

Promemoria

Genomförande av direktivet 2014/112/EU om arbetstidens förläggning vid transporter på inre vattenvägar

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra rådets direktiv 2014/112/EU av den 19 december 2014 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) i svensk rätt.

Genomförandet föreslås ske huvudsakligen genom en ny lag, benämnd lag om arbetstid vid inlandssjöfart. Följdändringar i vissa andra lagar föreslås också. I promemorian redovisas inte några förslag till förordningsändringar. Dessa kommer att tas fram i särskild ordning.

De förslagna lagändringarna föreslås träda i kraft den 31 december 2016.

Innehållsförteckning

| | | |
|--------|--|----|
| 1 | Författningsförslag..... | 4 |
| 1.1 | Förslag till lag om arbetstid vid inlandssjöfart..... | 4 |
| 1.2 | Förslag till lagen om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)..... | 7 |
| 1.3 | Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän..... | 8 |
| 1.4 | Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)..... | 9 |
| 2 | Bakgrund..... | 12 |
| 2.1 | Arbetstiden i EU-rätten..... | 12 |
| 2.2 | Direktivets huvudsakliga innehåll..... | 13 |
| 2.3 | Den nuvarande svenska regleringen..... | 14 |
| 3 | Genomförande av direktivet..... | 16 |
| 3.1 | En ny lag om arbetstid vid inlandssjöfart..... | 16 |
| 3.1.1 | Tillämpningsområde..... | 17 |
| 3.1.2 | Den nya lagen innebär att lagen om vilotid för sjömän inte längre ska vara tillämplig..... | 20 |
| 3.1.3 | Arbetstid och vilotid..... | 22 |
| 3.1.4 | Rast 23 | |
| 3.1.5 | Nattarbete..... | 24 |
| 3.1.6 | Semester..... | 25 |
| 3.1.7 | Krissituationer..... | 26 |
| 3.1.8 | Kontroll och registrering av arbetstid..... | 26 |
| 3.1.9 | Hälsundersökning..... | 27 |
| 3.1.10 | Övriga skyddsregler vid natt- och skiftarbete..... | 29 |
| 3.1.11 | Tillsyn30 | |
| 3.1.12 | Sanktionsavgift..... | 31 |
| 3.1.13 | Överklagande..... | 32 |
| 3.1.14 | Ikraftträdande..... | 33 |
| 3.2 | Följdändringar i andra författningar..... | 34 |
| 4 | Kostnader och konsekvenser..... | 35 |
| 4.1 | Det allmänna..... | 35 |
| 4.1.1 | Allmänt..... | 35 |
| 4.1.2 | Säkerhet..... | 35 |
| 4.1.3 | Myndigheterna..... | 36 |
| 4.1.4 | Övriga allmänna effekter..... | 37 |
| 4.2 | Näringsenheten..... | 37 |
| 4.2.1 | Rederier och arbetsgivare..... | 37 |
| 4.2.2 | Transportköparna..... | 38 |
| 4.3 | Den enskilde..... | 38 |
| 5 | Författningskommentar..... | 39 |
| 5.1 | Förslag till lag om arbetstid vid inlandssjöfart..... | 39 |

| | | |
|----------|--|----|
| 5.2 | Förslaget till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160) | 41 |
| 5.3 | Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän | 42 |
| 5.4 | Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) | 42 |
| Bilaga 1 | Rådets direktiv 2014/112/EU arbetstidens förläggning vid transporter på inre vattenvägar..... | 43 |

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om arbetstid vid inlandssjöfart

Härmed föreskrivs¹ följande.

Tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller för arbetstagare som ingår i besättningen eller har andra uppgifter ombord på farkoster som är avsedda och används för yrkesmässig inlandssjöfart i Sverige.

Definitioner

2 § I denna lag betyder

- | | |
|---------------|---|
| 1. farkost | fartyg eller flytande utrustning, |
| 2. arbetstid | tid under vilken arbetstagaren under arbetsgivarens eller dennes företrädares ledning utför arbete på, vid och för farkosten, är avdelad för arbete eller måste vara beredd att arbeta (jourtid), |
| 3. viloperiod | period som inte är arbetstid, inräknat viloperioder på en farkost i drift, på en stillastående farkost och i land. Rast upp till 15 minuter utgör inte viloperiod, |
| 4. vilodag | oavbruten viloperiod på 24 timmar som arbetstagaren tillbringar på en fritt vald ort. |

Arbetstid

3 § Fastställandet av arbetstiden ska grundas på en åtta timmars arbetsdag.

4 § Den genomsnittliga arbetstiden under en tolv månadersperiod (beräkningsperioden) får inte överstiga 48 timmar per vecka.

5 § Arbetstiden under beräkningsperioden får inte överstiga 2 304 timmar.

¹ Jfr rådets direktiv 2014/112/EU av den 19 december 2014 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF).

Om anställningstiden är kortare än beräkningsperioden ska den högsta tillåtna arbetstiden minskas i motsvarande mån.

6 § Arbetstiden får inte överstiga

- a) 14 timmar under en 24-timmarsperiod, och
- b) 84 timmar under en sjudagarsperiod.

Om det enligt tjänstgöringsplanen finns fler arbets- än vilodagar får den genomsnittliga veckoarbetstiden under en fyramånadersperiod inte överstiga 72 timmar.

Vilotiden under en 24-timmarsperiod får delas upp i högst två perioder varav en period om minst 6 timmar. Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar.

Undantag från tredje stycket får göras på det sätt som anges i 3 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän. Sådana undantag får göras endast under de förutsättningar som anges i 3 a § första stycket samma lag och får inte innebära sämre villkor för arbetstagaren än vad som gäller enligt 3 a § tredje stycket samma lag.

7 § Antalet arbetsdagar i följd får inte överstiga 31.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om hur många vilodagar arbetstagaren har rätt till.

Rast

8 § Varje arbetstagare vars arbetsdag är längre än sex timmar har rätt till rast.

Nattarbete

9 § Nattarbetstiden får vara högst 42 timmar under en sjudagarsperiod. Med natt avses tiden mellan kl. 23.00 och 6.00.

10 § Arbetstagare under 18 år har rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. I vilotiden ska ingå tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00.

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

Undantag enligt andra stycket förutsätter att arbetet inte skadar arbetstagarnas hälsa eller välbefinnande. Innan undantag medges ska berörda redar- och sjöfolksorganisationer höras.

Krissituationer

11 § Bestämmelserna i 4–10 §§ hindrar inte att en arbetstagare på befälhavarens eller dennes ställföreträdarens begäran ska arbeta det antal timmar som behövs för att trygga farkostens, de ombordvarandes eller lastens omedelbara säkerhet eller för att bistå andra fartyg eller personer i sjönöd, till dess förhållandena har återgått till det normala.

Så snart det är möjligt efter det att förhållandena har återgått till det normala, ska befälhavaren eller dennes ställföreträdare se till att alla

arbetstagare som har arbetat under en schemalagd viloperiod får tillräcklig vila.

Registrering av arbetstid

12 § Befälhavaren eller den han utser ska se till att arbetstagarnas arbets- och vilotid registreras. Befälhavaren ska se till att uppgifterna sparas ombord åtminstone till beräkningsperiodens utgång.

De registrerade uppgifterna ska senast före påföljande månads slut granskas och godkännas gemensamt av arbetsgivaren eller dennes företrädare och arbetstagaren.

Arbetsgivaren ska se till att arbetstagaren får en kopia av de godkända registrerade uppgifterna. Arbetstagaren ska spara dessa i minst ett år.

Hälsundersökning

13 § Arbetsgivaren ska erbjuda alla arbetstagare en årlig hälsundersökning. Undersökningen ska bekostas av arbetsgivaren.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hälsundersökningen.

Tillsyn

14 § Bestämmelser om tillsyn och om i inskränkningar att använda farkoster med anledning av denna lag finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Sanktionsavgift

15 § Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelser av bestämmelserna i denna lag.

16 § Ett beslut om att ta ut sanktionsavgift enligt 15 § får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

Denna lag träder i kraft den 31 december 2016.

1.2 Förslag till lagen om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Härigenom föreskrivs² att 2 kap. 10 § arbetsmiljölagen (1977:1160) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

10 §³

Om arbetstid finns bestämmelser i arbetstidslagen (1982:673) och med stöd av denna meddelade föreskrifter.

Bestämmelser om arbetstiden och vilotiden vid fartygsarbete finns i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

Bestämmelser om arbetstiden vid visst vägtransportarbete finns i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Särskilda bestämmelser om arbetstid för minderåriga finns i 5 kap. 5 §.

Om arbetstid finns bestämmelser i arbetstidslagen (1982:673) och med stöd av denna meddelade föreskrifter.

Bestämmelser om arbetstiden och vilotiden vid fartygsarbete finns i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän *och lagen (2016:000) om arbetstid vid inlandssjöfart.*

Bestämmelser om arbetstiden vid visst vägtransportarbete finns i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Särskilda bestämmelser om arbetstid för minderåriga finns i 5 kap. 5 §.

Denna lag träder i kraft den 31 december 2016.

² Jfr rådets direktiv 2014/112/EU av den 19 december 2014 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF).

³ Senaste lydelse 2005:396.

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

Härigenom föreskrivs⁴ att 2 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §⁵

Lagen gäller inte när fråga är om

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

2. räddningsfartyg när de används som sådana, *eller*

3. fritidsfartyg.

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

2. räddningsfartyg när de används som sådana,

3. fritidsfartyg, *eller*

4. *arbete som omfattas av lagen om arbetstid (2016:000) vid inlandsjöfart.*

Denna lag träder i kraft den 31 december 2016.

⁴ Jfr rådets direktiv 2014/112/EU av den 19 december 2014 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF).

⁵ Senaste lydelse 2003:368.

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

Häri genom föreskrivs⁶ att 5 kap. 1 och 5 §§ samt 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

1 §⁷

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

1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,

2. säkring av last som ännu inte har förts ombord,

3. rederiers säkerhetsorganisation,

4. arbetsmiljön ombord, och

5. arbets- och levnadsförhållandena ombord.

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

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

I frågor som avser arbetsmiljön samt arbets- och levnadsförhållandena ombord avser tillsynen även sjömanslagen (1973:282), arbetsmiljölagen (1977:1160), mönstringslagen (1983:929), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och lagen (2016:000) om arbetstid vid inlandssjöfart samt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar. Vid tillsyn av lagen om arbetstid vid inlandssjöfart avses med fartyg i denna lag även flytande utrustning.

Tillsynen ska också avse de delar av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG,

⁶ Jfr rådets direktiv 2014/112/EU av den 19 december 2014 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF).

⁷ Senaste lydelse 2012:96.

93/105/EG och 2000/21/EG som omfattas av tillsynsansvar enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av arbetsmiljölagen (1977:1160).

Tillsyn enligt tredje och fjärde styckena utövas såvitt avser arbetsmiljön i samverkan med Arbetsmiljöverket.

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

5 §

Besiktningar skall göras främst för att

1. undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,
2. undersöka om fartyget är lämpligt att användas som passagerarfartyg,
3. bestämma fartygets minsta tillåtna fribord,
4. undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation, och
5. undersöka efterlevnaden av bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.
5. undersöka efterlevnaden av bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän *och lagen (2016:000) om arbetstid vid inlandssjöfart.*

6 kap.

1 §⁸

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skäl原因 att anta att

1. fartyget inte är sjövärdigt för en resa i den avsedda farten eller zonen,
2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa, olycksfall eller otrygghet i fråga om arbets- och levnadsförhållanden,
3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,
5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,
6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,
7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte följs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,
7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän *eller lagen (2016:000) om arbetstid vid inlandssjöfart* inte följs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,
8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,

⁸ Senaste lydelse 2013:986.

9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, eller

10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på sådana handlingar med fartygshistorik som ska finnas ombord på fartyget.

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.

Likaså får, i stället för förbud enligt första stycket, användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne förbjudas tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

Denna lag träder i kraft den 31 december 2016.

2 Bakgrund

2.1 Arbetstiden i EU-rätten

Frågor om arbetstid regleras i EU-rätten av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden, det. s.k. arbetstidsdirektivet. Därutöver regleras arbetstiden för sjömän på havsgående fartyg, civil flygpersonal, vägtransportarbetare och tågpersonal av särskilda direktiv.⁹

Mobila arbetstagare som är anställda som resande personal av företag som bedriver person- eller godstransport via inre vattenvägar omfattas av arbetstidsdirektivet, men bestämmelserna om dygns- och veckovila, raster och nattarbetets längd i arbetstidsdirektivet ska inte tillämpas på sådan personal.

De europeiska parterna inom sektorn för transporter på inre vattenvägar ingick 2012 ett avtal om arbetstidens förläggning vid transporter på inre vattenvägar. Anledningen var att parterna ansåg att de särskilda arbets- och levnadsförhållandena som råder vid transporter på inre vattenvägar inte beaktas i tillräcklig utsträckning i de bestämmelser som gäller enligt arbetstidsdirektivet. Parterna ville också med avtalet skapa lika ramvillkor på arbetsmarknaden för sektorn och förhindra illojal konkurrens som beror på skillnader i lagstiftningen i fråga om arbetstidens förläggning.

Parterna begärde vidare i enlighet med artiklarna 154 och 155.2 i fördraget om EU:s funktionssätt att avtalet ska genomföras i EU-rätten genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen. Efter att kommissionen granskat avtalsparternas representativitet och mandat samt avtalsklausulernas laglighet enligt EU-rätten föreslog kommissionen rådet att avtalet skulle genomföras i EU-rätten i ett direktiv. I december 2014 antogs Rådets direktiv 2014/112/EU av den 19 december 2014 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF).

⁹ 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); rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA); Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter respektive rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn.

2.2 Direktivets huvudsakliga innehåll

Direktivet innehåller mer detaljerade bestämmelser om bl.a. arbetstidens förläggning jämfört med vad som gäller arbetsmarknaden i övrigt enligt arbetstidsdirektivet (2003/88/EG). En kort redogörelse för direktivets innehåll lämnas nedan. Direktivet, i vilket parternas avtal alltså är bilagt, finns i övrigt att studera i *bilagan* till denna promemoria. Innehållet i direktivet diskuteras mer ingående i anslutning till förslagen till hur direktivet ska genomföras i avsnitt 3.

Tillämpningsområde

Direktivet gäller mobila arbetstagare som är anställda som medlemmar av sjöfartspersonalen (besättningen) eller med andra uppgifter (personal ombord) på en farkost som används för yrkesmässig inlandssjöfart inom en medlemsstats territorium. Egenföretagare omfattas inte.

Minimidirektiv

Direktivet är ett minimidirektiv, vilket innebär att medlemsstaterna får införa högre skydd för arbetstagarna. Genomförandet av direktivet får inte heller användas för att sänka ett redan befintligt skydd för arbetstagarna som är högre än direktivet.

Begränsning av arbetstiden

Arbetstiden ska grundas på en åtta timmars arbetsdag. Arbetstiden får inte överstiga 14 timmar varje dygn, eller 84 timmar per vecka. Under en beräkningstid på tolv månader får arbetstiden dock inte överstiga i genomsnitt 48 timmar per vecka. Högsta tillåtna arbetstid per år är 2 304 timmar. Man får arbeta högst 31 på varandra följande dagar. Direktivet innehåller särskilda bestämmelser för arbetstagare som arbetar säsongarbete på passagerarfartyg som det är frivilligt för medlemsstaterna att tillämpa.

Om arbetsdagen är längre än sex timmar ska arbetstagaren ha rätt till rast. Rastens längd ska fastställas nationellt.

Vid krissituationer får fartygets befälhavare begära att arbetstagarna arbetar längre än de arbetstider som annars gäller.

Nattarbete

Högsta tillåtna nattarbetstid (kl. 23–06) per vecka är 42 timmar. Direktivet innehåller särskilda bestämmelser om nattarbete för minderåriga. Nattarbetande som har hälsoproblem som bevisligen beror på nattarbetet ska om det är möjligt omplaceras till lämpligt dagarbete.

Semester

Varje arbetstagare har rätt till en årlig betald semester om minst fyra veckor.

Kontroller

Arbetstagarnas arbets- och vilotid ska registreras så att det går att kontrollera efterlevnaden av direktivet. Uppgifterna ska sparas i minst ett

år. Uppgifterna ska granskas och godkännas gemensamt av arbetsgivaren och arbetstagaren. Arbetstagaren ska få kopia av de godkända och registrerade uppgifterna.

Hälsoundersökning

Alla arbetstagare har rätt till en kostnadsfri årlig hälsoundersökning.

Skydd av hälsa och säkerhet, arbetsrytm

Direktivet innehåller vidare allmänt hållna bestämmelser om att nattarbetande och skiftarbetare ska ha ett hälso- och säkerhetsskydd som motsvarar arbetets art, och att skyddande och förebyggande åtgärder och anordningar för nattarbetande och skiftarbetare ska motsvara dem som finns för andra arbetstagare och alltid vara tillgängliga. Arbetsgivare som avser att organisera arbetet efter en viss rytm ska ta hänsyn till den allmänna principen om att anpassa arbetet till arbetstagaren.

Sanktioner

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

Tidsfrist för genomförande

Direktivet ska vara genomfört i medlemsstaterna senast den 31 december 2016.

2.3 Den nuvarande svenska regleringen

Sverige och inlandssjöfarten

Inom många medlemsstater i EU (och Europa i övrigt) är regelverket för trafik på inre vattenvägar i de flesta avseenden helt skilt från regelverket som gäller för den havsgående sjöfarten och hanteras i många länder av olika myndigheter och ministerier. Inom EU finns också separata regelverk för inlandssjöfart respektive havsgående sjöfart om bl.a. fartygs konstruktion och utrustning, behörigheter för sjömän, fartygsrapportering och informationsöverföring samt transport av farligt gods. Vid inträdet i dåvarande EG 1995 valde Sverige att inte genomföra eller tillämpa unionens regler om inlandssjöfart. Även en rad andra medlemsstater har valt att generellt underlåta att genomföra eller tillämpa EU:s regelverk om inre vattenvägar.

Det ska redan nu upplysningsvis nämnas att begreppen inlandssjöfart och trafik på inre vattenvägar är jämbördiga. De används inom EU-lagstiftningen växlande, ibland t.o.m. i samma rättsakt.

Sverige har i stället tillämpat samma regelsystem på all fartygstrafik, oavsett vilken typ av vattenväg fartyget trafikerar. Utgångspunkten i utformningen av de svenska reglerna för all fartygstrafik har varit de EU-regler och internationella regler som är avsedda för havsgående trafik.

Kraven har dock ofta varierat bl.a. beroende på vilka vattenområden fartyget används i.

Regeringen inledde 2009 ett arbete mot ett skifte i denna tidigare inställning, vilket ledde till betänkandet Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt (SOU 2011:4). I betänkandet lämnas förslag eller bedömningar rörande samtliga gällande EUrättsakter rörande inlandssjöfart. Betänkandet ledde bl.a. till att regeringen 2013 föreslog för riksdagen att Sverige skulle genomföra EU:s regelverk om trafik på inre vattenvägar (jfr prop. 2012/13:177 s. 16). Genomförandet har slutförts på så sätt att regelverket om fartygs konstruktion och utrustning (direktiv 2006/87/EG) har genomförts genom ändringar i såväl lag, förordning som myndighetsföreskrifter och som trädde i kraft i slutet av 2014. Sverige har därvid utsett Vänern, Göta älv, Rivöfjorden, Trollhätte kanal, Mälaren och ett område inom Stockholms hamnar att utgöra inre vattenvägar och delat in dessa i s.k. zoner med olika våghöjd (jfr Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:96) om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart). Det är nu möjligt för ett rederi att få ett s.k. gemenskapscertifikat för inlandssjöfart för sina svenska fartyg.

Värt att betona är att det inte föreligger någon skyldighet att tillämpa det genomförda regelverket om fartygs konstruktion och utrustning i Sverige. Rederier med fartyg som inte lämnar Sverige kan välja att fortsätta att tillämpa det tidigare allennarådande nationella svenska regelverket. Detta innebär att fartyget i stället får ett certifikat att trafikera ett s.k. fartområde (A-E) och där regelverket för att få ett certifikat således ser annorlunda ut.

Den nuvarande arbetstidsregleringen

I avsnitt 2.1 har nämnts att mobila arbetstagare som är anställda som resande personal av företag som bedriver person- eller godstransport via inre vattenvägar i dag omfattas av arbetstidsdirektivet. Arbetstidsdirektivet har i Sverige genomförts i huvudsak genom arbetstidslagen (1982:673). Enligt 2 § arbetstidslagen gäller den lagen inte för fartygsarbete. Arbetstidsregleringen för arbete ombord på fartyg finns i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, förkortad vilotidslagen. Eftersom den svenska lagstiftningen inte har gjort någon åtskillnad mellan inlandssjöfart och övrig sjöfart har således vilotidslagen tillämpats för arbetstagare på samtliga fartyg, oavsett vilka vatten fartyget trafikerar.

3 Genomförande av direktivet

3.1 En ny lag om arbetstid vid inlandssjöfart

Förslag: Direktivet bör genomföras genom en ny lag, benämnd lag om arbetstid vid inlandssjöfart.

Skälen för förslaget: De frågor som direktivet reglerar har tidigare inte varit reglerade särskilt på vare sig EU-nivå eller nationell svensk nivå. På EU-nivå har mobila arbetstagare inom inlandssjöfarten omfattats av det allmänna arbetstidsdirektivet (2003/88/EG). Det direktivet är genomfört i huvudsak genom arbetstidslagen (1982:673). När särskilda arbetstidsregleringar har införts inom övriga transportsektorer inom EU (se avsnitt 2.1), har genomförandet i samtliga fall skett genom att ny, separat lagstiftning införts där i princip allt genomförande av direktiven skett när det gäller frågor som annars omfattas av arbetstidslagen, se lagen (1998:958) om vilotid för sjömän (förkortad vilotidslagen), lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget och lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik. Av systematiska skäl bör inte heller detta direktiv genomföras i arbetstidslagen.

Frågan är var genomförandet av direktivet i stället bör ske. I Sverige har som redan nämnts inte gjorts någon principiell skillnad mellan fartyg som är havsgående och fartyg som trafikerar våra större sjöar, älvar eller kanaler. Vilotidslagen omfattar således allt fartygsarbete, oavsett vilken typ av vatten fartyget trafikerar.

Ett alternativ skulle då kunna vara att utnyttja vilotidslagen och, i de fall det krävs, införa särskilda bestämmelser i den lagen. Det som bl.a. talar för en sådan lösning är att genomförandet av direktivet (2006/87) om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart på lagnivå gjordes huvudsakligen i den befintliga fartygssäkerhetslagen (2003:364) som därmed alltså är tillämplig på all sjöfart. Därtill kommer att flera av de konkreta bestämmelserna i direktivet om arbetstider vid inlandssjöfart överensstämmer med bestämmelserna i vilotidslagen.

Det finns dock flera skäl som talar mot att använda vilotidslagen för genomförandet. Vilotidslagen gäller huvudsakligen endast ombord på svenska fartyg medan direktivet om arbetstid för inlandssjöfart gäller inom medlemsstatens territorium oavsett i vilken stat fartyget är registrerat. Vidare använder vilotidslagen begreppet fartyg medan direktivet förutom fartyg även reglerar flytande utrustning, som är en typ av farkost som inte nödvändigtvis utgör ett fartyg i vilotidslagens mening, jfr avsnitt 3.1.1. Vilotidslagen innehåller större möjligheter till undantag än vad direktivet gör. Direktivet innehåller också vissa bestämmelser som inte har någon motsvarighet i vilotidslagen. Ett genomförande av direktivet i vilotidslagen skulle därför behöva separeras från vilotidslagens bestämmelser i stort, kanske i ett eget kapitel med ett annat tillämpningsområde och delvis andra definitioner än vilotidslagen i övrigt. Någon större vinst att ha bestämmelserna i samma lag skulle

därmed ändå inte uppstå. Direktivet bör därför inte genomföras i vilotidslagen utan i stället i en egen lagstiftning, skild från vilotidslagen.

3.1.1 Tillämpningsområde

Förslag: Den föreslagna lagen ska gälla för arbetstagare som ingår i besättningen eller har andra uppgifter ombord på farkoster som är avsedda och används för yrkesmässig inlandssjöfart i Sverige.

Skälen för förslaget: Enligt punkt 1.1 i bilagan till direktivet gäller avtalet, och därmed direktivet, mobila arbetstagare som är anställda som medlemmar av sjöfartspersonalen (besättningen) eller med andra uppgifter (personal ombord) på en farkost som används för yrkesmässig inlandssjöfart inom en medlemsstats territorium. Bestämmelsen föranleder ett flertal kommentarer.

Vilka personer omfattas?

För det första är det endast arbetstagare som omfattas av direktivets tillämpningsområde. Egenföretagare omfattas inte, oavsett om de har status som arbetstagare inom det egna företaget (jfr punkt 1.2 i bilagan till direktivet). Den föreslagna lagen bör inte heller omfatta egenföretagare. Egenföretagare omfattas i dag av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, förkortad vilotidslagen. De bör även fortsättningsvis omfattas av den lagen även om detta innebär att personer ombord på samma fartyg kan komma att omfattas av dels den föreslagna lagen för de fall de är arbetstagare, dels vilotidslagen för de fall de utgör egenföretagare. Det är förvisso möjligt att genomföra direktivet även på egenföretagare och på så sätt undvika en sådan effekt. Detta skulle dock innebära införandet av andra arbetstidsregler för denna krets utan något egentligt objektivt skäl och innebära att direktivet genomförs på en mycket vidare krets än direktivet avser, vilket normalt kräver mycket goda skäl. Några sådana skäl har inte framkommit i detta ärende.

Enligt skäl 10 i bilagan till direktivet ska frågan huruvida en person är egenföretagare fastställas i enlighet med nationell lagstiftning. Det bör normalt inte vara några svårigheter att avgöra om en person är anställd eller egenföretagare när det gäller de personer som kan vara aktuella inom ramen för denna lagstiftning. Förarbetsuttalanden och praxis när det gäller avgränsningen mellan arbetstagare och egenföretagare i svensk rätt är riklig och kan vara vägledande.

För det andra gäller direktivet såväl medlemmar av sjöfartspersonalen (besättningen) som arbetstagare med andra uppgifter (personal ombord). Terminologin i den svenska versionen av direktivet är här inte helt lämplig. Begreppet sjöfartspersonal förekommer inte i svensk rätt, och förefaller dessutom något udda i ett direktiv som handlar om inlandssjöfart. Begreppet sjöfart utan något förled brukar traditionellt sett i ett EU-perspektiv vara knutet till den havsgående sjöfarten och inte användas i regleringar som rör inlandssjöfart. Ordet besättning som också anges inom parentes i bestämmelsen är mer lämpligt att använda i en svensk författningstext. När det gäller arbetstagare med andra

uppgifter ombord hänvisar direktivet för en definition i punkt 2 k) till punkt 103 i artikel 1.01 i bilaga II till direktiv 2006/87/EG, dvs. alla anställda ombord på ett passagerarfartyg som inte är besättningsmedlemmar. Denna kategori omfattar t.ex. all personal som utför olika slags service till passagerare, t.ex. butiks-, restaurang- och städpersonal, dvs. vad som allmänt sett kallas intendenturpersonal. Även personal som utför mer tillfällig service och tillfälliga reparationer på fartyget bör kunna anses ingå i denna kategori för det fall personalen följer med fartyget på dess resa. Stöd för en sådan tolkning finns i definitionen av begreppet mobil arbetstagare i punkt 2 l) i bilagan till direktivet: arbetstagare som är anställda som resande personal [...]. Det kan således konstateras att de arbetstagare som direktivet omfattar i praktiken utgörs av samma krets av personer som i 1 § vilotidslagen benämns ”sjömän som är anställda för fartygsarbete”.

Någon anledning att föra in den särskilda definitionen av mobil arbetstagare i den föreslagna lagen finns inte. Det är också tillräckligt att i lagen tala om arbetstagare, inte om mobila arbetstagare. Den krets av arbetstagare som omfattas av den föreslagna lagen utgörs ändå i praktiken, enligt resonemanget ovan, av den krets som direktivet benämner mobila arbetstagare.

För det tredje avses med mobil arbetstagare enligt nämnda definition arbetstagare som är anställda som resande personal av *företag som bedriver person- eller godstransport via inre vattenvägar*. Det är inte ovanligt att rederier använder sig av personal som är anställd i bemanningsföretag för arbete ombord på rederiets fartyg. Sådan personal arbetar på rederiets uppdrag men är anställd av bemanningsföretaget som dock inte är det företag som utför själva transporten. En strikt tolkning av direktivets ordalydelse skulle innebära att sådan personal inte omfattas av direktivet. Enligt skäl 2 till bilagan till direktivet ska föreskrifterna säkerställa en hög nivå på arbetsmiljöskyddet för dem som arbetar vid transporter på inre vattenvägar och enligt skäl 3 är syftet att förhindra illojal konkurrens. En strikt bokstavstolkning av direktivtexten skulle leda till att syftet med direktivet riskerar att helt eller delvis åsidosättas eftersom det kan leda till att arbetstagare ombord på samma farkost skulle komma att omfattas av olika regelverk beroende på om de är anställda av redaren eller av ett bemanningsföretag som redaren anlitar. Det finns därför skäl att i detta hänseende bortse från den bokstavliga lydelsen av direktivets definition av mobil arbetstagare. Detta styrker också det ovan nämnda valet att inte ta med definitionen av mobil arbetstagare i den föreslagna lagen.

Begreppet farkost

Med farkost avses enligt definitionen i punkt 2 a) i bilagan till direktivet fartyg eller flytande utrustning. Definitionen bör föras in i den föreslagna lagen. Någon definition av flytande utrustning finns inte i direktivet. Vägledning för tolkning av begreppet bör dock kunna sökas i definitionen av begreppet flytande utrustning i punkt 23 i artikel 1.01 i bilaga II till direktiv 2006/87/EG, dvs. flytande installationer som bär upp arbetsredskap som kranar, muddringsutrustning, pålkranar eller hissar.

Begreppet yrkesmässig inlandssjöfart

Direktivet gäller vid yrkesmässig inlandssjöfart. Frågan är vad begreppet inlandssjöfart omfattar. Begreppet inlandssjöfart, liksom begreppet inre vattenvägar som alltså används med samma betydelse, är förvisso vedertaget inom t.ex. EU-rätten. Det saknas dock en allmängiltig definition inom EU-rätten eller inom Europa i övrigt av vad begreppet innebär eller omfattar, och framför allt av hur begreppet ska avgränsas mot t.ex. den havsgående sjöfarten. Begreppen inlandssjöfart eller inre vattenvägar definieras eller förklaras inte heller i någon av de övriga EU-rättsakterna som innehåller bestämmelser om inlandssjöfart. I ett par av EU-rättsakterna är frågan uttryckligen lämnad till medlemsstaterna att avgöra. Till exempel är det tidigare nämnda direktivet 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart tillämpligt på fartyg inom de vattenområden som varje medlemsstat utser, dvs. medlemsstaten styr helt över om ett vattenområde är en inre vattenväg eller inte enligt den rättsakten.

Frågan om tillämpningsområdet för det nu aktuella direktivet diskuterades under förhandlingen av direktivet. Under förhandlingsarbetet i rådet konstaterades att partsavtalet (som ligger till grund för det nu aktuella direktivet) när det gäller begreppet personal ombord uttryckligen hänvisar till direktivet 2006/87/EG och även i övrigt i vissa avseenden använder begrepp som är definierade i det direktivet (t.ex. begreppen farkost och flytande utrustning). De europeiska parterna uppgav under dessa förhandlingar som svar på frågor från ordföranden i rådsarbetsgruppen att avsikten med avtalet inte var att begränsa tillämpningsområdet endast till länder som har inre vattenvägar enligt direktiv 2006/87/EG. Det kan således uppenbarligen förekomma inlandssjöfart som inte sker på sådana s.k. zoner och utan sådana certifikat som avses i direktivet 2006/87/EG. Vad denna typ av inlandssjöfart skulle baseras på uppgav de europeiska parterna inte.

För att få vägledning i hur begreppet ska tolkas vid genomförandet av direktivet i svensk rätt har Näringsdepartementet därför infört utarbetandet av denna promemoria haft kontakt med såväl kommissionen som andra medlemsländer. Något klagörande svar har inte erhållits.

Eftersom någon sådan inlandssjöfart som avses i det EU-rättsliga regelverket inte har förekommit i Sverige före det svenska genomförandet av direktivet 2006/87/EG, kan begreppet inlandssjöfart vid ett genomförande av direktivet i Sverige knappast avse något annat än just sådan inlandssjöfart som sker med stöd av direktiv 2006/87/EG, dvs. med farkoster som har s.k. gemenskapscertifikat eller Rhencertifikat som utfärdats med stöd av direktiv 2006/87/EG. Farkoster som har sådana certifikat får användas på andra medlemsstaters utsedda inre vattenvägar, jfr 3 kap. 1 a § och 7 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) samt prop. 2012/13:177 s. 27. I avsnitt 2.3 har redogjorts för vilka vattenområden som i Sverige utgör inre vattenvägar. Eftersom det enligt de europeiska parterna uppenbarligen kan förekomma inlandssjöfart som baseras på andra regelverk än direktivet 2006/87/EG bör tillämpningsområdet i den föreslagna lagen inte precisera detta närmare utan enbart ange tillämpningsområdet som det anges direktivet, dvs. att lagen gäller vid yrkesmässig inlandssjöfart i Sverige. En mer

uttrycklig skrivning i lagen, exempelvis till att de farkoster som omfattas är sådana som har s.k. gemenskapscertifikat eller Rhencertifikat, skulle annars riskera att utesluta eventuella utländska farkoster som används inom inlandssjöfarten, men som eventuellt baserar detta på andra regleringar än direktivet 2006/87/EG. Alla farkoster inom svenskt territorium omfattas nämligen av tillämpningsområdet, oavsett farkostens flagg, (se nedan). För svenska farkoster innebär detta dock enligt resonemanget ovan att det enbart är farkoster som har s.k. gemenskapscertifikat för inlandssjöfart som avses. För att tydliggöra att tillämpningsområdet är avgränsat gentemot fartyg som baserar sin verksamhet på det regelverk som rör havsgående fartyg, men som också kan trafikera vissa av de vattenvägar som utgör inre vattenvägar, bör det också läggas till att det är farkoster som är ”avsedda” och används för yrkesmässig inlandssjöfart som omfattas, jfr också definitionen av begreppet fartyg i inlandssjöfart i punkt 3 i artikel 1.01 i bilaga II till direktiv 2006/87/EG som anger att ett sådant fartyg ska vara avsett uteslutande eller huvudsakligen för trafik på inre vattenvägar.

Alla farkoster inom svenskt territorium omfattas

Slutligen innebär bestämmelsen i punkt 1.1 i bilagan till direktivet att arbetstagare ombord på samtliga farkoster omfattas, oberoende av i vilket land farkosten är registrerad.

3.1.2 Den nya lagen innebär att lagen om vilotid för sjömän inte längre ska vara tillämplig

| |
|---|
| Förslag: I lagen om vilotid för sjömän ska det anges att den lagen inte gäller för arbete som omfattas av lagen om arbetstid vid inlandssjöfart. |
|---|

Skälen för förslaget

Undantag från vilotidslagen

I dag regleras arbetstidsfrågor för allt fartygsarbete av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, förkortad vilotidslagen. Vilotidslagen gäller oavsett vilka vatten fartyget trafikerar. Avsikten med den i denna promemoria föreslagna lagen är att arbetstagare på farkoster i inlandssjöfart ska omfattas av den nya lagen, jfr avsnitt 3.1.1. Det bör därför göras ett undantag i vilotidslagen för arbete som omfattas av lagen om arbetstid vid inlandssjöfart. Den nya lagen omfattar som nämnts endast arbetstagare. Detta innebär att för det fall det på fartyg i inlandssjöfart finns personer som inte är arbetstagare omfattas dessa personer även fortsättningsvis av vilotidslagen.

Förhållandet till arbetstidslagen

Arbetstidslagen omfattar som utgångspunkt alla arbetstagare. I 2 § finns dock vissa undantag från när lagen är tillämplig. Enligt första stycket 4 gäller lagen inte fartygsarbete. Sådant arbete regleras i stället i vilotidslagen.

Den föreslagna lagen om arbetstid vid inlandssjöfart gäller vid arbete som utförs av arbetstagare ombord på farkoster. Begreppet farkost är ett vedertaget rättsligt begrepp inom den lagstiftning som rör inlandssjöfarten. Med begreppet farkost avses fartyg och flytande utrustning (jfr avsnitt 3.1.1). Flytande utrustning föreslås inte definieras i den föreslagna lagen, men i avsnitt 3.1.1 hänvisas till en definition av begreppet som finns i ett annat direktiv, och anger att begreppet betyder flytande installationer som bär upp arbetsredskap som kranar, muddringsutrustning, pålkranar eller hissar.

Med hänsyn till den avvikande terminologin (fartyg – farkost) är frågan om det arbete som omfattas av den föreslagna lagen om arbetstid vid inlandssjöfart kommer att omfattas av undantaget för fartygsarbete i 2 § arbetstidslagen eller om någon ändring av arbetstidslagens undantagsbestämmelser bör göras för att undvika oklarheter.

Begreppet fartygsarbete infördes i arbetstidslagen för att motsvara samma begrepp som introducerades i vilotidslagen när den lagen ursprungligen antogs (jfr prop. 1997/98:128). Enligt 1 § fjärde stycket vilotidslagen avses med fartygsarbete i den lagen arbete för fartygets räkning som utförs ombord eller på annat ställe av arbetstagare som följer med fartyget. Oavsett lydelsen av den bestämmelsen kan begreppet fartygsarbete i arbetstidslagen knappast ges någon annan innebörd än den som begreppet har enligt vilotidslagen.

Någon allmän definition av begreppet fartyg finns inte i svensk rätt. I praxis har utgångspunkt tagits i sjölagens (1994:1009) bestämmelser om registrering av fartyg, vilket innebär att ett fartyg för att anses som sådant åtminstone ska ha skrov och styrinrättning (jfr Svea Hovrätts dom den 5 december 2014 i mål nr B-2029-14). För det fall denna praxis kan tillämpas även på fartygsbegreppet i den nu föreslagna lagen innebär det att det inte kan uteslutas att flytande utrustning som har skrov och styrinrättning skulle anses utgöra ett fartyg enligt svensk rätt. Arbete ombord på sådan flytande utrustning, för det fall utrustningen används i samband med person- eller godstransport (se nedan) bör således omfattas av undantaget för fartygsarbete i arbetstidslagen.

Utmärkande för sådan flytande utrustning är dock att den normalt inte har någon egen framdrivnings- eller styrförmåga, och att därför en förflyttning av utrustningen, åtminstone några längre sträckor, kräver medverkan av ett fartyg som antingen bogserar eller puttar utrustningen. Flytande utrustning har inte någon egen bemanning, utan hanteringen av utrustningen vid förflyttning sker regelmässigt av den personal som medföljer det fartyg som bogserar eller puttar utrustningen. I sådana fall är det arbete som sker för att förflytta utrustningen tillsammans med fartyget helt integrerat med arbetet med att framföra fartyget. I de flesta fall torde inte något arbete ske ombord på utrustningen under förflyttningen utan personalen befinner sig ombord på det bogserande eller puttande fartyget. Detta innebär att för det fall flytande utrustning används i samband med gods- eller persontransporter vilket är ett villkor för att arbetstagarens arbete ska omfattas (jfr punkt 2 l) i bilagan till direktivet), det arbete som krävs för att förflytta den flytande utrustningen inte kan ske enbart ombord på den flytande utrustningen utan att arbetstagaren utför arbete även ombord på fartyget. Det arbete som arbetstagaren utför då är typiskt sett det som avses med

fartygsarbete i vilotidslagen och enligt resonemanget ovan, även arbetstidslagen. Det finns således inget behov av att justera undantaget för fartygsarbete i 2 § arbetstidslagen.

3.1.3 Arbetstid och vilotid

Förslag: Fastställandet av arbetstiden ska grundas på en åtta timmars arbetsdag.

Den genomsnittliga arbetstiden under en tolv månadersperiod (beräkningsperiod) ska inte få överstiga 48 timmar per vecka.

Arbetstiden under beräkningsperioden ska inte få överstiga 2 304 timmar. Om anställningstiden är kortare än beräkningsperioden ska den högsta tillåtna arbetstiden minskas i motsvarande mån.

Arbetstiden ska inte få överstiga

- a) 14 timmar under en 24-timmarsperiod, och
- b) 84 timmar under en sjudagarsperiod.

Om det enligt tjänstgöringsplanen finns fler arbets- än vilodagar ska den genomsnittliga veckoarbetstiden under en fyramånadersperiod inte få överstiga 72 timmar.

Vilotiden under en 24-timmarsperiod ska få delas upp i högst två perioder varav en period om minst 6 timmar. Tiden mellan två viloperioder ska få inte överstiga 14 timmar. Undantag från hur vilotiden ska delas upp ska få göras genom kollektivavtal. I sådant fall ska vilotiden få delas upp i högst tre perioder varav en period om minst 6 timmar och de övriga om minst en timme; tiden mellan två viloperioder ska inte få överstiga 14 timmar och undantag ska inte få göras under mer än två 24-timmarsperioder under en 7-dagarsperiod. Undantag ska dock inte få göras för vaktgående sjömän på fartyg som inte är passagerarfartyg.

Antalet arbetsdagar i följd ska inte få överstiga 31.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela närmare föreskrifter om hur många vilodagar arbetstagaren har rätt till.

Skälen för förslaget: Punkterna 3–5 i bilagan till avtalet innehåller allmänna bestämmelser om arbetstid, bestämmelser om begränsning av den maximala arbetstiden per 24-timmarsperiod, 7-dagarsperiod och på årsbasis, om genomsnittlig arbetstid över viss tid och om maximalt antal arbetsdagar i följd. Bestämmelserna bör föras in i den föreslagna lagen. När det gäller bestämmelserna i punkt 3.3 om hur den maximala årliga arbetstiden ska beräknas, bör dessa kunna meddelas genom verkställighetsföreskrifter. Det bör också delegeras till myndighet att meddela dessa verkställighetsföreskrifter. Bestämmelserna i punkt 5.2–3 om vilket antal vilodagar som arbetstagaren har rätt till är mycket detaljerade och bör därför delegeras till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om.

I punkt 6 finns särskilda bestämmelser om arbetstid vid säsongarbete inom passagerartrafiken. Bestämmelsen är frivillig. Något skäl att införa dessa bestämmelser har inte framkommit.

Bestämmelserna i punkt 7 om minsta längd på viloperioderna behöver inte införas i lagen eftersom kravet om en minsta längd på viloperioderna säkerställs genom punkt 3 om maximal arbetstid. Vilotid är nämligen den tid som inte är arbetstid (jfr definitionen i artikel 2 d)). Därmed blir den tid som inte är arbetstid i punkt 3 automatiskt vilotid. Den tiden överensstämmer med kraven på minsta vilotid i punkt 7.

Punkt 7 innehåller vidare en bestämmelse att av den vilotid om minst 10 timmar som arbetstagaren har rätt till varje 24-timmarsperiod ska minst sex timmar vara utan avbrott. Enligt punkt 1.4 i bilagan till direktivet ska vid skillnader i fråga om viloperioder för mobila arbetstagare mellan avtalet och nationella eller internationella bestämmelser om sjöfartssäkerhet gälla de bestämmelser som ger det högsta skyddet av arbetstagarens hälsa och säkerhet. I 4 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, förkortad vilotidslagen, finns bestämmelser om hur en viloperiod får uppdelas. Bestämmelserna i 4 § vilotidslagen och bestämmelserna om undantag i 3 och 3 a §§ samma lag innebär begränsningar av bl.a. hur många perioder den sammanlagda viloperioden per dygn får delas upp i. Som mest kan vilotiden under varje 24-timmarsperiod med utnyttjande av undantagen enligt 3 a § vilotidslagen delas upp i tre perioder. Bestämmelserna i vilotidslagen innebär därmed ett högre skydd för arbetstagaren än vad som gäller enligt direktivet, som inte hindrar att fyra av viloperiodens timmar kan delas upp i hur många perioder som helst. I enlighet med punkt 1.4 i bilagan till direktivet bör därför i den föreslagna lagen, i stället för direktivets bestämmelser i punkt 7 a) andra ledet, införas motsvarande bestämmelser som återfinns i vilotidslagen.

Definitionerna av begreppen arbetstid, viloperiod och vilodag i punkterna 2 c–e) i bilagan till direktivet bör slutligen också föras in i lagen.

3.1.4 Rast

Förslag: Varje arbetstagare vars arbetsdag är längre än sex timmar ska ha rätt till rast.

Skälen för förslaget: Enligt punkt 8 i bilagan till direktivet ska varje arbetstagare vars arbetsdag är längre än sex timmar ha rätt till en rast. Den närmare utformningen, däribland rastens längd och på vilka villkor den ska ges, ska enligt samma punkt fastställas genom kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadens parter eller, om sådana avtal inte finns, genom nationell lagstiftning.

Frågan är om det bör lämnas till parterna att reglera frågan om rastens längd m.m. genom kollektivavtal, eller om genomförandet bör ske genom författningsreglering. Det kan därvid vara av intresse att jämföra med hur det allmänna arbetstidsdirektivet (2003/88/EG) har genomförts i denna del. I artikel 4 i arbetstidsdirektivet finns en nästan identisk bestämmelse om rätt till rast, t.ex. anges inte heller i den artikeln hur lång rasten ska vara. Genomförandet av arbetstidsdirektivets bestämmelse om rast har inte lett till att en konkret längd på den minsta längden på rasten har förts in i någon svensk författning (jfr t.ex. 15 § arbetstidslagen (1982:673) utan är lämnad till arbetsmarknadens parter att reglera

närmare. Genomförandet av bestämmelsen om rätt till rast i arbetstidsdirektivet har, till skillnad från genomförandet av vissa övriga delar i det ursprungliga arbetstidsdirektivet (93/104/EEG), inte underkänts av EU-domstolen, jfr prop. 2003/04:180. Det bör således vara möjligt att genomföra punkt 8 i bilagan genom en bestämmelse vari det endast anges att det föreligger en rätt till rast, och lämna till arbetsmarknadens parter att avtala om rastens längd och övriga villkor för rasten. Av intresse kan också vara att den nuvarande svenska regleringen av sjömäns rätt till rast i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, förkortad vilotidslagen, inte innehåller någon bestämmelse om rast över huvud taget. Frågan är därmed i praktiken lämnad till arbetsmarknadens parter att avtala om. Eftersom de sjömän som kommer att omfattas av den föreslagna lagen i dag omfattas av vilotidslagen förefaller den bästa lösningen, för att påverka nuvarande avtalsförhållanden så lite som möjligt, vara att inte införa några särskilda krav på rastens längd, utan att lämna den frågan till arbetsmarknadens parter att avtala om. En sådan lösning bör också vara i överensstämmelse med direktivet.

Det föreslås således att det i den föreslagna lagen ska införas en bestämmelse som anger att varje arbetstagare vars arbetsdag är längre än sex timmar ska ha rätt till rast. De närmare villkoren, bl.a. rastens längd, blir då en fråga för arbetsmarknadens parter att avtala om.

3.1.5 Nattarbete

Förslag: Nattarbetstiden ska få vara högst 42 timmar under en sjudagarsperiod. Med natt ska avses tiden mellan kl. 23.00 och 6.00.

Arbetstagare under 18 år ska ha rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. I vilotiden ska ingå tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00. Undantag ska få göras om den sammanhängande nattvilan skulle förhindra ett effektivt genomförande av ett utbildningsprogram för sådana arbetstagare. Undantag ska också förutsätta att arbetet inte skadar arbetstagarnas hälsa eller välbefinnande. Innan undantag medges ska berörda redar- och sjöfalksorganisationer höras.

Skälen för förslaget: Enligt punkt 9 i bilagan till direktivet får den högsta tillåtna nattarbetstiden per vecka vara 42 timmar per sjudagarsperiod. Enligt punkt 2 h) i bilagan till direktivet avses med natt tiden mellan kl. 23.00 och kl. 6.00. Bestämmelsen i direktivet, inklusive definitionen av begreppet natt, bör föras in i den föreslagna lagen.

Minderårigas nattarbete

Enligt punkt 11.1 i bilagan till direktivet gäller för arbetstagare under 18 år bestämmelserna i direktiv 94/33/EG om skydd av minderåriga i arbetslivet. Enligt punkt 11.2 får medlemsstaterna undantagsvis genom lagar eller andra författningar tillåta att ungdomar över 16 år som enligt nationell lagstiftning inte längre är skolpliktiga på heltid arbetar under den tid då nattarbete är förbudet enligt direktiv 94/33/EG, om detta är

nödvändigt för att uppnå utbildningsmålen för en godkänd kurs och förutsatt att ungdomarna ges tillräcklig kompensationsledighet och att målen i artikel 1 i direktivet 94/33/EG inte ifrågasätts.

Enligt direktiv 94/33/EG är det bl.a. förbjudet att använda minderåriga för nattarbete. För minderåriga som har fyllt 15 år och som har uppfyllt sin skolplikt finns dock enligt artikel 9 i det direktivet möjlighet att göra undantag bl.a. för arbete som utförs inom sjöfartssektorn om det finns objektiva skäl.

De grundläggande bestämmelserna om förbud mot nattarbete för minderåriga är genomförda i Arbetsmiljöverkets föreskrifter Minderårigas arbetsmiljö (AFS 2012:3). Föreskrifterna ger dock inte någon möjlighet för undantag från nattarbetsförbudet för t.ex. arbete inom sjöfartssektorn. Bestämmelser om nattarbete för sjömän finns i stället i 5 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän. Enligt den bestämmelsen har sjömän under 18 år rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila, där tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00 ska ingå. Undantag får göras om den sammanhängande nattvilan skulle förhindra ett effektivt genomförande av ett utbildningsprogram för sådana sjömän. Bestämmelsen kompletteras slutligen av 45 § första stycket sjömanslagen (1973:282) som anger att en arbetstagare inte får sysselsättas i fartygsarbete innan han eller hon fyller 16 år och inte heller, om det inte sker som ett led i skolutbildningen, innan han eller hon har fullgjort sin skolplikt.

Den svenska regleringen om nattarbete för minderåriga sjömän får därmed anses motsvara de krav som gäller enligt punkt 11 i det nu aktuella direktivet. Förslaget i denna promemoria innebär dock att lagen om vilotid för sjömän inte längre ska gälla för sådant fartygsarbete som utförs ombord på fartyg i inlandssjöfart. Möjligheterna till eller villkoren för nattarbete för minderåriga bör inte vara annorlunda inom inlandssjöfarten än inom den havsgående sjöfarten. Någon anledning att reglera nattarbetstiden annorlunda för minderåriga ombord på fartyg i inlandssjöfart jämfört med ombord på havsgående fartyg finns inte. Bestämmelser motsvarande dem som finns i 5 § lagen om vilotid för sjömän bör därför föras in i den nu föreslagna lagen. Däremot gäller sjömanslagen även fortsättningsvis för sjömän ombord på såväl havsgående fartyg som fartyg på inre vattenvägar. Åldersgränsen för fartygsarbete i 45 § sjömanslagen kommer således att gälla för arbete på fartyg i inlandssjöfart.

3.1.6 Semester

| |
|--|
| <p>Bedömning: Någon särskild bestämmelse om rätt till betald semester bör inte införas. Semesterlagens bestämmelser, som även omfattar mobila arbetstagare inom inlandssjöfarten, uppfyller direktivets krav.</p> |
|--|

Skälen för bedömningen: Enligt punkt 10 i bilagan till direktivet ska varje arbetstagare ha rätt till en årlig betald semester om minst fyra veckor, eller en proportionell andel därav vid anställningar som understiger ett år, i enlighet med vad som föreskrivs genom nationell lagstiftning och/eller praxis angående rätten till och beviljandet av sådan

semester. Minimiperioden för den årliga semestern får inte bytas ut mot kontant ersättning, utom då anställningen avslutas.

Enligt 4 § semesterlagen (1977:480) har en arbetstagare rätt till tjugo fem semesterdagar varje semesterår. Under semesterledighet ska arbetstagaren ha semesterlön, om sådan har tjänats in enligt 7 § samma lag. 7 § reglerar hur många semesterdagar med semesterlön arbetstagaren har rätt till. Enligt 18 § samma lag får en arbetstagare, som under ett semesterår har rätt till mer än tjugo semesterdagar med lön, spara en eller flera sådana överskjutande dagar till ett senare semesterår. Sammanlagt minst 20 semesterdagar måste alltså tas ut i ledighet under året, under förutsättning att så många dagar är intjänade och betalda, jfr prop. 1976/77:90, s. 34. Semesterlagen gäller för hela arbetsmarknaden (a. prop. s. 167), dvs. även de arbetstagare som omfattas av direktivet. Regleringen i semesterlagen uppfyller således kraven enligt direktivet.

3.1.7 Krissituationer

Förslag: En arbetstagare ska på befälhavarens eller dennes ställföreträdarens begäran arbeta det antal timmar som behövs för att trygga farkostens, de ombordvarandes eller lastens omedelbara säkerhet eller för att bistå andra fartyg eller personer i sjönöd, till dess förhållandena har återgått till det normala.

Så snart det är möjligt efter det att förhållandena har återgått till det normala, ska befälhavaren eller dennes ställföreträdare se till att alla arbetstagare som har arbetat under en schemalagd viloperiod får tillräcklig vila.

Skälen för förslaget: I punkt 13 i bilagan till direktivet finns bestämmelser som innebär att befälhavaren eller dennes ställföreträdare har rätt att kräva att arbetstagarna arbetar den tid som behövs vid krissituationer, t.ex. vid olika former av sjönöd. Så snart det är möjligt efter att förhållandena har återgått till det normala ska arbetstagaren få tillräcklig vila. Bestämmelserna bör föras i den föreslagna lagen.

3.1.8 Kontroll och registrering av arbetstid

Förslag: Befälhavaren eller den han utser ska se till att arbetstagarnas arbets- och vilotid registreras. Befälhavaren ska se till att uppgifterna sparas ombord åtminstone till beräkningsperiodens utgång.

De registrerade uppgifterna ska senast före påföljande månads slut granskas och godkännas gemensamt av arbetsgivaren eller dennes företrädare och arbetstagaren.

Arbetsgivaren ska se till att arbetstagaren får en kopia av de godkända registrerade uppgifterna. Arbetstagaren ska spara dessa i minst ett år.

Vilka uppgifter som ska registreras och på vilket sätt registreringen ska ske bör lämpligen lämnas till myndighet att meddela verkställighetsföreskrifter om.

Skälen för förslaget: I punkt 12 i bilagan till direktivet finns bestämmelser om kontroller av arbetstiden. All arbets- och vilotid ska registreras och sparas ombord. Skyldigheten att se till att uppgifterna sparas bör åligga befälhavaren. Med lämpliga mellanrum ska uppgifterna granskas och godkännas gemensamt av arbetsgivare och arbetstagare. Arbetstagaren ska få en kopia av de godkända uppgifterna och ska spara dessa i ett år.

Bestämmelserna i direktivet bör införas i den föreslagna lagen. En bestämmelse som ålägger arbetstagaren en skyldighet att spara en kopia av de registrerade uppgifterna innebär ett i svensk rätt mycket ovanligt åliggande för arbetstagaren i en lagstiftning som avser att bl.a. öka skyddet för arbetstagaren. Med beaktande av att direktivet också kräver att de registrerade uppgifterna sparas ombord i upp till ett år kan ifrågasättas vari behovet finns att även kräva att arbetstagaren ska spara uppgifterna. Bestämmelsen i direktivet är dock tydlig att det trots invändningarna trots invändningarna ovan kan anses tvunget att införa denna bestämmelse i just denna lag.

Skyldigheten att registrera uppgifterna bör åligga befälhavaren eller den som han eller hon utser, i likhet med vad som gäller enligt 10 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän. I punkt 12.4 räknas upp vilka uppgifter som åtminstone ska registreras. Detta, och på vilket sätt registreringerna ska ske, kan regleras genom verkställighetsföreskrifter.

3.1.9 Hälsundersökning

Förslag: Arbetsgivaren ska erbjuda alla arbetstagare en årlig hälsundersökning. Undersökningen ska bekostas av arbetsgivaren.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om hälsundersökningen.

Skälen för förslaget: Enligt punkt 14.1 i bilagan till direktivet har alla arbetstagare rätt till en kostnadsfri årlig hälsundersökning. Vid hälsundersökningarna ska särskild uppmärksamhet ägnas åt de symtom eller sjukdomar som skulle kunna bero på arbete ombord med minimal dygnsvila och/eller lägsta antal vilodagar enligt punkterna 5 och 6. Hälsundersökningen ska enligt punkt 14.3 omfattas av lagstadgad tystnadsplikt.

Gällande svenska bestämmelser om sjömäns rätt till hälsundersökning

Enligt 18 § mönstringslagen (1983:929) ska sjömän genomgå regelbundna läkarundersökningar. Undersökningen ska enligt 20 a § samma lag bekostas av arbetsgivaren. Vad som avses med regelbundet är inte preciserat vare sig i mönstringslagen eller i någon annan författning. I förarbetena till mönstringslagen (prop. 1983/84:1 s. 75) ges endast beskedet att bl.a. 18 § i den föreslagna mönstringslagen närmast motsvarar 43 § mönstringsförordningen [1961:87]. Enligt 43 § i 1961 års mönstringsförordning (som upphävdes i och med ikraftträdandet av 1983 års mönstringslag) bör sjöman minst vartannat år genomgå grundlig läkarundersökning.

Det ska också erinras om att bestämmelserna om läkarundersökning i mönstringslagen syftar till att säkerställa att sjömannens hälsotillstånd är godtagbart för att medge fartygstjänstgöring. Syftet är alltså snarare att tillgodose sjösäkerheten än att säkerställa sjömännens hälsa ur ett allmänt hälsoperspektiv. Detta syfte framgår också av att enligt 2 kap. 1 § förordningen (2011:1533) med behörigheter för sjöpersonal krävs för att få behörighet att tjänstgöra på fartyg läkarintyg som inte är äldre än två år. Även fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) innehåller krav på läkarintyg. Enligt 4 kap. 18 § nämnda förordning ska besättningsmedlemmar uppfylla krav på syn och hörsel. Detta ska styrkas med ett läkarintyg som inte är äldre än 4 år. Enligt förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk ska ett läkarintyg enligt mönstringslagen eller fartygssäkerhetsförordningen föregås av läkarundersökning. Ett behörighetsbevis är normalt giltigt i fem år.

De bestämmelser som det har redogjorts för här visar att sjömannen förvisso har rätt till kostnadsfria hälsundersökningar, som ska ske regelbundet, men att eftersom undersökningarna är kopplade till det läkarintyg som krävs för att få tjänstgöra ombord, behöver undersökningarna endast ske för att uppfylla medicinska krav för att tjänstgöra, och för att förnya t.ex. behörighetsbevis. Detta kan beroende på befattning och typ av intyg eller behörighetsbevis i vissa fall behöva ske vartannat år men i vissa fall endast vart fjärde år. Den svenska regleringen uppfyller således inte kraven i direktivet om rätt till årlig hälsundersökning. Det kan förvisso inte uteslutas att vissa arbetstagare kan ha rätt till en årlig hälsundersökning enligt det kollektivavtal som arbetstagaren omfattas av. Även om det skulle vara så är detta inte tillräckligt för att genomföra direktivet. Det bör därför i den föreslagna lagen skrivas in en sådan rätt till kostnadsfri årlig hälsundersökning. Undersökningen bör bekostas av arbetsgivaren, i likhet med vad som gäller enligt nuvarande bestämmelser i 20 a § mönstringslagen (1983:929).

Enligt punkt 14.3 ska den kostnadsfria hälsundersökningen omfattas av lagstadgad tystnadsplikt. Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) innehåller i 25 kap. bestämmelser om sekretess till skydd för enskild i verksamhet som avser hälso- och sjukvård, m.m. som tillgodoser direktivets krav på tystnadsplikt.

Vad ska hälsundersökningen omfatta?

Enligt punkt 14.1 i bilagan till direktivet ska vid hälsundersökningen särskild uppmärksamhet ägnas åt de symtom eller sjukdomar som skulle kunna bero på arbete ombord med minimal dygnsvila och/eller lägsta antal vilodagar enligt artiklarna 5 och 6.

Vad hälsundersökningen ska innehålla bör lämnas till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om. I likhet med vad som gäller enligt de bestämmelser om läkarintyg och läkarundersökning som har redogjorts för ovan bör Transportstyrelsen meddela dessa föreskrifter.

3.1.10 Övriga skyddsregler vid natt- och skiftarbete

Bedömning: Några särskilda bestämmelser om rätt till omplacering bör inte införas. Den svenska arbetsmiljöregleringen ger redan arbetsgivaren en skyldighet att omplacera i sådana situationer som direktivet avser. Även övriga bestämmelser i direktivet som syftar till att skydda nattarbetande särskilt bedöms vara uppfyllda genom nuvarande arbetsmiljöreglering.

Skälen för bedömningen

Omplacering vid skadligt nattarbete

Enligt punkt 14.2 i bilagan till direktivet ska nattarbetande som har hälsoproblem som bevisligen beror på nattarbetet om det är möjligt omplaceras till lämpligt dagarbete.

Någon bestämmelse i svensk rätt som uttryckligen behandlar omplacering vid skadligt nattarbete finns inte. I det allmänna arbetstidsdirektivet (2003/88/EG) finns i artikel 9 en motsvarande skyldighet att omplacera. Vid genomförandet av arbetstidsdirektivet bedömdes det att regleringen i och med tillämpningen av arbetsmiljölagen (1977:1160) var tillräcklig. En omplaceringsskyldighet ansågs följa av arbetsgivarens allmänna skyldighet att anpassa arbetet till den enskilde arbetstagarens förutsättningar enligt 3 kap. 2 och 3 §§ arbetsmiljölagen. Vid genomförandet befanns det därför inte nödvändigt att vidta någon ytterligare åtgärd, jfr prop. 1995/96:162, s. 30–31.

Arbetsmiljölagen är tillämplig på det arbete som omfattas av den föreslagna lagen. Den möjlighet till omplacering som följer av arbetsmiljölagen kommer således att gälla även för arbetstagare vid inlandssjöfart. Någon anledning att införa några uttryckliga bestämmelser om omplacering vid skadligt nattarbete finns därför inte.

Allmänt skydd för hälsa och säkerhet

Enligt punkt 15 i bilagan till direktivet ska nattarbetande och skiftarbetare ha ett hälso- och säkerhetsskydd som motsvarar arbetets art. Skyddande och förebyggande åtgärder och anordningar för nattarbetande och skiftarbetare ska enligt samma punkt motsvara dem som finns för andra arbetstagare och alltid vara tillgängliga. Enligt punkt 16 i bilagan till direktivet ska en arbetsgivare som avser att organisera arbetet enligt en viss rytm ta hänsyn till den allmänna principen om att anpassa arbetet till arbetstagaren, särskilt i syfte att lindra effekterna av monotona arbetsuppgifter och arbete i ett i förväg fastställt tempo, med hänsyn till arbetets art och kraven på hälsa och säkerhet, särskilt beträffande raster.

En nästan identisk reglering finns i artiklarna 12 respektive 13 i det allmänna arbetstidsdirektivet (2003/88/EG). Vid genomförandet av det direktivet bedömdes att den befintliga regleringen i 2 och 3 kap. arbetsmiljölagen omfattade de skyldigheter som följer av nämnda artiklar i direktivet. Eftersom arbetsmiljölagen blir tillämplig på det arbete som utförs på inlandsfartyg finns inte någon anledning att göra någon annan bedömning vid genomförandet av punkt 15 och 16 i nu aktuellt direktiv. Några åtgärder behöver således inte vidtas.

3.1.11 Tillsyn

Förslag: Tillsynen ska ske med stöd av bestämmelser i fartygssäkerhetslagen i likhet med vad som gäller enligt lagen om vilotid för sjömän. Transportstyrelsen kommer därmed att vara tillsynsmyndighet.

I den föreslagna lagen bör det införas en upplysning om att bestämmelser om tillsyn och om inskränkningar att använda farkoster med anledning av denna lag finns i fartygssäkerhetslagen.

Skälen för förslaget: Transportstyrelsen utövar tillsyn över att lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, förkortad vilotidslagen, efterlevs. Detta följer av 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364), förkortad FSL. I nämnda kapitel i FSL regleras också närmare hur tillsynen ska gå till. Bland annat finns i 5 kap. 5 och 10 §§ bestämmelser som särskilt reglerar tillsynen av vilotid. I 8 § vilotidslagen lämnas därför enbart en upplysning om att bestämmelser om tillsyn av fartyg och om inskränkningar i rätten att använda fartyg med anledning av vilotidslagen finns i FSL. Även bestämmelserna i 6 kap. FSL som ger tillsynsmyndigheten en skyldighet eller en rätt att fatta beslut om att inskränka rätten att använda fartyg gäller för frågor som rör vilotid och andra frågor som regleras i vilotidslagen. Detta framgår också av 8 § vilotidslagen.

Den nu föreslagna lagen kommer att reglera motsvarande frågor som vilotidslagen, men för en annan kategori av arbetstagare. Dessa arbetstagare har fram tills nu omfattas av vilotidslagen. Det är därför lämpligt att det tillsynssystem som gäller enligt vilotidslagen gäller även för tillsynen enligt den nu föreslagna lagen. Bestämmelserna i 5 kap. 1 och 5 §§ FSL som hänvisar till vilotidslagen bör därför kompletteras med en hänvisning till även den nu föreslagna lagen. Bestämmelsen i 5 kap. 10 § FSL däremot är föranledd enbart av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/95/EG om tillsyn av efterlevnaden av bestämmelser om arbetstidens längd för sjömän ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar (jfr prop. 2001/02:108 s. 30 och 47) och anger en särskild procedur som tillsynsmyndigheten måste agera enligt vid tillsyn av vilotidslagen. Något sådant specifikt krav på tillsynen finns inte i direktivet om arbetstid vid inlandssjöfart och bör inte heller införas. Tillsynsmyndigheten har en möjlighet att utföra tillsynen som myndigheten finner lämpligt, och kan även utan krav utföra tillsynen på det sätt som anges i 5 kap. 10 § FSL om myndigheten finner det lämpligt.

Vidare bör i den nu föreslagna lagen en motsvarande upplysning som finns i 8 § vilotidslagen införas. Eftersom den föreslagna lagen omfattar såväl fartyg som flytande utrustning, medan FSL endast reglerar fartyg, bör det dock i FSL anges att med fartyg avses i detta avseende även flytande utrustning.

I 6 kap. FSL finns möjligheter för tillsynsmyndigheten att besluta om förelägganden och beslut om myndigheten upptäcker brister vid tillsynen av vilotidslagen. Denna möjlighet bör finnas även vid tillsyn av den föreslagna lagen om arbetstid vid inlandssjöfart. Bestämmelsen i 6 kap. 1 § 7 FSL bör därför kompletteras med en hänvisning till den nya lagen.

På motsvarande sätt som gäller för tillsyn enligt vilotidslagen får denna författningstekniska lösning den följd som t.ex. även bemyndigandena i 7 kap. FSL om t.ex. tillsyn och om avgifter för tillsyn blir tillämpliga på den nu föreslagna lagen.

3.1.12 Sanktionsavgift

Förslag: Regeringen ska få meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelse av bestämmelserna i lagen.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 3 ska medlemsstaterna fastställa vilka sanktioner som är tillämpliga vid överträdelse av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet. Sanktionerna ska enligt samma artikel vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Införandet av den föreslagna lagen innebär att det kommer att finnas två separata regelverk om arbets- och vilotider för sjömän, beroende på vilken typ av certifikat det aktuella fartyget har. Syftet med regelverken är desamma och innehållet är relativt likartat. De överträdelse som bör kunna föranleda sanktioner enligt den nu föreslagna lagen bör därför så långt som möjligt vara desamma som enligt lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, förkortad vilotidslagen.

Vilotidslagens ansvarsbestämmelser

I 14 § vilotidslagen finns ansvarsbestämmelser för överträdelse mot vissa av den lagens bestämmelser. Överträdelse ska sanktioneras med penningböter. Enligt 14 § 1 döms den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot 9 eller 10 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av 13 §. Bestämmelserna i 9 och 10 §§ handlar om skyldighet för befälhavaren att se till att det finns en arbetsordning väl synlig och lättillgänglig ombord och se till att det förs anteckningar om arbetstiden ombord. De föreskrifter som får meddelas med stöd av 13 § avser arbetsordningen och anteckningar om arbetstiden. Enligt 14 § 2 döms den som uppsåtligt eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift om vilotid, om gärningen inte är belagd med straff i brottbalken. Enligt 14 § 3 döms befälhavaren eller den som trätt i befälhavarens ställe om denne uppsåtligt eller av oaktsamhet använder en sjöman till fartygsarbete i strid mot lagen eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen. Slutligen döms enligt 14 § redaren eller den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget, om han känt till eller borde ha känt till sådan förseelse som avses i 14 § 3.

Överträdelse som bör sanktioneras i den föreslagna lagen

Den föreslagna lagen motsvarar i stora delar innehållet i vilotidslagen. Syftet med lagarna är desamma. De överträdelse som ska vara sanktionerade bör därför i princip vara desamma. Dock kan konstateras att den föreslagna lagen inte innehåller någon skyldighet att ha en arbetsordning. Vidare kan konstateras att den föreslagna lagen innehåller en rätt för arbetstagaren till årlig hälsoundersökning, som ska bekostas av arbetsgivaren. Denna skyldighet för arbetsgivaren bör sanktioneras.

Sanktionsavgift

Som redan har nämnts utgörs sanktionen i vilotidslagen av penningböter. I förarbetena till den lagen anges bl.a. att brotten som anges i [14 § vilotidslagen] får anses vara av ordning- och förseelsekaraktär varför de bör bestraffas med penningböter (jfr prop. 1997/98:128 s. 20).

Sedan införandet av vilotidslagen har en allmän strävan mot avkriminalisering lett till ett ökat användande av sanktionsavgift som reaktion mot överträdelse. Detta gäller särskilt inom ramen för näringsverksamhet, där det ansetts särskilt lämpligt att införa sanktionsavgifter i stället för straff. Bland annat anses sanktionsavgiftssystem många gånger vara ett effektivare styrmedel än straff när det gäller överträdelse som sker i näringsverksamhet och de överträdelse som kan uppkomma är generellt sett inte så allvarliga att straffrättsliga åtgärder av det skälet skulle krävas. Det förefaller därför lämpligt att överväga sanktionsavgift för de överträdelse som har diskuterats ovan i detta avsnitt.

Ett sanktionsavgiftssystem förutsätter dock att det är relativt lätt att konstatera att en överträdelse har skett och vem som har begått överträdelsen. Ansvaret för och möjligheten att styra arbetstiden ombord ett fartyg ligger normalt helt på arbetsgivaren. Någon svårighet att identifiera dessa föreligger normalt inte. Vissa av bestämmelserna i den föreslagna lagen föreslås vara befälhavarens ansvar att följa. Någon svårighet att identifiera den personen föreligger normalt inte heller. Det är vidare relativt lätt att konstatera huruvida en överträdelse har skett, till exempel genom att granska arbetsscheman el.dyl. eller genom den registrering av arbetstiderna som ska ske. Det får förutsättas att det ligger i arbetstagarernas intresse att se till att arbetsscheman och registrering av arbetstider är sanningsenliga. Något hinder mot att använda ett sanktionsavgiftssystem torde således inte heller ligga på denna grund. Det bör således införas en möjlighet att ta ut sanktionsavgift vid överträdelse. Detta innebär att sanktionssystemet i den föreslagna lagen inte blir samma som i vilotidslagen. Det kan därför finnas anledning att på sikt överväga om systemet med penningböter i vilotidslagen bör bytas ut mot ett sanktionsavgiftssystem.

Den närmare regleringen av sanktionsavgiften, dvs. bl.a. storleken på avgiften och förfarandet vid beslut om sanktionsavgift kräver vidare utredning. Föreskrifter om sanktionsavgift kan meddelas i förordning, jfr 8 kap. 2 och 3 §§ regeringsformen. Det bör därför införas ett bemyndigande i den föreslagna lagen för regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelser i den föreslagna lagen.

Beslut om att ta ut avgift bör fattas av den myndighet som utövar tillsyn. Detta kan dock också regleras i förordning.

3.1.13 Överklagande

| |
|--|
| <p>Förslag: Beslut om att ta ut avgift ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.</p> |
|--|

Bedömning: Några övriga bestämmelser om överklagande bör inte föras in i den föreslagna lagen eftersom detta regleras genom bestämmelser i fartygssäkerhetslagen.

Skälen för bedömningen

Överklagande av beslut om sanktionsavgift

I avsnitt 3.1.12 har föreslagits att det ska vara möjligt att ta ut sanktionsavgift vid överträdelse av den föreslagna lagen. Sådana beslut bör kunna överklagas. Överklagande bör då ske till allmän förvaltningsdomstol. Frågan är därmed om den allmänna forumregeln i 14 § andra stycket lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar ska tillämpas, dvs. att överklagande ska prövas av den förvaltningsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats, eller om det ska införas en särskild forumregel. Av redogörelsen nedan i detta avsnitt framgår att beslut som fattas av tillsynsmyndigheten kommer att överklagas till allmän förvaltningsdomstol. I avsnitt 3.1.12 redogörs för att sanktionsavgiften bör tas ut av tillsynsmyndigheten och inte av domstol. Överklagande av beslut om att ta ut sanktionsavgift bör följa samma forumregel som tillsynsmyndighetens beslut i övrigt. Det finns dessutom inte någon anledning att anta att den föreslagna lagen kommer att föranleda något större antal överklaganden, jfr avsnitt 4. Det finns därför inte skäl att införa någon särskild forumbestämmelse för överklagande av beslut att ta ut sanktionsavgift, utan den allmänna forumregeln i 14 § andra stycket lagen om allmänna förvaltningsdomstolar bör vara tillämplig.

Enligt gängse ordning bör prövningstillstånd krävas vid överklagande till kammarrätten.

Överklagande av andra beslut

I avsnitt 3.1.11 har föreslagits att tillsynen av den nu föreslagna lagen ska ske enligt det tillsynssystem som regleras i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Detta innebär t.ex. att beslut inom ramen för tillsynen och beslut om inskränkning i rätten att använda fartyg kommer att fattas med stöd av fartygssäkerhetslagen. Därmed blir också fartygssäkerhetslagens bestämmelser om överklagande tillämpliga på besluten. Bestämmelserna om överklagande i 9 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen innebär att tillsynsmyndighetens beslut i de fall som är aktuella i detta lagstiftningsärende överklagas till allmän förvaltningsdomstol (jfr 9 kap. 3 § första stycket 3 fartygssäkerhetslagen), och att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Några andra beslut enligt den i denna promemoria föreslagna lagen kan inte förutses. Någon bestämmelse om överklagande utöver den som föreslagits ovan i detta avsnitt behöver därför inte föras in i denna lag.

3.1.14 Ikraftträdande

Förslag: De föreslagna lagändringarna ska träda i kraft den 31 december 2016.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 4 ska medlemsstaterna senast den 31 december 2016 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet. De föreslagna lagändringarna bör därför träda i kraft detta datum. Några övergångsbestämmelser torde inte behövas.

3.2 Följändringar i andra författningar

| |
|---|
| <p>Förslag: Arbetsmiljölagen ska kompletteras så att det i den lagen framgår att bestämmelser om arbetstid och vilotid, förutom i lagen om vilotid för sjömän, även finns i lagen om arbetstid vid inlandssjöfart.</p> |
|---|

Skälen för förslaget: I 2 kap. 10 § andra stycket arbetsmiljölagen (1977:1160) finns upplysningar om att bestämmelser om arbetstiden och vilotiden vid fartygsarbete finns i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän. Bestämmelsen bör kompletteras med en upplysning om att motsvarande bestämmelser även finns i den föreslagna lagen om arbetstid vid inlandssjöfart.

4 Kostnader och konsekvenser

4.1 Det allmänna

4.1.1 Allmänt

Förslaget påverkar inte statsbudgeten.

I december 2014 genomförde Sverige de grundläggande delarna av EU:s regelverk för inlandssjöfarten. Sjöfarten har en outnyttjad potential som transportör och regeringen hoppas att inlandssjöfarten kan visa sig attraktiv som alternativ eller komplement till transporter på väg och järnväg. Bättre fungerande sjötransporter kan bidra till att minska såväl den samlade miljöbelastningen från transportsektorn, som trängselproblematiken på land. Än så länge har inga rederier ansökt och fått sina fartyg certifierade för inlandssjöfart.

Som har framkommit i avsnitt 2.2 innebär bestämmelserna i direktivet att skyddet för arbetstagarna generellt sett blir högre jämfört med befintliga bestämmelser. Som har beskrivits i avsnitt 2.3 kan ett fartyg certifieras som inlandssjöfartsfartyg eller gå kvar som t.ex. s.k. D- eller E-fartyg enligt det nationella regelverket. Detta gäller även om fartyget trafikerar samma vattenområde som också är utsett som en inre vattenväg. I avsnitt 3.1.1 föreslås att begreppet inlandssjöfart knyts till den sjöfart som sker av fartyg med s.k. gemenskapscertifikat eller Rhencertifikat som utfärdas med stöd av direktiv 2006/87/EG. Detta motsvarar också det önskemål som i samband med framtagandet av promemorian framfördes av flera branschrepresentanter, trots att det leder till att det kommer att finnas två regelverk för trafik inom delvis samma vattenområden som ska tillämpas beroende på om fartyget är certifierat för inlandssjöfart eller för t.ex. D-fart enligt det nationella regelverket. Branschrepresentanterna anser att de inte ska behöva tillämpa inlandssjöfartens arbetstidsregler om de inte har certifierat sina fartyg som inlandsfartyg. Det ska i detta sammanhang också nämnas att vilken arbetstid och vilka övriga arbetsvillkor som råder ombord på fartygen i stor utsträckning regleras genom kollektivavtal. Det är således möjligt att arbetstagarna har ett högre skydd enligt befintliga kollektivavtal jämfört med den minimireglering som lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, förkortad vilotidslagen, anger. Det är därför svårt att entydigt ange vilken den faktiska skillnaden blir mellan det faktiska skydd som arbetstagarna har i dag och den reglering som införs genom den nu föreslagna lagen. Den föreslagna lagen bedöms därför inte nämnvärt att påverka den framtida utvecklingen av inlandssjöfarten.

4.1.2 Säkerhet

Som redan har nämnts innebär den föreslagna lagen att skyddet för arbetstagarna generellt sett blir högre jämfört med befintliga bestämmelser. Även om syftet med direktivet i första hand är just att öka skyddet av arbetstagarnas hälsa och säkerhet (jfr skäl 15 till direktivet),

bör bestämmelserna om t.ex. vilotid och hälsoundersökning bidra till en ökad sjösäkerhet. När det gäller frågan om det uppstår en ökad sjösäkerhet bör även här nämnas det faktum att redan i dag kan det förekomma att kollektivavtal ger arbetstagarna ett sådant skydd att det i praktiken inte uppstår någon större skillnad vid införandet av de föreslagna bestämmelserna. Någon ökad sjösäkerhet till följd av de föreslagna bestämmelserna uppstår dessutom endast för det fall något rederi väljer att certifiera sina fartyg för inlandssjöfart. Någon direkt påverkan på sjösäkerheten uppstår således inte genom införandet av den föreslagna lagen.

4.1.3 Myndigheterna

Tillsynsmyndigheten

I avsnitt 3.1.11 föreslås att Transportstyrelsen ska utses till tillsynsmyndighet över den nya lagen. Transportstyrelsen utför redan tillsyn över vilotidslagen. Den föreslagna lagen innehåller endast två bemyndiganden för myndigheten att meddela föreskrifter. Därutöver får myndigheten om den finner det nödvändigt meddela verkställighetsföreskrifter. Uppgiften att ta fram myndighetsföreskrifter är således relativt begränsad. Beträffande den tillsynsverksamhet som myndigheten kommer att behöva utöva bör nämnas att den nu föreslagna lagen inte i sig ökar vare sig antalet fartyg eller antalet personer som omfattas av tillsynen. Införandet av den nya lagen innebär att verksamhet som tidigare varit reglerad i en och samma lag i fortsättningen regleras av två olika lagar. Någon ökning av uppgifterna för tillsynsmyndigheten bör därför i princip inte uppkomma, förutom skyldigheten att se till erhålla kunskap om den nya lagen. Transportstyrelsen får med stöd av bemyndiganden i 7 kap. FSL meddela föreskrifter om avgifter för att täcka kostnaderna för de nya tillsynsuppgifterna. Intäkterna från dessa avgifter kommer, i enlighet med de principer som gäller för myndighetens finansiering, att redovisas mot inkomsttitel på statens budget. Kostnaderna för verksamheten bedöms rymmas inom befintlig ram för avgiftsfinansierad verksamhet på Transportstyrelsens förvaltningsanslag.

Domstolarna

Förslaget i avsnitt 3.1.11 innebär att tillsynsmyndighetens beslut kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol och att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. I avsnitt 3.1.12 föreslås att det ska införas sanktionsavgift som sanktion mot överträdelse av vissa av lagens bestämmelser. I avsnittet anges att det är tillsynsmyndigheten som bör ta ut avgiften. Enligt förslaget i avsnitt 3.1.13 kommer ett beslut att ta ut sanktionsavgift att kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

För närvarande finns inte några svenska fartyg som har certifierats enligt de bestämmelser som genomför direktivet 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Eftersom arbetstagare på de fartyg som omfattas av den föreslagna lagen i dag omfattas av vilotidslagen kommer det totala antalet arbetstagare på svenska fartyg

som omfattas av de två regleringarna hur som helst inte att vara större än de som i dag omfattas av vilotidslagen. Någon ökning av antalet mål hos domstolarna bör därför inte uppkomma såvitt avser mål som rör arbetstagare på svenska fartyg.

Den föreslagna lagen är dock – till skillnad från vilotidslagen – tillämplig även på arbetstagare på utländska fartyg. Såvitt känt vid utarbetandet av denna promemoria förekommer inte någon inlandssjöfart med sådana fartyg i Sverige. Det finns för närvarande inte heller några uppgifter som pekar på att mer än något fåtal sådana fartyg kan komma antas utnyttja rätten att utföra cabotagetransporter i Sverige.

De eventuella ökningarna av kostnaderna för Sveriges Domstolar som kan uppstå till följd av förslaget bör i vilket fall som helst kunna hanteras inom befintliga ramar.

4.1.4 Övriga allmänna effekter

Förslaget bedöms inte få några effekter på jämställdheten, miljön, möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen, den kommunala självstyrelsen, det brottsförebyggande arbetet eller den offentliga servicen.

4.2 Näringen

4.2.1 Rederier och arbetsgivare

I avsnitt 3.1.1 har föreslagits att begreppet inlandssjöfart bör knytas till den sjöfart som sker av fartyg med s.k. gemenskapscertifikat eller Rhencertifikat som utfärdas med stöd av direktiv 2006/87. Detta sammanfaller med önskemål från flera branschaktörer som anser att man inte ska behöva tillämpa inlandssjöfartens arbetstidsregler om man inte har valt att certifiera sina fartyg för just inlandssjöfart. Det finns än så länge inga rederier som har certifierat fartyg för inlandssjöfart enligt de bestämmelser som genomför direktivet 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. För det fall något rederi väljer att certifiera något fartyg enligt bestämmelserna om inlandssjöfart är det framför när det gäller den maximala veckoarbetstiden och rätten till årlig betald hälsundersökning som innebär förändringar.

I avsnitt 3.1.3 har redogjorts för de föreslagna bestämmelserna om arbets- och vilotid. Den maximala veckoarbetstiden är lägre jämfört med vilotidslagens motsvarande bestämmelser. Som mest kan det under en kortare tid skilja 14 timmar per vecka. Arbetstagarna kan dock ha ett högre skydd enligt befintliga kollektivavtal jämfört med den minimireglering som vilotidslagen anger. Det är därför inte säkert att någon skillnad i praktiken kommer att uppstå.

Alla arbetstagare ska enligt förslaget i avsnitt 3.1.9 ha rätt till en årlig hälsundersökning som ska bekostas av arbetsgivaren. En rätt till kostnadsfri hälsundersökning finns redan i dag, men den ska endast vara

”regelbunden”. Något krav att den ska vara årlig kan inte anses föreligga, jfr avsnitt 3.1.9. Med regelbunden kan möjligen avses så ofta som vartannat år.

4.2.2 Transportköparna

En godstransportköpare har flera faktorer att ta hänsyn till i valet av transport som exempelvis pris, tillförlitlighet och frekvens. Inlandssjöfarten är ett nytt trafikslag att ta ställning till även om dess fördelar som energieffektivitet och avsaknad av trängsel är kända från den vanliga sjöfarten. Det är svårt att generellt bedöma i vilken utsträckning transportköpare i framtiden kommer att välja inlandssjöfarten. Genomförandet av direktivet bedöms inte komma att påverka transportköparnas beslutsprocess eller passagerares val av transporter.

4.3 Den enskilde

Bestämmelserna ger generellt sett arbetstagarna ett högre skydd än det de har enligt nuvarande regler. Till exempel innebär förslaget att den maximala veckoarbetstiden blir lägre. Det föreslås vidare en rätt till årlig kostnadsfri hälsoundersökning vilket innebär en högre frekvens av undersökningar jämfört med dagens regler. Detta kan medföra positiva effekter för den enskilde då denne oftare kan få information om sitt hälsotillstånd och vidta eventuella åtgärder. Förslaget innebär en höjning av skyddet för arbetstagaren, vilket är i linje med regeringens mål om högre socialt skydd rent allmänt för mobila arbetstagare.

5 Författningskommentar

5.1 Förslag till lag om arbetstid vid inlandssjöfart

1 §

I paragrafen anges vad lagen innehåller och dess tillämpningsområde.

Den krets arbetstagare som lagen omfattar utgörs av besättningen och personer som har andra uppgifter ombord. De är i praktiken sådana s.k. resandepersonal som avses i artikel 2 1) i direktivet och är därmed också att anse som mobila arbetstagare i direktivets mening. Begreppet mobil arbetstagare har dock inte förts in i lagen då det inte fyller någon ytterligare funktion.

Lagen omfattar arbete ombord på farkoster, dvs. fartyg och flytande utrustning, se 2 §. Det faktum att lagen gäller vid inlandssjöfart innebär dock att det inte är tillräckligt att arbetet utförs ombord på fartyget eller den flytande utrustningen för att lagen ska vara tillämplig. Arbetet ska ske för fartygets eller den flytande utrustningens räkning, jfr också kravet i artikel 2 1) på att arbetet ska ske i samband med person- eller godstransport. Arbete ombord på t.ex. en muddringsplattform omfattas således endast när plattformen är under förflyttning samt ankring, förtöjning eller liknande, men inte under själva muddringsarbetet som normalt sköts av någon som inte behöver ha t.ex. behörighet som sjöman.

Fartygsarbete som inte omfattas av denna lag omfattas i stället av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, jfr 2 § 4 arbetstidslagen (1982:673). Till exempel omfattas egenföretagare även fortsättningsvis av lagen om vilotid för sjömän, även om de arbetar på en sådan farkost som lagen om arbetstid vid inlandssjöfart omfattar.

Lagen gäller vidare endast om inlandssjöfarten är yrkesmässig. Detta innebär att t.ex. statsfartyg inte omfattas.

Endast farkoster som är *avsedda* för inlandssjöfart omfattas. Detta innebär att det i första hand är farkoster med s.k. gemenskapscertifikat för inlandssjöfart eller Rhencertifikat, jfr 3 kap. 1 a § fartygssäkerhetslagen (2003:364), som avses. För svenska farkoster är dessa certifikat den enda grunden för att lagen ska vara tillämplig, jfr avsnitt 3.1.1. Däremot kan det inte uteslutas att utländska farkoster kan omfattas om farkosten omfattas av något annat regelverk för inlandssjöfart. Denna fråga får avgöras i det enskilda fallet, men det torde kunna förutsättas att även en sådan farkost har något slags certifikat som visar att det har rätt att utöva inlandssjöfart.

Lagen gör vidare inte någon skillnad mellan svenska och utländska farkoster, utan gäller trafik som sker med alla farkoster, oavsett i vilket land farkosten är registrerad.

Paragrafen, som genomför punkt 1.1 i bilagan till direktivet, har behandlats i avsnitt 3.1.1, men även delvis i avsnitt 3.1.2.

2 §

Paragrafen innehåller definitioner och genomför punkterna 2 a) och c–e) i bilagan till direktivet. Paragrafen har behandlats i avsnitt 3.1.1 och 3.1.3.

3 §

Paragrafen innebär att arbetstidens fastställande ska utgå från en åtta timmars arbetsdag. Bestämmelsen är att anse som en utgångspunkt som konkretiseras i 4–7 §§ där det anges närmare vilka maximinivåer som gäller för arbetstiden.

Paragrafen genomför punkt 3.1 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 3.1.3.

4 §

Paragrafen genomför punkt 3.2 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 3.1.3.

5 §

Paragrafen genomför punkt 3.3–4 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 3.1.3.

6 §

Första och andra stycket genomför punkten 4 i bilagan till direktivet.

Tredje stycket anger hur vilotiden får delas upp under en 24-timmarsperiod. *Fjärde stycket* innehåller bestämmelser som möjliggör vissa undantag från hur vilotiden enligt tredje stycket får delas upp. Bestämmelserna hänvisar därvid till 3 och 3 a §§ lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och innebär dels att proceduren för att göra sådana undantag är densamma som enligt lagen om vilotid för sjömän, dels att undantag inte är möjligt att göra för vissa typer av arbetstagare på en viss typ av fartyg, och dels att undantagen i sak inte får innehålla sämre villkor för arbetstagarna än vad som är möjligt enligt lagen om vilotid för sjömän.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 3.1.3.

7 §

Första stycket genomför punkt 5.1 i bilagan till direktivet. Bemyndigandet i *andra stycket* avser att användas för att genomföra punkt 5.2–3 i bilagan till direktivet.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 3.1.3.

8 §

Paragrafen genomför punkt 8 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 3.1.4.

9 §

Paragrafen genomför punkt 9 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 3.1.5.

10 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om begränsningar av nattarbetstiden för minderåriga. Bestämmelsen är i sak identisk med 5 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän. Möjligheterna att använda minderåriga för fartygsarbete nattetid är inte avsedda att vara annorlunda jämfört med sådant fartygsarbete som omfattas av lagen om vilotid för sjömän.

Paragrafen genomför punkt 11 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 3.1.5.

11 §

Paragrafen genomför punkt 13 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 3.1.7.

12 §

Paragrafen genomför punkt 12 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 3.1.8.

13 §

Första stycket genomför punkt 14.1 första meningen i bilagan till direktivet. Bemyndigandet i *andra stycket* avser att användas för att genomföra punkt 14.1 andra meningen i bilagan till direktivet.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 3.1.9.

14 §

Paragrafen innehåller en upplysning om att bestämmelser om tillsyn och om inskränkningar att använda farkoster finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364). I fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om tillsyn i 5 kap. och bestämmelser om inskränkningar att använda fartyg i 6 kap. Bestämmelserna i dessa kapitel har justerats så att det framgår att de är tillämplig på även tillsyn enligt denna lag, jfr avsnitt 5.4. I övrigt har paragrafen behandlats i avsnitt 3.1.11.

15 §

Bemyndigandet i paragrafen avser att möjliggöra sanktionsavgifter som därmed genomför artikel 3 i direktivet. Paragrafen har behandlats i avsnitt 3.1.12.

16 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 3.1.13.

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

2 kap.

10 §

I paragrafen finns upplysningar om att bestämmelser om arbetstid finns i en rad andra författningar. I *andra stycket* har införts en upplysning om att bestämmelser om arbetstid och vilotid även finns i lagen om arbetstid vid inlandssjöfart.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 3.2

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

2 §

I paragrafen har en ny *punkt 4* införts. Denna lag har tidigare omfattat sjömän på alla svenska fartyg, oavsett i vilken trafik fartyget har gått i, dvs. även fartyg som endast har trafikerat t.ex. svenskt inre vatten har omfattats av lagen. Genom införandet av lagen om arbetstid vid inlandssjöfart omfattas arbetstagare på fartyg och andra farkoster i inlandssjöfart av den lagen. Det har därför införts ett undantag i denna lag med innebörden att arbete som omfattas av lagen om arbetstid vid inlandssjöfart inte längre omfattas av denna lag. Egenföretagare omfattas således fortfarande av denna lag.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 3.1.2.

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

5 kap. 1 och 5 §§, 6 kap. 1 §

Paragraferna har kompletterats så att det anges att tillsynen (5 kap.) respektive möjligheten att besluta om förbud (6 kap.) även omfattar lagen om arbetstid vid inlandssjöfart. Eftersom lagen om arbetstid vid inlandssjöfart omfattar farkoster, dvs. såväl fartyg som flytande utrustning, har i 5 kap. 1 § angetts att vid tillsyn avses med fartyg även flytande utrustning. På så sätt har klargjorts att den tillsyn av bestämmelserna i lagen om arbetstid vid inlandssjöfart, som således sker med stöd av fartygssäkerhetslagen, även omfattar flytande utrustning.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 3.1.11.

Rådets direktiv 2014/112/EU arbetstidens
förläggning vid transporter på inre vattenvägar

Bilaga