

Regeringens proposition

2001/02:108

Vissa frågor om sjömäns vilotid

Prop.
2001/02:108

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 21 februari 2002

Göran Persson

Mona Sahlin
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås vissa ändringar i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, fartygssäkerhetslagen (1988:49), mönstringslagen (1983:929), sjömanslagen (1973:282) och sekretesslagen (1980:100).

Förslagen innebär bl.a. att alla fartyg som anlöper någon hamn inom EU skall iaktta vissa bestämmelser om sjömäns vilotid/arbetstid och underkastas viss kontroll. Genom dessa förslag införlivas två EG-direktiv i svensk rätt. Härutöver föreslås vissa förändringar i vilotidsreglerna för att underlätta för viss inhemsk kustnära trafik.

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän	5
2.2	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)	8
2.3	Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929) ..	11
2.4	Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100) ..	12
2.5	Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)....	13
3	Ärendet och dess beredning	14
4	Behov av lagstiftning	15
4.1	Gällande rätt	15
4.2	Införlivande av EG-direktiv	15
4.3	Lokal sjöfart	16
5	Internationell rätt.....	16
5.1	ILO-instrument.....	16
5.1.1	Konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg	16
5.1.2	1996 års protokoll till konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg.....	17
5.2	IMO-instrument.....	18
5.2.1	STCW-konventionen.....	18
5.3	EG-direktiv.....	18
5.3.1	Vilotidsdirektivet.....	18
5.3.2	Tillsynsdirektivet.....	19
6	Bedömningar och förslag.....	20
6.1	Införlivande av vilotidsdirektivet (direktiv 1999/63/EG) ..	20
6.1.1	Undantagsmöjligheter	20
6.1.2	Planmässig kontroll av vilotiden på svenska fartyg	23
6.1.3	Kostnaden för läkarintyg.....	24
6.1.4	Tillhandahållande av lagstiftning ombord	24
6.1.5	Övriga frågor.....	25
6.2	Införlivande av tillsynsdirektivet (direktiv 1999/95/EG) ..	26
6.2.1	Vilotidslagens tillämplighet	26
6.2.2	Särskilda bestämmelser om inspektion	30
6.2.3	Särskilda bestämmelser om kvarhållande	33
6.2.4	Sekretess för anmälares identitet hos Sjöfartsverket vid tillsyn	34
6.2.5	Övriga frågor	38
6.3	Undantagsmöjlighet för viss lokal trafik.....	39
6.3.1	Bakgrund till förslaget.....	39
6.3.2	En ny bestämmelse om undantagsmöjligheter.....	41
7	Kostnader, konsekvenser och ikraftträdande	44
7.1	Kostnader och ikraftträdande	44
7.2	Konsekvensanalys för småföretag.....	44

8	Författningskommentarer.....	45	Prop. 2001/02:108
8.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.....	45	
8.2	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)	46	
8.3	Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)	47	
8.4	Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)	47	
8.5	Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).	48	
Bilaga 1	Rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll).....	49	
Bilaga 2	Kommissionen direktiv 98/42/EG av den 19 juni 1998 om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll)....	57	
Bilaga 3	Rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners´ Association (ESCA) och Federation of Transport Workers´ Unions in the European Union (FST).....	64	
Bilaga 4	Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/95/EG av den 13 december 1999 om tillsyn av efterlevnaden av bestämmelser om arbetstidens längd för sjömän ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar.....	69	
Bilaga 5	Promemorians lagförslag	76	
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanser	84	
Bilaga 7	Lagrådsremissens lagförslag	85	
Bilaga 8	Lagrådets yttrande.....	94	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 21 februari 2002....	95	
	Rättsdatablad.....	96	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2001/02:108

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän,
2. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49),
3. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
4. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),
5. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).

2 Lagtext

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (1998:958) om vilotid för sjömän dels att 1, 3 och 8 §§ skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas två nya paragrafer, 3 a och 7 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

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

I 7 a § finns bestämmelser som gäller sjömän som är anställda på utländska fartyg.

Bestämmelserna gäller även

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

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

3 §

Undantag från *lagens tillämpning* får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagarsidan har slutits eller godkänts av en organisation, som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Sådant undantag gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning en-

Undantag från *bestämmelserna om vilotid i 4 §* får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagarsidan har slutits eller godkänts av en organisation, som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Sådant undantag gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning en-

¹ Jfr rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) (EGT L 167, 2.7.1999, s. 33, Celex 31999L0063) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/95/EG av den 13 december 1999 om tillsyn av efterlevnaden av bestämmelser om arbetstidens längd för sjömän ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar (EGT L 14, 20.1.2000, s. 29, Celex 31999L0095).

ligt 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen eller, vad avser vaktgående sjömän, om undantaget strider mot rätten till vilotid enligt 4 §.

ligt 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen. Sådant undantag gäller inte heller vaktgående sjömän, i annat fall än som anges i 3 a §

Prop. 2001/02:108

En arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal som avses i första stycket får tillämpa avtalet även på en sjöman som inte tillhör den avtalslutande organisationen under förutsättning att sjömannen sysselsätts i arbete som avses med avtalet och att sjömannen inte omfattas av ett annat tillämpligt kollektivavtal.

3 a §

För vaktgående sjömän får undantag göras, på det sätt som är föreskrivet i 3 §, från bestämmelserna om vilotid i 4 § ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (1988:49) och som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte sådana som är belägna på Gotland. Sådana undantag får inte stå i strid med vad som sägs i andra och tredje styckena.

Vilotiden får inte understiga

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

Vilotiden enligt andra stycket 1 får

- 1. delas upp i högst två perioder varav en period om minst 6 timmar och*
- 2. minskas till 6 timmar i sträck, förutsatt att en sådan minskning inte sträcker sig över mer än en sammanhängande fyrtioåttatimmarsperiod och att minst 70 timmars vila ges under varje sjudagarsperiod.*

7 a §

För sjömän ombord på utländska fartyg som används i affärsdrift och som anlöper en svensk hamn skall klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 iakttas.

8 §

Tillsyn över att denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen följs skall utövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Därvid skall 10 kap. och 13 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen (1988:49) tillämpas.

Bestämmelser om tillsyn över fartyg och om inskränkningar i rätten att använda fartyg med anledning av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen finns i fartygssäkerhetslagen (1988:49).

-
1. Denna lag träder i kraft den 30 juni 2002.
 2. Denna lag skall tillämpas på fartyg registrerade i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) den dag regeringen bestämmer det.

2.2 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om fartygssäkerhetslagen (1988:49) dels att 10 kap. 5 och 8 §§ samt 11 kap. 1 § skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 10 kap. 8 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

5 §²

Den tillsyn som anges i 1 § första stycket utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar, inledande besiktningar och kontroller enligt 9 b §, rederikontroller eller inspektioner.

Besiktningar och rederikontroller görs planmässigt. När det finns särskild anledning till det, kan en besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. Inspektioner görs när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat.

Besiktningar skall göras främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg,

för att bestämma dess minsta tillåtna fribord *och*

för att undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

Besiktningar skall göras främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg,

för att bestämma dess minsta tillåtna fribord,

för att undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation *och*

för att undersöka efterlevnaden av bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

8 §³

Vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas

om arbetsmiljön är tillfredsstäl-

Vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas

om arbetsmiljön är tillfredsstäl-

¹ Jfr rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) (EGT L 167, 2.7.1999, s. 33, Celex 31999L0063) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/95/EG av den 13 december 1999 om tillsyn av efterlevnaden av bestämmelser om arbetstidens längd för sjömän ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar (EGT L 14, 20.1.2000, s. 29, Celex 31999L0095).

² Senaste lydelse 2001:875.

³ Senaste lydelse 1995:927.

lande,
om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,
om last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport,
om fartyget är bemannat på ett betryggande sätt,
om fartyget i övrigt är i behörigt skick *och*
om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

lande,
om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,
om last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport,
om fartyget är bemannat på ett betryggande sätt,
om fartyget i övrigt är i behörigt skick,
om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation *och*
om bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän efterlevs.

8 a §

När det vid en inspektion undersöks om lagen (1998:958) om vilotid för sjömän efterlevs ombord på ett utländskt fartyg, skall tillsynsmyndigheten inledningsvis kontrollera att det finns en arbetsordning och att anteckningar om vilotid förs i enlighet med vad som följer av den lagen.

Om klagomål har mottagits eller det på grund av iakttagelser ombord finns anledning att misstänka att de anställda ombord på ett svenskt eller utländskt fartyg är utmattade, skall tillsynsmyndigheten vid inspektionen fastställa om de arbetstider eller vilotider som är inskrivna i journalen överensstämmer med de normer som följer av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och om dessa normer har iakttagits. Myndigheten kan vid denna kontroll även beakta andra journaler om fartygets drift.

11 kap.**1 §⁴**

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta

att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet,

att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan *eller*

att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation.

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta

att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet,

att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation *eller*

att bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens säkerhet och hälsa.

Ett fartygs resa skall förbjudas, om någon brist som avses i första stycket medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap, får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Om det finns skälig anledning att anta att användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får denna användning förbjudas tills rättelse har skett.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget saknar ett certifikat som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 § och det saknade certifikatet är av annat slag än som avses i 1 a §.

Denna lag träder i kraft den 30 juni 2002.

⁴ Senaste lydelse 2001:875.

2.3 Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Härigenom föreskrivs¹ att det i mönstringslagen (1983:929) skall införas en ny paragraf, 20 a §, av följande lydelse.

*20 a §
Sjömannens arbetsgivare skall
bekosta läkarundersökning enligt
denna lag.*

Denna lag träder i kraft den 30 juni 2002.

¹Jfr rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) (EGT L 167, 2.7.1999, s. 33, Celex 31999L0063).

2.4 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs¹ att det i sekretesslagen² (1980:100) skall införas en ny paragraf, 7 kap. 43 §, av följande lydelse.

7 kap.

43 §

Sekretess gäller hos Sjöfartsverket vid tillsyn enligt 10 kap. fartygssäkerhetslagen (1988:49) för anmälan eller annan utsaga av enskild, om det kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider men om uppgiften röjs.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Denna lag träder i kraft den 30 juni 2002.

¹ Jfr rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll) (EGT L 157, 7.7.1995, s. 1, Celex 31995L0021), kommissionens direktiv 98/42/EG av den 19 juni 1998 om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll) (EGT L 184, 27.6.1998, s. 40, Celex 31998L0042) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/95/EG av den 13 december 1999 om tillsyn av efterlevnaden av bestämmelser om arbetstidens längd för sjömän ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar (EGT L 14, 20.1.2000, s. 29, Celex 31999L0095).

² Lagen omtryckt 1992:1474.

2.5 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs¹ att 58 § sjömanslagen (1973:282) skall ha följande lydelse.

58² §

Befälhavaren skall se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygssäkerhetslagen (1988:49), de föreskrifter som regeringen har utfärdat i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget.

Befälhavaren skall se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygssäkerhetslagen (1988:49), de föreskrifter som regeringen har utfärdat i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget. *Befälhavaren skall även se till att ett exemplar av lagen (1988:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som har utfärdats i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget.*

Denna lag träder i kraft den 30 juni 2002.

¹ Jfr rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) (EGT L 167, 2.7.1999, s. 33, Celex 31999L0063).

² Senaste lydelse 1988:52.

3 Ärendet och dess beredning

Propositionen grundar sig på departementspromemorian Vissa frågor om sjömäns vilotid (Ds 2001:46) som har utarbetats inom Näringsdepartementet. I promemorian föreslås vissa lagändringar dels för att införliva två EG-direktiv och dels för att underlätta driften av viss kustnära sjötrafik. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*. Remissyttrandena och en sammanställning av dessa finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2001/8846/TP). Den 14 december 2001 anordnade Näringsdepartementet ett möte om arbetsmiljön på fartyg med anledning av Fartygssäkerhetsutredningens slutbetänkande Översyn av fartygssäkerhetslagen (SOU 2001:17). Sjöfartsverket, Arbetsmiljöverket, Sveriges Redareförening, Sjöfartens arbetsgivareförbund, SWEREF (Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg), SEKO Sjöfolk, Sveriges fartygsbefälsförening och Sjöbefälsförbundet deltog vid mötet. Vid samma möte behandlades även ett modifierat förslag till bestämmelse om undantagsmöjligheter för lokal sjötrafik och ett nytt förslag till ändring av sjömanslagen (1973:282). Protokoll från mötet finns tillgängligt i Näringsdepartementet (dnr N2001/8846/TP).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 7 februari 2002 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 7*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 8*. Lagrådets synpunkter behandlas under avsnitt 6.1.1. I propositionens lagförslag har också vissa redaktionella ändringar gjorts.

4 Behov av lagstiftning

4.1 Gällande rätt

Fartygsarbete är undantaget från arbetstidslagens (1982:673) bestämmelser. Arbetstiden på fartyg regleras i stället i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän (*vilotidslagen*). I vilotidslagen föreskrivs bl.a. att vilotiden inte får understiga 10 timmar under varje tjugofyrtimmarsperiod och 77 timmar under varje sjudagarsperiod. Vidare föreskrivs att ersättning för överskjutande tid skall lämnas i form av fritid i hamn eller på annat sätt som fastställs i kollektivavtal, om den ordinarie arbetstiden om 40 timmar i veckan överskrids.

Vilotidslagen gäller, med vissa undantag, sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg. Bestämmelserna gäller också andra anställda än sjömän som utför fartygsarbete som beräknas pågå under längre tid än en vecka samt personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade. Regeringen får föreskriva att bestämmelserna i lagen inte skall gälla när fråga är om ett fartyg som tillhör staten, något som regeringen har gjort för fartyg som hör till polisväsendet, Försvarmakten, Kustbevakningen, Statens järnvägar, Vägverket, Sjöfartsverket och Tullverket.

4.2 Införlivande av EG-direktiv

Inom den europeiska gemenskapen har det antagits två direktiv beträffande vilotid alternativt arbetstid för sjömän, vilka båda skall vara införlivade i medlemsstaternas nationella regelverk senast den 30 juni 2002. Det ena direktivet, Rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST)¹, grundar sig på ett avtal ingånget mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna på europeisk nivå. Detta direktiv benämns hädanefter *vilotidsdirektivet*. Det andra direktivet, Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/95/EG av den 13 december 1999 om tillsyn av efterlevnaden av bestämmelser om arbetstidens längd för sjömän ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar², gäller kontroll av efterlevnaden av vilotidsdirektivet och föreskriver att alla fartyg som anlöper gemenskapens hamnar skall iakttä de bestämmelser om vilotid/arbetstid som föreskrivs i direktivet 1999/63/EG. Det andra direktivet benämns hädanefter *tillsynsdirektivet*. De båda direktiven bifogas propositionen, *bilagorna 3 och 4*.

¹ EGT L 167, 2.7.1999 s. 33 (Celex 31999L0063).

² EGT L 14, 20.1.2000 s. 29 (Celex 31999L0095).

Direktiven grundar sig till viss del på konventioner och andra instrument som antagits av Internationella arbetsorganisationen (ILO), bl.a. konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg. Sverige har genom vilotidslagen i allt väsentligt redan anpassat sin lagstiftning till ILO-konventionen nr 180. Det krävs dock vissa lagändringar för att införliva direktiven fullt ut.

4.3 Lokal sjöfart

Vissa rederier som bedriver lokaltrafik med fartyg i direkt anslutning till den svenska kusten har efter vilotidslagens ikraftträdande inkommit med skrivelser till Regeringskansliet, där de begär ändring av vilotidslagen eller i vart fall dispens från gällande regler.

Rederierna har bl.a. angett att vilotidslagen omöjliggör ett effektivt och väl anpassat arbetsschema, medför fler arbetsresor för besättningarna och därtill ökade rekryteringsproblem. Rederierna har anfört att vilotidslagen är anpassad till den ”stora sjöfarten”, som har drift dygnet runt och ett vaktsystem med flera personer per befattning. Från rederierna har det bl.a. framförts att det i deras verksamhet handlar om korta sjöresor och många hamnanlöp med långa väntetider och att besättningarnas arbetstider i mycket kan liknas vid normalt skiftarbete på land.

5 Internationell rätt

5.1 ILO-instrument

Genom sin anslutning till Nationernas förbund år 1920 inträdde Sverige som medlem av Internationella arbetsorganisationen (ILO).

I oktober 1996 anordnade ILO en särskild sjöfartskonferens ägnad åt sjöfolks levnads- och arbetsförhållanden. Efter avslutad utskottsbehandling antog konferensen sju nya sjöfartsinstrument, nämligen tre konventioner och tre rekommendationer samt ett protokoll. Av relevans för frågeställningarna i denna lagrådsremiss är följande två instrument, vilka Sverige har ratificerat (prop. 1999/2000:119). De har ännu inte trätt i kraft. För ikraftträdande krävs att ett visst antal medlemsstater, med en handelsflotta av viss storlek, har ratificerat instrumenten.

5.1.1 Konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg

Konventionen skall tillämpas på sjögående fartyg som vanligen används i kommersiell drift till havs. Konventionen innehåller bestämmelser om antingen ett högsta antal arbetstimmar som inte får överskridas eller ett minsta antal vilotimmar som skall tillhandahållas under en given tidsperiod. Den innehåller också bestämmelser om bl.a. journalföring över ar-

5.1.2 1996 års protokoll till konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg

Konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg utgör ett av de relevanta instrument som återfinns i ”Paris memorandum of Understanding on Port State Control” (Paris MOU). Paris MOU utgör grunden för ett harmoniserat inspektionsförfarande vid hamnstatskontroll av utländska fartyg och har undertecknats av sjöfartsmyndigheterna i 18 europeiska länder och Canada.

Sverige ratificerade konventionen nr 147 år 1978 och den trädde i kraft år 1981.

En stor del av det materiella innehållet i konventionen nr 147 utgörs av ett åtagande att tillämpa vissa tidigare antagna ILO-konventioner upptagna i ett appendix. Konventionen är, med angivna undantag, tillämplig på varje sjögående fartyg som för kommersiella syften används till transport av last eller passagerare eller nyttjas för annat kommersiellt ändamål. Ratificerande stat åtar sig att för fartyg, som är registrerade inom dess territorium, föreskriva dels säkerhetsnormer, bl.a. normer för arbetstid, dels lämpliga åtgärder för social trygghet och dels villkor för sysselsättning och anordningar för livet ombord. Ratificerande stat skall se till att bestämmelserna i dess lagstiftning är i huvudsak likvärdiga med de konventioner eller artiklar som anges i bilagan till konventionen. Staten skall utöva effektiv jurisdiktion eller kontroll över fartyg som är registrerade inom dess territorium. Om en ratificerande stat i samband med ett utländskt fartygs besök i någon av dess hamnar mottar klagomål om eller får bevis för att fartyget inte uppfyller normerna i konvention nr 147, kan medlemmen rapportera det till flaggstatens regering samt vidta åtgärder för att rätta till varje förhållande ombord som uppenbart innebär risk för säkerhet eller hälsa. Underrättelse skall ske till flaggstaten. Fartyget får inte kvarhållas eller fördröjas utan skäl (artikel 4).

I 1996 års protokoll till konventionen nr 147 hänvisas till artiklarna 2 och 4 i konventionen nr 147. Tilläggsbilagan till 1996 års protokoll kompletterar det Appendix som utgör bilaga till själva konventionen nr 147. I tilläggsbilagan ingår bl.a. konventionen nr (180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg. Uppräkningen av konventioner i tilläggsbilagan får, med hänsyn till artikel 4 i konventionen nr 147, till följd att bl.a. konventionen nr 180 förutsätts bli föremål inte bara för flaggstatskontroll utan också för hamnstatskontroll.

5.2 IMO-instrument

5.2.1 STCW-konventionen

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) behandlar frågor som rör sjösäkerhet och skydd av havsmiljön och har till syfte att få till stånd internationella regler på dessa områden.

IMO:s beslutande församling, Internationella sjöfartskonferensen, antog den 7 juli 1978 en konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers eller STCW-konventionen. Den ursprungliga STCW-konventionen innehöll bl.a. internationella behörighetsregler för sjöfolk. Konventionen innehöll inga föreskrifter om antalet befattningshavare och heller inte några arbetstidsbestämmelser. Däremot upptog den en allmänt hållen regel beträffande vakthållningen, som föreskrev att vaktssystemet skall vara sådant att effektiviteten hos den som håller vakt inte påverkas av trötthet.

Vid den Internationella sjöfartskonferensen sommaren 1995 antogs en reviderad STCW-konvention. Den reviderade STCW-konventionen, som trädde i kraft den 1 februari 1997, innehåller bl.a. föreskrifter om minsta tillåtna vilotid för vakthavande befäl och vaktgående besättningsmän. STCW-konventionens vilotidsreglering redovisas i avsnitt 6.3.1.

5.3 EG-direktiv

5.3.1 Vilotidsdirektivet

De organisationer som företräder arbetsmarknadens parter på europeisk nivå inom sjöfartssektorn (ECSA och FST) ingick den 30 september 1998 ett avtal om arbetstidens organisation för sjömän. Parterna begärde att avtalet skulle genomföras genom ett rådsbeslut på förslag av kommissionen. Europeiska unionens råd efterkom begäran genom att den 21 juni 1999 utfärda direktivet 1999/63/EG, vilotidsdirektivet. Själva direktivet innehåller fyra artiklar och föreskriver i praktiken endast att avtalet skall genomföras inom gemenskapen. Direktivet innebär således att parternas avtal blir en del av gemenskapsrätten. Parternas avtal finns med som en bilaga till direktivet. Det föreskrivs i direktivet att medlemsstaterna får behålla eller införa bestämmelser som är förmånligare än de som föreskrivs i direktivet.

Avtalet som bifogas direktivet innehåller 16 klausuler. Detta avtal kommer härnäst att benämnas *avtalet*. De första tolv klausulerna mot-

svarar artiklarna 1–13 i ILO:s konvention (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg.

Den svenska lagstiftningen har i allt väsentligt redan anpassats till ILO-konventionen nr 180 genom införandet av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, (vilotidslagen), se prop. 1997/98:128 s. 15 och 1999/2000:119 s. 29. Därigenom är den svenska lagstiftningen till stor del redan anpassad till vilotidsdirektivet. Det gäller i huvudsak

- bestämmelser om högsta antal timmar som arbetstiden inte får överstiga alternativt lägsta antal timmar som vilotiden inte får understiga,
- förläggandet av vilotiden,
- avbrott i vilotiden och kompensation därför,
- upprättande av arbetsordning,
- särskilda bestämmelser för sjömän under 18 år och
- förande av anteckningar om vilotiden och tillsyn därav.

Klausulerna 13–16 i avtalet har inte motsvarighet i ILO-konventionen nr 180 och har inte införlivats i svensk rätt genom vilotidslagen. Bestämmelser av motsvarande innebörd finns emellertid till viss del i andra ILO-konventioner. Konventionen (nr 73) angående läkarundersökning för sjömän har ratificerats av Sverige 1962 (prop. 1961:163), konventionen (nr 146) om semester för sjöfolk har ratificerats av Sverige 1978 (prop. 1977/78:51) och konventionen (nr 164) om hälsoskydd och sjukvård för sjömän har ratificerats av Sverige 1989 (prop. 1988/89:122). Klausulerna 13-16 i avtalet föreskriver i huvudsak att

- sjömän skall ha lämplighetsintyg,
- sjömän skall genomgå regelbundna hälsokontroller,
- redaren skall tillhandahålla information om vaktgående personal,
- sjömän skall åtnjuta erforderligt skydd för hälsa och säkerhet,
- sjömän skall ha rätt till fyra veckors semester.

Motsvarande bestämmelser finns i huvudsak redan i mönstringslagen (1983:929), förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk, fartygssäkerhetslagen (1988:49) och semesterlagen (1977:480).

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 30 juni 2002, eller försäkra sig om att arbetsmarknadens parter senast detta datum genom avtal har vidtagit alla nödvändiga åtgärder.

5.3.2 Tillsynsdirektivet

Syftet med direktivet 1999/95/EG, tillsynsdirektivet, är att bestämmelserna i vilotidsdirektivet skall iakttas ombord på alla fartyg som anlöper gemenskapens hamnar oberoende av dess flagg, för att förbättra sjösäkerheten, arbetsvillkoren samt hälsa och säkerhet för sjömännen. Medlemsstaten skall sålunda vidta lämpliga åtgärder för att de fartyg som inte är registrerade inom dess territorium eller för dess flagg skall iakttå klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till vilotidsdirektivet (dvs. de bestämmelser om vilotid som motsvarar bestämmelserna i ILO:s konvention nr 180). Medlemsstaterna skall vidta följande åtgärder för att ovan angivna bestämmelser skall iakttas:

– Om en medlemsstat mottar ett klagomål som den inte anser uppenbart ogrundat eller innehar bevis på att fartyget inte uppfyller de krav som anges i vilotidsdirektivet skall den utarbeta en rapport till flaggstaten och, när en inspektion ger erforderliga bevis, vidta åtgärder som är nödvändiga för att rätta till sådana förhållanden ombord som innebär en uppenbar fara för sjömännens säkerhet och hälsa.

– När en inspektör gör en inspektion skall han kontrollera att det finns en tablå med beskrivning av organisationen och en journal över sjömännens arbets- och vilotid. Om klagomål har mottagits eller inspektören på grund av egna iakttagelser har anledning att tro att besättningsmedlemmarna är utmattade skall en mer ingående inspektion göras av att de arbetstider som inskrivits i journalen överensstämmer med normerna i vilotidsdirektivet.

– Om inspektionerna visar att fartyget inte uppfyller kraven i vilotidsdirektivet skall medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att rätta till alla förhållanden ombord som innebär uppenbar fara för sjömännens säkerhet och hälsa, exempelvis förbud att lämna hamnen. Ett sådant beslut om att förbjuda fartygets avgång skall gå att överklaga.

– Om ett fartyg är förbjudet att lämna hamnen skall befälhavaren, ägaren eller den driftansvarige samt flaggstaten informeras om resultatet av inspektionen och om de åtgärder som vidtagits.

På fartyg som är registrerade i en stat utanför gemenskapen skall direktivets bestämmelser inte tillämpas förrän ILO:s konvention nr 180 och protokollet till ILO:s konvention nr 147 har trätt i kraft.

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 30 juni 2002.

6 Bedömningar och förslag

6.1 Införlivande av vilotidsdirektivet (direktiv 1999/63/EG)

6.1.1 Undantagsmöjligheter

Regeringens förslag: Möjligheten att genom kollektivavtal göra undantag från tillämpningen av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän begränsas så att undantag endast får göras från bestämmelserna om vilotid i 4 §.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges redareförening* och *Sjöfartens arbetsgivareförbund* har motsatt sig att möjligheterna till kollektivavtalsvisa undantag från vilotidslagen begränsas annat än när det gäller sjömän under 18 år. *Sveriges redareförening* har framfört att förslaget allvarligt begrän-

sar parternas möjlighet till avsteg från lagen när de så finner lämpligt. Sjöfartens arbetsgivareförbund har svårt att förstå meningen med att det skall behöva finnas en arbetsordning för exempelvis en vaktfri befälhavare, teknisk chef eller intendent som självständigt styr över sin egen arbets- och vilotid. *Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet* instämmer i promemorians bedömning att nuvarande avvikelser är för vidsträckt om direktivet skall följas fullt ut. Fakultetsnämnden ifrågasätter om inte möjligheten att göra undantag genom kollektivavtal borde kompletteras med en regel om att kollektivavtalen skall godkännas eller i vart fall på något sätt underställas behörig myndighet på det sätt som föreskrivs i direktivet.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 2 i vilotidsdirektivet föreskrivs att medlemsstaterna får behålla eller införa bestämmelser som är förmånligare än de som föreskrivs i direktivet. Direktivet är således ett minimidirektiv. I klausul 5 punkt 6 i avtalet föreskrivs dock att medlemsstaterna får, med vederbörlig hänsyn till de allmänna principerna för skydd av arbetstagarnas hälsa och säkerhet, införa nationella lagar och förordningar eller ett förfarande genom vilket den behöriga myndigheten godkänner eller registrerar kollektivavtal som tillåter undantag från de gränser som anges i punkterna 1 och 2. De gränser som avses är gränserna för arbetstid eller vilotid samt vilotidens uppdelning under dygnet. Denna bestämmelse får anses ge utrymme för parterna att genom kollektivavtal avtala om andra gränser för vilotiden än de som anges i 4 §. Detta gäller dock inte vaktgående sjömän. Vaktgående sjömans arbetstid/vilotid styrs nämligen även av STCW-konventionens reglering, som inte innehåller någon möjlighet till sådana undantag. Regeringen föreslår i avsnitt 6.3.2 att vissa undantag skall kunna göras från 4 § även för vaktgående sjömän, utifrån STCW-konventionens bestämmelser.

Genom 3 § vilotidslagen möjliggörs undantag från hela vilotidslagens tillämpning genom kollektivavtal. Det föreskrivs att undantagen inte får strida mot beslut om fartygets säkerhetsbesättning och, vad avser vaktgående personal, mot rätten till vilotid enligt 4 §.

Det kan emellertid inte anses förenligt med vilotidsdirektivet att parterna skall kunna avtala bort den särskilda bestämmelsen i 5 § vilotidslagen, att sjömän under 18 år skall ha rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. Inte heller bör bestämmelserna om att anteckningar skall föras om vilotid och att en arbetsordning skall finnas för alla personalkategorier, vilka är grundläggande för en offentlig tillsyn, kunna avtalas bort av parterna.

Sveriges redareförening har framfört att förslaget allvarligt begränsar parternas möjlighet till avsteg från lagen när de så finner lämpligt, inte minst när parterna konstaterar att tätare eller längre ledighetsperioder eller kompensationsledighet beviljas för vaktgående personal eller för sjömän som arbetar ombord på kortare resor. Regeringen kan emellertid inte se att den föreslagna begränsningen kommer att innebära några större problem utifrån dessa aspekter. Det kommer fortfarande att vara möjligt att genom kollektivavtal avtala om andra tidsgränser för vila än de som anges i 4 §. Regeringen föreslår därutöver i avsnitt 6.3.2 en möjlighet till kollektivavtalsvisa undantag från 4 § även för viss vaktgående personal.

Sjöfartens arbetsgivarförbund har framfört att det inte finns någon mening att ha en arbetsordning för befälhavare, teknisk chef, intendent eller annan ombordvarande som inte är vaktgående. Kravet på arbetsordning och vilotidsanteckningar, särskilt när det gäller chefsbefattningarna ombord, kan kanske i vissa fall framstå som väl långtgående. ILO-konventionen nr 180 och vilotidsdirektivet undantar dock inte några personalkategorier (se vad regeringen uttalat i prop. 1997/98:128 s 18). Dessa rättsakter gäller även personal som inte är vaktgående och syftar sålunda till att all personal ombord skall tillförsäkras rimliga arbetsförhållanden, även befälhavare och maskinchef. Möjligheterna till undantag gäller bara de gränser för vilotid som föreskrivs i klausul 5 i avtalet. Att märka är också att det är arbetsmarkandens parter på europeisk nivå som har slutit ett avtal om arbetstiden för sjömän och begärt att det skall genomföras genom ett för medlemsstaterna bindande direktiv.

Det är emellertid uppenbart att en arbetsordning för en icke vaktgående befälhavare eller maskinchef inte kan utformas på samma sätt som för andra sjömän. Såsom *Sjöfartens arbetsgivarförbund* har påpekat måste exempelvis en befälhavare eller en maskinchef självständigt styra över sin arbetstid. Arbetsordningen måste givetvis utformas utifrån de särskilda arbetsuppgifter och den särskilda ställning som gäller för exempelvis en befälhavare. Några mera påtagliga praktiska problem torde kravet på arbetsordning mot bakgrund härav inte medföra.

Sammanfattningsvis kan således konstateras att direktivet erfordrar en arbetsordning för alla befattningshavare ombord och att anteckningar förs om vilotiden. Regeringen ser därför inte något utrymme för sådana kollektivavtalsvisa undantag för hela personalkategorier från lagens tillämpning som förespråkas av *Sjöfartens arbetsgivarförbund*.

Lagrådet har pekat på att det i klausul 5 punkt 6 förutsätts, för att undantag från vilotidsreglerna skall ske genom kollektivavtal, att avtalet genom ett förfarande är godkänt eller registrerat av den behöriga myndigheten. *Lagrådet* har pekat på att detta villkor inte har tagits upp i förslaget till ändring av 3 § och menar att direktivet inte kan sägas vara helt korrekt genomfört i denna del. *Lagrådet* menar dock att det för svensk del inte torde komma ifråga annat än en ordning med registrering av ifrågavarande kollektivavtalsbestämmelser och anför att en sådan bör kunna komma till stånd på frivillighetens väg. *Lagrådet* konstaterar att något behov av föreskrifter i lag i ämnet då inte finns. I denna fråga kan följande anföras. Redan idag föreskrivs i 58 § sjömanslagen att tillämpliga kollektivavtal skall finnas tillgängliga ombord. För det fall undantag har gjorts från 4 § genom kollektivavtal, måste dessa göras gällande för tillsynsmyndigheten vid en tillsynsförrättning och vara angivna på den arbetsordning som skall finnas ombord. Det senare följer av den mall som bifogas vilotidsdirektivet och som skall ligga till grund för hur den nationella arbetsordningen skall vara utformad. Genom detta förfarande säkerställs enligt regeringens mening den kontroll- och dokumentationsmekanism som måste vara avsikten med direktivet i denna del. Regeringen ser då heller inga skäl eller förutsättningar att, som *Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet* föreslagit, införa något system där kollektivavtal godkänns av statlig myndighet.

Möjligheterna att göra undantag från vilotidslagen genom kollektivavtal bör sålunda begränsas till bestämmelsen i 4 §. Det föreslås därför att

3 § vilotidslagen ändras i enlighet härmed. I avsnitt 6.3.2 föreslår regeringen att även vissa undantag från 4 § skall få göras för vaktgående sjömän i viss lokal passagerartrafik genom kollektivavtal.

Prop. 2001/02:108

6.1.2 Planmässig kontroll av vilotiden på svenska fartyg

Regeringens förslag: Det föreskrivs i fartygssäkerhetslagen (1988:49) att Sjöfartsverkets planmässiga besiktningar av svenska fartyg skall omfatta kontroll av att bestämmelserna om vilotid efterlevs.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har yttrat sig i frågan.

Skälen för regeringens förslag: Enligt klausul 9 i avtalet skall anteckningar om vilotid eller arbetstid med lämpliga intervaller granskas och påtecknas i syfte att övervaka att bestämmelserna om arbets- respektive vilotid följs. Detta är ett åliggande som Sverige har gällande svenskregistrerade fartyg.

Enligt 8 § vilotidslagen skall tillsyn över lagen utövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Därvid skall 10 kap. och 13 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen tillämpas. Varken i fartygssäkerhetslagen eller i fartygssäkerhetsförordningen ges för närvarande några närmare anvisningar om denna tillsyn.

Enligt 10 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen utövar Sjöfartsverket, om något annat inte anges i lagen, tillsyn såvitt avser fartyg och deras utrustning, drift, lastning och säkerhetsorganisation, säkring av last som ännu inte har förts ombord samt rederiers säkerhetsorganisation. Tillsynen utövas, i enlighet med vad som föreskrivs i 10 kap. 5 §, vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar, inledande besiktningar och kontroller enligt 9 b §, rederikontroller och inspektioner. Besiktningar och rederikontroller görs planmässigt. När det finns särskild anledning till det, kan en besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. Inspektioner görs när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat.

För närvarande sker Sjöfartsverkets tillsyn av efterlevnaden av vilotidslagen bara genom inspektion, dvs. när tillsynsmyndigheten finner det motiverat (se Sjöfartsverkets föreskrifter om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation, SJÖFS 1999:17).

Enligt klausul 9 i avtalet har Sverige en skyldighet att med lämpliga intervaller granska och påteckna anteckningar om vilotid på svenska fartyg. Denna bestämmelse kan inte tolkas på annat sätt än att vilotidsreglerna också skall vara föremål för planmässig besiktning.

Planmässig besiktning av svenska fartyg sker bl.a. enligt The International Code of Safety for High-Speed Craft (HSC-koden), 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974), den internationella lastlinjekonventionen (LL 1966), EG-direktivet 98/18 av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, IMO:s resolution A.534 (13) samt Internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden).

För att erhålla giltiga certifikat måste alla svenska handelsfartyg genomgå planmässig och återkommande besiktning. Det torde inte vara

nödvändigt med någon särskild besiktning för att kontrollera efterlevnaden av vilotidsbestämmelserna. I stället bör denna kontroll i första hand kunna ske inom ramen för det befintliga besiktningssystemet.

Regeringen föreslår att det skall föreskrivas i 10 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen att det vid besiktning av fartyg även skall undersökas om bestämmelserna i vilotidslagen efterlevs. Denna återkommande kontroll bör i första hand kunna kopplas till den planmässiga besiktning som sker enligt bl.a. ovan nämnda besiktningssinstrument. Hur denna besiktning närmare skall gå till är emellertid en praktisk fråga som lämpligen bör lösas i förordning eller genom Sjöfartsverkets föreskrifter. Genom föreskrifter kan då även regleras hur journaler skall påtecknas vid besiktning förfarandet.

6.1.3 Kostnaden för läkarintyg

Regeringens förslag: Det införs i mönstringslagen (1983:929) en skyldighet för arbetsgivaren att bekosta sådan återkommande läkarundersökning som sjömannen enligt den lagen skall genomgå.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: SEKO har funnit det positivt att bestämmelsen införs. Ingen annan remissinstans har yttrat sig i denna fråga.

Skälen för regeringens förslag: I klausul 13 punkt 1 i avtalet föreskrivs att sjömän regelbundet skall genomgå hälsundersökningar och ha intyg om att de är lämpade för det arbete som de skall anställas för. Kravet på regelbundna hälsundersökningar motsvaras av bestämmelser i 18–20 §§ mönstringslagen.

I artikel 13 punkt 2 i avtalet stadgas att hälsundersökningen skall vara kostnadsfri. I sjömanslagen (1973:282) finns bestämmelser om att sjömän skall underkasta sig läkarundersökningar när befälhavaren begär det och att sådana läkarundersökningar skall bekostas av arbetsgivaren. Någon motsvarande reglering finns emellertid inte för sådana läkarundersökningar som avses i mönstringslagen.

I praktiken torde det ofta vara så att arbetsgivaren står för kostnaden för sådan läkarundersökning som avses i mönstringslagen. För att säkerställa efterlevnaden av vilotidsdirektivet bör det dock införas en bestämmelse i mönstringslagen att arbetsgivaren svarar för kostnaden för undersökningen.

Det föreslås därför att en bestämmelse med detta innehåll införs i mönstringslagen.

6.1.4 Tillhandahållande av lagstiftning ombord

Regeringens förslag: I sjömanslagen (1973:282) föreskrivs att befälhavaren skall se till att ett exemplar av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som har utfärdats i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget.

Promemorians förslag: Promemorian saknar förslag i denna del.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* har påpekat att vilotidsdirektivet påkallar en bestämmelse av det innehåll som här föreslås. Vid det möte som refereras till under avsnitt 3 har ingen haft något att erinra mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I klausul 8.3 i avtalet föreskrivs att en kopia av bestämmelserna om hur anteckningar om vilotid skall föras i den nationella lagstiftningen och i berörda kollektivavtal skall finnas ombord, lätt tillgänglig för besättningen.

I 58 § sjömanslagen föreskrivs att befälhavaren skall se till att exemplar av sjömanslagen, fartygssäkerhetslagen, de föreskrifter som regeringen har utfärdat i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga ombord. Någon motsvarande skyldighet finns inte, såsom *Sjöfartsverket* har påpekat, när det gäller vilotidslagen.

Regeringen föreslår att det i 58 § sjömanslagen föreskrivs att lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och föreskrifter som har utfärdats i anslutning därtill av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer, skall finnas tillgängliga på fartyget.

6.1.5 Övriga frågor

Regeringens bedömning: Det behövs inte, utöver vad som angivits ovan, några ytterligare lagändringar för att införliva vilotidsdirektivet.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har framfört någon avvikande synpunkt i denna del.

Skälen för bedömningen: Såsom påpekats ovan har Sverige genom den nya vilotidslagen genomfört ILO-konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg. Klausul 1–12 i vilotidsdirektivet överensstämmer med ILO-konventionen. Det kan därför, utöver vad som anges ovan, hänvisas till prop. 1997/98:128 beträffande anpassningen till dessa bestämmelser. Vissa frågor på detaljnivå, bl.a. beträffande förfarandet för vilotidsanteckningarna, har *Sjöfartsverket* bemyndigats att lösa genom föreskrifter. Bedömningen är alltså att det inte behövs några ytterligare lagändringar än de som föreslås ovan. Klausulerna 13–16 i avtalet innehåller bestämmelser om intyg, samrådsförfaranden, hälsoundersökningar, information, skydd för säkerhet och hälsa samt semester. Den svenska lagstiftningen, bl.a. mönstringslagen (1983:929), fartygssäkerhetslagen (1988:49) och semesterlagen (1976:580) innehåller bestämmelser som redan uppfyller direktivet i dessa delar. För en närmare redogörelse av dessa bestämmelser hänvisas till promemorian.

6.2.1 Vilotidslagens tillämplighet

Regeringens förslag: I lagen (1998:958) om vilotid för sjömän föreskrivs att klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till direktivet 1999/63/EG skall iakttas för sjömän ombord på sådana utländska fartyg som används i affärsdrift och som anlöper svenska hamnar.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *SEKO Sjöfolk* är positivt till att utvidga lagen till att omfatta även sjömän anställda på utländska fartyg. *Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet* anser att den föreslagna bestämmelsen är oklar till sin rättsliga karaktär och frågar sig även hur bestämmelsen påverkar möjligheterna att tillgripa stridsåtgärder mot främmande fartyg. Fakultetsnämnden har ifrågasatt hur undantagsbestämmelsen i vilotidsdirektivet skall tillämpas av den svenska tillsynsmyndigheten. *Institutet för sjö- och annan transporträtt vid Stockholms universitet* anser att promemorians förslag går längre än vad tillsynsdirektivet kräver. Enligt institutet är det dessutom bara folkrättsligt godtagbart att vidta åtgärder mot utländska fartyg där direktivet eller motsvarande ILO-regler inte iakttas ”om förhållandena innebär en uppenbar fara för sjömannens säkerhet och hälsa”. *Hovrätten för Västra Sverige* och *Helsingborgs tingsrätt* har framfört synpunkter på begreppet ”affärsdrift”.

Skäl för regeringens förslag: Enligt ILO-konventionen nr 180 och vilotidsdirektivet är berörda stater skyldiga att införa regler som försäkrar att hos dem registrerade fartyg efterlever de bestämmelserna om vilotid eller arbetstid som föreskrivs i ILO-konventionen och i klausulerna 1–12 i bilagan till direktivet. Direktivet föreskriver ytterligare bestämmelser beträffande bl.a. arbetsmiljö och hälsokontroll. I föregående avsnitt har vissa smärre lagändringar föreslagits föranledda av det direktivet.

Tillsynsdirektivet syftar till att inrätta ett system för kontroll av att alla fartyg som anlöper hamnar i medlemsstaterna följer bestämmelserna i vilotidsdirektivet. Det anges sålunda att medlemsstaterna skall vidta lämpliga åtgärder för att alla fartyg som anlöper medlemsstatens hamnar, oavsett vilken flagg de för, skall iakttas klausulerna 1–12 i avtalet som bifogas vilotidsdirektivet. Efterlevnaden av vilotidsbestämmelserna skall således bli föremål inte bara för flaggstatskontroll utan även för hamnstatskontroll. Den svenska vilotidslagstiftningen bör därför träffa även utländska fartyg och ge uttryck för att klausulerna 1–12 i avtalet som bifogas vilotidsdirektivet skall iakttas ombord på dessa.

Sverige har valt att föreskriva om minsta tillåtna vilotid. Inget hindrar dock andra länder att istället ha föreskrifter om mesta tillåtna arbetstid. Vissa av klausulerna 1–12 i avtalet som bifogas vilotidsdirektivet har sin motsvarighet i lagstiftning som i vart fall till viss del bara gäller svenska fartyg; sjömanslagen (1973:282) och fartygssäkerhetslagen (1988:49). Det är därför lagtekniskt olämpligt att göra de nu gällande bestämmel-

serna i vilotidslagen m.m. tillämpliga på utländska fartyg. I vilotidslagen bör det i stället lämpligen föreskrivas att utländska fartyg som används i affärsdrift och som anlöper svensk hamn skall iaktta klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till vilotidsdirektivet. Det föreslås att en bestämmelse med detta innehåll införs i en ny paragraf, 7 a §.

Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet har ifrågasatt om den i promemorian föreslagna regeln har offentligrättslig eller privaträttslig karaktär, vilka sanktioner det finns för den som avviker från bestämmelsen och hur den föreslagna regeln påverkar möjligheterna att tillgripa stridsåtgärder mot främmande fartyg.

Bestämmelsen gällande utländska fartyg i vilotidslagen är avsedd att vara offentligrättslig. Utgångspunkten för regleringen är att utländska fartyg skall underkastas hamnstatskontroll för att vissa miniminormer skall upprätthållas gällande alla fartyg, oberoende av vilken flagg de för. Detta är vad som föreskrivs i tillsynsdirektivet. På samma sätt sker inom ramen för hamnstatskontrollsamarbetet, på sätt som föreskrivs i rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll)³ och i Paris MOU, en kontroll av att alla fartyg uppfyller exempelvis de sjösäkerhetskrav som anges i SOLAS (1974 års konvention om säkerhet för människoliv till sjöss) och de bestämmelser till förhindrande av fartygsförorening som föreskrivs i MARPOL (1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom 1978 års protokoll).

Åliggandena för utländska fartyg är inte, såsom fakultetsnämnden påpekar, sanktionerade i vilotidslagen. Bestämmelsen för utländska fartyg skall emellertid läsas i förening med de nya bestämmelser som föreslås i fartygssäkerhetslagen. Fartygssäkerhetslagen gäller alla fartyg som används för sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. Regeringen föreslår i avsnitt 6.2.2 att efterlevnaden av bestämmelserna i vilotidslagen skall undersökas vid inspektion. Regeringen föreslår vidare att ett fartyg skall kunna kvarhållas om inte bestämmelserna i vilotidslagen efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens säkerhet och hälsa. Regeringen avser även att i förordning föreskriva att en rapport under vissa förhållanden skall tillställas flaggstaten. Det är således en säkerhetslagstiftning, och de sanktioner som är kopplade till denna återfinns i fartygssäkerhetslagens bestämmelser om inspektion och kvarhållande.

Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet har också ifrågasatt hur undantagsbestämmelsen i klausul 5.6 i det avtal som bifogas vilotidsdirektivet skall tillämpas av tillsynsmyndigheten. Som också avhandlas bl.a. i avsnitt 6.3.1 föreskrivs i klausul 5 punkt 6 att medlemsstaterna får, med vederbörlig hänsyn till allmänna principer för skydd av arbetstagarnas hälsa och säkerhet, införa nationella lagar och förordningar eller ett förfarande genom vilket den behöriga myndigheten godkänner eller registrerar kollektivavtal som tillåter undantag från de gränser som anges i punkterna 1 och 2. Fakultetsnämnden har frågat sig vilka kollektivavtal som de svenska myndigheterna skall acceptera i fråga om längsta arbetstid och kortaste vilotid och om de svenska myndigheterna skall

³ EGT L 157, 7.7 1995, s. 1 (Celex 31995L0021).

ställa krav på att utländska kollektivavtal skall vara godkända eller registrerade hos myndighet. Regeringen delar fakultetsnämndens uppfattning att bestämmelsen kan innebära vissa tillämpningsproblem. Det är dock knappast möjligt, såsom påpekats ovan, att knyta kontrollen till annat än de klausuler som föreskrivs i avtalet. Utgångspunkten är att fartygen skall iaktta de bestämmelser som återfinns i ILO-konventionen nr 180 och i vilotidsdirektivet. Detta är också vad tillsynsmyndigheten skall kontrollera. Huruvida det är uppfyllt ombord på fartyget får bedömas från fall till fall, och bedömningen får betydelse för vilka avvikelser som skall rapporteras till flaggstaten. Såsom påpekats ovan skall emellertid regleringen i vilotidslagen läsas i förening med fartygssäkerhetslagens bestämmelser om tillsyn och ingripande. Bara om den bristande efterlevnaden av vilotidslagen innebär en uppenbar fara för sjömännens säkerhet och hälsa kan ett fartyg kvarhållas. Det är då inte fråga om sådana mindre avvikelser som tillåts i klausul 5 punkt 6 utan en situation då besättningen verkligen är utmattad på ett sätt som innebär en fara för sjömännen och för ett säkert framförande av fartyget.

Enligt *Institutet för sjö- och transporträtt vid Stockholms universitet* innebär inte systemet reellt att direktivet gäller på utomstående fartyg eller ens att det kan påtvingas sådana fartyg vid EU-besök, utan endast att åtgärder mot sådana fartyg får vidtas där direktivet eller motsvarande ILO-regler inte iakttas "om förhållandena innebär en uppenbar fara för sjömännens säkerhet och hälsa.". Enligt institutet möter inte direktivet med denna läsning några folkrättsliga invändningar.

Institutet anser däremot att det skulle stå i strid med folkrätten och svensk rättspraxis att föreskriva att vilotidslagen i vissa delar skall "gälla" ombord på utländska fartyg och att de ILO-grundade bestämmelserna skall "tillämpas" för sjömän ombord på utländska fartyg som anlöper svensk hamn.

Vad angår rättsförhållandet mellan redare och ombordanställda anses enligt svensk internationell privaträtt den principen gälla att lagen i den stat där fartyget är registrerat, flaggstatens lag, skall tillämpas (se NJA 1987 s 885). Vad gäller sjösäkerhetsfrågor har dock, såsom anges ovan, ett system med hamnstatskontroller utvecklats genom Paris MOU och direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll. Hamnstaten har ansett ha sig ha jurisdiktion att kontrollera att utländska fartyg efterlever internationellt erkända konventionsbestämmelser om sjösäkerhet, oberoende av om flaggstaten har ratificerat konventionen i fråga eller inte, samt en rättighet att kvarhålla fartyg när dess brister innebär en risk för sjösäkerheten. Detta system har utvecklats som en reaktion på att vissa flaggstater inte utövar en effektiv kontroll över eller tar ett tillräckligt ansvar för fartyg som för deras flagg, så kallad bekvämlighetsflagg. Såsom huvudregel gäller sålunda både fartygssäkerhetslagen och lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg utländska fartyg som seglar in på svenskt sjöterritorium.

ILO-konventionen nr 147, som genom 1996 års protokoll även omfattar konventionen nr 180 om sjömäns arbetstid och bemanning på fartyg, upptas som en relevant konvention i både Paris MOU och direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll.

Det kan enligt regeringens mening inte anses stå i strid med folkrätten att avkräva av utländska fartyg att de följer grundläggande säkerhetsmäs-

siga normer när de anlöper svensk hamn. Detta är också vad som föreskrivs i artikel 1.2 i tillsynsdirektivet, där det ju anges att medlemsstaterna skall vidta lämpliga åtgärder för att fartyg som inte tillhör medlemsstaten skall iakttas klausulerna 1–12 i avtalet som bifogas vilotidsdirektivet. Detta innebär inte att flaggstatens lagar sätts ur spel, däremot att Sverige i egenskap av hamnstat under vissa förutsättningar kan agera om de grundläggande krav som föreskrivs i ILO-konventionen nr 180 och vilotidsdirektivet inte efterlevs. Såsom närmare utvecklas i avsnitt 6.2.2 kan tillsynsmyndigheten genom en inspektion kontrollera om klausulerna 1–12 iakttas. Om tillsynsmyndigheten mottar ett klagomål eller innehar bevis på att normerna enligt ILO-konventionen nr 180 (klausulerna 1-12) inte efterlevs skall den tillställa flaggstaten en rapport. Om bristerna innebär en uppenbar fara för sjömännens säkerhet och hälsa skall nödvändiga åtgärder vidtas, så att dessa förhållanden rättas till innan fartyget tillåts att avsegla.

Med beaktande av vad som framförts av remissinstanserna bör emellertid bestämmelserna i vilotidslagen beträffande utländska fartyg ges en tydligare utformning än vad som föreslagits i promemorian. Regeringen föreslår därför att det i 1 § vilotidslagen föreskrivs att det i 7 a § finns bestämmelser som gäller sjömän som är anställda ombord på utländska fartyg; inte såsom det föreslås i promemorian att vilotidslagen skall gälla utländska fartyg. Regeringen föreslår vidare att det i 7 a § föreskrivs att klausulerna 1-12 skall *iakttas* för sjömän ombord på utländska fartyg som anlöper svensk hamn, inte såsom det föreslås i promemorian att klausulerna skall *tillämpas*.

Detta innebär, såsom redan påpekats, att flaggstatens lagar i och för sig gäller ombord. Däremot måste fartygets befälhavare och redare, om de önskar att fartyget skall anlöpa svensk hamn, tillse att de grundläggande normer för arbetstid och bemanning som föreskrivs i ILO-konventionen nr 180 iakttas ombord. I annat fall kan en inspektion föranleda rapportering till flaggstaten och i vissa fall kvarhållande, allt i enlighet med det vedertagna systemet av hamnstatskontroller.

Regeringen i vilotidslagen sätter inte eventuella kollektivavtal som gäller ombord ur spel och hindrar heller inte att nya kollektivavtal sluts. Möjligheterna att tillgripa stridsåtgärder mot främmande fartyg, vilket regleras i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet, påverkas därför inte av denna reglering. Inte heller påverkar eventuella stridsåtgärder Sjöfartsverkets rätt att inspektera och under vissa förhållanden kvarhålla fartyg i enlighet med vad som föreskrivs i fartygssäkerhetslagen.

Hovrätten för Västra Sverige och Helsingborgs tingsrätt har ifrågasatt om promemorians begrepp ”utländska fartyg som används i affärsdrift” fullt motsvarar direktivens begrepp ”fartyg---som normalt är sysselsatta i kommersiell sjöfart”. Det begrepp som valts i promemorian ansluter till t.ex. lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Enligt regeringens uppfattning finns det anledning att så långt möjligt ha en enhetlig begreppsbildning i lagstiftningen. Det torde inte heller råda någon tvekan om att det är fråga om sådana fartyg som avses i direktiven.

I artikel 11 i tillsynsdirektivet föreskrivs att bestämmelserna i direktivet inte är tillämpliga på fartyg som inte för någon medlemsstats flagg eller är registrerade i någon medlemsstat förrän vid tidpunkten för ikraft-

trädandet av ILO:s konvention nr 180 och av protokollet till ILO:s konvention nr 147. Direktivets tillämpningsområde är utsträckt till hela EES-området eftersom både vilotids- och tillsynsdirektiven har upptagits i EES-avtalet. Tidpunkten för ILO-instrumentens ikraftträdande kommer sannolikt att infalla efter den 30 juni 2002 då direktivet skall vara införlivat. Ikraftträdandebestämmelserna till lagen om ändring i vilotidslagen bör därför utformas så att lagen skall tillämpas på fartyg registrerade i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet först den dag regeringen bestämmer det.

6.2.2 Särskilda bestämmelser om inspektion

Regeringens förslag: Det införs särskilda bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (1988:49) om inspektion av fartyg med anledning av vilotidsbestämmelserna.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har yttrat sig i denna fråga.

Skälen för regeringens förslag:

Inspektionsbestämmelser i tillsynsdirektivet

I tillsynsdirektivet finns särskilda bestämmelser om inspektion. I artikel 3 föreskrivs följande. Om en medlemsstat, till vars hamn ett fartyg frivilligt anlöper i samband med normala kommersiella transaktioner eller av skäl som har samband med driften, mottar ett klagomål som den inte anser vara uppenbart ogrundat eller innehar bevis på att fartyget inte uppfyller de krav som anges i vilotidsdirektivet, skall den utarbeta en rapport som den ställer till regeringen i den stat i vilken fartyget är registrerat. När en inspektion är gjord skall medlemsstaten, om inspektionen ger erforderliga bevis, vidta åtgärder som är nödvändiga för att rätta till sådana förhållanden ombord som innebär en uppenbar fara för sjömännens säkerhet och hälsa.

Artikel 4 föreskriver följande. När en inspektör gör en inspektion för att bevisa att ett fartyg inte uppfyller kraven i vilotidsdirektivet, skall han kontrollera att det har upprättats en tablå med en beskrivning av organisationen av arbetet ombord. Tablån skall upprättas på det eller de arbetspråk som används ombord samt på engelska. Tablån skall upprättas i enlighet med den mall som bifogas direktivet, eller en liknande mall, och anslås på ett lättillgängligt ställe ombord. Inspektören skall vidare kontrollera att det förs en journal över sjömännens arbets- eller vilotid. Journalen skall föras på det eller de arbetspråk som används ombord samt på engelska. Den skall vidare föras i enlighet med den mall som bifogas direktivet, eller en liknande mall, och det skall finnas bevis om att journalen vederbörligen har godkänts av den behöriga myndigheten i den stat i vilken fartyget är registrerat. Detta förfarande benämns i direktivet ”inspektion”.

Om klagomål har mottagits eller inspektören på grund av egna iakttagelser har anledning att tro att besättningsmedlemmarna är utmattade skall en mer ingående inspektion göras för att fastställa om arbetstiden eller viloperioderna som inskrivits i journalen överensstämmer med normerna i vilotidsdirektivet och om dessa vederbörligen har iakttagits. Andra journaler om fartygets drift kan då beaktas. Detta förfarande benämns i direktivet ”mer ingående inspektion”.

Hamnstatskontroll

Sveriges åligganden att inspektera utländska fartyg som anlöpt svensk hamn regleras, som påpekats i avsnitt 6.2.1, i ”Paris Memorandum of Understanding on Port State Control” (Paris MOU) och EG-direktivet 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll). Både i MOU och i direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll anges ILO-konventionen nr 147 som ett av de relevanta instrumenten i dess lydelse då dessa instrument antagits. Konventionen nr 147 omfattar i sin tur genom tilläggsprotokoll konventionen nr 180 om vilotider för sjömän. Direktivet 95/21/EG hänvisar till bl.a. konventionen nr 147 tillsammans med protokoll och ändringar till dessa konventioner och tillhörande koder med obligatorisk status som gäller den 1 juli 1999 (enligt ändringsdirektiv 1999/97/EG. Paris MOU hänvisar till den gällande bilagan till konventionen, dvs. den ursprungliga som redan har trätt i kraft.

Hamnstatskontrollen av utländska fartyg enligt Paris MOU och EG-direktivet sker genom inspektioner. Minst 25 procent av det antal fartyg som anlöper medlemsstaternas hamnar under ett representativt kalenderår skall inspekteras. I bilaga till direktivet 95/21/EG räknas sådana kriterier upp som avgör vilka fartyg som i första hand skall komma i fråga för inspektion. Enligt artikel 6.1 i direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll skall inspektören åtminstone kontrollera de certifikat och dokument som finns förtecknade i en bilaga till direktivet. Dokument angående vilotid/arbetstid återfinns inte i den förteckningen. Enligt artikel 6.2 har dock inspektören rätt att granska alla sådana relevanta certifikat och dokument som måste finnas ombord enligt de för direktivet relevanta konventionerna, dvs. bland andra konventionen nr 147 tillsammans med dess protokoll. Kontrollen av tablåer och journaler beträffande vilotid/arbetstid enligt ILO-konventionen nr 180 kan således bli föremål för inspektion inom ramen för hamnstatskontrollen när ändringsprotokollet har trätt i kraft och instrumenten för hamnstatskontroll har uppdaterats.

När inspektion skall ske

Inspektion av vilotider/arbetstider skall för det första, på sätt som tillsynsdirektivet föreskriver i artikel 3, ske när inspektionsmyndigheten mottar ett klagomål som inte kan anses ogrundat eller annars innehar bevis för att fartyget inte uppfyller kraven i vilotidsdirektivet. Detta får

anses reglerat redan genom 10 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen, där det föreskrivs att inspektion görs när tillsynsmyndigheten finner det motiverat.

Inspektion av vilotider/arbetstider kan vidare ske inom ramen för hamnstatskontrollen när tilläggsprotokollet har trätt i kraft och instrumenten för hamnstatskontroll har uppdaterats. Detta följer redan av direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll och erforderliga bestämmelser kan i förkommande fall meddelas av Sjöfartsverket genom befintliga bemyndiganden.

I förordning kan det föreskrivas att tillsynsmyndigheten, på sätt som anges i artikel 3 i tillsynsdirektivet, i vissa fall skall utarbeta en rapport och tillställa flaggstaten denna.

Inspektionsförfarandet

Tillsynen skall enligt artikel 4 i tillsynsdirektivet ske genom ”inspektion” och ”mer ingående inspektion”. Detta förfarande, att inledningsvis kontrollera giltigheten av föreskrivna dokument och att bara vid särskilda indikationer göra någon utökad kontroll, återfinns såväl i Paris MOU och direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll som i Förenta Nationernas havsrättskonvention. Förfarandet bör också läsas i ljuset av bestämmelsen i artikel 6 i tillsynsdirektivet, att alla ansträngningar skall göras för att undvika att ett fartyg försenas på ett obefogat sätt. Bestämmelsen bör ges den tolkningen att den begränsar inspektionsrätten av utländska fartyg. Vid inspektionen skall det inledningsvis bara ske en kontroll av att det finns tablå och journal. Motsvarande begränsning vid inspektion av utländska fartyg återfinns bl.a. i 10 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen. Det saknas dock anledning att införa en sådan begränsning vid inspektion av svenska fartyg. En mer ingående inspektion skall göras om inspektören har mottagit klagomål eller på grund av egna iakttagelser har anledning att tro att besättningsmedlemmarna är utmattade. Äligger att under dessa förhållanden göra en ”mer ingående inspektion” bör gälla både beträffande svenska och utländska fartyg.

Vid den mer ingående inspektionen skall tillsynsmyndigheten kontrollera om arbetstiden/vilotiden överensstämmer med normerna i vilotidsdirektivet. Det säger sig självt att det, i vart fall på större fartyg, inte kan bli fråga om annat än stickprovsvis gjorda kontroller. Tillsynsmyndigheten skall också kontrollera om normerna ”vederbörligen har iakttagits”, dvs. om anteckningarna överensstämmer med de verkliga förhållandena. Motläsningen kan då ske med andra journaler som utvisar fartygets drift.

Det föreslås sålunda att det i 10 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen föreskrivs att även efterlevnaden av bestämmelserna i vilotidslagen skall undersökas vid en inspektion. Vad som då skall undersökas gällande ett utländskt fartyg är således om klausulerna 1–12 bilagan till vilotidsdirektivet iakttas. I avsnitt 6.2.1 resoneras närmare om vilotidslagens tillämplighet avseende utländska fartyg. Det föreslås vidare att en särskild bestämmelse beträffande inspektionen införs i 10 kap. 8 a § fartygssäkerhetslagen.

I 8 § vilotidslagen föreskrivs att 10 kap. och 13 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen (1988:49) skall tillämpas vid tillsyn. Genom detta förslag införs i stället särskilda bestämmelser i fartygssäkerhetslagen om tillsy-

nen. Vidare föreslås i avsnitt 6.2.3 en särskild bestämmelse om kvarhållande. Det bör därför i vilotidslagen endast göras en hänvisning till dessa särskilda bestämmelser. Det föreslås att 8 § vilotidslagen ändras på detta sätt.

6.2.3 Särskilda bestämmelser om kvarhållande

Förslag: Det införs i fartygssäkerhetslagen (1988:49) en möjlighet att kvarhålla ett fartyg om man ombord inte efterlever bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens säkerhet och hälsa.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kustbevakningen* har, mot bakgrund av att myndigheten i framtiden kan komma att utöva tillsyn över vilotidsbestämmelserna, föreslagit att myndigheten skall ges möjlighet att besluta om kvarhållande av fartyg enligt 11 kap. fartygssäkerhetslagen.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 5 i tillsynsdirektivet föreskrivs följande. Om en inspektion eller en ”mer noggrann inspektion” visar att fartyget inte uppfyller kraven i vilotidsdirektivet skall medlemsstaten vidta nödvändiga åtgärder för att rätta till förhållanden ombord som innebär uppenbar fara för sjömännens säkerhet och hälsa. Sådana åtgärder kan bestå i förbud att lämna hamnen så länge de konstaterade oegentligheterna inte korrigerats.

Om det finns klara bevis för att vaktgående personal i den första vakten eller påföljande avlösande vakt är utmattade, skall medlemsstaten se till att fartyget inte lämnar hamnen innan de konstaterade oegentligheterna är korrigerade eller besättningsmedlemmarna är tillräcklig utvilade.

Bestämmelser om kvarhållande av fartyg finns i 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen. Enligt paragrafens första stycke får ett fartygs resa förbjudas om det finns skälig anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt, att det i något väsentligt avseende brister i fråga om skydd mot ohälsa eller olycksfall, att det inte är lastat på ett betryggande sätt, att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, att det inte är bemannat på ett betryggande sätt eller att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation. Enligt andra stycket *skall* ett fartygs resa förbjudas, om någon brist som avses i första stycket medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare. Om det föreligger en sådan brist som avses i 11 kap. 1 §, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får tillsynsmyndigheten i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen.

Möjligheterna och skyldigheterna för tillsynsmyndigheten att kvarhålla ett fartyg enligt fartygssäkerhetslagen kan inte anses fullt ut motsvara vad som anges i artikel 5 i tillsynsdirektivet. 11 kap. 1 § bör därför kompletteras på så sätt att det föreskrivs att ett fartyg får kvarhållas om det inte efterlever bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens säkerhet och hälsa. Denna bestämmelse motsvarar artikel 5.1 i tillsynsdirektivet. Artikel 5.2 föreskriver en skyldighet att kvarhålla fartyget, om det finns klara bevis för att den vaktgående personalen i den första vakten eller påföljande

avlösande vakter är utmattade. Även fartygssäkerhetslagen föreskriver att det i vissa fall är obligatoriskt att kvarhålla ett fartyg. Denna bestämmelse får redan anses motsvara förpliktelsen för medlemsstaten enligt artikel 5.2 i tillsynsdirektivet.

Kustbevakningen har framfört att myndigheten bör ges befogenhet att besluta om kvarhållande av fartyg enligt 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen. Enligt 11 kap. 2 § har regeringen bemyndigande att föreskriva att även annan myndighet än Sjöfartsverket skall få besluta om kvarhållande. Denna fråga, som ju inte bara berör vilotidsfrågorna, får lämpligen behandlas inom ramen för det pågående arbetet med ny fartygssäkerhetslag.

6.2.4 Sekretess för anmälares identitet hos Sjöfartsverket vid tillsyn

Regeringens förslag: I sekretesslagen (1980:100) föreskrivs att sekretess skall gälla hos Sjöfartsverket för anmälan eller annan utsaga av enskild vid tillsyn enligt 10 kap. fartygssäkerhetslagen, om det kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider men om uppgiften röjs.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock att sekretess bara skall gälla hos Sjöfartsverket i ärende enligt 10 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen.

Remissinstanserna: *SEKO* har ställt sig positivt till förslaget eftersom det kan skydda en enskild sjöman från repressalier från arbetsgivaren. *Justitieombudsmannen* har ifrågasatt om inte sekretessen bör gälla vid all verksamhet med tillsyn enligt 10 kap. fartygssäkerhetslagen samt har bl.a. anfört att vissa uttalanden i promemorian närmast ger intryck av att det är fråga om en prövning enligt ett omvänt skaderekvisit. *Hovrätten för Västra Sverige* har anfört att implementeringen inte överensstämmer med direktivets krav på absolut sekretess och *Arbetsmiljöverket* har påpekat att det på Arbetsmiljöverkets område finns en bestämmelse om absolut sekretess för arbetstagares anmälan i ärende om arbetarskydd. *Helsingborgs tingsrätt* har anfört att sekretessen borde vara svagare med förebild i vissa andra bestämmelser i sekretesslagen.

Skälen för regeringens förslag

Anmälareskydd i EG-direktiven

I artikel 3 i tillsynsdirektivet föreskrivs följande. Om en medlemsstat, till vars hamn ett fartyg frivilligt anlöper i samband med normala kommersiella transaktioner eller av skäl som har samband med driften, mottar ett klagomål som den inte anser vara uppenbart ogrundat eller innehar bevis på att fartyget inte uppfyller de krav som anges i vilotidsdirektivet, skall medlemsstaten utarbeta en rapport som den ställer till regeringen i den stat i vilket fartyget är registrerat och skall, när en inspektion enligt artikel 4 ger erforderliga bevis, vidta åtgärder som är nödvändiga för att rätta till sådana förhållanden ombord som innebär en uppenbar fara för sjö-

männens säkerhet och hälsa. I andra stycket föreskrivs att identiteten på den person från vilken klagomålet härrör inte skall avslöjas varken för befälhavaren eller det berörda fartygets ägare.

Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), ändrat genom direktiven 98/25/EG, 98/42/EG och 99/97/EG, innehåller, såsom redan berörts i avsnitt 6.2.2, kriterier för hamnstaternas fartygskontroll samt rutiner för inspektion och kvarhållande av fartyg. Hamnstatskontrollen av utländska fartyg sker genom inspektioner som utförs av hamnstatens behöriga sjöfartsmyndighet. Minst 25 procent av det antal fartyg som anlöper medlemsstatens hamnar under ett representativt kalenderår skall inspekteras. I direktivets bilaga I (enligt ändringsdirektiv 98/42/EG⁴) räknas sådana kriterier upp som avgör vilka fartyg som i första hand skall komma i fråga för inspektion. Under punkten 4 anges såsom styrande faktor fartyg som har varit föremål för rapport eller klagomål från befälhavaren, en ombordanställd eller annan person eller organisation med ett legitimt intresse av fartygets säkra drift, boende- och arbetsförhållanden ombord eller förhindrande av förorening, om inte den berörda medlemsstaten bedömer att rapporten eller klagomålet är helt utan grund. I punkten 4 föreskrivs att identiteten på den person som lämnat in rapporten eller klagomålet inte får lämnas ut till det berörda fartygets befälhavare eller ägare.

I såväl tillsynsdirektiven som i direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll finns således bestämmelser om att en anmälares identitet skall hemlighållas för fartygets befälhavare eller ägare. Sverige är genom direktiven förpliktigt att införa motsvarande bestämmelser i svensk lag. Sådana bestämmelser bör innefatta såväl regler om tystnadsplikt som förbud mot utlämnande av uppgifter i allmänna handlingar och skall därför tas in i sekretesslagen (1980:100) (jfr 1 kap. 1 § sekretesslagen).

Anmälareskydd i svensk lagstiftning

Vissa bestämmelser om sekretess till skydd för anmälare finns redan i sekretesslagen. I 7 kap. 6 § sekretesslagen föreskrivs att sekretess gäller inom hälso- och sjukvården och annan verksamhet som avses i 1 § samt inom socialtjänsten för anmälan eller annan utsaga av enskild om någons hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att fara uppkommer för att den som gjort anmälan eller avgivit utsagan eller någon honom närstående utsätts för våld eller annat allvarligt men om uppgiften röjs. Motsvarande sekretess gäller enligt 7 kap. 7 § sekretesslagen bl.a. hos allmän försäkringskassa i ärende om allmän försäkring, enligt 7 kap. 20 § sekretesslagen hos polismyndighet i bl.a. ärende om omhändertagande enligt lagstiftningen om psykiatrisk tvångsvård eller rättspsykiatrisk vård och enligt 9 kap. 17 § tredje stycket sekretesslagen i bl.a. utredning enligt bestämmelserna om förundersökning.

I 7 kap. 8 § föreskrivs att sekretess gäller hos myndighet, som har till särskild uppgift att verka för arbetarskydd, i ärende enligt lagstiftning om

⁴ EGT L 184, 27.6.1998, s. 40 (Celex 31998L0042)

bl.a. arbetsskadeförsäkring. Hos sådan myndighet gäller sekretess också för arbetstagares anmälan i ärende om arbetarskydd, således en absolut sekretess.

Någon sekretess till skydd för anmälare i ärenden hos Sjöfartsverket finns för närvarande inte i den svenska lagstiftningen.

En ny bestämmelse om anmälningskydd

Enligt direktiven skall fartygets befälhavare och ägare inte få vetskap om vem som gjort en anmälan. Den bakomliggande avsikten torde vara att exempelvis den enskilde sjömannen skall kunna göra en anmälan utan att riskera att utsättas för trakasserier eller annan oförmånlig behandling från befälhavaren eller sin arbetsgivare som en ”bestraffning” för sitt handlande.

I promemorian har föreslagits att sekretess skall gälla hos Sjöfartsverket i ärende enligt 10 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) för anmälan eller annan utsaga av enskild om det kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider men av om uppgiften röjs. Den föreslagna bestämmelsen har således försetts med ett rakt skaderekvisit, dvs. presumptionen är att uppgifterna är offentliga. Endast om det kan antas att ett röjande av en uppgift kan medföra att den enskilde eller någon honom närstående lider men av att uppgiften röjs får uppgiften hemlighållas.

Det raka skaderekvisitet innebär att skadebedömningen i huvudsak skall göras med utgångspunkt från själva uppgiften. Det innebär att frågan huruvida sekretess gäller eller inte i första hand inte behöver knytas till en skadebedömning i det enskilda fallet. Avgörande är i stället om uppgiften som sådan är av den arten att ett utlämnande typiskt sett kan vara ägnat att medföra skada för det intresse som skall skyddas genom bestämmelsen. Om uppgiften är sådan att den genomsnittligt sett måste betraktas som harmlös, skall den normalt sett alltså falla utanför sekretessen. Skulle uppgiften å andra sidan vara av sådant slag att den lätt kan komma att missbrukas skall den i de flesta fall anses vara omfattad av sekretess. Vid införandet av sekretesslagen anfördes att fördelen med ett rakt skaderekvisit är att man sällan behöver frångå den till offentlighetsprincipen hörande grundsatsen att den som begär en uppgift hos en myndighet inte skall behöva legitimera sig och tala om varför han vill ta del av en uppgift. När det gäller sådana uppgifter som lätt kan komma att missbrukas anförde dock föredraganden att upplysningar om sökandens identitet och om hans avsikter med uppgifterna kan medföra att det inte längre finns någon anledning till antagande att den i sekretessbestämmelsen angivna skadan skall uppkomma. Han ansåg därför att det i dessa fall inte kan anses stötande från offentlighetsynpunkt att ställa den som begär att få ut en uppgift inför valet att antingen avstå från uppgiften eller tala om vem han är och vilket ändamål han har med sin begäran. Han pekade också på möjligheten för myndigheterna att i dessa fall eliminera skaderisken genom att ställa upp ett förbehåll som inskränker mottagarens rätt att lämna uppgift vidare eller utnyttja den, se 14 kap. 9 och 10 §§ sekretesslagen (Prop. 1979/80:2 Del A s 80 f, se vidare uttalandena i samma prop. s 190 om hemlighållande av uppgifter om sjukskrivningsperioder i förhållande till en arbetsgivare som överväger att anställa försäkringstagaren i fråga).

Helsingborgs tingsrätt har anfört att sekretessbestämmelsen bör ges en mer restriktiv utformning än vad som har föreslagits i promemorian. Tingsrätten föreslår att skaderekvisitet bör utformas så att sekretess, i likhet med vad som gäller enligt t.ex. 7 kap. 6 § och 9 kap. 17 §, skall gälla enbart om det kan antas att fara uppkommer för att någon utsätts för våld eller annat allvarligt men om uppgiften röjs. Eftersom ett krav på att fara för våld eller allvarligt men skall föreligga för att uppgiften skall få hemlighållas innebär att bestämmelsen bara skulle ge skydd mot represalier av mera allvarligt slag, anser regeringen att en sådan utformning av bestämmelsen vore alltför restriktiv för att uppfylla de krav på skydd för anmälarens identitet som direktiven uppställer.

Regeringen har övervägt en bestämmelse om absolut sekretess, på sätt som *Hovrätten för Västra Sverige* har förespråkat. Det bör anmärkas att en sådan bestämmelse bara finns beträffande Arbetsmiljöverkets tillsynsverksamhet, 7 kap. 8 § sekretesslagen, och att den då bara rör arbetstagaransmälan. Denna bestämmelse har också sin bakgrund i en numera upphävd förordning, förordningen (1973:847) med instruktion för yrkesinspektionen. En bestämmelse om absolut sekretess för anmälan innebär vidare att anmälan i dess helhet inte kan lämnas ut (se RÅ 1994 Not 587). Det blir då fråga om ett betydligt längre gående hemlighållande än vad som krävs enligt de nu aktuella EG-direktiven, vilka bara avser att skydda identiteten på anmälaren i förhållande till fartygets befälhavare och ägare.

I den nu aktuella situationen får det typiskt sett antas föreligga risk att anmälaren kommer att lida men om dennes identitet röjs för fartygets befälhavare och ägare. Regeringen anser därför att sekretessbestämmelsen på sätt som har föreslagits i promemorian bör utformas så att det räcker att det kan antas föreligga risk att anmälaren kommer att lida men om dennes identitet röjs för att uppgiften skall kunna hemlighållas. Utformningen av bestämmelsen innebär att inte bara namnet på anmälaren utan även själva innehållet i anmälan eller utsagan kan omfattas av sekretess, nämligen om uppgifterna på något sätt kan avslöja vem anmälaren är. Bestämmelsen medger också att förekomsten av en anmälan eller utsaga hålls hemlig helt, nämligen då blotta förekomsten av en anmälan skulle kunna avslöja vem som har gjort den. Om den som begär uppgift om vem som har lämnat en anmälan inte vill uppge ändamålet med sin förfrågan eller uppträder anonymt får redan detta anses visa att sådan risk är förenad med ett utlämnande att sekretess skall iaktas (jfr de ovan nämnda förarbetsuttalandena i prop. 1979/80:2 Del A).

Sammanfattningsvis innebär förslaget att inte fler uppgifter än nödvändigt i anmälan eller utsagan sekretessbeläggs samtidigt som anmälaren ges erforderligt skydd i förhållande till fartygets befälhavare eller ägare. Det skall anmärkas att sekretesskyddet enligt den föreslagna bestämmelsen i vissa fall kan komma att stå i motsättning till bestämmelser om partsinsyn. Hur denna motsättning skall lösas regleras i 14 kap. 5 § sekretesslagen.

Direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll gäller bara i tillsynsärende beträffande utländska fartyg. Samma anmälskydd bör dock gälla för tillsynsärenden avseende såväl svenskregistrerade som utlandsregistrerade fartyg. Identitetsskyddet i artikel 3 i tillsynsdirektivet får dessutom, i ljuset av direktivets hela tillämpningsområde, anses gälla för såväl ut-

ländska som svenska fartyg. Den föreslagna bestämmelsen bör således gälla oavsett i vilket land det anmälda fartyget är registrerat.

De aktuella direktiven gäller bara sådan tillsyn som benämns inspektion och som omfattas av 10 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen. I promemorian har det också föreslagits att sekretess skall gälla hos Sjöfartsverket i ärende enligt 10 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen. *Justitieombudsmannen* har inte ansett det i sak motiverat att begränsa sekretessområdet till vad som är hänförligt till "inspektion", utan ifrågasatt om inte sekretessen bör få gälla inom all verksamhet med tillsyn enligt 10 kap. fartygssäkerhetslagen. Regeringen har förståelse för denna synpunkt. En sådan sekretessbestämmelse blir mer klar och lättillämpad. För den enskilde kan det heller inte i alla situationer framstå som klart om en anmälan kommer att leda till en inspektion eller en besiktning. Som *Justitieombudsmannen* också påpekat bör inte sekretessen gälla bara vid ett ärende utan vid all tillsynsverksamhet. Regeringen föreslår därför att sekretess skall gälla för anmälan eller annan utsaga hos Sjöfartsverket vid tillsyn enligt 10 kap. fartygssäkerhetslagen.

Det föreslås sålunda att en bestämmelse med detta innehåll införs i 7 kap. 43 § sekretesslagen.

Om meddelarfriheten

I 16 kap. 1 § sekretesslagen anges i vilka fall tystnadsplikten har företräde framför meddelarfriheten, dvs. rätten enligt 1 kap. 1 § tredje stycket tryckfrihetsordningen och 1 kap. 2 § yttrandefrihetsgrundlagen att lämna uppgift i vilket ämne som helst för publicering i de medier som de båda grundlagarna omfattar. När det gäller befintliga sekretessbestämmelser till skydd för anmälare är det enbart den tystnadsplikt som följer av anmälnarskyddet enligt 7 kap. 6 § som inskränker meddelarfriheten. Detta beror på att sistnämnda bestämmelse avser hälso-, sjukvårds- och socialtjänstsekretessen. Samtliga tystnadsplikter som följer av denna sekretess (7 kap. 1-6 §§) inskränker meddelarfriheten. Sekretessen enligt sistnämnda lagrum har vidare ansetts vara så angelägen att upprätthålla att den, enligt 14 kap. 3 § andra stycket sekretesslagen, är undantagen från generalklausulens tillämpningsområde, dvs. den allmänna bestämmelse i lagrummets första stycket om att sekretessbelagd uppgift får lämnas till myndighet, om det är uppenbart att intresset att uppgiften lämnas har företräde framför det intresse som sekretessen skall skydda.

Tillräckligt starka skäl att på motsvarande sätt inskränka meddelarfriheten med anledning av den ovan föreslagna sekretessbestämmelsen finns enligt regeringens uppfattning inte.

6.2.5 Övriga frågor

Regeringens bedömning: Övriga bestämmelser i direktivet påkallar inte några lagändringar.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har anmält någon avvikande uppfattning.

Skälen för regeringens bedömning: I artikel 6.1 i tillsynsdirektivet föreskrivs att medlemsstaten skall informera bl.a. befälhavare och flaggstatens förvaltning om kvarhållande. I den mån det är erforderligt kan en sådan bestämmelse meddelas i förordning. Bestämmelsen i artikel 6.2 om kompensation för förluster eller skador får anses följa av allmänna skadeståndsrättsliga principer. Rätt att överklaga beslut om kvarhållande, vilket föreskrivs i artikel 7 i tillsynsdirektivet, finns enligt 13 kap. fartygssäkerhetslagen. Inte heller övriga bestämmelser i direktivet påkallar några lagändringar.

6.3 Undantagsmöjlighet för viss lokal trafik

6.3.1 Bakgrund till förslaget

Gällande rätt

I 4 § vilotidslagen föreskrivs att sjömän har rätt till vilotid. Vilotiden bör förläggas så att de får vila en dag i veckan och på allmän helgdag. Vilotiden får inte understiga 1) 10 timmar under varje 24-timmarsperiod och 2) 77 timmar under varje sjudagarsperiod. Vilotiden enligt p 1 får delas upp i högst två perioder varav en period om minst 6 timmar. Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar.

Enligt 3 § vilotidslagen får undantag från lagens tillämpning göras genom kollektivavtal. Sådant undantag gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen eller, vad avser vaktgående sjömän, om undantaget strider mot rätten till vilotid enligt 4 §. I avsnitt 6.1.1 föreslås att denna kollektivavtalsvisa undantagsmöjlighet skall begränsas till bestämmelserna om vilotid i 4 §.

Vilotidslagen är utformad för att överensstämja dels med ILO:s konvention nr 180 om sjömäns arbetstid och bemanning på fartyg och dels med den reviderade STCW-konventionen. Det anges sålunda i prop. 1997/98:128, s. 15, att ILO-konventionen och STCW-konventionen genomförs genom vilotidslagen.

ILO-konventionen nr 180 och EG-direktivet 1999/63/EG (vilotidsdirektivet)

Som påpekats under avsnitt 5.3.1 överensstämmer klausul 1–12 i avtalet som bifogas vilotidsdirektivet med ILO-konventionen nr 180. Vad som sägs nedan gäller därför såväl direktivet som konventionen, vilka båda Sverige är förpliktiga att efterleva.

I artikel 4 i ILO-konventionen nr 180 föreskrivs att varje medlemsstat som ratificerar konventionen erkänner att den normala arbetstidsnormen

för sjömän liksom för andra arbetstagare skall grundas på en åtta timmars arbetsdag med en vilodag i veckan och med vila på allmänna helgdagar.

Enligt artikel 5 skall gränserna för arbetstid eller vilotid vara följande.

- a) Det högsta antalet arbetstimmar får inte överstiga
 - (i) 14 timmar under någon 24-timmarsperiod och
 - (ii) 72 timmar under någon sjudagarsperiod eller
- b) det minsta antalet vilotimmar får inte understiga
 - (i) tio timmar under någon 24-timmarsperiod och
 - (ii) 77 timmar under någon sjudagarsperiod.

Vilotiden får uppdelas i högst två perioder varav den ena skall vara minst sex timmar, och avståndet mellan två på varandra följande viloperioder får inte överstiga 14 timmar.

I art. 5.6 medges rätt för en medlemsstat att göra undantag från dessa gränser. Det föreskrivs i den artikeln att ingenting skall hindra en medlemsstat från att ha nationella lagar och bestämmelser, eller ett förfarande som tillåter den behöriga myndigheten att godkänna eller registrera kollektivavtal, vilka medger undantag från de angivna gränserna. Sådana regler skall så långt som möjligt följa angivna normer men får beakta mer frekventa eller längre ledighetsperioder eller beredande av kompensationsledighet för vaktgående sjömän eller för sjömän som arbetar ombord på fartyg som gör kortare resor.

STCW-konventionen

Den reviderade STCW-konventionen, IMO:s konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, innehåller bl.a. föreskrifter om minsta tillåtna vilotid för vakthavande befäl och vaktgående besättningsmän.

I del A-VIII/1 i STCW-koden (obligatoriska bestämmelser) föreskrivs sålunda följande:

1. Alla personer som utsetts till vakthavande befäl eller vaktgående besättningsmän skall ha en minsta vilotid på 10 timmar per 24-timmarsperiod.
2. Vilotimmarna får delas upp i högst två perioder, varav en om minst 6 timmar.
3. Kraven på vilotid enligt punkterna 1 och 2 måste inte upprätthållas i samband med ett nödläge eller en övning, eller under andra prioriterade driftsförhållanden.
4. Trots bestämmelserna i punkterna 1 och 2 får perioden på tio vilotimmar minskas till sex timmar i sträck, förutsatt att en sådan minskning inte sträcker sig över mer än två dagar och att minst 70 timmar vila ges under varje sjudagarsperiod.

Motsvarande bestämmelser har införlivats i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/25/EG av den 4 april 2001 om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

ILO-konventionen och STCW-konventionen

De båda konventionerna reglerar således vilotiden på liknande sätt. Följande skillnader skall dock påpekas:

- ILO-konventionen reglerar vilotid för alla sjömän medan bestämmelsen i STCW-konventionen gäller vakthavande befäl eller vaktgående besättningsmän.
- ILO-konventionen föreskriver att vilotiden skall uppgå till 77 timmar under en sjudagarsperiod medan minsta vilotid under samma period enligt STCW-konventionen uppgår till 70 timmar.
- ”Dygnsvilan”, dvs. vilotiden per 24-timmarsperiod, får enligt STCW-konventionen minskas till minst sex timmar i sträck. Detta får ske under förutsättning att en sådan minskning inte sträcker sig över mer än två dagar och att minst 70 timmar vila ges under varje sjudagarsperiod. Något motsvarande undantag finns inte i ILO-konventionen.
- ILO-konventionen öppnar för en möjlighet till nationella lagar och andra bestämmelser som avviker från de angivna gränserna för vilotid/arbetstid. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i STCW-konventionen.

Kritik mot vilotidslagen från rederier som trafikerar lokal sjöfart

Vissa rederier som bedriver lokal passagerartrafik i direkt anslutning till den svenska kusten har efter vilotidslagens ikraftträdande inkommit med skrivelser till Regeringskansliet, där de begär ändring av vilotidslagen eller i vart fall dispens från gällande regler. Sådana skrivelser har inkommit från Stockholms sjötrafik, Ven-trafiken AB, Lysekils hamn och SWEREF (Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg). Skrivelsen från Stockholms sjötrafik har också undertecknats av SEKO Sjöfolk och Sveriges Fartygsbefälsförening.

Företagen har bl.a. angett att vilotidslagen omöjliggör ett effektivt och väl anpassat arbetsschema, medför fler arbetsresor för besättningarna och därtill ökade rekryteringsproblem. Rederierna har anfört att vilotidslagen är anpassad till den ”stora sjöfarten”, som har drift dygnet runt och ett vaktssystem med flera personer per befattning. Från rederierna har det bl.a. framförts att det i deras verksamhet handlar om korta sjöresor och många hamnanlöp med långa väntetider och att besättningarnas arbetstider i mycket kan liknas vid normalt skiftarbete på land. Sammantaget efterfrågas i framställningarna vilotidsregler som överensstämmer med STCW-konventionens krav.

6.3.2 En ny bestämmelse om undantagsmöjligheter

Regeringens förslag: Det föreskrivs i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän att undantag från de gränser för vilotid som anges i 4 § får göras genom kollektivavtal för vaktgående sjömän ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (1988:49) och som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte sådana som är belägna på Gotland. Vilotiden får emellertid inte understiga de gränser som anges i STCW-konventionen.

Promemorians förslag: Överensstämmer till viss del med regeringens. I promemorian föreslås att vilotiden för sjömän i sådan nationell trafik som regeringen föreskriver får frångå lagens bestämmelser om

vilotid och i stället följa STCW-konventionens krav. Något krav på att undantagen skall ske genom kollektivavtal föreslås således inte i promemorian.

Remissinstanserna: *Sjöfartens arbetsgivareförbud* och *SWEREF* har sett positivt på den föreslagna bestämmelsen. *ILO-kommittén* har funnit undantaget förenligt med ILO-konventionen nr 180. *SEKO sjöfolk* och *Sveriges Fartygsbefälsförening* har dock uttryckt tveksamhet över förslaget. *SEKO* har anfört att det torde medföra fara för sjösäkerheten och de ombordanställdas hälsa om vaktgående sjömän kan få arbeta 18 timmar om dygnet två dagar i veckan. Sveriges Fartygsbefälsförening har ansett att den föreslagna ändringen kan innebära att arbetstiden kan utgöra trettiosex timmar i sträck genom att begränsningen utgör två dagar i stället för under två tjugofyratimmarsperioder. *SEKO* har vidare ansett att det skall föreligga ett avtal mellan parterna innan regeringen fattar beslut om undantag medan Sveriges Fartygsbefälsförening har framfört att tjänstgöringsscheman och viloperioder bör underställas sjöfartsmyndighet för godkännande innan den föreslagna regeln skall kunna tillämpas. Både *SEKO* och Sveriges Fartygsbefälsförening har slutligen framfört att vilotiden bör utgöra minst åtta timmar i sträck under en tjugofyratimmarsperiod. *Sjöfartsverket* och Sveriges fartygsbefälsförening har anfört att det inte framstår som klart i förslaget vilken trafik som skall omfattas av undantagsbestämmelsen. *Sjöfartsverket* har vidare anfört att det bör övervägas om bemyndigandet att meddela undantagsbestämmelser inte bör gälla såväl regeringen som den myndighet regeringen bestämmer.

Vid det möte som har hållits med arbetsmarknadens parter samt med *Sjöfartsverket* och *Arbetsmiljöverket* (se om detta möte under avsnitt 3) har det förslag som regeringen lägger fram i denna lagrådsremiss behandlats. Vid mötet har alla parter förklarat sig stödja det nya förslaget. *SWEREF* har emellertid därefter inkommit med skrivelser där föreningen förklarat sig motsätta sig kravet på kollektivavtal. *SWEREF* har därvid anfört att majoriteten av dess medlemmar driver sina fartyg som rena familjeföretag där anställda saknas och därmed också anledning att träffa kollektivavtal. Enligt *SWEREF* är dock behovet att få tillämpa STCW-konventionens vilotidsregler lika stort i dessa familjeföretag som i *SWEREF*s övriga medlemsrederier.

Skälen för regeringens förslag

Enligt 3 § vilotidslagen får undantag göras från lagens tillämpning genom kollektivavtal. Sådant undantag gäller dock inte, vad avser vaktgående sjömän, om undantaget strider mot rätten till vilotid enligt 4 §. De flesta sjömännen ombord på den lokala passagerartrafiken torde tjänstgöra som vakthavande. Den lokala passagerartrafiken har därför för närvarande inte möjlighet att göra avsteg från bestämmelserna i 4 § vilotidslagen ens genom kollektivavtal.

Vad som framfördes av rederierna samt av *SEKO Sjöfolk* och Sveriges Fartygsbefälsförening i samband med vilotidslagens införande framstår som beaktansvärt. Det är uppenbart att den lokala passagerartrafiken i mångt och mycket arbetar under andra förhållanden än oceangående trafik och i övrigt trafik på längre resor. ILO-konventionen öppnar för un-

dantag för trafik i kortare resor och trafik som medger mer frekventa och längre ledighetsperioder. Att införa en möjlighet till undantag kan lösa många praktiska problem. Detta måste vägas mot att det blir fråga om bestämmelser som tillåter längre arbetspass och därigenom riskerar att medföra sämre arbetsförhållanden och kanske även lägre säkerhetsnivå.

Den föreslagna bestämmelsen i promemorian grundade sig på framställningar som hade undertecknats av såväl arbetsgivarsidan som av företrädare för Sveriges Fartygsbefälsförening och SEKO. Av remissutfallet framgår emellertid att det inte längre föreligger någon fullständig samsyn i denna fråga. Samtidigt har inte förslaget till undantagsmöjligheter för viss lokal trafik avvisats av någon remissinstans.

Enligt regeringens mening bör det vara en generellt verkande lagstiftning och inte något dispensförfarande i enskilda fall. Ett sådant förfarande skulle vara otydligare för branschen och dessutom medföra en oönskad administrativ omgång. Att som *Sjöfartsverket* förordat ge myndighet rätt att bevilja dispens anser regeringen därför inte vara någon lämplig lösning.

Huvudregeln i 4 § vilotidslagen utgår från ILO-konventionen nr 180. Att konstruera en bestämmelse som tillgodoser de särskilda behov som kan föreligga inom den lokala sjöfarten att göra avsteg från ILO-konventionens tidsgränser, samtidigt som regelverket föreskriver andra vilotidsregler än vad som anges i STCW-konventionen, torde då inte vara en framkomlig väg. Undantagsbestämmelsen bör i stället ansluta till STCW-konventionens gränser och inte, såsom *SEKO* och *Sveriges fartygsbefälsförening* föreslår, ha några andra tidsgränser.

Med anledning av vad som framförts av arbetstagsarsidan bör det dock finnas ett större partsinflytande över eventuella avsteg från vilotidsgränser för vaktgående sjömän än vad som föreslagits i promemorian. Parterna kan då närmare avväga när, och i vilken omfattning, undantag bör kunna göras. Regleringen kan lämpligen ansluta till den ordning som redan gäller för icke vaktgående sjömän enligt 3 § vilotidslagen, dvs. att avsteg kan göras genom kollektivavtal. STCW-konventionens regler, som är bindande för vaktgående sjömän, kan dock inte tillåtas att underskridas ens då.

Den trafik som kan komma i fråga är typiskt sett sådan att den går inomskärs och i övrigt mellan svenska hamnar. Den nationella trafiken, Gotlandstrafiken undantaget, gör de allra kortaste resorna med täta hamnanlöp och är den trafik som främst kan anses träffas av undantagsmöjligheten i ILO-konventionen. Undantagsmöjligheten bör därför bara avse fartyg i sådan nationell trafik. För att inte regleringen skall bli alltför komplicerad bör man redan i lagtexten fastslå för vilken trafik som denna undantagsregel skall kunna tillämpas. Den definition som anges i lagtexten träffar den kustnära nationella passagerartrafiken och utgör i princip sådan trafik som går i "inre fart" enligt vad som föreskrivs i t.ex. fartygs-säkerhetsförordningen (1988:594).

SWEREF har invänt att majoriteten av dess medlemmar och majoriteten av de fartyg som dess medlemmar brukar inte omfattas av kollektivavtal. Till viss del handlar det emellertid om icke tidtabellsbunden trafik, t.ex. s.k. chartertrafik som rimligen inte kan ha samma behov av en undantagsbestämmelse som exempelvis den reguljära skärgårdstrafiken. I andra fall är det fråga om tidtabellsbunden trafik. Med hänsyn till de

överväganden som gjorts ovan gällande partsinflytande och vikten av goda arbetsförhållanden och god sjösäkerhet är det emellertid för närvarande och på det underlag som föreligger inte möjligt att lägga fram något mer långtgående förslag.

Regeringen föreslår sålunda att det föreskrivs i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän att undantag från de gränser för vilotid som anges i 4 § får göras genom kollektivavtal för vaktgående sjömän ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (1988:49) och som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte sådana som är belägna på Gotland. Vilotiden får emellertid inte understiga de gränser som anges i STCW-konventionen.

7 Kostnader, konsekvenser och ikraftträdande

7.1 Kostnader och ikraftträdande

Propositionen innehåller förslag på nya tillsynsbestämmelser och nya bestämmelser om kvarhållande av fartyg. Åtgärderna kommer dock vidtas inom ramen för den befintliga tillsynsverksamheten. Förslagen bedöms därför inte innebära några merkostnader för Sjöfartsverket.

I propositionen föreslås att arbetsgivaren skall betala sådan läkarundersökning som föreskrivs i mönstringslagen. Enligt uppgift som inhämtats från branschföreträdare är det redan praxis att arbetsgivaren, som i de flesta fall är densamme som redaren, står för dessa kostnader. Förslaget bedöms därför inte innebära någon merkostnad för sjöfartsnäringen.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 30 juni 2002. Dock föreslås att vilotidslagen skall tillämpas på fartyg registrerade i en stat utanför Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet (EES) först den dag regeringen bestämmer.

7.2 Konsekvensanalys för småföretag

Svenska rederier, såväl små som stora, har redan varit förpliktade att tillämpa vilotidslagens bestämmelser. I denna del innebär inte förslaget någon skillnad mot vad som gäller idag. Den utökade kontroll som skall ske av vilotidslagens efterlevand genom besiktning bedöms kunna ske inom ramen för redan befintlig tillsynsverksamhet och kommer därför inte att innebära några merkostnader eller ökad administrativ börda för småföretag. Rederier som bedriver kustnära passagerartrafik kommer att kunna göra vissa undantag från bestämmelserna om vilotiden. Förslaget innebär dock att undantagen bara kan ske genom kollektivavtal. Detta kan innebära effektivare arbetsscheman, rationellare drift och således kostnadsbesparande förenklingar.

8 Författningskommentarer

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

1 §

Utgångspunkten är att lagen bara gäller för sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg. Syftet med EG-direktivet 1999/95/EG är emellertid att inrätta ett system för kontroll av att alla fartyg som anlöper hamnar i medlemsstaterna följer bestämmelserna i direktiv 1999/63/EG. I direktivet 1999/95/EG föreskrivs sålunda att medlemsstaterna skall vidta lämpliga åtgärder för att de fartyg som inte är registrerade inom deras territorium eller för deras flagg skall iaktta klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till rådets direktiv 1999/63/EG. I vilotidslagen har det därför införts i 7 a § en särskild bestämmelse som träffar utländska fartyg.

Till skillnad från vilotidslagen gäller relevanta tillsynsbestämmelser i fartygssäkerhetslagen (1988:49) alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. De bestämmelser om tillsyn över vilotidslagen som återfinns i fartygssäkerhetslagen gäller därför även utländska fartyg, givetvis dock bara i den omfattning som fartyget omfattas av vilotidslagens bestämmelser.

I 1 § andra stycket föreskrivs därför att det i 7 a § finns bestämmelser som gäller sjömän som är anställda på utländska fartyg.

3 §

Paragrafen föreskriver vilka möjligheter som finns att göra undantag från vilotidslagen genom kollektivavtal. Möjligheten till kollektivavtalsvisa undantag begränsas till att endast avse bestämmelsen om minsta tillåtna vilotid och vilotidens uppdelning i 4 §. Förslaget motiveras i avsnitt 6.1.1.

3 a §

Det införs en möjlighet att göra kollektivavtalsvisa undantag för vaktgående sjömän ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen och som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte sådana som är belägna på Gotland. Bestämmelsen, som syftar till att tillgodose vissa särskilda behov hos den lokala passagerartrafiken, motiveras i avsnitt 6.3.2.

I bestämmelsen föreskrivs att klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 skall iakttas för sjömän ombord på utländska fartyg som anlöper svensk hamn. Såsom utvecklats närmare i avsnitt 6.2.1 skall vissa bestämmelser i direktivet 1999/63/EG iakttas ombord på alla fartyg som används i affärsdrift och som anlöper gemenskapens hamnar.

Tillsynsmyndigheten har att undersöka om de miniminormer som anges i klausulerna 1–12 iakttas ombord. Bestämmelsen skall läsas i förening med de bestämmelser i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen som föreskriver när och i vilken omfattning en inspektion kan ske och under vilka förutsättningar avvikelser från normerna i klausul 1–12 kan leda till ingripanden.

8 §

Tidigare föreskrevs att 10 kap. och 13 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen skulle tillämpas vid tillsynen över vilotidslagen. Nu finns särskilda bestämmelser i 10 och 11 kapitlen fartygssäkerhetslagen beträffande tillsynen över och inskränkningarna i rätten att använda fartyg med anledning av vilotidslagens bestämmelser. En hänvisning bör därför göras i denna bestämmelse till den lagen.

Tillsynsmyndighet utpekas i fartygssäkerhetslagen. Även bestämmelsen om detta i vilotidslagen upphävs därför.

8.2 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

10 kap. 5 §

Besiktningar utförs planmässigt av Sjöfartsverket och omfattar endast svenska fartyg. Genom denna ändring föreskrivs att besiktningar även skall göras för att undersöka om fartyget efterlever bestämmelserna i vilotidslagen. Enligt 10 kap. 21 § fartygssäkerhetslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela ytterligare föreskrifter om bl.a. tillsynsförrättningar. Bestämmelsen kommenterar närmare i avsnitt 6.1.2.

10 kap. 8 §

Inspektioner skall enligt 10 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen göras när tillsynsmyndigheten finner det motiverat. I avsnitt 6.2.2. utvecklas närmare när en inspektion kan anses motiverad i detta avseende. I denna bestämmelse anges vad som skall undersökas vid en inspektion. Genom den föreslagna ändringen anges att tillsynsmyndigheten vid en inspektion skall undersöka om fartyget efterlever bestämmelserna i vilotidslagen. Beträffande svenska fartyg innebär inte detta någon ändring i sak, då det

föreskrivs i Sjöfartsverkets föreskrifter om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation att inspektioner kan företas när tillsynsmyndigheten finner det motiverat t.ex. att kontrollera vilotider (SJÖFS 1999:17). Utländska fartyg omfattas genom den nu föreslagna lagändringen av vilotidslagen, se kommentaren under 7 a § vilotidslagen. Även utländska fartyg skall därför vara underkastade tillsyn av vilotidslagens efterlevnad genom inspektion.

10 kap. 8 a §

I paragrafen, som är ny, anges närmare hur inspektionsförfarandet beträffande vilotidsbestämmelserna skall gå till. Bestämmelsen, som kommenteras i avsnitt 6.2.2, ansluter till artikel 4 i direktiv 1999/95/EG.

11 kap. 1 §

I 11 kap. finns det särskilda bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg. Utifrån säkerhetsmässiga utgångspunkter kan ett fartyg förbjudas att avresa under vissa förhållanden. Genom den föreslagna ändringen av denna bestämmelse föreskrivs att ett fartygs resa får förbjudas om det finns skälig anledning att anta att fartyget inte efterlever bestämmelserna i vilotidslagen och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens säkerhet och hälsa. Bestämmelsen, som ansluter till artikel 5 i direktivet 1999/95/EG, kommenteras närmare i avsnitt 6.2.3.

8.3 Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

20 a §

Genom bestämmelsen, som är ny, föreskrivs att en sjömans arbetsgivare skall bekosta läkarundersökning enligt mönstringslagen, dvs. sådana regelbundna läkarundersökningar som föreskrivs i 18–20 §§ i den lagen. Denna betalningsskyldighet för arbetsgivaren, som mestadels är densamme som redaren, gäller bara när sjömannen har ett anställningsförhållande då läkarundersökningen utförs. Bestämmelsen motiveras närmare i avsnitt 6.1.3.

8.4 Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

7 kap. 43 §

I bestämmelsen föreskrivs att sekretess gäller hos Sjöfartsverket i vid tillsyn enligt 10 kap. fartygssäkerhetslagen för anmälan eller annan utsa-

ga av enskild om det kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider men om uppgiften röjs. Bestämmelsens bakgrund och tillämpningsområde kommenteras i avsnitt 6.2.4.

Prop. 2001/02:108

8.5 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

58 §

I bestämmelsen föreskrivs att befälhavaren skall se till att exemplar av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer har utfärdat i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget. Bestämmelsen, som kommenteras i 6.1.4, införlivar en föreskrift i vilotidsdirektivet.

Förslag till

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

Häri genom föreskrivs i fråga om lagen (1998:958) om vilotid för sjömän dels att 1, 3, och 8 §§ skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas två nya paragrafer, 4 a och 7 a § §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

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

Denna lag gäller, med de undantag som anges i 2 §, sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg. Om det särskilt anges skall lagen, med de undantag som framgår av 2 §, även gälla sjömän som är anställda för fartygsarbete på sådana utländska fartyg som används i affärsdrift.

Bestämmelserna gäller även

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

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

3 §

Undantag från lagens tillämpning får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagsidans har slutits eller godkänts av en organisation, som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Sådant undantag gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen eller, vad avser vaktgående sjömän, om undantaget strider mot rätten till vilotid enligt 4 §.

Undantag från 4 § får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagsidans har slutits eller godkänts av en organisation, som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Sådant undantag gäller dock inte vaktgående sjömän eller om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen.

En arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal som avses i första stycket får tillämpa avtalet även på en sjöman som inte tillhör den avtalslutande organisationen under förutsättning att sjömannen sysselsätts i arbete som avses med avtalet och att sjömannen inte omfattas av ett annat tillämpligt kollektivavtal.

4 a §

Vilotiden för sjömän på fartyg i sådan nationell trafik som regeringen föreskriver får, i stället för vad som sägs i 4 § andra och tredje styckena, inte understiga

1. 10 timmar under varje tjugofyratimmarsperiod och

2. 70 timmar under varje sjudagarsperiod.

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

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

7 a §

För sjömän ombord på utländska fartyg som anlöper svensk hamn skall klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 tillämpas.

8 §

Tillsyn över att denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen följs skall utövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Därvid skall 10 kap. och 13 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen (1988:49) tillämpas.

Bestämmelser om tillsyn över denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen finns i fartygssäkerhetslagen (1988:49).

1. Denna lag träder i kraft den 15 maj 2002.
2. Denna lag skall tillämpas på fartyg registrerade i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) den dag regeringen bestämmer det.

Prop. 2001/02:108

Bilaga 5

Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (1988:49)

dels att 10 kap. 5 och 8 §§ samt 11 kap. 1 § skall ha följande lydelse,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 10 kap. 8 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

5 §¹

Den tillsyn som anges i 1 § första stycket utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar, inledande besiktningar och kontroller enligt 9 b §, rederikontroller eller inspektioner.

Besiktningar och rederikontroller görs planmässigt. När det finns särskild anledning till det, kan en besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. Inspektioner görs när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat.

Besiktningar görs främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg,

för att bestämma dess minsta tillåtna fribord *och*

för att undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation

Besiktningar görs främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg,

för att bestämma dess minsta tillåtna fribord,

för att undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation och

för att undersöka efterlevnaden av bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

8 §²

Vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas

om arbetsmiljön är tillfredsställande,

om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,

om last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjö-

Vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas

om arbetsmiljön är tillfredsställande,

om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,

om last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjö-

¹ Lydelse enligt prop. 2000/01:137, Åtgärder för förbättrad fartygssäkerhet.

² Senaste lydelse 1995:927.

transport,
om fartyget är bemannat på ett
betryggande sätt,
om fartyget i övrigt är i behörigt
skick *och*
om fartygets säkerhetsorganisa-
tion överensstämmer med rederiets
säkerhetsorganisation.

transport,
om fartyget är bemannat på ett
betryggande sätt, om fartyget i öv-
rigt är i behörigt skick,
om fartygets säkerhetsorganisa-
tion överensstämmer med rederiets
säkerhetsorganisation *och om be-
stämmelserna i lagen (1998:958)
om vilotid för sjömän efterlevs.*

8 a §

När efterlevnaden av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän undersöks ombord på ett utländskt fartyg, skall tillsynsmyndigheten inledningsvis kontrollera att en arbetsordning finns och att anteckningar om vilotid förs i enlighet med de skyldigheter som följer av den lagen.

Om klagomål har mottagits eller det på grund av iakttagelser ombord på fartyget finns anledning att misstänka att de anställda ombord är utmattade, skall tillsynsmyndigheten vid inspektionen fastställa om de arbetstider eller vilotider som är inskrivna i journalen överensstämmer med de normer som följer av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och om dessa vederbörligen har iakttagits. Myndigheten kan vid denna kontroll även beakta andra journaler om fartygets drift

11 kap.

1 §³

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

³ Lydelse enligt prop. 2000/01:137, Åtgärder för förbättrad fartygssäkerhet.

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt, att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet,

att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan *eller*

att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation.

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet,

att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation *eller*

att bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens säkerhet och hälsa.

Ett fartygs resa skall förbjudas, om någon brist som avses i första stycket medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare.

Ett fartygs resa skall förbjudas, om någon brist som avses i första stycket medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap, får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Om det finns skälig anledning att anta att användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får denna användning förbjudas tills rättelse har skett.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget saknar ett certifikat som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 § och det saknade certifikatet är av annat slag än som avses i 1 a §.

Denna lag träder i kraft den 15 maj 2002.

Förslag till
lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Härigenom föreskrivs att det i mönstringslagen (1983:929) skall införas en ny paragraf, 20 a §, av följande lydelse.

20 a §

*Sjömannens arbetsgivare skall
bekosta läkarundersökning enligt
denna lag.*

Denna lag träder i kraft den 15 maj 2002.

Förslag till
lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs att det i sekretesslagen (1980:100) skall införas en ny paragraf, 7 kap. 42 §, av följande lydelse.

7 kap.
42 §

Sekretess gäller hos Sjöfartsverket i ärende enligt 10 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) för anmälan eller annan utsaga av enskild om det kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider men om uppgiften röjs.

I fråga om allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Denna lag träder i kraft den 15 maj 2002.

Förteckning över remissinstanser

Följande remissinstanser har yttrat sig över departementspromemorian Vissa frågor om sjömäns vilotid (Ds 2001:46): Riksdagens ombudsmän (JO), Justitiekanslern, Hovrätten för Västra Sverige, Kammarrätten i Jönköping, Helsingborgs tingsrätt, Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, Institutet för sjö- och annan transporträtt vid Stockholms universitet, Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Arbetsdomstolen, Arbetsmiljöverket, ILO-kommittén, SEKO, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges redareförening, Sjöfartens arbetsgivareförbund, Sveriges redareförening för mindre fartyg (SWEREF), Sveriges hamnar.

Svenska Lokaltrafikföreningen har meddelat att föreningen avstår från att yttra sig.

Sjöbefälsförbundet har beretts tillfälle att yttra sig men har inte hörts av.

Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (1998:958) om vilotid för sjömän dels att 1, 3 och 8 §§ skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas två nya paragrafer, 3 a och 7 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

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

I 7 a § finns bestämmelser som gäller sjömän som är anställda på utländska fartyg.

Bestämmelserna gäller även

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

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

3 §

Undantag från *lagens tillämpning* får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagarsidan har slutits eller godkänts av en organisation, som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Sådant undantag gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 5 kap. 5 § fartygssäkerhetsla-

Undantag från *bestämmelserna om vilotid i 4 §* får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagar- sidan har slutits eller godkänts av en organisation, som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Sådant undantag gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 5 kap. 5 § fartygssäkerhetsla-

¹ Jfr rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) (EGT L 167, 2.7.1999 s. 33, Celex 31999L0063) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/95/EG av den 13 december 1999 om tillsyn av efterlevnaden av bestämmelser om arbetstidens längd för sjömän ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar (EGT L 14, 20.1.2000 s. 29, Celex 31999L0095).

gen eller, vad avser vaktgående sjömän, om undantaget strider mot rätten till vilotid enligt 4 §.

gen. Sådant undantag gäller inte heller vaktgående sjömän, i annat fall än som anges i 3 a §

Prop. 2001/02:108
Bilaga 7

En arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal som avses i första stycket får tillämpa avtalet även på en sjöman som inte tillhör den avtalslutande organisationen under förutsättning att sjömannen sysselsätts i arbete som avses med avtalet och att sjömannen inte omfattas av ett annat tillämpligt kollektivavtal.

3 a §

För vaktgående sjömän får undantag göras, på det sätt som är föreskrivet i 3 §, från bestämmelserna om vilotid i 4 § ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (1988:49) och som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte sådana som är belägna på Gotland. Sådana undantag får dock inte stå i strid med vad som sägs i andra och tredje styckena.

Vilotiden får inte understiga

1. 10 timmar under varje tjugofyratimmarsperiod och

2. 70 timmar under varje sjudagarsperiod.

Vilotiden enligt andra stycket 1 får

1. delas upp i högst två perioder varav en period om minst 6 timmar och

2. minskas till sex timmar i sträck, förutsatt att en sådan minskning inte sträcker sig över mer än en sammanhängande fjortioåttatimmarsperiod och att minst 70 timmars vila ges under varje sjudagarsperiod.

7 a §

För sjömän ombord på utländska fartyg som används i affärsdrift och som anlöper en svensk hamn skall klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 iakttas.

8 §

Tillsyn över att denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen följs skall utövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Därvid skall 10 kap. och 13 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen (1988:49) tillämpas.

Bestämmelser om tillsyn över fartyg och om inskränkningar i rätten att använda fartyg med anledning av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen finns i fartygssäkerhetslagen (1988:49).

-
1. Denna lag träder i kraft den 15 maj 2002.
 2. Denna lag skall tillämpas på fartyg registrerade i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) den dag regeringen bestämmer det.

Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om fartygssäkerhetslagen (1988:49) dels att 10 kap. 5 och 8 §§ samt 11 kap. 1 § skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 10 kap. 8 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

5 §²

Den tillsyn som anges i 1 § första stycket utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar, inledande besiktningar och kontroller enligt 9 b §, rederikontroller eller inspektioner.

Besiktningar och rederikontroller görs planmässigt. När det finns särskild anledning till det, kan en besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. Inspektioner görs när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat.

Besiktningar skall göras främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg,

för att bestämma dess minsta tillåtna fribord *och*

för att undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

Besiktningar skall göras främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg,

för att bestämma dess minsta tillåtna fribord,

för att undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation och

för att undersöka efterlevnaden av bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

8 §³

Vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas

om arbetsmiljön är tillfredsställande,

Vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas

om arbetsmiljön är tillfredsställande,

¹ Jfr rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) (EGT L 167, 2.7.1999 s. 33, Celex 31999L0063) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/95/EG av den 13 december 1999 om tillsyn av efterlevnaden av bestämmelser om arbetstidens längd för sjömän ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar (EGT L 14, 20.1.2000 s. 29, Celex 31999L0095).

² Senaste lydelse 2001:875.

³ Senaste lydelse 1995:927.

om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,

om last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport,

om fartyget är bemannat på ett betryggande sätt,

om fartyget i övrigt är i behörigt skick *och*

om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,

om last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport,

om fartyget är bemannat på ett betryggande sätt,

om fartyget i övrigt är i behörigt skick,

om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation *och*

om bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän efterlevs.

8 a §

När det undersöks om lagen (1998:958) om vilotid för sjömän efterlevs ombord på ett utländskt fartyg, skall tillsynsmyndigheten inledningsvis kontrollera att det finns en arbetsordning och att anteckningar om vilotid förs i enlighet med de skyldigheter som följer av den lagen.

Om klagomål har mottagits eller det på grund av iakttagelser ombord finns anledning att misstänka att de anställda ombord på ett svenskt eller utländskt fartyg är utmattade, skall tillsynsmyndigheten vid inspektionen fastställa om de arbetstider eller vilotider som är inskrivna i journalen överensstämmer med de normer som följer av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och om dessa normer har iakttagits. Myndigheten kan vid denna kontroll även beakta andra journaler om fartygets drift.

11 kap.

1 §⁴

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta

att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet,

att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan *eller*

att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation.

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta

att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet,

att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation *eller*

att bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens säkerhet och hälsa.

Ett fartygs resa skall förbjudas, om någon brist som avses i första stycket medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap, får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Om det finns skälig anledning att anta att användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får denna användning förbjudas tills rättelse har skett.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförättning eller om fartyget saknar ett certifikat som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 § och det saknade certifikatet är av annat slag än som avses i 1 a §.

Denna lag träder i kraft den 15 maj 2002.

⁴ Senaste lydelse 2001:875.

Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Härigenom föreskrivs ¹att det i mönstringslagen (1983:929) skall införas en ny paragraf, 20 a §, av följande lydelse.

20 a §

*Sjömannens arbetsgivare skall
bekosta läkarundersökning enligt
denna lag.*

Denna lag träder i kraft den 15 maj 2002.

¹Jfr rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) (EGT L 167, 2.7.1999 s. 33, Celex 31999L0063).

Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs¹ att det i sekretesslagen (1980:100) skall införas en ny paragraf, 7 kap. 43 §, av följande lydelse.

7 kap.

43 §

Sekretess gäller hos Sjöfartsverket vid tillsyn enligt 10 kap. fartygssäkerhetslagen (1988:49) för anmälan eller annan utsaga av enskild, om det kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider men om uppgiften röjs.

I fråga om allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Denna lag träder i kraft den 15 maj 2002.

¹ Jfr rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll) (EGT L 157, 7.7 1995, s. 1, Celex 31995L0021), kommissionens direktiv 98/42/EG av den 19 juni 1998 om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll) (EGT L 184, 27.6.98, s. 40, Celex 31988L0042) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/95/EG av den 13 december 1999 om tillsyn av efterlevnaden av bestämmelser om arbetstidens längd för sjömän ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar (EGT L 14, 20.1.2000 s. 29, Celex 31999L0095).

Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs¹ att 58 § sjömanslagen skall ha följande lydelse.

58² §

Befälhavaren skall se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygssäkerhetslagen (1988:49), de föreskrifter som regeringen har utfärdat i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget.

Befälhavaren skall se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygssäkerhetslagen (1988:49), de föreskrifter som regeringen har utfärdat i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget. *Befälhavaren skall även se till att ett exemplar av lagen (1988:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som har utfärdats i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget.*

Denna lag träder i kraft den 15 maj 2002.

¹ Jfr rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) (EGT L 167, 2.7.1999 s. 33, Celex 31999L0063).

² Senaste lydelse 1982:199.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2002-02-14

Närvarande: f.d. hovrättspresidenten Bo Broomé, justitierådet Nina Pripp, regeringsrådet Göran Schäder.

Enligt en lagrådsremiss den 7 februari 2002 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän,
2. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49),
3. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
4. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),
5. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Lars Wallinder.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Lagen om ändring i lagen om vilotid för sjömän

Enligt den föreslagna lydelsen av 3 § första stycket får undantag från bestämmelserna om vilotid i 4 § i lagen göras genom kollektivavtal som på arbetstagar sidan har slutits eller godkänts av en organisation som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen om medbestämmande i arbetslivet.

Ändringen är avsedd att ansluta till klausul 5 punkt 6 i Europeiska avtalet om arbetstidens organisation för sjömän, vilket enligt ”vilotidsdirektivet” skall genomföras i Europeiska unionens medlemsländer. I nämnda punkt förutsätts emellertid för motsvarande undantag från vilotidsreglerna genom kollektivavtal att avtalet genom ett förfarande är godkänt eller registrerat av den behöriga myndigheten. Detta villkor har inte tagits upp i förslaget till ändring av 3 § lagen om vilotid för sjömän. Direktivet kan därför sägas inte vara helt korrekt genomfört i denna del.

För svensk del torde inte komma i fråga annat än en ordning med registrering av de ifrågavarande kollektivavtalen eller relevanta delar av dem. En sådan bör kunna komma till stånd på frivillighetens väg. Något behov av föreskrifter i lag i ämnet finns då inte.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 21 februari 2002

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, Thalén, Winberg, Ulvskog, Sahlin, von Sydow, Pagrotsky, Östros, Messing, Engqvist, Rosengren, Lejon, Lövdén, Ringholm, Bodström, Karlsson, Sommerstad

Föredragande: statsrådet Sahlin

Regeringen beslutar proposition 2001/02:108 Vissa frågor om sjömäns vilotid

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän		31999L0063 31999L0095
Lag om ändring i fartygs-säkerhetslagen (1988:49)		31999L0063 31999L0095
Lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)		31999L0063
Lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)		31995L0021 31998L0042 31999L0095
Lag om ändring sjömanslagen (1973:282)		31999L0063