

1	Promemorians huvudsakliga innehåll	4
2	Författningsförslag.....	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).....	9
2.3	Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929).....	14
2.4	Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)....	15
2.5	Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (1988:594)	16
3	Behov av lagstiftning	17
3.1	Inledning.....	17
3.2	Införlivande av EG-direktiv.....	17
3.3	Lokal sjöfart.....	18
4	Internationell rätt	19
4.1	ILO-instrument.....	19
4.1.1	Konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanning på fartyg.....	19
4.1.2	1996 års protokoll till konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg.....	19
4.2	EG-direktiv.....	21
4.2.1	Vilotidsdirektivet	21
4.2.2	Tillsynsdirektivet	23
5	Bedömningar och förslag.....	25

5.1	Införlivande av direktiv 1999/63/EG (Vilotidsdirektivet)	25
5.1.1	Undantagsmöjligheter	25
5.1.2	Planmässig kontroll av vilotiden på svenska fartyg.....	26
5.1.3	Kostnaden för läkarintyg	28
5.1.4	Övriga frågor	28
5.2	Införlivande av direktiv 1999/95/EG (Tillsynsdirektivet)	31
5.2.1	Vilotidslagets tillämplighet	31
5.2.2	Särskilda bestämmelser om inspektion	33
5.2.3	Särskilda bestämmelser om kvarhållande	37
5.2.4	Sekretess för anmälares identitet i inspektionsärenden hos Sjöfartsverket	38
5.2.5	Övriga frågor	42
5.3	Undantagsmöjlighet för viss lokal trafik	43
5.3.1	Bakgrund till förslaget	43
5.3.2	Förslag och skäl till undantagsmöjlighet	47
6	Kostnader och ikraftträdande	51
7	Författningskommentarer.....	52
7.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.....	52
7.2	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen.....	54
7.3	Förslag till lag om ändring i mönstringslagen.....	56
7.4	Förslag till lag om ändring i sekretesslagen	56

Bilagor

Bilaga 1	Rådets direktiv 95/21/EG (ej bilagor)
Bilaga 2	Kommissionens direktiv 98/42/EG
Bilaga 3	Rådets direktiv 1999/63/EG
Bilaga 4	Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/95/EG

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås vissa ändringar i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, fartygssäkerhetslagen (1988:49), mönstringslagen (1983:929), sekretesslagen (1980:100) och fartygssäkerhetsförordningen (1988:594).

Förslagen har sin grund i dels skyldigheten att införliva två EG-direktiv, dels behovet av vissa förändringar i vilotidsreglerna för att underlätta för viss inhemsk kustnära trafik.

De aktuella direktiven, som skall vara införlivade senast den 30 juni 2002, utgörs av

- 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) 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.

EG-direktiven innebär bl.a. att även utländska fartyg som anlöper någon hamn inom gemenskapen skall iaktta vissa bestämmelser om sjömäns vilotid/arbetstid och att alla fartyg skall underkastas kontroll.

2 Författningsförslag

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

Härigenom 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 arbetstagsidan 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 §.

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.

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

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

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 tjugofyrtimmarsperiod och

2. 70 timmar under varje sju-dagarsperiod.

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.

2.2 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

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

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

säkerhetsorganisation.

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 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.

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 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.*

² Senaste lydelse 1995:927.

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

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

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

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 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 skäl原因 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.

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.

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.

2.3 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.

2.4 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.

2.5 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (1988:594)

Härigenom föreskrivs att det i fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) skall införas en ny paragraf, 7 kap. 13 §, av följande lydelse.

7 kap. 13 §

Om Sjöfartsverket mottar ett klagomål beträffande efterlevnaden av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän ombord på ett utländskt fartyg som anläpt svensk hamn skall verket, om inte klagomålet är uppenbart ogrundat, tillstålla den stat i vilken fartyget är registrerat en rapport. Detsamma gäller om Sjöfartsverket innehar bevis för att fartyget inte efterlever 7 a § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

Denna förordning träder i kraft den 15 maj 2002.

3 Behov av lagstiftning

3.1 Inledning

Fartygsarbete undantas 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 överstigs.

I denna promemoria, som utarbetats inom Näringsdepartementet, lämnas lagförslag som dels avser införlivande av EG-direktiven och dels möjliggör undantag från vilotidsbestämmelserna för viss lokaltrafik.

3.2 Införlivande av EG-direktiv

Europeiska unionens råd har antagit 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)⁴, 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

⁴ EGT L 167, 2.7.1999 s. 33 (Celex 31999L0063)

på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar⁵, gäller kontroll av efterlevnaden av direktivet 1999/63/EG och föreskriver att alla fartyg som anlöper gemenskapens hamnar skall iaktta de bestämmelser om vilotid/arbetstid som föreskrivs i direktivet 1999/63/EG. Det andra direktivet benämns hädanefter *tillsyns-direktivet*.

Direktiven grundar sig till viss del på vissa konventioner och andra instrument som antagits av Internationella arbetsorganisationen (ILO), bl.a. konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanning 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.

3.3 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 EGT L 14, 20.1 2000 s. 29 (Celex 31999L0095)

4 Internationell rätt

4.1 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 promemoria är följande instrument, vilka Sverige har ratificerat (prop. 1999/2000:119). Ingen av de nedan nämnda instrumenten har ännu trätt i kraft.

4.1.1 Konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanning på fartyg

Konventionen skall tillämpas på sjögående fartyg som vanligen används i kommersiell drift till havs. Konventionen innehåller bestämmelser om minsta vilotid eller arbetstid som skall gälla för sjömän. Den innehåller också bestämmelser om bl.a. journalföring av arbetstid eller vilotid. Konventionens innehåll överensstämmer med det avtal som bifogas vilotidsdirektivet, klausulerna 1–12. Vilotidsdirektivet bifogas promemorian.

4.1.2 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 åberopas i "Paris memorandum of Understanding on Port State Control" (MOU). Denna överenskommelse utgör grunden för ett harmoniserat inspek-

tionsförfarande 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 vissa 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. Ratifikation av protokollet förutsätter att även konventionen nr 147 har ratificerats. Tilläggsbilagan till 1996 års protokoll kompletterar det Appendix som utgör bilaga till själva konventionen nr 147. Varje medlemsstat som ratificerar protokollet skall enligt artikel 1 utsträcka listan över konventioner i konventionsbilagan till att omfatta konventionerna i del A i tilläggsbilagan. I del A i tilläggsbilagan upptas 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.

4.2 EG-direktiv

4.2.1 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, som antogs med stöd av artikel 139.2 i Romfördraget, 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 motsvaras helt av ILO:s konvention (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg.

Den svenska lagstiftningen har i allt väsentligt redan anpassats sig 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,
- information angående vilotiden,
- särskilda bestämmelser för sjömän under 18 år och
- förande av anteckningar om vilotiden och tillsyn därav.

Klausulerna 13–16 i avtalet motsvaras inte av 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 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.

4.2.2 Tillsynsdirektivet

Syftet med direktivet 1999/95/EG, tillsynsdirektivet, är att bestämmelserna i vilotidsdirektivet skall tillämpas på alla fartyg som anlöper gemenskapens hamnar oberoende av vilken flagg de för. Medlemsstaten skall sålunda vidta lämpliga åtgärder för att de fartyg som inte är registrerade inom dess territorium eller för dess flagg skall iaktta klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till vilotidsdirektivet (dvs. de bestämmelser om vilotid som motsvaras av 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 inskriverits 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.

5 Bedömningar och förslag

5.1 Införlivande av direktiv 1999/63/EG (Vilotidsdirektivet)

5.1.1 Undantagsmöjligheter

Förslag: Möjligheten att genom kollektivavtal göra undantag från tillämpningen av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän begränsas till bestämmelsen om minsta vilotid och vilotidens uppdelning.

Skäl för förslaget: 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.

Genom 3 § vilotidslagen möjliggörs undantag från lagens 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 §. Utöver detta tillåter den svenska lagen en obegränsad rätt att genom kollektivavtal göra undantag från vilotidslagens tillämpning.

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, vilka är grundläggande för en offentlig tillsyn, kunna avtalas bort av parterna. Möjligheterna att göra undantag från vilotidslagen genom kollektivavtal bör därför begränsas till bestämmelsen i 4 §, dvs. bestämmelsen om vilotidens omfattning. Det föreslås därför att 3 § vilotidslagen ändras i enlighet härmed.

5.1.2 Planmässig kontroll av vilotiden på svenska fartyg

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

Skäl för förslaget: 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 gentemot 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 § (se förslag i prop. 2000/01:137), 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 som annat 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.

Det föreslås 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 besiktningsförfarandet.

5.1.3 Kostnaden för läkarintyg

Förslag: Det införs i mönstringslagen (1983:929) en lagstadgad skyldighet för arbetsgivaren att bekosta sådan återkommande läkarundersökning som det är obligatoriskt för sjömannen att genomgå.

Skäl för förslaget: 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 läkarundersökning.

Det föreslås därför att en bestämmelse med detta innehåll införs i 20 a § mönstringslagen.

5.1.4 Övriga frågor

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

Skälen för bedömningen: Såsom påpekats ovan har Sverige genom den nya vilotidslagen genomfört ILO-konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanning på fartyg. Klausul 1–12 i direktivet 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 klausulerna 1–12 kan införlivas fullt ut utan några ytterligare lagändringar än de som föreslås ovan.

Intyg

Klausul 13 punkt 1 i avtalet föreskriver att alla sjömän skall ha intyg som visar att de är lämpade för det arbete som de skall anställas för. Detta gäller redan enligt vad som sägs i 7 § mönstringslagen (1983:929).

Samråd

I klausul 13 punkt 1 i avtalet anges även att arten av den hälsokontroll som sjömännen skall genomgå och de undersökningar som skall ingå i läkarintyget skall fastställas i samråd med berörda redare- och arbetstagarorganisationer. Föreskrifter om läkarundersökning av sjömän och om läkarintyg meddelas i förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk. Enligt 5 och 6 §§ skall närmare föreskrifter om läkarundersökningen meddelas av Sjöfartsverket efter samråd med Socialstyrelsen. I 7 § föreskrivs att, när föreskrifter utfärdas med stöd av 5 eller 6 §, skall samråd också ske med berörda organisationer för redare och ombordanställda. Också denna bestämmelse i direktivet har således redan sin motsvarighet i svensk författning.

Hälsundersökning

I klausul 13 punkt 1 i avtalet föreskrivs vidare att alla sjömän regelbundet skall genomgå hälsundersökningar. I 18–21 §§ mönstringslagen finns bestämmelser om regelbundna hälsundersökningar för sjömän. I denna punkt anges slutligen att vaktgående personal som uppvisar läkarintyg på att de har hälsoproblem som beror på nattarbete skall om möjligt omplaceras till lämpligt dagarbete. Denna bestämmelse får anses ha sin motsvarighet i 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen, där det föreskrivs att arbetsförhållandena skall anpassas till människans förutsättningar i fysiskt och psykiskt avseende.

I klausul 13 punkt 2 i avtalet anges att hälsundersökningen skall vara kostnadsfri och att lagstadgad tystnadsplikt skall iaktas. Enligt 7 kap. 1 § sekretesslagen (1980:100) gäller sekretess inom hälso- och sjukvården. Frågan om kostnader för läkarundersökningar har behandlats i föregående avsnitt.

Information

Enligt klausul 14 i avtalet skall redarna på begäran tillhandahålla information om vaktgående personal och andra nattarbetare till nationella behöriga myndigheter. I 14 § mönstringslagen föreskrivs redan att redaren och befälhavaren är skyldiga att på begäran hålla sjömansrulla och andra handlingar rörande bemanningen ombord tillgängliga för Sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet som förordnats med stöd av fartygssäkerhetslagen.

Skydd för hälsa och säkerhet

I klausul 15 i avtalet föreskrivs att sjömän skall åtnjuta det skydd för hälsa och säkerhet som behövs med tanke på arbetets art. Det skall finnas motsvarande skyddande och förebyggande tjänster

och resurser med avseende på hälsa och säkerhet för sjömän som arbetar såväl dagtid som natttid. Denna bestämmelse får anses ha sin motsvarighet i bestämmelserna om arbetsmiljö i 6 kap. fartygssäkerhetslagen.

Semester

Klausul 16 i avtalet reglerar frågan om semester. Enligt den klausulen skall alla sjömän ha rätt till minst fyra veckors betald semester per år eller en proportionerlig del därav vid anställningsperioder som är kortare än ett år, i enlighet med de villkor för rättighet till och beviljande av sådan semester som fastställs i nationell lagstiftning och/eller praxis. Minimiperioden för betald semester får inte ersättas av en ekonomisk gottgörelse, förutom när anställningsförhållandet upphör. Bestämmelser om semester som uppfyller direktivets krav finns i 4 och 5 §§ semesterlagen (1976:580).

5.2 Införlivande av direktiv 1999/95/EG (Tillsynsdirektivet)

5.2.1 Vilotidslagens tillämplighet

<p>Förslag: Lagen (1998:958) om vilotid för sjömän görs tillämplig på utländska fartyg som anlöper svensk hamn. Det föreskrivs att sådana fartyg skall iaktta klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till vilotidsdirektivet.</p>
--

Skäl för förslaget: 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. Di-

rektivet 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 fartyg som anlöper hamnar i medlemsstaterna följer bestämmelserna i vilotidsdirektivet. Det föreskrivs sålunda att medlemsstaterna skall vidta lämpliga åtgärder för att alla fartyg som anlöper medlemsstatens hamnar, oavsett vilken flagg de för, skall iaktta klausulerna 1–12 i avtalet som bifogas vilotidsdirektivet. Efterlevnaden av vilotidsbestämmelserna skall således bli föremål inte bara för flaggstatskontroll utan även för hamnstatskontroll.

Såsom påpekats ovan föreskrivs även i ILO-konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg och i 1996 års protokoll till konventionen att ratificerande stat kan vidta en hamnstatskontroll med anledning av att ett fartyg inte uppfyller normerna i bl.a. konventionen nr 180. Tillsynsdirektivet föreskriver i artikel 1 punkt 2 en skyldighet för medlemsstaterna att verka för att alla fartyg som anlöper deras hamnar skall iaktta bestämmelserna om vilotid och under vissa förutsättningar verkställa en hamnstatskontroll av ett fartyg, oberoende av vilket land det kommer ifrån. Med anledning därav bör den svenska vilotidslagstiftningen även gälla utländska fartyg. Det föreslås att detta skall föreskrivas i 1 § vilotidslagen.

Sverige har valt att föreskriva minsta tillåtna vilotid. Inget hindrar dock andra länder att istället ha föreskrifter 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 bestämmelserna i vilotidslagen m.m. tillämpliga på utländska fartyg. I vilotidslagen bör det i stället lämpligen föreskrivas att utländska fartyg skall iaktta klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till vilotidsdirektivet. Det föreslås att en bestämmelse med detta innehåll införs i 7 a §.

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 ikraftträdandet av ILO:s konvention nr 180 och av protokollet till ILO:s konvention nr 147. Tidpunkten för dessa konventioners ikraftträdande kommer sannolikt att infalla efter den 30 juni 2002 då direktivet skall vara införlivat. Det bör därför föreskrivas i övergångsbestämmelserna till lagen om ändring i vilotidslagen, att lagen skall tillämpas på fartyg registrerade i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet först den dag regeringen bestämmer det.

5.2.2 Särskilda bestämmelser om inspektion

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

Skäl för förslaget

Inspektionsbestämmelser i tillsynsdirektivet

I tillsynsdirektivet finns särskilda bestämmelser om inspektion. I artikel 3 föreskrivs följande. Om en medlemsstat, 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 tabla med en beskrivning av organisationen av arbetet ombord. Tablan skall upprättas på det eller de arbetsspråk som används ombord samt på engelska. Tablan 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 arbetsspråk som används ombord samt på engelska. Journalen skall 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 anläpt svensk hamn regleras i "Paris Memorandum of Understanding on Port State Control" (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)⁶. Både i MOU och i direktivet 95/21/EG anges ILO-

⁶ EGT L 157, 7.7 1995 s. 1 (Celex 31995L0021)

konventionen nr 147 som ett av de relevanta instrumenten. Konventionen nr 147 omfattar i sin tur genom tilläggsprotokoll konventionen nr 180 om vilotider för sjömän.

Hamnstatskontrollen av utländska fartyg enligt 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 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, däribland konventionen nr 147 tillsammans med dess protokoll och ändringar. Kontrollen av tabläer och journaler beträffande vilotid/arbetstid enligt ILO-konventionen nr 180 kan således bli föremål för inspektion inom ramen för hamnstatskontrollen.

När inspektion skall ske

Inspektion av vilotider/arbetstider bör 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. Det 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. 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 tillstålla 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 MOU och direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll som i havsrättskonventionen. Förfarandet bör också läsas i ljuset av bestämmelsen i artikel 6 i tillsynsdirektivet, att alla ansträngningar skall göras för att undvika att ett fartyg inte 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. Åliggandet att under dessa förhållanden göra en "mer ingående inspektion" bör gälla både 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 om fartygets drift.

Det föreslås sålunda att det föreskrivs i 10 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen att även efterlevnaden av bestämmelserna i vilo-

tidslagen skall undersökas vid en inspektion. 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 särskilda bestämmelser i fartygssäkerhetslagen beträffande denna tillsyn. Det bör därför i vilotidslagen endast ske en hänvisning till dessa bestämmelser. Det föreslås att 8 § vilotidslagen ändras på detta sätt.

5.2.3 Särskilda bestämmelser om kvarhållande

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

Skäl för förslaget: 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. Ett fartygs resa får, enligt första stycket, förbjudas tills rättelse skett, 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 (enligt förslag i prop. 2000/01:137) *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. 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 avlösningsvakter är utmattade. Även fartygssäkerhetslagen föreskriver att det i vissa fall är obligatoriskt att kvarhålla ett fartyg (enligt förslag i prop. 2000/01:137). Denna bestämmelse får redan anses motsvara förpliktelsen för medlemsstaten enligt artikel 5.2 i tillsynsdirektivet.

5.2.4 Sekretess för anmälares identitet i inspektionsärenden hos Sjöfartsverket

Förslag: I sekretesslagen (1980:100) föreskrivs att sekretess skall gälla för anmälan eller annan utsaga av enskild i ärende om tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen om det kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider men om uppgiften röjs.

Skäl för förslaget

Anmälar skydd 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. 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 5.2.2, 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 räknas sådana kriterier upp som avgör vilka fartyg som i första hand skall komma i fråga för inspektion. I bilaga I till direktivet (enligt ändringsdirektiv 98/42/EG⁷) anges vilka faktorer som skall vara styrande när hamnstaten skall avgöra vilka fartyg som skall prioriteras för inspektion. Under punkten 4 anges såsom styrande faktor fartyg som har varit föremål för rapport eller klagomål från befälhavaren, en ombordan-

⁷ EGT L 184, 27.6.98 s. 40 (Celex 31998L0042)

ställd 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 om hamnstatskontroll finns således bestämmelser om att en anmälares identitet skall hemlighållas för fartygets befälhavare eller ägare. Syftet med dessa bestämmelser 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. 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).

Anmälar skydd 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. Någon motsvarande sekretess i ärenden hos Sjöfartsverket finns för närvarande inte i den svenska lagstiftningen.

En ny bestämmelse om anmälskydd

Enligt de befintliga bestämmelserna om skydd för anmälare i sekretesslagen krävs att det skall kunna antagas att den som gjort anmälan eller någon honom närstående utsätts för våld eller annat allvarligt men för att sekretess skall gälla. Sistnämnda krav innebär att dessa bestämmelser bara ger skydd mot repressalier av mera allvarligt slag. Direktiven om vilotid och hamnstatskontroll uppställer dock ett mer långtgående krav på identitetskydd. I den bestämmelse som skall införliva direktiven på fartygsinspektionsområdet bör det därför föreskrivas att sekretess skall gälla för anmälan eller annan utsaga av enskild redan om det kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider men om uppgiften röjs. Ett utlämnande av uppgifter om anmälarer till fartygets befälhavare eller ägare torde kunna antas medföra ett sådant men för anmälarer som påkallar sekretess. Om den som begär uppgift om 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 iakttas.

Inte bara uppgifter om vem som har gjort anmälan eller lämnat utsagan omfattas av den föreslagna bestämmelsen utan också själva innehållet i anmälan eller utsagan. Eftersom bestämmelsens syfte är att ge skydd för anmälarer och hans närstående torde dock bara sådana uppgifter i anmälan m.m. som på något sätt kan avslöja vem anmälarer är kunna hemlighållas. Bestämmelsen medger också att förekomsten av en anmälan eller utsaga hemlighålls helt, nämligen då blotta existensen av anmälan skulle kunna avslöja vem som har gjort den.

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 tillsynsämnen beträffande utländska fartyg. Samma anmälar skydd bör dock gälla för tillsynsämnen avseende såväl svenskregistrerade som utlandsregistrerade fartyg. Identitetsskyddet i artikel 3 i tillsynsdirektivet får dessutom, i ljuset av direktivets hela tillämpningsområde, anses gälla för såväl utländska som svenska fartyg. Den föreslagna bestämmelsen bör således gälla oavsett i vilket land det anmälda fartyget är registrerat.

Det föreslås sålunda att en bestämmelse med detta innehåll införs i 7 kap. 42 § sekretesslagen.

5.2.5 Övriga frågor

Bedömning: Övriga bestämmelser i direktivet påkallar inte några lagändringar.

Skäl för bedömningen: 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.

5.3 Undantagsmöjlighet för viss lokal trafik

5.3.1 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 5.1.1 föreslås att denna kollektivavtalsvisa undantagsmöjlighet skall begränsas till 4 §.

Vilotidslagen är utformad för att överensstämma dels med ILO:s konvention nr 180 om sjömäns arbetstid och bemanning på fartyg och dels med den reviderade STCW-konventionen som beslutats inom IMO ("International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers", dvs. konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning). 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)*

Såsom påpekats under avsnitt 4.2.1 överensstämmer klausul 1–12 i avtalet som bifogas vilotidsdirektivet med ILO-konventionen nr 180. Vad som sägs nedan gäller således båda direktivet och konventionen, vilka Sverige båda är förpliktigt att efterleva.

I artikel 3 i ILO-konventionen föreskrivs följande. Inom de gränser som anges i artikel 5 skall fastställas antingen ett högsta antal arbetstimmar som inte får överskridas under en given tidsrymd eller ett minsta antal vilotimmar som skall tillhandahållas under en given tidsrymd.

I artikel 4 i ILO-konventionen 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 den angivna gränserna. Sådana regler skall så långt som möjligt följa angivna normer men får beakta mer frekventa eller längre ledighetsperioder eller beredande av kompen-

sationsledighet för vaktgående sjömän eller för sjömän som arbetar ombord på fartyg som gör kortare resor.

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 Watch-keeping for Seafarers eller STCW-konventionen. Den ursprungliga STCW-konventionen innehöll bl.a. internationella behörighetsregler för sjöfolk. Konventionen innehöll inga föreskrifter om antalet befättningshavare och heller inte några arbetstidsbestämmelser. Däremot upptog den en allmänt hållen regel beträffande vakthållningen, som föreskrev att vaktsystemet 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.

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 punterna 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.

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 lokaltrafik med fartyg i direkt anslutning till den svenska kusten har efter vilotidslagets 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 reda-

reförening 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 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. Sammantaget önskar rederierna vilotidsregler som överensstämmer med STCW-konventionens krav.

5.3.2 Förslag och skäl till undantagsmöjlighet

Förslag: Det föreskrivs i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän att vilotiden för sjömän på fartyg i sådan nationell trafik som regeringen föreskriver får frångå lagens bestämmelser om vilotid. De normer som följer av STCW-konventionen skall dock följas.

Behovet av undantagsbestämmelse

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 tjänstgör, enligt vad som uppgetts från Stockholms Sjötrafik AB, som vakthavande. Den lokala passagerartrafiken har därför inte möjlighet att göra avsteg från bestämmelserna i 4 § vilotidslagen genom kollektivavtal.

STCW-konventionens krav på vilotid omfattas av motsvarande regler i ILO-konventionen. Om man uppfyller ILO-

konventionen uppfyller man samtidigt STCW-konventionen. Det motsatta förhållandet föreligger dock inte, eftersom ILO-konventionen ställer mer långtgående krav på vilotidens omfattning.

Sverige har ratificerat ILO-konventionen och införlivat den genom vilotidslagen. Sverige är därutöver skyldigt att efterkomma vilotidsdirektivets motsvarande bestämmelser. Utgångspunkten bör då vara att vilotidslagen skall gälla oförändrad. Det bör inte införas någon allmän möjlighet att bortse från ILO-konventionens regler och bara efterleva bestämmelserna i STCW-konventionen. För att efterleva ILO-konventionen måste varje avsteg från densamma utgå från undantagsregeln i artikel 5.6.

Det föreskrivs i artikel 5.6 att en medlemsstat får göra undantag från bestämmelserna i artikel 5.1 och 5.2 om gränserna för vila/arbete. Sådana undantag skall så långt som möjligt följa angivna normer. Av det följer att en medlemsstat inte kan ersätta konventionen med regler som föreskriver helt andra vilotider. Alla undantag skall i stället bygga på det synsätt som legat bakom de föreskrivna tidsramarna. Undantagen skall vara betingade av praktiska hänsyn och inte ge ett slutresultat som är sämre för den enskilde sjömannen.

Medlemsstaten får, enligt artikel 5.6, när undantag ges beakta mer frekventa eller längre ledighetsperioder, beredande av kompensationsledighet för vaktgående sjömän och beredande av kompensationsledighet för sjömän som arbetar ombord på fartyg som gör kortare resor.

Vad som framförts från rederierna och dessutom från SEKO Sjöfolk och Sveriges Fartygsbefälsförening framstår som väl grundat. 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 undantag för trafik i kortare resor och trafik som medger mer frekventa och längre ledighetsperioder. Det är främst den "stora sjöfarten" som är särpräglad i jämförelse med den övriga arbetsmarknanden, medan t.ex. lokal passagerartrafik

i mångt och mycket liknar vanligt skiftarbete. Det bör därför öppnas en möjlighet i vilotidslagen som kan tillgodose sådana intressen som framförts till Regeringskansliet.

Den lagtekniska utformningen

ILO-konventionen nr 180 tillåter undantagsmöjligheter under vissa särskilda förhållanden, dvs. bara för viss trafik. Det torde dock inte vara möjligt att konstruera bestämmelser som gör avsteg från ILO-konventionen och tillgodoser de särskilda förhållanden som kan påkalla undantag, samtidigt som regelverket förskriver mer vilotid än vad som anges i STCW-konventionen. Det skulle möjligen vara tänkbart om dispens meddelades i varje enskilt fall. Vid en generell lagstiftning, såsom det är fråga om här, är det dock knappast möjligt. Den framkomliga vägen torde i stället vara att fartyg i viss slags trafik får rätt att göra avsteg från ILO-konventionens krav och i stället bara följa STCW-konventionen.

Endast rederier som går i nationell trafik, dvs. mellan svenska hamnar, har anmält till Regeringskansliet att de har problem med den nuvarande lagstiftningen. 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 nationell trafik.

De aktuella undantagen bör vidare avse endast relativt kustnära trafik. Denna avgränsning bör exempelvis kunna anknytas till att fartygen går i viss fart, dvs. inom ett visst område, såsom detta begrepp används i exempelvis fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) och förordningen (1998:965) om behörighet för sjöpersonal. Fartbegreppet är av sådan teknisk natur att det lämpligen bör anges i förordning. Det framstår heller inte som lämpligt att i lagtexten "läsa fast" för vilken trafik undantagsmöjligheten skall kunna utnyttjas. Angivet fartområde kan be-

höva ses över i framtiden. Det kan inte uteslutas att undantagsmöjligheten kommer att användas på ett sätt som inte är avsett, och att det därför påkallas skyndsamma förordningsändringar. Det kan heller inte uteslutas att avgränsningen skall göras på annat sätt än genom fartområde eller att angivet fartområde inte är tillräckligt såsom avgränsning.

Vilotiden för sjömän på fartyg i sådan trafik som regeringen föreskriver skall, enligt vad som här föreslås, efterleva STCW-konventionen i stället för ILO-konventionen nr 180 såsom miniminorm. Ett sådant bemyndigande bör begränsas på så sätt att trafiken skall vara nationell. De riktlinjer som anges i artikel 5 punkt 6 i ILO-konventionen skall givetvis därutöver beaktas vid meddelande av eventuella undantag.

Det föreslås att en bestämmelse med denna innebörd införs i 4 a § vilotidslagen.

6 Kostnader och ikraftträdande

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

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

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 15 maj 2002. Dock föreslås att vilotidslagen skall tillämpas på fartyg registrerade i en stat utanför Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet (EES) först den dag regeringen bestämmer.

7 Författningskommentarer

7.1 Förslag 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. Utländska fartyg som anlöper svensk hamn måste således förpliktas att efterleva bestämmelserna i EG-direktivet beträffande bl.a. arbetstid/vilotid. Om det särskilt anges skall därför lagen även gälla sjömän som är anställda för fartygsarbete på utländska fartyg.

Enligt detta förslag anges det särskilt i 7 a § vad som gäller för utländska fartyg som används i affärsdrift. Att märka är att utländska fartyg inte omfattas av övriga bestämmelser i lagen, exempelvis de särskilda ansvarsbestämmelserna i 14 §.

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.

3 §

Paragrafen föreskriver vilka möjligheter som finns att göra undantag från vilotidslagen genom kollektivavtal. Enligt detta förslag begränsas möjligheten till kollektivavtalsvisa undantag till att endast avse bestämmelsen om minsta tillåtna vilotid och vilotidens uppdelning i 4 §. Förslaget motiveras i avsnitt 5.1.1.

4 a §

Genom bestämmelsen föreskrivs att sådan nationell trafik som regeringen föreskriver, i stället för vad som sägs i 4 § andra och tredje styckena, inte skall understiga de gränser som anges i den s.k. STCW-konventionen. Bestämmelsen utgår från de möjligheter till undantagsbestämmelser som finns i ILO-konventionen nr 180 och EG-direktivet 1999/63/EG för bl.a. vaktgående personal och sjömän ombord på fartyg på korta resor. Bestämmelsen motiveras närmare under avsnitt 5.3.2. Att märka är att bestämmelsen är tillämplig bara under förutsättning att regeringen utnyttjar sitt bemyndigande.

7 a §

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 tillämpas för sjömän ombord på utländska fartyg som anlöper svensk hamn. Såsom utvecklats närmare under 1 § skall vissa bestämmelser i direktivet 1999/63/EG gälla alla fartyg som anlöper gemenskapens hamnar. Under punkt 8 i ingressen till direktivet 1999/95/EG och i artikel 9 i direktivet föreskrivs således att fartyg som för en stats flagg, vilken stat inte är part i ILO:s konvention nr 180 eller protokollet till ILO:s konvention nr 147 inte bör behandlas förmånligare än fartyg som för en stats flagg, vilken stat är part i den ena eller båda konventionerna. Samma typ av bestämmelse om "no more favourable treatment"

återfinns i "Paris Memorandum of understanding on port state control" (MOU). Sverige har valt att införliva ILO-konventionen nr 180 genom att föreskriva om lägsta antal timmar som vilotiden inte får understiga. Andra flaggstater kan välja att föreskriva om högsta antal timmar som arbetstiden inte får överstiga. På grund härav föreskrivs det i denna särskilda bestämmelse att det är klausulerna 1–12 i EG-direktivet 1999/63/EG som skall efterlevas ombord på utländska fartyg.

8 §

Tidigare föreskrevs att 10 kap. och 13 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen skulle tillämpas vid tillsynen över vilotidslagen. Enligt detta förslag föreskrivs särskilda bestämmelser i 10 och 11 kapitlen fartygssäkerhetslagen beträffande tillsyn och efterlevnaden av vilotidslagen. En hänvisning bör därför göras i denna bestämmelse till den lagen. Enligt detta förslag föreskrivs därför i 8 § att bestämmelser om tillsyn finns i fartygssäkerhetslagen.

Tillsynsmyndighet utpekas i fartygssäkerhetslagen. Även bestämmelsen om detta i vilotidslagen kan därför upphävas.

7.2 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen

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. tillsynsfrättningar. Bestämmelsen kommenterar närmare i avsnitt 5.1.2.

10 kap. 8 §

Inspektioner skall enligt 10 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen göras när tillsynsmyndigheten finner det motiverat. I avsnitt 5.2.2. utvecklas närmare när en inspektion kan anses motiverad i detta avseende. I denna bestämmelse 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.

10 kap. 8 a §

I paragrafen, som är ny, anges närmare hur inspektionsförfarandet beträffande vilotidsbestämmelserna skall gå till. Bestämmelsen, som kommenteras i avsnitt 5.2.2., ansluter till artikel 4 i direktiv 1999/95/EG. I likhet med bestämmelsen i 10 kap. 9 § kan det anses befogat med en relativt utförlig lagreglering av inspektionen av utländska fartyg.

11 kap. 1 §

I 11 kap. finns det särskilda bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg. Utifrån säkerhetsmässiga utgångspunkter skall ett fartyg inte få tillåtas 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 5.2.3.

7.3 Förslag till lag om ändring i mönstringslagen

20 a §

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

7.4 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen

7 kap. 42 §

I bestämmelsen föreskrivs att sekretess gäller hos Sjöfartsverket i ärende om inspektion enligt 10 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen för anmälan eller annan utsaga 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 5.2.4.

