygets ägare att säkerställa att alla fiskare har ett skriftligt arbetsavtal för fiskare undertecknat av alla parter till det avtalet och som tryggar anständiga arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyget enligt kraven i det här avtalet.

HEMRESA

Artikel 19

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att fiskare på ett fiskefartyg som för dess flagg eller är registrerat så att det är underkastat dess oinskränkta jurisdiktion och som anlöper en utländsk hamn är berättigade till hemresa om fiskarens arbetsavtal har löpt ut eller sagts upp av berättigade skäl av en eller flera av parterna i avtalet, eller om fiskaren inte längre kan fullgöra de uppgifter som krävs enligt arbetsavtalet eller inte kan förväntas fullgöra dem under rådande omständigheter. Detta gäller även fiskare från det fartyget som av samma skäl överförs från fartyget till den utländska hamnen.
2. Fiskefartygets ägare ska bekosta hemresa som avses i punkt 1 i denna artikel, såvida inte fiskaren i enlighet med nationella lagar, förordningar eller andra vidtagna åtgärder har befunnits allvarligt ha försummat sina skyldigheter enligt arbetsavtalet för fiskare.
3. Medlemsstater ska genom lagar, förordningar eller genom att vidta andra åtgärder i detalj föreskriva vilka omständigheter som berättigar en fiskare som omfattas av punkt 1 i denna artikel till hemresa, den maximala längden av tjänstgöringsperioder ombord efter vilka en fiskare är berättigad till hemresa, och de destinationer till vilka fiskare får resa hem.
4. Om en fiskefartygsägare inte bekostar hemresan enligt denna artikel ska den medlemsstat vars flagg fartyget förordna den berörda fiskarens hemresa och vara berättigad att återfå kostnaden från fiskefartygets ägare.
5. Nationella lagar och förordningar får inte påverka någon rätt för fiskefartygets ägare att återfå kostnaden för hemresa enligt tredjepartsavtal.

PRIVATA ARBETSMARKNADSTJÄNSTER

Artikel 20

1. Denna artikel ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2008/104/EG.
2. Vid tillämpningen av denna artikel består privata arbetsmarknadstjänster av arbetsförmedlingar i den privata sektorn och av privata arbetsförmedlingars tjänster.
3. Medlemsstaterna ska
 - a) förbjuda privata arbetsmarknadstjänster att använda medel, arrangemang eller listor som är avsedda att hindra fiskare från att söka arbete, och
 - b) kräva att inga arvoden eller andra avgifter för privata arbetsmarknadstjänster bekostas direkt eller indirekt, helt eller delvis, av fiskaren.

4. Ingenting i denna artikel ska hindra en medlemsstat som har ratificerat konventionen från att utöva sin eventuella rätt att överlåta visst ansvar enligt konventionen till privata arbetsförmedlingar.

DEL 5

HÄLSA OCH SÄKERHET I ARBETET

LIVSMEDEL OCH BOSTÄDER

Artikel 21

1. Artiklarna 22–25 ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 93/103/EG.
2. Nationella bestämmelser om genomförande av artiklarna 22–25 ska beaktas med vederbörlig hänsyn till hygien, säkerhet samt hälsosamma och bekväma förhållanden.

Artikel 22

Varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder för fiskefartyg som för dess flagg eller är registrerade så att de är underkastade dess oinskränkta jurisdiktion när det gäller bostäder, mat och dricksvatten ombord.

Artikel 23

Varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder som uppställer krav om att bostäder på fiskefartyg som för dess flagg eller är registrerade så att de är underkastade dess oinskränkta jurisdiktion ska vara av tillräcklig storlek och kvalitet samt vara lämpligt utrustade för fartygets verksamhet och den tidslängd fiskare vistas ombord. Sådana åtgärder ska när så är lämpligt särskilt inriktas på följande frågor:

- a) godkännande av planer för konstruktion eller ändring av bostäder på fiskefartyg,
- b) underhåll av bostäder och köksutrymmen,
- c) ventilation, värme, luftkonditionering och belysning,
- d) dämpning av buller och vibrationer,
- e) placering, storlek, byggnadsmaterial, möblering och utrustning av sovrum, mässar och andra bostadsutrymmen,
- f) sanitära inrättningar, inklusive toaletter och tvättmöjligheter samt tillhandahållande av varm- och kallvatten i tillräcklig mängd, och
- g) förfaranden för hantering av klagomål på bostäder som inte uppfyller kraven i denna konvention.

Artikel 24

Varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder som kräver att

- a) livsmedel som medförs och serveras ombord är tillräckligt med avseende på näringsvärde, kvalitet och mängd,
- b) dricksvattnet är tillräckligt med avseende på kvalitet och mängd, och
- c) fiskefartygets ägare ska tillhandahålla fiskaren mat och vatten kostnadsfritt. I enlighet med nationella lagar och förordningar kan kostnaden dock återfås som en driftskostnad om det kollektivavtal som styr ett andelssystem eller en fiskares arbetsavtal föreskriver detta.

Artikel 25

De lagar, förordningar eller andra åtgärder som medlemsstaten ska anta i enlighet med artiklarna 22–24 ska ge full kraft åt bilaga II i detta avtal.

HÄLSOSKYDD OCH SJUKVÅRD; SKYDD VID ARBETSSKADA

Artikel 26

Varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder som kräver att fiskare på ett fiskefartyg som för dess flagg eller är registrerat så att det är underkastat dess oinskränkta jurisdiktion

- a) har rätt till läkarvård i land och rätt att föras i land i tid för behandling i händelse av allvarlig skada eller sjukdom,
- b) av fiskefartygsägaren ska fördes med hälsoskydd och sjukvård medan de är
 - i) ombord på fartyget, eller
 - ii) i land i en hamn utanför det land som ansvarar för fiskarens sociala trygghet, och
- c) i händelse av arbetsrelaterad sjukdom eller skada dessutom ska ha tillgång till lämplig sjukvård i enlighet med nationella lagar och förordningar eller nationell praxis.

Artikel 27

Varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder som kräver att det hälsoskydd eller den sjukvård som avses i artikel 26 b ska

- a) omfattas av de tillämpliga bestämmelserna i direktiv 92/29/EEG och artikel 28 nedan, om fiskaren är ombord på fartyget, och ska
- b) omfatta läkarvård och därmed sammanhängande materiellt bistånd och stöd under läkarvård om fiskaren är i land i en hamn utanför det land som ansvarar för fiskarens sociala trygghet.

Artikel 28

Varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder som kräver att

- a) de läkemedel och den behandlingsutrustning som ska medföras ombord på fiskefartyg utöver kraven i artikel 2.1 b i direktiv 92/29/EEG, också ska vara avhängiga av verksamhetsområdet,
- b) den särskilda utbildningen av fiskare, utöver kraven i artikel 5.3 i direktiv 92/29/EEG, också ska ombesörjas med beaktande av antalet fiskare ombord, verksamhetsområdet och resans längd,
- c) de bruksanvisningar som avses i artikel 5.1 i direktiv 92/29/EEG finns på ett språk och i en form som förstås av de utbildade fiskare som avses i led b i denna artikel,
- d) de läkarkonsultationer som avses i artikel 6.1 i direktiv 92/29/EEG också ska vara tillgängliga via satellitkommunikation och att fiskefartyg som för dess flagg eller är registrerade så att de är underkastade dess oinskränkta jurisdiktion med tanke på sådana konsultationer ska utrustas för radio- eller satellitkommunikation, och
- e) fiskefartyg som för dess flagg eller är registrerade så att de är underkastade dess oinskränkta jurisdiktion ska medföra en medicinsk handbok som den behöriga myndigheten antagit eller godkänt, eller senaste upplagan av *International Medical Guide for Ships*.

Artikel 29

Varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder som kräver att

- a) fiskaren, om det är förenligt med medlemsstatens nationella lag och praxis, har tillgång till kostnadsfri sjukvård i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 26 b och närmare i artikel 28, och att
- b) fiskefartygsägaren, tills fiskaren har rest hem, ska svara för kostnaderna för den sjukvård som fiskaren inte behöver betala enligt led a i denna artikel, om det land som ansvarar för fiskarens sociala trygghet inte täcker kostnaderna inom ramen för landets sociala trygghetssystem, och att

- c) fiskefartygsägaren ska svara för kostnaderna för den sjukvård som föreskrivs i artikel 26 c, om det land som ansvarar för fiskarens sociala trygghet inte täcker kostnaderna inom ramen för landets sociala trygghetssystem.

Artikel 30

Nationella lagar eller förordningar får medge att fiskefartygets ägare fritas från ansvar att svara för de kostnader för sjukvård som avses i artikel 29 b och c om skadan inte inträffat inom ramen för fartygets verksamhet, om sjukdom eller lyte hemlighölls vid anställningen, eller om fiskefartygsägaren bevisar att skadan eller sjukdomen berodde på uppsåtlig försummelse från fiskarens sida.

Artikel 31

1. Varje medlemsstat ska se till att fiskare i enlighet med nationella lagar, förordningar eller praxis är skyddade vid arbetsskada.
2. Vid arbetsskada ska fiskaren ha tillgång till motsvarande ersättning enligt nationella lagar och förordningar.
3. Om det land som ansvarar för fiskarens sociala trygghet inte inom ramen för landets sociala trygghetssystem står för det skydd som avses i punkt 1 och punkt 2 i denna artikel ska fiskefartygsägaren ansvara för detta.

Artikel 32

Med hänsyn till fiskerinäringens särart kan fiskefartygsägarens finansiella ansvar enligt artiklarna 29 och 31 säkerställas genom

- a) ett system för fiskefartygsägares ansvarighet, eller
- b) obligatorisk försäkring, arbetstagarersättning eller andra system.

HÄLSA OCH SÄKERHET I ARBETET OCH FÖREBYGGANDE AV OLYCKOR

Artikel 33

Artiklarna 34–36 ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 89/391/EEG, direktiv 92/29/EEG och direktiv 93/103/EG.

Artikel 34

Varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder rörande

- a) förebyggande av arbetsskador, yrkessjukdomar och arbetsrelaterade risker ombord på fiskefartyg, innefattande bedömning och hantering av risker, utbildning och instruktion ombord för fiskare,
- b) utbildning av fiskare i att hantera de typer av fiskeredskap de ska använda och i det fiske i vilket de ska sysselsättas,
- c) skyldigheter för fiskefartygsägare, fiskare och andra berörda, med vederbörlig hänsyn till säkerhet och hälsa för fiskare som inte fyllt 18 år,
- d) rapportering och undersökning av olyckshändelser på fiskefartyg som för dess flagg eller är registrerade så att de är underkastade dess oinskränkta jurisdiktion, och
- e) inrättande av samarbetskommittéer för hälsa och säkerhet i arbetet eller, efter samråd, av andra lämpliga organ.

Artikel 35

1. Kraven i denna artikel ska gälla alla fiskefartyg, med beaktande av antalet fiskare ombord, verksamhetsområdet och resans längd.

2. Den behöriga myndigheten ska
 - a) efter samråd kräva att fiskefartygets ägare i enlighet med nationella lagar, förordningar, kollektivavtal och praxis inrättar förfaranden ombord för att förhindra arbetsskador, med beaktande av särskilda faror och risker på det berörda fiskefartyget, och
 - b) kräva att fiskefartygsägare, befälhavare, fiskare och andra berörda personer får tillräckliga och lämpliga råd, utbildningsmaterial eller annan lämplig information om hur man bedömer och hanterar risker för säkerhet och hälsa ombord på fiskefartyg.
3. Fiskefartygsägare ska
 - a) säkerställa att alla fiskare ombord förses med lämplig personlig skyddsklädsel och utrustning,
 - b) säkerställa att varje fiskare ombord har fått grundläggande säkerhetsutbildning som är godkänd av den behöriga myndigheten, och
 - c) säkerställa att fiskare är tillräckligt och rimligt förtroagna med utrustningen och dess funktion, inklusive relevanta säkerhetsåtgärder, innan de använder utrustningen eller deltar i den berörda verksamheten.

Artikel 36

Bedömning av risker i samband med fiske ska, när det är lämpligt, göras tillsammans med fiskare eller deras representanter.

DEL 6

ÄNDRINGAR

Artikel 37

1. En översyn ska göras av tillämpningen av detta avtal och bilagorna till detta efter eventuella ändringar i konventionen om någon av avtalsparterna begär det.
2. En utvärdering och en översyn ska när som helst göras av detta avtal efter en ändring av europeisk lagstiftning som kan påverka detta avtal om någon av avtalsparterna begär det.

DEL 7

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 38

De avtalslutande parterna ingår detta avtal på villkor att det inte träder i kraft förrän den dag då konventionen träder i kraft. Konventionen träder i kraft tolv månader efter den dag då ratifikationer från tio av ILO:s medlemsstater, av vilka åtta är kuststater, har registrerats hos Internationella arbetsorganisationens generaldirektör.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknande personer undertecknat detta avtal.

UTFÄRDAT I Göteborg, Sverige, den tjugoförsta maj tjugohundratolv.

Javier Garat, ordförande för Europêche

Giampaolo Buonfiglio, ordförande för fiskegruppen inom ramen för Copa–Cogeca

Eduardo Chagas, generalsekreterare vid ETF

BILAGA I

FISKARES ARBETSAVTAL

Fiskares arbetsavtal ska innehålla följande uppgifter, om det inte är onödigt att ta med en eller flera av dem på grund av att frågan regleras på annat sätt i nationella lagar, förordningar eller, i tillämpliga fall, i kollektivavtal:

- a) fiskarens efternamn och andra namn, födelsedatum eller ålder och födelseort,
- b) ort och datum för avtalets ingående,
- c) namn och registreringsnummer på det/de fiskefartyg där fiskaren åtar sig att arbeta,
- d) namn på arbetsgivaren, fiskefartygets ägare eller annan part i avtalet med fiskaren,
- e) den resa/de resor som ska företas, om detta kan fastställas då avtalet ingås,
- f) i vilken funktion fiskaren ska anställas eller sysselsättas,
- g) om möjligt, ort och datum för fiskarens inställelse ombord för tjänstgöring,
- h) den kost som fiskaren ska ha, om inget alternativt system föreskrivs i nationell lag eller annan författning,
- i) lönesumman, eller andelens storlek och sättet för att beräkna denna om ersättningen ska utgå på andelsbasis, eller lönesumman, andelen och sättet för att beräkna den senare om ersättningen ska utgå på kombinerad basis, och eventuell överenskommen minimilön,
- j) uppsägning av avtalet och grund för uppsägning, nämligen
 - i) om avtalet har ingåtts för en bestämd tid, datum för dess utlöpande,
 - ii) om avtalet har ingåtts för en resa, destinationshamn och tid som ska förflyta efter ankomsten innan fiskaren ska friställas,
 - iii) om avtalet har ingåtts på obestämd tid, de villkor som ska berättiga endera parten att upphäva det, samt uppsägningstiden, som inte får vara kortare för arbetsgivaren, fiskefartygets ägare eller annan part i avtalet med fiskaren,
- k) längden på betald semester eller, i tillämpliga fall, den formel som ska användas för att beräkna semester,
- l) omfattningen av och förmånerna i det paket för hälsa och social trygghet som arbetsgivaren, fiskefartygets ägare eller, i tillämpliga fall, annan part eller andra parter i fiskarens arbetsavtal ska tillhandahålla fiskaren,
- m) fiskarens berättigande till hemresa,
- n) i tillämpliga fall, hänvisning till kollektivavtal,
- o) minimiperioder för vila enligt nationella lagar, förordningar eller andra åtgärder, och
- p) alla andra uppgifter som nationell lag eller förordning kan begära.

BILAGA II

BOSTÄDER PÅ FISKEFARTYG

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

1. Denna bilaga ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 92/29/EEG och direktiv 93/103/EG.
2. I denna bilaga avses med
 - a) *avtal*: det avtal som den 21 maj 2012 ingicks mellan Organisationen för lantbrukskooperativ i EU (Cogeca), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Sammanslutningen för de nationella fiskeriföretagsorganisationerna inom Europeiska unionen (Europêche) om genomförande av ILO:s konvention om arbete ombord på fiskefartyg från 2007,
 - b) *nytt fiskefartyg*: ett fartyg för vilket
 - i) ett avtal om nybyggnad eller större ombyggnad har ingåtts på dagen för avtalets ikraftträdande eller senare, eller
 - ii) ett avtal om nybyggnad eller större ombyggnad har ingåtts före dagen för avtalets ikraftträdande och som levereras tre år eller senare efter den dagen, eller
 - iii) om inget avtal om byggnation finns på dagen för konventionens ikraftträdande eller senare,
 - a) kölen sträcks, eller
 - b) en konstruktion som kan hänföras till ett visst fartyg påbörjas, eller
 - c) sammanfogning omfattande minst 50 ton eller 1 procent av den beräknade mängden av allt byggnads-material, varvid det lägsta talet ska gälla, har påbörjats,
 - c) *existerande fartyg*: ett fartyg som inte är ett nytt fiskefartyg.
3. Följande ska gälla alla nya, däckade fiskefartyg, med förbehåll för eventuella undantag enligt artikel 3 i avtalet. Den behöriga myndigheten får, efter samråd, tillämpa kraven i denna bilaga även på existerande fartyg, när och om den bedömer att detta är rimligt och möjligt.
4. Den behöriga myndigheten får, efter samråd, medge avvikelser från bestämmelserna i denna bilaga för fiskefartyg som normalt är till sjöss mindre än 24 timmar och där fiskarna inte bor ombord på fartyget i hamn. När det gäller sådana fartyg ska den behöriga myndigheten säkerställa att de berörda fiskarna har tillräckliga möjligheter att vila, inta måltider och sköta sin hygien.
5. Kraven för fartyg med en längd av 24 m eller mer får tillämpas på fartyg med en längd mellan 15 och 24 m när den behöriga myndigheten efter samråd anser att detta är rimligt och möjligt.
6. Fiskare som arbetar på matarfartyg vilka inte har lämpliga bostäder och sanitära inrättningar ska tillhandahållas sådana bostäder och sådana inrättningar på moderfartyget.
7. Medlemsstater får utvidga kraven i denna bilaga med avseende på buller och vibrationer, ventilation, uppvärmning och luftkonditionering samt belysning till slutna arbetsplatser och utrymmen som används för lagring om, efter samråd, en sådan tillämpning betraktas som lämplig och inte kommer att få någon negativ inverkan på processens funktion, arbetsförhållandena eller fångsternas kvalitet.

PLANERING OCH KONTROLL

8. Den behöriga myndigheten ska försäkra sig om att ett fartyg, när det är nybyggt eller när besättningens bostäder har byggts om, alltid uppfyller kraven i denna bilaga. Den behöriga myndigheten ska så långt möjligt kräva att denna bilaga uppfylls när besättningens bostäder på ett fartyg har ändrats väsentligt och för ett fartyg som byter till medlemsstatens flagg kräva uppfyllande av de krav i denna bilaga som är tillämpliga enligt punkt 3 i denna.

9. Vid de tillfällen som anges i punkt 8 i denna bilaga ska det för fartyg med en längd av 24 m eller mer krävas att utförliga planer och information rörande bostäder lämnas in för godkännande till den behöriga myndigheten eller ett organ som denna har bemyndigat.
10. För fartyg med en längd av 24 m eller mer ska vid varje tillfälle då besättningens bostäder på fiskefartyget har byggts om eller ändrats väsentligt, den behöriga myndigheten försäkra sig om att bostäderna uppfyller kraven i avtalet, och när fartyget byter till medlemsstatens flagg, att de uppfyller de krav i denna bilaga som är tillämpliga enligt punkt 3. Den behöriga myndigheten får själv avgöra om den vill göra flera inspektioner av besättningens bostäder.
11. När ett fartyg byter flagg eller är registrerat så att det är underkastat en medlemsstats oinskränkta jurisdiktion upphör alla alternativa krav som den behöriga myndigheten i den icke EU-medlemsstat vars flagg det tidigare förde kan ha antagit enligt punkterna 15, 39, 47 eller 62 i bilaga III till konvention (nr 188) om arbete ombord på fiskefartyg att gälla för fartyget.

UTFÖRANDE OCH KONSTRUKTION

12. Alla bostadsutrymmen ska ha tillräcklig takhöjd. För utrymmen där fiskare väntas stå under längre tid ska den behöriga myndigheten föreskriva en lägsta takhöjd.
13. För fartyg med en längd av 24 m eller mer får lägsta tillåtna takhöjd i bostäder där full och fri rörlighet krävs inte understiga 200 cm.

Öppningar till och mellan bostadsutrymmen

14. Det ska inte finnas några direkta öppningar till sovrum från lastrum eller maskinrum, utom nödutgångar. Där så är rimligt och möjligt ska direkta öppningar från kök, lagerutrymmen, torkrum eller gemensamma hygienutrymmen undvikas om inte annat uttryckligen föreskrivs.
15. För fartyg med en längd av 24 m eller mer ska det inte finnas några andra direkta öppningar än nödutgångar till sovrum från lastrum och maskinrum eller från kök, lagerutrymmen, torkrum eller gemensamma hygienutrymmen. Skottet ska i den del som skiljer sådana utrymmen från sovrum och skott mot utsida vara ändamålsenligt konstruerat av stål eller annat godkänt material och ska vara vatten- och gastätt. Denna föreskrift utesluter inte möjligheten att ett hygienutrymme är gemensamt för två hytter.

Isolering

16. Bostadsutrymmen ska vara tillräckligt isolerade, och de material som används för konstruktion av innerskott, paneler och skivor, durkar och fogar ska vara ändamålsenliga och bidra till en hälsosam miljö. Det ska finnas tillräckligt avlopp i alla bostadsutrymmen.
17. Så långt möjligt ska åtgärder vidtas för att skydda fiskefartygs besättningsbostäder mot flugor och andra insekter, särskilt när fartyg opererar i områden som besväras av mygg.
18. Nödutgångar ska i mån av behov finnas från alla bostadsutrymmen.

BULLER OCH VIBRATIONER

19. Punkt 20 ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2003/10/EG och direktiv 2002/44/EG.
20. Den behöriga myndigheten ska anta standarder för buller och vibrationer i bostadsutrymmen för att säkerställa att fiskare får tillräckligt skydd mot effekterna av sådant buller och vibrationer, innefattande effekterna av trötthet orsakad av buller och vibrationer.

VENTILATION

21. Bostadsutrymmen ska vara ventilerade, med beaktande av klimatförhållandena. Ventilationssystemet ska ständigt tillföra frisk luft av tillfredsställande kvalitet när fiskare finns ombord.

22. Ventilationssystemet eller andra arrangemang ska vara sådant att icke rökare skyddas från tobaksrök.
23. Fartyg med en längd av 24 m eller mer ska vara utrustade med ett system för att ventilerat bostäderna, som ska vara så reglerat att det håller luften i tillfredsställande skick och rörelse under alla väderleksförhållanden och klimat. Ventilationssystem ska alltid vara i gång när fiskare finns ombord.

UPPVÄRMNING OCH LUFTKONDITIONERING

24. Bostadsutrymmen ska vara tillräckligt uppvärmda, med beaktande av klimatförhållandena.
25. För fartyg med en längd av 24 m eller mer ska tillräcklig värme tillhandahållas genom ett lämpligt uppvärmningssystem, utom i fiskefartyg som opererar uteslutande i tropiskt klimat. Uppvärmningssystemet ska vid behov ge värme under alla förhållanden och ska vara i gång när fiskare bor eller arbetar ombord och när förhållandena kräver det.
26. För fartyg med en längd av 24 m eller mer, med undantag av sådana som regelmässigt opererar i områden där tempererade klimatförhållandena inte kräver det, ska luftkonditionering finnas i bostadsutrymmen, på bryggan, i radiatorrummet och i alla centraliserade maskinkontrollrum.

BELYSNING

27. Alla bostadsutrymmen ska ha tillräcklig belysning.
28. Där så är möjligt ska bostadsutrymmen ha dagsljusbelysning, förutom artificiell belysning. Om sovutrymmen har dagsljus ska detta kunna utestängas.
29. Tillräcklig belysning för läsning ska finnas för varje kojplats förutom sovrummets normala belysning.
30. Reservbelysning ska finnas i sovrum.
31. Om ett fartyg inte är utrustat med reservbelysning i mässar, korridorer och andra utrymmen som används eller kan användas som nödutgångar, ska permanent nattbelysning finnas i dessa utrymmen.
32. För fartyg med en längd av 24 m eller mer ska belysningen i bostadsutrymmen uppfylla en standard som ska fastställas av den behöriga myndigheten. I alla delar av bostadsutrymmet som är tillgängliga för fri rörlighet ska minimistandarden för denna belysning vara sådan att en person med normal syn kan läsa en vanlig tryckt tidning en molnfri dag.

SOVRUM

Allmänt

33. Om fartygets utförande, storlek eller användning medger det ska sovutrymmena vara förlagda så att påverkan av rörelse och acceleration minimeras, men de får under inga förhållanden vara placerade för om kollisionsskottet.

Golvytta

34. Antalet personer per sovrum och golvytan per person, exklusive utrymme som upptas av kojplatser och skåp, ska vara sådant att utrymmet och bekvämligheten för fiskarna ombord, med beaktande av fartygets verksamhet, blir tillfredsställande.
35. För fartyg med en längd av 24 m eller mer men med en längd understigande 45 m får sovrummets golvytta per person, exklusive utrymme som upptas av kojplatser och skåp, inte understiga 1,5 m².
36. För fartyg med en längd av 45 m eller mer får sovrummets golvytta per person, exklusive utrymme som upptas av kojplatser och skåp, inte understiga 2 m².

Personer per sovrum

37. Om inget annat uttryckligen föreskrivs får inte mer än sex personer dela ett sovrum.

38. På fartyg med en längd av 24 m eller mer får inte mer än fyra personer dela ett sovrumsrum. Den behöriga myndigheten får medge undantag från detta krav i särskilda fall om fartygets storlek, typ eller avsedda användning gör kravet orimligt eller ogenomförbart.
39. Om inget annat uttryckligen föreskrivs ska befäl där så är möjligt ha separata sovrumsrum.
40. För fartyg med en längd av 24 m eller mer ska sovrumsrum för befäl där så är möjligt vara avsedda för en person, och under inga förhållanden får ett sovrumsrum ha mer än två kojplatser. Den behöriga myndigheten får medge undantag från kraven i denna punkt i särskilda fall om fartygets storlek, typ eller avsedda användning gör kravet orimligt eller ogenomförbart.

Övrigt

41. Det ska finnas ett anslag med läslig och outplånlig skrift på en väl synlig plats i alla sovrumsrum om det största antal personer som får bo i rummet.
42. Individuella kojplatser av lämplig storlek ska finnas. Madrasser ska vara av lämpligt material. Punktbelysning ska finnas vid varje kojplats.
43. För fartyg med en längd av 24 m eller mer får kojplatsernas minsta invändiga mått inte understiga 198 x 80 cm.
44. Sovrumsrum ska vara så planerade och utrustade att de tillgodoser rimliga krav på komfort och främjar god ordning för de boende. Utrustningen ska innefatta kojplatser, individuella skåp som rymmer kläder och andra personliga tillhörigheter, och en lämplig skrivvyta.
45. För fartyg med en längd av 24 m eller mer ska det finnas ett skrivbord med en stol.
46. Sovutrymmen ska vara så belägna eller utrustade att män och kvinnor får tillräckliga möjligheter till privatliv.

MÄSSAR

47. Mässar ska ligga så nära köket som möjligt, men de får under inga förhållanden vara placerade för om kollisionsskottet.
48. Fartyg ska vara försedda med mässutrymmen som är anpassade till deras användning. Om inget annat uttryckligen föreskrivs, ska mässutrymmen där så är möjligt vara åtskilda från sovavdelningen.
49. För fartyg med en längd av 24 m eller mer ska mässutrymmen vara åtskilda från sovavdelningen.
50. Varje mäss ska med avseende på storlek och utrustning vara tillräcklig för det antal personer som kan antas använda den samtidigt.
51. För fartyg med en längd mellan L_{pp} på 15 m eller mer ska ett kylskåp med tillräcklig kapacitet och möjligheter att göra varma och kalla drycker finnas samt alltid vara tillgängliga för fiskarna.

BADKAR ELLER DUSCHAR, TOALETTER OCH TVÄTTSTÄLL

52. Sanitära inrättningar, som toaletter, tvättställ, badkar eller duschar, ska finnas för alla ombordvarande i den utsträckning fartygets verksamhet kräver det. Dessa inrättningar ska uppfylla lägst minimistandarder för hälsa och hygien samt rimliga kvalitetsstandarder.
53. Hygienutrymmena ska vara så beskaffade att förorening av andra utrymmen elimineras. De sanitära inrättningarna ska medge rimlig avskildhet.
54. Kallt och varmt rinnande färskvatten ska vara tillgängligt för alla fiskare och andra ombordvarande i tillräcklig mängd för att medge en god hygien. Den behöriga myndigheten får efter samråd fastställa en minsta mängd vatten som ska tillhandahållas.

55. När sanitära inrättningar finns, ska de ha ventilation till uteluften, oberoende av andra delar av bostadsutrymmena.
56. Alla ytor i de sanitära inrättningarna ska vara så beskaffade att de lätt kan göras ordentligt rena. Durkar ska ha en halkskyddande ytbeläggning.
57. På fartyg med en längd av 24 m eller mer ska det finnas minst ett badkar eller en dusch eller bådadera och en toalett och ett tvättställ per fyra personer eller färre för alla fiskare som inte har eget rum med tillhörande sanitära inrättningar.

TVÄTTMÖJLIGHETER

58. Nödvändiga inrättningar för att tvätta och torka kläder ska finnas, med beaktande av fartygets verksamhet, om inget annat uttryckligen föreskrivs.
59. För fartyg med en längd av 24 m eller mer ska tillräckliga möjligheter finnas för att tvätta, torka och stryka kläder.
60. För fartyg med en längd av 45 m eller mer ska tillräckliga möjligheter att tvätta, torka och stryka kläder finnas i ett utrymme som är avskilt från sovrum, mässar och toaletter och tillräckligt ventilerat, uppvärmt och utrustat med klädstreck eller andra hjälpmedel för att torka kläder.

INRÄTTNINGAR FÖR SJUKA OCH SKADADE FISKARE

61. Utöver de krav som anges i direktiv 92/29/EEG ska en hytt vid behov göras tillgänglig för fiskare som lider av sjukdom eller skada.
62. I stället för det krav som anges i punkt 2.3 i direktiv 92/29/EEG gäller följande: På fartyg på mer än 500 bruttoregister-ton (BRT) som ombord har 15 fiskare eller fler på resa som varar mer än tre dagar, och på fiskfartyg med en längd av 45 m eller mer, oberoende av besättningens storlek och resans längd, ska det finnas ett separat sjukvårdsutrymme där läkarvård kan ges. Det ska vara väl utrustat och hållas i gott hygieniskt skick.

ANDRA INRÄTTNINGAR

63. En plats för att hänga utrustning för dåligt väder och annan personlig skyddsutrustning ska finnas utanför sovrummen, men på bekvämt avstånd från dessa.

SÄNGUTRUSTNING, MÄSSREDSKAP OCH DIVERSE BESTÄMMELSER

64. Lämplig utrustning för måltider, sängutrustning och annat linne ska tillhandahållas alla fiskare ombord. Kostnaden för linne kan dock återkrävas som en driftskostnad om kollektivavtalet eller fiskarens arbetsavtal föreskriver detta.

REKREATIONSMÖJLIGHETER

65. För fartyg med en längd av 24 m eller mer ska lämpliga möjligheter, inrättningar och tjänster för rekreation finnas för alla fiskare ombord. Där så är lämpligt kan mässar användas för rekreationsverksamhet.

KOMMUNIKATIONSMÖJLIGHETER

66. Alla fiskare ombord ska ha rimlig tillgång till kommunikationsmöjligheter, så långt möjligt till en rimlig kostnad som inte överstiger den fulla kostnaden för fiskefartygets ägare.

KÖK OCH MÖJLIGHETER TILL FÖRVARING AV LIVSMEDEL

67. Köksutrustning ska finnas ombord. I den mån inget annat uttryckligen föreskrivs ska den där så är möjligt finnas i ett separat kök.
68. Köket, eller utrymmet för matlagning om inget separat kök finns, ska vara tillräckligt stort för ändamålet, med god belysning och ventilation, lämpligt utrustat och underhållet.

69. För fartyg med en längd av 24 m eller mer ska det finnas ett separat kök.
70. Butan- eller propanbehållare som används för matlagning i ett kök ska förvaras på öppet däck i ett skydd som är så utfört att de skyddas från externa värmekällor och yttre åverkan.
71. Det ska finnas en lämplig förvaringsplats för proviant av tillräcklig kapacitet som kan hållas torr, sval och väl ventilerad för att inte förråden ska försämrans. Om inget annat uttryckligen föreskrivs ska kylskåp eller annan kylagring användas där så är möjligt.
72. För fartyg med en längd mellan perpendiklarna (L_{pp}) på 15 m eller mer ska ett förrådsrum och kylskåp samt annan kylagring användas.

LIVSMEDEL OCH DRICKSVATTEN

73. Livsmedel och dricksvatten ska finnas i tillräcklig mängd för antalet fiskare och resans längd och art. Dessutom ska de vara lämpliga med hänsyn till näringsvärde, kvalitet, kvantitet och variation, och dessutom ska hänsyn tas till fiskarnas religiösa krav och matkultur.
74. Den behöriga myndigheten får fastställa krav på minimistandarder och kvantitet för livsmedel och vatten som ska medföras ombord.

RENLIGHET OCH BEBOELIGHET

75. Bostadsutrymmen ska hållas i rent och beboeligt skick och hållas fria från gods och förråd som inte är de boendes personliga egendom eller avsedda för deras säkerhet eller räddning.
76. Kök och förvaringsutrymmen för livsmedel ska hållas i gott hygieniskt skick.
77. Avfall ska förvaras i slutna, väl förslutna behållare och vid behov tas bort från platser där livsmedel hanteras.

INSPEKTIONER AV ELLER PÅ UPPDRAG AV BEFÄLHAVAREN

78. a) För fartyg med en längd av 24 m eller mer ska den behöriga myndigheten kräva ofta återkommande inspektioner, som ska göras av eller på uppdrag av befälhavaren, för att säkerställa
 - i) att bostadsutrymmen är rena, tillbörligt beboeliga, säkra och väl underhållna,
 - ii) att förråden av livsmedel och vatten är tillräckliga, och
 - iii) att kök, förvaringsutrymmen för livsmedel och utrustning är hygieniska och väl underhållna.
- b) Resultaten av sådana inspektioner och de åtgärder som vidtas för att rätta till eventuella brister som påträffas ska noteras och finnas tillgängliga för granskning.

AVVIKELSER

79. Den behöriga myndigheten får efter samråd medge undantag från bestämmelserna i denna bilaga för att utan diskriminering beakta intressen från fiskare som har avvikande och speciella religiösa och sociala vanor, under förutsättning att sådana undantag totalt sett inte leder till mindre förmånliga villkor än de som skulle följa av en tillämpning av denna bilaga.
-