

**Framställan**

Datum  
2018-11-28

Dnr/Beteckning  
TSS 2018-4320

Upprättad av  
Mari Karlsson/Christine Vallhagen  
Sjö- och luftfart  
Enheten för juridik och internationell samordning

## **Framställan om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)**

Upphävande av krav på att befälhavaren ska underrätta  
Transportstyrelsen om utsett skyddsombud m.m.

## Innehåll

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>3</b>
<b>FÖRFATTNINGSFÖRSLAG .....</b>	<b>4</b>
<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>5</b>
1.1 Bakgrund.....	5
<b>2 TRANSPORTSTYRELSENS FÖRSLAG .....</b>	<b>6</b>
2.1 Ändringar i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) .....	6
<b>3 KONSEKVENSER .....</b>	<b>7</b>
3.1 Vad är anledningen till förslaget? .....	7
3.2 Vad blir effekterna om förslaget inte genomförs? .....	7
3.3 Vad ska uppnås? .....	7
3.4 Vilka möjliga lösningar finns? .....	8
3.5 Alternativ som inte innebär reglering .....	8
3.6 Regleringsalternativ .....	8
3.7 Samhällsekonomisk analys .....	8
3.7.1 Företag/fartyg.....	8
3.7.2 Konsumenter.....	8
3.7.3 Statens finanser.....	8
3.7.4 Samhället i övrigt .....	9
3.7.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning .....	9
3.8 Fördelningsanalys.....	9
3.9 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse .....	9
3.10 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa.....	9
3.11 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns behov av speciella informationsinsatser? .....	9

**Framställan**

Datum

2018-11-28

Dnr/Beteckning

TSS 2018-4320

## Sammanfattning

### Bakgrund

Arbetsmiljölagens regler är, sedan fartygssäkerhetslagen trädde i kraft 2003, tillämpliga även på arbete som utförs ombord på fartyg. Sjöfartens särskilda förhållanden medför dock att det inte är möjligt eller lämpligt att samtliga arbetsmiljölagens regler är tillämpliga på fartygsarbete. Därför finns för sjöfarten särskilt anpassade bestämmelser dels i fartygssäkerhetslagen, dels i vissa särregleringar i arbetsmiljölagen. För att i möjligaste mån likställa regleringen i arbetsmiljöförordningen och fartygssäkerhetsförordningen infördes i den senare en bestämmelse om att befälhavaren är skyldig att snarast möjligt efter förrättat val underrätta Transportstyrelsen om vem som utsetts till skyddsombud m.m. ombord på fartyget. Motsvarande krav i arbetsmiljöförordningen togs bort 2008 utan att någon förändring gjordes i fartygssäkerhetsförordningen.

### Vårt förslag

Nuvarande krav på underrättelse utgör ett omotiverat administrativt krav som medför onödiga kostnader för såväl befälhavare och redare som för Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har inget behov av uppgifterna i det dagliga arbetet och det finns ingen möjlighet för Transportstyrelsen att följa upp om uppgifterna är aktuella. Det finns inte några särskilda förhållanden till sjöss som motiverar en annan reglering än den som gäller i land. Transportstyrelsen föreslår därför att kravet att befälhavaren snarast möjligt efter förrättat val ska underrätta Transportstyrelsen om vem som har utsetts till skyddsombud, dennes skyddsområde och mandattid ska tas bort. Vidare föreslås att det ska ges möjlighet att i likhet med arbetsmiljöförordningens bestämmelser informera om utsett skyddsombud genom anslag eller på annat lämpligt sätt istället för dagens krav på att informationen alltid ska ske genom anslag.

## Författningsförslag

### Förslag till

### förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **5 kap.**

#### **7 §<sup>1</sup>**

Redaren *skall* lämna uppgift till Transportstyrelsen om vem som har utsetts att ta emot framställningar i frågor om fartygets skyddsförhållanden.

Befälhavaren *skall* på lämpligt ställe ombord sätta upp anslag *med uppgift om* namn på skyddsombud och ledamöter av skyddskommitté. *Han eller hon skall också snarast möjligt efter förrättat val underrätta Transportstyrelsen om vem som har utsetts till skyddsombud, dennes skyddsområde och mandattid.*

Redaren *ska* lämna uppgift till Transportstyrelsen om vem som har utsetts att ta emot framställningar i frågor om fartygets skyddsförhållanden.

Befälhavaren *ska* på lämpligt ställe ombord sätta upp anslag *eller på annat lämpligt sätt tillkännage* namn på skyddsombud och ledamöter av skyddskommitté.

---

Denna lag träder i kraft den xx.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2008:1144

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

I samband med den nya fartygssäkerhetslagens (2003:364) tillkomst gjordes arbetsmiljölagen (1977:1160) även tillämplig på arbete som utförs ombord på fartyg. Tidigare hade arbetsmiljön på fartyg reglerats uteslutande av den äldre fartygssäkerhetslagen. Bakgrunden till ändringen var att arbetsmiljölagens utformning gjorde att lagens bestämmelser utan vidare kunde tillämpas också på fartyg, utom i de fall då sjöfartens särskilda förhållanden medför att detta inte är möjligt eller lämpligt. Sådana för sjöfarten särskilt anpassade bestämmelser återfinns idag dels i fartygssäkerhetslagen, dels i vissa särregleringar i arbetsmiljölagen. Tillsammans utgör dessa särbestämmelser ett komplement till övriga regler i arbetsmiljölagen. Arbetsmiljölagens och fartygssäkerhetslagens bestämmelser om arbetsmiljön kompletteras också av bestämmelser i arbetsmiljöförordningen (1977:1166) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

När arbetsmiljölagen gjordes tillämplig på arbete som utförs ombord på fartyg, var utgångspunkten att arbetsmiljön ombord ska vara av lika god kvalitet som i land samt att olyckor och ohälsa ska förebyggas i lika stor utsträckning som på arbetsplatser i land. För att upprätthålla en likvärdig reglering av arbetsmiljön i land och till sjöss, måste ändringar i arbetsmiljölagen beakta och vid behov anpassa bestämmelserna därefter. Reglerna bör dock inte skilja sig åt om det inte kan anses motiverat.<sup>2</sup>

När nya fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen infördes 2003 föreskrevs i 10 § arbetsmiljöförordningen bl.a. att arbetsgivaren var skyldig att snarast möjligt efter förrättat val underrätta Arbetsmiljöverket om vem som utsetts till skyddsombud. Med utgångspunkt däri, men med en anpassning till de särskilda förhållanden som råder ombord på fartyg, infördes en motsvarande skyldighet för befälhavaren att underrätta Transportstyrelsen om vem som utsetts till skyddsombud ombord på fartyg (se 5 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen).

Den 28 februari 2008 beslutade regeringen om vissa ändringar i arbetsmiljöförordningen. En av de ändringar som genomfördes innebär att anmälan av skyddsombud inte längre ska ske till Arbetsmiljöverket, utan endast till arbetsgivaren. Ändringen föranleddes bl.a. av att det register över skyddsombud och skyddskommittéer som tidigare fanns hos Arbetsmiljöverket inte fyllde något syfte. Registret var t.ex. inte uppdaterat och aktuellt. Därtill önskade Arbetsmiljöverket slippa föra registret. Kravet på att arbetsgivaren

---

<sup>2</sup> Se Regeringens prop. 2002/03:109 om sjösäkerhet, s. 78

**Framställan**

Datum

2018-11-28

Dnr/Beteckning

TSS 2018-4320

måste informera på arbetsplatsen om vem som är skyddsombud och ledamot av skyddskommitté kvarstår dock, däremot behöver informationen inte nödvändigtvis ges genom anslag på arbetsplatsen. Någon motsvarande översyn av den särskilda bestämmelsen i 5 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen gjordes inte i samband med ändringarna i 10 § arbetsmiljöförordningen.

## 2 Transportstyrelsens förslag

### 2.1 Ändringar i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

**Förslag**

Kravet att befälhavaren snarast möjligt efter förrättat val ska underrätta Transportstyrelsen om vem som har utsetts till skyddsombud, dennes skyddsområde och mandattid utgår.

Nuvarande krav på att Transportstyrelsen ska underrättas om vem som utsetts till skyddsombud, dennes skyddsområde och mandattid utgör ett omotiverat administrativt krav som medför onödiga kostnader för såväl befälhavare och redare som för Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen har inget behov av uppgifterna i det dagliga arbetet och det finns ingen rimlig möjlighet för Transportstyrelsen att följa upp om uppgifterna är aktuella. I samband med vissa tillsynsförrättningar finns ibland anledning för Transportstyrelsens inspektörer att komma i kontakt med ett eller flera skyddsombud ombord. Den kontakten tas idag utan att inspektören kontrollerar de uppgifter om valt skyddsombud som eventuellt skickats in till Transportstyrelsen i enlighet med den aktuella bestämmelsen. Vidare saknas normalt sett anledning för Transportstyrelsen att kontrollera om den person som uppger sig vara skyddsombud verkligen är utsedd till skyddsombud. Vid t.ex. en framställning enligt 6 kap. 6 a § arbetsmiljölagen eller vid ett s.k. skyddsombudsstopp behöver sådan kontroll endast göras om omständigheterna i det enskilda fallet kräver det, t.ex. om arbetsgivaren invänder att personen som gjort framställan eller stoppat arbetet inte är skyddsombud på fartyget. Under sådana omständigheter kan frågan emellertid lösas på annat sätt.

Det finns heller inte några särskilda förhållanden till sjöss som motiverar en annan reglering än den som gäller i land.

**Framställan**

Datum

2018-11-28

Dnr/Beteckning

TSS 2018-4320

**Förslag**

Befälhavaren ska kunna välja på vilket sätt informationen med namn på skyddsombud och ledamöter av skyddskommitté tillhandahålls ombord. Informationen kan ges genom anslag ombord eller på annat lämpligt sätt.

Förslaget innebär att befälhavaren alltjämt har en skyldighet att informera om vem som är skyddsombud och vilka som är ledamöter av skyddskommitté, men informationen kan ges på annat sätt än genom anslag. Det bör vara tillräckligt med en reglering som anger att befälhavaren har en skyldighet att se till att de anställda ombord informeras om vem som är skyddsombud på fartyget, utan att ange ett exakt tillvägagångssätt. Detta motsvarar också formuleringen i arbetsmiljöförordningen. Att det valda sättet att ge information ska vara lämpligt innebär att uppgifterna vid varje tidpunkt måste vara lätt tillgängliga för alla ombord. Det är t.ex. inte tillräckligt att uppgifterna endast lämnas muntligen eller att uppgifterna endast finns att tillgå hos befälhavaren eller annan överordnad.

### **3 Konsekvenser**

#### **3.1 Vad är anledningen till förslaget?**

Kravet på underrättelse till Arbetsmiljöverket gäller inte längre för arbetsplatser i land. Transportstyrelsen har inte heller behov av informationen. Transportstyrelsen kan, om det behövs, få informationen på annat sätt t.ex. genom att i samband med en tillsynsförrättning begära att redaren eller befälhavaren tillhandahåller informationen. Nuvarande reglering medför en omotiverad administrativ kostnad som drabbar både redare, befälhavare och Transportstyrelsen.

#### **3.2 Vad blir effekterna om förslaget inte genomförs?**

Om ändringen inte genomförs kommer den omotiverade administrativa kostnad som kravet idag innebär att kvarstå för såväl de redare/befälhavare på fartyg som omfattas av den nuvarande regleringen som för Transportstyrelsen.

#### **3.3 Vad ska uppnås?**

Förslaget syftar till att minska den administrativa bördan för befälhavare, och därmed även för redare, samt för Transportstyrelsen. Förslaget syftar också till att upprätthålla en så långt som möjligt enhetlig reglering av arbetsmiljön på land och till sjöss.

### **3.4 Vilka möjliga lösningar finns?**

I syfte att minska den administrativa bördan för redare/befälhavare skulle Transportstyrelsen, med utgångspunkt i den nuvarande regleringen, kunna ordna ett system för elektroniskt ingivande av uppgifterna. Detta kräver ingen ändring av bestämmelserna, men skulle medföra ökade kostnader för Transportstyrelsen. Ett sådant kostnadspåslag låter sig dock svårligen motiveras med hänsyn till att Transportstyrelsen inte har något behov av uppgifterna. Inte heller skulle den administrativa bördan helt elimineras för redare och befälhavare utan enbart underlätta själva ingivandet. För att upprätthålla en enhetlig reglering i land och till sjöss finns inget annat sätt än att genomföra de ändringar som föreslås.

### **3.5 Alternativ som inte innebär reglering**

Förslaget innebär inte någon utvidgning av den reglering som redan finns, utan en anpassning av vad som numera gäller för arbetsmiljön i land enligt arbetsmiljöförordningen, varför det inte är aktuellt att överväga alternativ som inte innebär reglering.

### **3.6 Regleringsalternativ**

Någon alternativ reglering är inte aktuell eftersom förslaget innebär att viss reglering ska utgå.

### **3.7 Samhällsekonomisk analys**

#### **3.7.1 Företag/fartyg**

De fartyg och befälhavare/redare som omfattas av nu gällande reglering kommer att befrias från en administrativ börda som inte längre fyller någon självständig funktion eller kan anses motiverad utifrån sjöfartens särskilda förhållanden. Tiden för upprättande och insändande av informationen beräknas till ca 15 minuter per underrättelse. I de fall informationen skickas i vanligt brev och inte via e-post tillkommer material- och portokostnad om cirka 10 kr. Cirka 50 underrättelser görs per år.

#### **3.7.2 Konsumenter**

Förslaget bedöms inte få några ekonomiska konsekvenser för konsumenter.

#### **3.7.3 Statens finanser**

Förslaget bedöms inte få några ekonomiska konsekvenser för statens finanser.



### 3.7.4 Samhället i övrigt

Förslaget bedöms inte få några ekonomiska konsekvenser för samhället i övrigt.

### 3.7.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Transportstyrelsen får årligen in cirka 50 underrättelser om valda skyddsombud m.m. Om förslaget genomförs befrias Transportstyrelsen från de administrativa kostnaderna för hantering av underrättelserna.

## 3.8 Fördelningsanalys

Transportstyrelsen gör bedömningen att varken individer, grupper eller specifika delar av landet gynnas eller missgynnas av de föreslagna regeländringarna.

## 3.9 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Förslaget har ingen påverkan på de transportpolitiska målen.

## 3.10 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa

Något krav på att aktuella uppgifter ska lämnas till ansvarig myndighet har inte identifierats i någon EU-rättslig reglering eller i något annat internationellt regelverk som Sverige förbundet sig till. Kravet har sitt ursprung i den nationella regelutvecklingen.

## 3.11 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns behov av speciella informationsinsatser?

Den föreslagna förordningsändringen är inte beroende av något speciellt datum för ikraftträdande. Om förändringarna genomförs kommer Transportstyrelsen att publicera information på sin webbplats om att kraven om att anslå uppgifterna samt att underrätta Transportstyrelsen om valt skyddsombud har upphävts. Därutöver kommer information att sändas ut till berörda branschorganisationer och fackförbund.