

Lagrådsremiss

Ändrade vilotidsregler för vissa sjömän

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 17 februari 2011

Peter Norman

Lennart Renbjer
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

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

Ändringen föreslås i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

Förslaget föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.....	4
3	Ärendet och dess beredning.....	6
4	Den reviderade STCW-konventionen – bakgrund och behov av ändringar i svensk rätt.....	6
4.1	Ändrade vilotider i konventionen.....	7
4.2	Ikraftträdande.....	8
4.3	Den svenska regleringen och behov av ändringar.....	8
5	Förslag till ändrad vilotidslag.....	9
5.1	Ikraftträdande.....	10
6	Kostnader och andra konsekvenser.....	11
7	Författningskommentar.....	12
Bilaga 1	Promemorians lagförslag.....	13
Bilaga 2	Remissinstanserna.....	15

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

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

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

Nuvarande lydelse

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

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

Föreslagen lydelse

3 §¹

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

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

3 a §²

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

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

¹ Senaste lydelse 2003:368.

² Senaste lydelse 2003:368.

sägs i andra och tredje styckena.

Vilotiden får inte understiga

1. 10 timmar under varje tjugofyratimmarsperiod och
2. 70 timmar under varje sju-dagarsperiod.

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

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

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

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

Vilotiden får inte understiga

1. 10 timmar under varje tjugofyratimmarsperiod, och
2. 70 timmar under varje sju-dagarsperiod.

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

3 Ärendet och dess beredning

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

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

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

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

Ytterligare ett stort revideringsarbete skedde under andra hälften av 2000-talet. Arbetet med revideringen avslutades med att omfattande ändringar i konventionen antogs vid en diplomatkonferens i Manila, Filippinerna, sommaren 2010.

Huvuddelen av konventionen innehåller bestämmelser om sjömäns utbildning och hur de ska certifieras. En mindre del av konventionen innehåller bestämmelser om vakthållningen ombord på fartygen. I avsnitt 3.2 i promemorian redovisas översiktligt de viktigaste förändringarna i konventionen. I promemorian redovisas också i tabellform samtliga ändringar i konventionen. Förutom i ett fall kan ändringarna i konventionen genomföras i svensk rätt genom förordning eller myndighetsföreskrifter. Undantaget gäller förändringar i bestämmelserna om sjömännens vilotider.

4.1 Ändrade vilotider i konventionen

Konventionens nuvarande reglering

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

Under revisionen av konventionen rådde stor enighet bland konventionsstaterna om att undantagsmöjligheten måste justeras så att den minsta tillåtna vilotiden ökas. Det var aldrig tänkt att undantaget skulle utnyttjas i så stor utsträckning som det kommit att göras. Ett maximalt utnyttjande av endast sextimmarsviloperioder per dygn anses vara en av orsakerna till trötthet hos många vaktindelade sjömän. Trötthet är en av de vanligaste orsakerna till olyckor och incidenter till sjöss.

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

Den nya regleringen

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

Huvudregel

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

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

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

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

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

STCW-konventionen var också att så långt möjligt införa samma regler om vilotid som i sjöarbetskonventionen.

Undantag

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

4.2 Ikraftträdande

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

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

4.3 Den svenska regleringen och behov av ändringar

I avsnitt 4.1 har redogjorts för den nya huvudregeln för vilotiderna i avsnitt A-VIII/1 punkterna 2 och 3 i konventionen. Denna huvudregel har redan sin motsvarighet i 4 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän (förkortad vilotidslagen). Den svenska bestämmelsen infördes för att genomföra ILO-konventionen nr 180 samt 1995 års reviderade STCW-konvention, jfr prop. 1997/98:128, och omfattar samtliga sjömän, dvs. såväl vaktindelade som icke vaktindelade. Eftersom den svenska lagstiftningen motsvarar huvudregeln i den reviderade STCW-konventionen krävs inte några ändringar i denna del.

I avsnitt 4.1 har också redogjorts för de förändrade undantagsmöjligheterna från huvudregeln om minsta tillåtna vilotider i konventionen. När det gäller undantag från huvudregeln har Sverige i 3 a § vilotidslagen valt att genomföra den hittillsvarande undantagsmöjligheten i STCW-konventionen för vaktgående sjömän ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och som enbart anlöper

svenska hamnar. Denna bestämmelse behöver justeras så att bestämmelsen anpassas till den nivå som kommer att gälla enligt den reviderade konventionen när den träder i kraft.

För vaktgående sjömän på passagerarfartyg i trafik mellan hamn på Gotland och annan svensk hamn och övriga vaktgående sjömän, dvs. i princip sjömän på fartyg i internationell trafik, finns däremot inga undantagsmöjligheter från huvudregeln, jfr prop. 2001/02:108, s. 39 ff., särskilt s. 43). Någon ändring i detta hänseende behövs således inte.

5 Förslag till ändrad vilotidslag

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

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

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

Bakgrunden till regeringens förslag

I promemorian föreslås att Sverige ska godkänna konventionsändringarna. Om riksdagen inte motsätter sig ändringarna i konventionen och konventionen träder i kraft, måste den svenska lagstiftningen anpassas till den nya miniminivån av vilotiderna. I detta avsnitt redovisas ett förslag till den ändring som i så fall bör göras.

Skälen för regeringens förslag

I avsnitt 4.3 har konstaterats att undantagsmöjligheterna i 3 a § vilotidslagen för vissa sjömän är helt anpassade till den hittillsvarande konventionen. Därför behöver bestämmelsen justeras så att bestämmelsen anpassas till den nivå som kommer att gälla enligt den reviderade konventionen när den träder i kraft. *SEKO Sjöfolk*, *Sveriges Fartygsbefälsförening* och *Sjöbefälsförbundet* har ansett att Sverige bör genomföra den ändrade vilotidsregleringen med en högre skyddsnivå än vad konventionens miniminivå sätter. Regeringen kan konstatera att eftersom konventionen anger miniminivåer finns en möjlighet att sätta den nationella nivån på exempelvis vilotiderna högre. Någon anledning att göra det finns dock inte. Sjöfartsnäringsen är till sin natur internationell. Varje nationell åtgärd som avviker från den gängse internationella nivån

påverkar valet av i vilket lands register ett fartyg registreras. Om Sverige inför högre krav än andra länder riskerar man att Sverige blir mindre attraktivt för registrering av fartyg än andra länder och välj bort av redarna. Resultatet blir då att vilotiderna för sjömännen ändå inte blir längre. Regeringen vill dock betona att tillräckliga vilotider är mycket viktigt för säkerheten inom sjöfarten. Det lämpligaste sättet att tillgodose detta är dock genom en gemensam internationell syn på nivåerna, och en effektiv tillsyn. En avvikande nationell reglering är enligt regeringen inte en lämplig åtgärd.

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

5.1 Ikraftträdande

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

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

Remissinstanserna: Yttrar sig inte.

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

Om Sverige inte senast den 30 juni 2011 motsätter sig ändringarna i konventionen, och konventionen träder i kraft (jfr avsnitt 4.2), ska konventionsändringarna träda i kraft den 1 januari 2012. Eftersom det för närvarande inte kan sägas om konventionsändringarna kommer att träda i kraft den 1 januari 2012 eller ens då är det lämpligare att överlämna till regeringen att sätta ändringarna i kraft.

6 Kostnader och andra konsekvenser

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

Höjningen av den minsta tillåtna vilotiden torde dock normalt inte medföra annat än mycket marginell påverkan på bemanningskostnaderna. Detta beror på att storleken på bemanningen avgörs genom enskilda bemanningsbeslut för varje fartyg. Transportstyrelsen är skyldigt att ta hänsyn till gällande vilotidsreglering när bemanningsbesluten fastställs, men den relativt lilla förändringen i vilotidsregleringen som föreslås torde endast i mycket sällsynta marginalfall få till följd att bemanningen av ett visst fartyg kräver ytterligare en hel tjänst för att uppgifterna ombord ska kunna fullgöras författningsenligt. Kostnaden för bemanningen ombord är i princip oberoende av om personen i fråga för tillfället vilar eller är i arbete.

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

Förslaget har inte heller några statsfinansiella konsekvenser och påverkar inte miljön eller jämställdheten.

7 Författningskommentar

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

3 och 3 a §

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

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

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

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

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

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

3 §¹*Nuvarande lydelse*

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

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

Föreslagen lydelse

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

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

3 a §²

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

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

¹ Senaste lydelse 2003:368.

² Senaste lydelse SFS 2003:368.

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

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

Vilotiden får inte understiga

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

Remissinstanserna

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

Regelrådet har avstått från att yttra sig.

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