

Lagrådsremiss

Genomförande av EU:s direktiv om arbetstidens förläggning vid transporter på inre vattenvägar

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 26 maj 2016

Anna Johansson

Jonas Ragell
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra rådets direktiv 2014/112/EU om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingått 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, och genom ändringar i fartygssäkerhetslagen. Följdändringar i arbetsmiljölagen och lagen om vilotid för sjömän föreslås också.

Den nya lagen och lagändringarna föreslås träda i kraft den 31 december 2016.

Innehållsförteckning

1	Beslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om arbetstid vid inlandssjöfart	5
2.2	Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)	9
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän	10
2.4	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	11
3	Ärendet och dess beredning	14
4	Bakgrund.....	14
4.1	Arbetstiden i EU-rätten	14
4.2	Direktivets huvudsakliga innehåll	15
4.3	Den nuvarande svenska regleringen.....	16
5	Genomförande av direktivet.....	18
5.1	En ny lag om arbetstid vid inlandssjöfart	18
5.1.1	Tillämpningsområde.....	19
5.1.2	Lagen om vilotid för sjömän ska inte längre vara tillämplig.....	24
5.1.3	Arbetstid och viloperioder.....	26
5.1.4	Rast	28
5.1.5	Nattarbete	29
5.1.6	Krissituationer	31
5.1.7	Kontroll och registrering av arbetstid.....	32
5.1.8	Hälsoundersökning	33
5.1.9	Övriga skyddsregler vid natt- och skiftarbete	35
5.1.10	Tillsyn.....	36
5.1.11	Sanktionsavgift	37
5.1.12	Överklagande.....	39
5.1.13	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	40
5.2	Följdändringar i arbetsmiljölagen (1977:1160).....	40
6	Kostnader och konsekvenser.....	41
6.1	Det allmänna	41
6.1.1	Allmänt.....	41
6.1.2	Säkerhet.....	41
6.1.3	Myndigheterna.....	42
6.1.4	Övriga allmänna effekter.....	43
6.2	Näringen.....	43
6.2.1	Rederier och arbetsgivare	43
6.2.2	Transportköparna.....	43
6.3	Den enskilde.....	44

7	Författningskommentar	45
7.1	Förslaget till lag om arbetstid vid inlandssjöfart	45
7.2	Förslaget till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)	48
7.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän	48
7.4	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	48
Bilaga 1	Rådets direktiv 2014/112/EU	49
Bilaga 2	Promemorians lagförslag	59
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	67

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om arbetstid vid inlandssjöfart,
2. lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160),
3. lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän,
4. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om arbetstid vid inlandssjöfart

Häri genom föreskrivs¹ följande.

Tillämpningsområde

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

En person som arbetar ombord på en farkost som ingår i ett företag som personen driver ska dock inte omfattas av denna lag, även om personen anses som arbetstagare i det egna företaget.

Uttryck i lagen

2 § I denna lag betyder

- | | |
|------------------------|---|
| 1. farkost | fartyg eller flytande utrustning, |
| 2. flytande utrustning | flytande installationer som bär upp arbetsredskap som kranar, muddringsutrustning, pålkranar eller hissar, |
| 3. 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), |
| 4. viloperiod | period som inte är arbetstid, inräknat viloperioder som var och en överstiger 15 minuter på en farkost i drift, på en stillastående farkost och i land, |
| 5. vilodag | oavbruten viloperiod på 24 timmar som arbetstagaren tillbringar på en fritt vald ort, |
| 6. inlandssjöfart | sjöfart som bedrivs med farkoster som har något av de certifikat som avses i 3 kap. 1 a § fartygssäkerhetslagen (2003:364). |

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), i den ursprungliga lydelsen.

Arbets tid

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

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

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

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

6 § Arbetstiden får inte överstiga

1. 14 timmar under en 24-timmarsperiod, och
2. 84 timmar under en sju dagarsperiod.

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

Vilan 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.

7 § Undantag från 6 § tredje stycket får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagsidan har slutits eller godkänts av en organisation som är att anse som en central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Undantag får i fråga om arbetstagare som är vaktgående eller har andra uppgifter som rör fartygets säkerhet eller förhindrande av förorening göras endast för arbetstagare ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Undantag enligt första stycket får innebära att vilotiden delas upp i högst tre perioder varav en period om minst 6 timmar och de övriga om minst 1 timme. Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar. Undantag får inte göras under mer än två 24-timmarsperioder under en sju dagarsperiod. Tiden mellan två perioder av undantag får inte understiga en tid som är dubbelt så lång som den tid som undantaget varat.

8 § Antalet arbetsdagar i följd får inte överstiga 31.

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

Rast

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

Nattarbete

10 § Nattarbetstiden får vara högst 42 timmar under en sjudagars-period. Med natt avses tiden mellan kl. 23.00 och 6.00.

11 § Arbetstagare under 18 år har rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. Tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00 ska ingå i nattvilan.

Undantag från första stycket får göras om den sammanhängande nattvilan skulle förhindra ett effektivt genomförande av ett utbildningsprogram för sådana arbetstagare. Undantag förutsätter att arbetet inte skadar arbetstagarnas hälsa eller välbefinnande. Innan undantag medges ska berörda redar- och sjöfolksorganisationer höras.

Krissituationer

12 § Bestämmelserna i 4–11 §§ hindrar inte att en arbetstagare på befälhavarens eller dennes ställföreträdares 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

13 § Befälhavaren eller den han eller hon utser ska se till att arbetstagarnas arbetstid och viloperioder 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.

Hälsoundersökning

14 § Arbetsgivaren ska erbjuda alla arbetstagare en årlig hälsoundersökning. Undersökningen ska bekostas av arbetsgivaren.

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

Tillsyn

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

Sanktionsavgift

16 § Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelser av denna lag.

Denna lag träder i kraft den 31 december 2016.

2.2 Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Härigenom föreskrivs¹ att 2 kap. 10 § arbetsmiljölagen (1977:1160) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

10 §²

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 arbetstid finns i arbetstidslagen (1982:673) och i föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

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.

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), i den ursprungliga lydelsen.

² Senaste lydelse 2005:396.

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

Härigenom föreskrivs¹ att 2 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

Lagen gäller inte när fråga är om

Lagen gäller inte för

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

2. räddningsfartyg när de används som sådana,

3. fritidsfartyg.

3. fritidsfartyg, eller

4. arbete som omfattas av lagen (2016:000) om arbetstid vid in-landssjöfart.

Denna lag träder i kraft den 31 december 2016.

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), i den ursprungliga lydelsen.

² Senaste lydelse 2003:368.

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

Härigenom föreskrivs¹ att 5 kap. 1 och 5 §§ och 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

1 §²

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,

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), i den ursprungliga lydelsen.

² 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 livsmedelshanteringen finns i livsmedelslagen (2006:804).

5 §

Besiktningar *skall* göras främst för att Besiktningar *ska* 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 §³

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 miljö,

³ 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.

3 Ärendet och dess beredning

Inom Näringsdepartementet utarbetades våren 2015 en promemoria med förslag till de författningsändringar 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 på inre vattenvägar, som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Shippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) i svensk rätt. Direktivet finns som *bilaga 1* till denna lagrådsremiss. Promemorians lagförslag finns som *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns som *bilaga 3*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2015/7051/MRT).

4 Bakgrund

4.1 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.¹

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 levnadsförhållanden 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

¹ 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 järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn.

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 Europeiska unionens 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 ingått av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF).

4.2 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. Innehållet i direktivet diskuteras mer ingående i anslutning till förslagen till hur direktivet ska genomföras i avsnitt 5.

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 utför 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 arbetstid och viloperioder ska registreras så att det går att kontrollera att direktivet följs. Uppgifterna ska sparas i minst ett år. Uppgifterna ska granskas och godkännas gemensamt av arbetsgivaren och arbetstagaren. Arbetstagaren ska få en 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 överträdelser 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.

4.3 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 det regelverk som gäller för den havsgående sjöfarten och hanteras i många länder av olika myndigheter och ministerier. Inom EU finns också separata regelverk för inlandssjöfart och havsgående sjöfart i fråga om bl.a.

fartygs konstruktion och utrustning, behörigheter för sjömän, fartygsrapportering och informationsöverföring samt transport av farligt gods. Det ska redan nu upplysningsvis nämnas att begreppen inlandssjöfart och trafik på inre vattenvägar har samma innebörd. De används inom EU-lagstiftningen växlande, ibland t.o.m. i samma rättsakt.

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. 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 i fråga om samtliga gällande EU-rättsakter om inlandssjöfart. Betänkandet ledde bl.a. till att regeringen 2013 föreslog för riksdagen att Sverige skulle genomföra EU:s regelverk om trafik på inre vattenvägar (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 som gjordes i såväl lag och förordning som myndighetsföreskrifter och som trädde i kraft i slutet av 2014. Sverige har utsett Vänern, Göta älv, Rivöfjorden, Trollhätte kanal, Mälaren och ett område inom Stockholms hamnar att utgöra inre vattenvägar enligt det direktivet 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 därmed möjligt för ett rederi att få ett s.k. gemenskapscertifikat för inlandssjöfart för sina svenska fartyg.

Det är värt att betona är att det inte finns 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 allmänna nationella svenska regelverket. Detta innebär att fartyget i stället får ett certifikat att trafikera ett s.k. fartområde (A–E) där regelverket för att få ett certifikat således ser annorlunda ut.

Den nuvarande arbetstidsregleringen

Mobila arbetstagare som är anställda som resande personal av företag som bedriver person- eller godstransport via inre vattenvägar omfattas i dag av arbetstidsdirektivet, se avsnitt 4.1. 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.

5 Genomförande av direktivet

5.1 En ny lag om arbetstid vid inlandssjöfart

Regeringens förslag: Direktivet ska genomföras genom en ny lag, benämnd lag om arbetstid vid inlandssjöfart.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker eller har inte någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: 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 4.1), 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 det 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 direktiv (2006/87/EG) 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 används i vilotidslagen termen 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 5.1.1. 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 tillämpnings-

område och delvis andra definitioner än vilotidslagen i övrigt. Någon större vinst att ha bestämmelserna i samma lag skulle ändå inte uppstå. Direktivet bör därför inte genomföras i vilotidslagen utan i stället i en egen lag.

5.1.1 Tillämpningsområde

Regeringens förslag: Den föreslagna lagen ska gälla för arbetstagare som ingår i besättningen eller har andra uppgifter ombord på farkoster som används för yrkesmässig inlandssjöfart i Sverige. En person som arbetar ombord på en farkost som ingår i ett företag som personen driver ska dock inte omfattas av lagen, även om personen anses som arbetstagare i det egna företaget. Med inlandssjöfart ska avses sjöfart som bedrivs med farkoster som har antingen ett s.k. gemenskapscertifikat för inlandssjöfart eller ett certifikat utfärdat i enlighet med den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.

Promemorians förslag: Överensstämmer i sak med regeringens. I promemorian finns inte någon definition av begreppen inlandssjöfart och flytande utrustning. I promemorians förslag till lagtext finns heller inte någon bestämmelse om huruvida lagen gäller för en person som arbetar ombord på en farkost som ingår i ett företag som personen driver.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Jönköping* anser att det bör anges i lagen att egenföretagare inte ska anses vara arbetstagare ens om de har status som arbetstagare inom det egna företaget. *Trafikanalys* anser att avsaknaden av en definition av begreppen inre vattenvägar eller inlandssjöfart samt flytande utrustning kommer att försvåra tillämpningen av lagen. *Stockholms universitet* anser att tillämpningsområdet bör förtydligas. *Sjöbefälsföreningen* anser att begreppet inlandssjöfart ska definieras i lagen. *SEKO* anser att det blir en märklig situation när egenföretagare inte omfattas av lagen. Övriga remissinstanser tillstyrker eller har inte någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag

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. Enligt skäl 10 i bilagan till direktivet ska frågan huruvida en person är arbetstagare eller egenföretagare fastställas i enlighet med nationell lagstiftning. Det bör normalt inte vara några svårigheter att avgöra om en person är arbetstagare 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. Bedömningen av huruvida en person är arbetstagare eller egenföretagare enligt svensk rättspraxis baseras på en sammanvägning av flera faktorer, där personens anställningsform aldrig är ensamt avgörande.

Företagare omfattas inte av direktivet, oavsett om de har status som arbetstagare inom det egna företaget (jfr punkt 1.2 i bilagan till direktivet). 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 om de är arbetstagare, dels vilotidslagen om de är egenföretagare. *SEKO* anser att detta ger en mycket märklig situation och gör det svårt att följa lagen på ett seriöst sätt. 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. Det bör också påpekas att det inte är någon ovanligt situation, snarare tvärtom, att det på en arbetsplats normalt gäller olika arbetstidsregler för arbetstagare respektive t.ex. en arbetande ägare. Den föreslagna lagen bör sammanfattningsvis inte omfatta företagare, även om dessa t.ex. är egenföretagare och anställda av eget aktiebolag. *Kammarrätten i Jönköpings* anser att direktivets bestämmelse att egenföretagare inte omfattas oavsett om de har status som arbetstagare inom det egna företaget uttryckligen bör tas in i lagen. Regeringen instämmer i bedömningen att det av lagtexten bör framgå vad som gäller avseende företagare som är anställda i eget företag och föreslår att direktivets bestämmelse tas in i den föreslagna lagen.

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. Termen sjöfartspersonal förekommer inte i svensk rätt, och förefaller mindre lämpligt att använda i ett direktiv som handlar om inlandssjöfart. Termen sjöfart utan något förled brukar traditionellt sett i ett EU-perspektiv vara knuten 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 om 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. De 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 alltså 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 i 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. I promemorian föreslås inte heller att någon sådan definition bör införas, men det anges att vägledning för tolkning av begreppet bör 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. *Trafikanalys* anser att avsaknaden av en sådan definition kan orsaka tillämpningsproblem. Regeringen delar *Trafikanalys* bedömning och föreslår att den definition som finns i direktivet 2006/87/EG införs i den föreslagna lagen eftersom definitionen där bör vara densamma som den i nämnda direktiv. Kommissionen har i och för sig föreslagit att direktiv 2006/87/EG ska omarbetas (jfr KOM(2013)622 slutlig) men definitionen på flytande installation är överförd till förslaget till nytt direktiv utan några ändringar.

Begreppet yrkesmässig inlandssjöfart

Direktivet gäller vid yrkesmässig inlandssjöfart. I promemorian föreslås inte att detta begrepp ska preciseras närmare genom t.ex. en definition.

Flera remissinstanser efterlyser emellertid ett tydliggörande av lagens tillämpningsområde.

Frågan är vad begreppet inlandssjöfart omfattar och om promemorians förslag är tillräckligt tydligt i detta hänseende. I promemorian (s. 19–20) förs följande resonemang kring detta begrepp.

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 inför utarbetandet av denna promemoria haft kontakt med såväl kommissionen som andra medlemsländer. Något klargörande 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 4.3 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.

Regeringen delar den bedömning som görs i promemorian, dvs. att de farkoster som kan anses omfattas av begreppet inlandssjöfart är sådana farkoster som har ett certifikat för inlandssjöfart enligt direktivet 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. För utländska farkoster kan även certifikat utfärdade med stöd av artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, s.k. Rhencertifikat, innebära att det är fråga om inlandssjöfart, vilket också följer av nämnda direktiv. Regeringen har dock förståelse för att promemorians förslag kan vara ottydligt och leda till tillämpningssvårigheter och att det inte är tillräckligt med förtydliganden i t.ex. författningskommentaren. Det bör därför föras in en definition av begreppet inlandssjöfart i lagen. Definitionen bör i enlighet med det sagda lämpligen hänvisa till de certifikat för inlandssjöfart som är reglerade i 3 kap. 1 a § fartygssäkerhetslagen. Detta innebär att med inlandssjöfart bör avses sjöfart som utförs av farkoster som har antingen ett s.k. gemenskapscertifikat för inlandssjöfart eller ett s.k. Rhencertifikat. *Stockholms universitet* menar att någon risk att detta utesluter utländska fartyg som baserar sin verksamhet på något annat regelverk än de här nämnda, vilket alltså enligt promemorian var ett skäl att inte avgränsa tillämpningsområdet, knappast torde finnas eftersom dessa fartyg lär ha svårt att flyttas till Sverige. En följd av att det införs en sådan definition i lagen är att det i lagen inte behöver anges att det är fartyg som ”är avsedda” för inlandssjöfart som avses. Ett fartyg som har ett sådant certifikat som nämnts ovan är per definition avsett för just inlandssjöfart.

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.

5.1.2 Lagen om vilotid för sjömän ska inte längre vara tillämplig

Regeringens 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.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker eller har inte någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag

Undantag från vilotidslagen

I dag gäller lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, förkortad vilotidslagen, för allt fartygsarbete, oavsett vilka vatten fartyget trafikerar. Avsikten med den lag som föreslås i denna lagrådsremiss är att arbetstagare på farkoster i inlandssjöfart ska omfattas av den nya lagen, jfr avsnitt 5.1.1. 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 om det på fartyg i inlandssjöfart finns personer som inte är arbetstagare omfattas dessa personer även fortsättningsvis av vilotidslagen.

Förhållandet till arbetstidslagen

Arbetstidslagen (1982:673) 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 och med flytande utrustning avses flytande installationer som bär upp arbetsredskap som kranar, muddringsutrustning, pålkranar eller hissar (jfr avsnitt 5.1.1). Begreppet farkost är således vidare än begreppet fartyg.

Med hänsyn till den avvikande terminologin (fartyg respektive 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.

Termen fartygsarbete infördes i arbetstidslagen för att motsvara samma term 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 termen fartygsarbete i arbetstidslagen knappast ges någon annan innebörd än den som termen 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, om 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 en förflyttning av utrustningen, åtminstone några längre sträckor, därför 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 om 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), kan inte det arbete som krävs för att förflytta den flytande utrustningen 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.

5.1.3 Arbetstid och viloperioder

Regeringens 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 14 timmar under en 24-timmarsperiod, och 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.

Vilan 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 vilan ska delas upp i perioder ska få göras genom kollektivavtal. I sådant fall ska vilan få delas upp i högst tre perioder varav en period om minst 6 timmar och de övriga om minst 1 timme. Tiden mellan två viloperioder ska inte få överstiga 14 timmar, undantag ska inte få göras under mer än två 24-timmarsperioder under en sjudagarsperiod och tiden mellan två perioder av undantag ska inte få understiga en tid som är dubbelt så lång som den tid som undantaget varat. Undantag ska dock inte få göras för arbetstagare som är vaktgående eller som har andra uppgifter som rör fartygets säkerhet eller förhindrande av förorening 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 föreskrifter om hur många vilodagar arbetstagaren har rätt till.

Promemorians förslag: Överensstämmer i sak med regeringens. Den lagtekniska lösningen när det gäller bestämmelserna om undantag är annorlunda.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Jönköping* har synpunkter på användningen av begreppen vilotid och viloperiod i vissa av bestämmelserna. *Sjöbefälsföreningen* anser att begreppet tjänstgöringsplan bör definieras i lagen och att det ska anges i lagen att beräkningen av den maximala årsarbetstiden ska baseras på den faktiska semestern. *SEKO* anser att undantag från lagen endast ska få ske genom centralt skrivna kollektivavtal. Övriga remissinstanser tillstyrker eller har inte någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: Punkterna 3–5 i bilagan till avtalet innehåller allmänna bestämmelser om arbetstid, bestämmelser om begränsning av den maximala arbetstiden per 24-timmarsperiod, sjudagarsperiod 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, föreslås i promemorian att dessa bör kunna meddelas genom verkställighetsföreskrifter. *Sjöbefäls-*

föreningen anser att beräkningen av den maximala årsarbetstiden ska baseras på faktisk semester och att detta däremot bör anges i lagen. Regeringen kan konstatera att direktivet inte är helt tydligt när det gäller frågan om huruvida beräkningen av den maximala årsarbetstiden ska baseras på faktisk semester. Någon sådan bestämmelse finns inte i bilagan till direktivet. Däremot anges det i punkt 3.3 i bilagan till direktivet att ”de perioder av årlig betald semester som beviljas, liksom sjukfrånvaro ska inte inkluderas eller vara neutrala vid beräkningen av *genomsnittet*” (kursivering gjord här). Oavsett innebörden av direktivet är detta en fråga som inte lämpar sig för reglering i lag, utan den bör, i likhet med förslaget i promemorian, regleras genom verkställighetsföreskrifter.

Bestämmelserna i punkt 5.2 och 5.3 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 säsongsarbete inom passagerartrafiken. Bestämmelsen är frivillig. Något skäl att införa dessa bestämmelser i svensk författning 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 om att av den vila om minst 10 timmar som arbetstagaren har rätt till varje 24-timmarsperiod minst sex timmar ska 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 sjöfarts-säkerhet de bestämmelser gälla 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 delas upp. 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 det därför i den föreslagna lagen, i stället för direktivets bestämmelser i punkt 7 a andra ledet, införas motsvarande bestämmelser som återfinns i vilotidslagen. Som *Kammarrätten i Jönköping* påpekar bör av tydlighetsskäl inte termen vilotid användas i den föreslagna bestämmelsen eftersom direktivet använder termen viloperiod. Regeringen föreslår därför att promemorians förslag justeras i enlighet därmed.

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

Sjöbefälsföreningen anser att även begreppet tjänstgöringsplan bör definieras i lagen eftersom termen används i den föreslagna lagen. Ter-

men tjänstgöringsplan används i punkt 5 i bilagan till direktivet och är som Sjöbefälsföreningen uppger föreslaget att användas i den föreslagna lagen. I promemorian föreslås dock inte att någon definition av begreppet tjänstgöringsplan tas in i lagen. Enligt punkt 2 g i bilagan till direktivet avses med tjänstgöringsplan planering av arbets- och vilodagar som arbetsgivaren i förväg meddelar arbetstagaren. Något krav i direktivet för arbetsgivaren att i förväg meddela arbetstagaren denna planering finns dock inte. Bestämmelsen i definitionen innebär inte att ett sådant krav kan anses gälla. En tillämpning av definitionen enligt dess ordalydelse skulle snarare innebära att bestämmelserna om arbets- och vilodagar i punkt 5 endast skulle bli tillämpliga *för det fall* arbetsgivare i förväg meddelat arbetstagaren denna planering. Reglerna i punkt 5 skulle således inte bli tillämpliga om arbetsgivaren inte meddelat planeringen i förväg. Detta kan förvisso knappast ha varit avsikten med definitionen av tjänstgöringsplan. Regeringen anser dock att termen tjänstgöringsplan i den föreslagna lagen knappast kan missförstås och att någon definition inte behöver införas. Därmed undviks också frågan om definitionens svårtolkade utformning.

Slutligen vad gäller *SEKO*:s önskemål om undantag genom kollektivavtal kan regeringen konstatera att direktivet i de allra flesta delar inte tillåter några undantag, utan enbart innehåller minimibestämmelser. I lagen föreslås dessa minimibestämmelser införas, varför det inte är möjligt att införa några undantagsmöjligheter, oavsett om dessa ska regleras genom kollektivavtal eller genom föreskrifter. Utöver den möjlighet till avvikelser genom kollektivavtal som föreslagits i detta avsnitt, finns det dock en möjlighet till undantag när det gäller begränsningen av nattarbete för minderåriga, se avsnitt 5.1.5.

5.1.4 Rast

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

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *SEKO* anser att en minsta längd på rasten ska anges i lagen och att parterna i övrigt ska ha rätt att disponera över detta i kollektivavtal. Övriga remissinstanser tillstyrker eller har inte någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: 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. I promemorian föreslås att rastens längd inte ska författningsregleras utan lämnas till arbetsmarknadens parter att reglera. *SEKO* anser att lagstiftaren ska ange en minsta längd för rasten och att parterna därefter ska få disponera över rasten i kollektivavtal.

När det gäller frågan huruvida rastens minsta längd bör författningsregleras kan det vara av intresse att jämföra med hur det allmänna arbetstidsdirektivet (2003/88/EG) har genomförts när det gäller frågan om rastens längd. I artikel 4 i arbetstidsdirektivet finns en nästan identisk bestämmelse om rätt till rast. Till exempel 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 där det endast anges att det finns 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 om rast enligt även den lagstiftningen är således i praktiken helt lämnad till arbetsmarknadens parter att avtala om. Eftersom de sjömän som kommer att omfattas av den föreslagna lagen i dag omfattas av vilotidslagen innebär promemorians förslag att nuvarande avtalsförhållanden när det gäller rast påverkas så lite som möjligt. Regeringen delar därför promemorians bedömning att det inte bör införas någon minsta längd på rasten, utan att detta liksom är fallet när det gäller rast enligt vilotidslagen och arbetstidslagen bör lämnas helt till arbetsmarknadens parter att avtala om. En sådan lösning bör vara i överensstämmelse med direktivet.

Regeringen föreslår 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.

5.1.5 Nattarbete

Regeringens 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 tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00 ingå. 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 sjöfolksorganisationer höras.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: SEKO anser att undantag ska få göras enbart genom centralt skrivna kollektivavtal. Övriga remissinstanser tillstyrker eller har inte någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag

Enligt punkt 9 i bilagan till direktivet får den högsta tillåtna nattarbets-tiden 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 förbjudet 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 direktiv 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 till 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, förkortad vilotidslagen. Enligt den bestämmelsen har sjömän under 18 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 lagrådsremiss 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 § vilotidslagen bör därför föras in i den nu föreslagna lagen. Regeringen kan konstatera att undantag enligt bestämmelsen i vilotidslagen synes beslutas av de skolor som bedriver utbildningen och vars utbildningsprogram kan kräva att nattvilan inte är sammanhängande (jfr SOU 2009:95 s. 69). Det anges i nämnda betänkande att inget tyder på att detta system inte fungerat tillfredsställande. Något annat har inte heller framkommit i det nu aktuella lagstiftningsärendet. Ordningen för att göra undantag bör därför vara densamma som enligt vilotidslagen. Frågan om undantag bör således inte lämnas till de fackliga parterna att besluta om. Innan undantag medges ska dock berörda redar- och sjöfolksorganisationer höras.

Slutligen 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.

5.1.6 Krissituationer

Regeringens 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.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker eller har inte någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: 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 det att förhållandena har återgått till det normala ska arbetstagaren få tillräcklig vila. Bestämmelserna bör föras in i den föreslagna lagen.

5.1.7 Kontroll och registrering av arbetstid

Regeringens förslag: Befälhavaren eller den han eller hon utser ska se till att arbetstagarnas arbetstid och viloperioder 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.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöbefälsföreningen* anser att skyldigheten att se till att uppgifterna registreras ska åligga arbetsgivaren, inte befälhavaren. *SEKO* anser att arbetstagarna inte ska ha någon skyldighet att spara uppgifterna. Övriga remissinstanser tillstyrker eller har inte någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: I punkt 12 i bilagan till direktivet finns bestämmelser om kontroller av arbetstiden. Varje arbetstages dygnsarbetstid och dygnsvila ska registreras och sparas ombord. 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.

När det gäller uppgiften att registrera uppgifterna föreslås i promemorian att skyldigheten bör åligga befälhavaren eller den som han eller hon utser. Som skäl för detta anges i promemorian att denna ordning gäller enligt 10 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, förkortad vilotidslagen. *Sjöbefälsföreningen* motsätter sig förslaget och anser att det är arbetsgivaren som bör åläggas skyldigheten att se till att uppgifterna registreras. Föreningen anser att innebörden av direktivet är att ansvaret vilar på arbetsgivaren som i sin tur kan ge uppdraget åt den som är bäst lämpad, vilket inte behöver vara befälhavaren. Regeringen kan också konstatera att direktivet lämnar frågan öppen om vem som ska ha ansvaret för att se till att uppgifterna registreras. Det kan dock enligt regeringen inte läsas ut av direktivet att innebörden är att arbetsgivaren ska ha huvudansvaret. I så fall borde detta ha angetts uttryckligen, på samma sätt som det gjorts när det gäller den senare skyldigheten att granska uppgifterna. Det kan snarare enligt regeringen finnas skäl att separera skyldigheten att registrera respektive granska uppgifterna. Oavsett vad som går att utläsa av direktivet finner regeringen dock i likhet med vad som anförs i promemorian att det i denna fråga, liksom i flera andra frågor i den föreslagna lagen, finns skäl att införa samma ordning som gäller enligt vilotidslagen, dvs. att skyldigheten bör läggas på befälhavaren. Det ska noteras att skyldigheten för befälhavaren bör vara att se till att uppgifterna registreras. Befälhavaren kan således uppdra åt någon annan att utföra själva uppgiften.

I punkt 12.4 räknas det upp vilka uppgifter som åtminstone ska registreras. Detta, och på vilket sätt registreringen ska ske, kan regleras genom verkställighetsföreskrifter.

När det gäller skyldigheten för arbetstagaren att spara en kopia av de registrerade uppgifterna innebär detta ett i svensk rätt mycket ovanligt åliggande för arbetstagaren i en lagstiftning som avser att bl.a. öka skyddet för arbetstagaren. *SEKO* motsätter sig också att en sådan skyldighet införs. Med beaktande av att direktivet dessutom kräver att de registrerade uppgifterna sparas ombord i upp till ett år kan det ifrågasättas varför arbetstagaren ska spara uppgifterna. Bestämmelsen i direktivet är dock tydlig varför det, trots invändningarna ovan, får anses tvunget att införa denna bestämmelse i den föreslagna lagen.

5.1.8 Hälsoundersökning

Regeringens förslag: Arbetsgivaren ska erbjuda alla arbetstagare en årlig hälsoundersökning. Undersökningen ska bekostas av arbetsgivaren.

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

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöbefälsföreningen* och *SEKO* anser att syftet med hälsoundersökningen ska anges i lagtexten. *Föreningen Svensk Sjöfart* är kritiska till förslaget. Övriga remissinstanser tillstyrker eller har inte någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag

Enligt punkt 14.1 i bilagan till direktivet har alla arbetstagare rätt till en kostnadsfri årlig hälsoundersökning. Vid hälsoundersökningarna 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. Hälsoundersökningen ska enligt punkt 14.3 omfattas av lagstadgad tystnadsplikt.

Gällande svenska bestämmelser om sjömäns rätt till hälsoundersökning

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 sjömannens hälsa ur ett allmänt hälsoperspektiv. Detta syfte framgår också av att det 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 vissa 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). *Föreningen Svensk Sjöfart* är kritiska till rätten till kostnadsfri årlig hälsundersökning och frågar om samma rätt gäller för arbetstagare inom andra transportsektorer, t.ex. inom yrkestrafiken på väg eller för tågpersonal. Regeringen kan enbart konstatera att direktivet ger arbetstagarna denna rättighet. Någon möjlighet att underlåta att genomföra bestämmelsen i direktivet finns inte.

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 punkterna 5 och 6.

I promemorian föreslås att vad hälsundersökningen ska innehålla bör lämnas till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om. *Sjöbefälsföreningen* och *SEKO* anser dock att detta bör anges i den föreslagna lagen. Regeringen delar den bedömning som görs i promemorian och anser att de närmare bestämmelserna om vad hälsundersökningen ska innehålla inte bör anges i lagen utan i bestämmelser på lägre föreskriftsnivå.

5.1.9 Övriga skyddsregler vid natt- och skiftarbete

Regeringens bedömning: Några särskilda bestämmelser om rätt till omplacering bör inte införas. Den svenska arbetsmiljörégleringen 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 arbetsmiljöréglering.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöbefälsföreningen* anser att direktivets bestämmelser om omplacering, skydd av hälsa och säkerhet samt arbetsrytm ska föras in i den föreslagna lagen. Ingen övrig remissinstans har någon synpunkt.

Skälen för regeringens bedömning: 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. 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 arbetsart och kraven på hälsa och säkerhet, särskilt beträffande raster.

I promemorian görs bedömningen att befintliga bestämmelser i arbetsmiljölagen (1977:1160) är tillräckliga för att genomföra de här relevanta bestämmelserna i direktivet och att det således inte bör införas några nya bestämmelser. *Sjöbefälsföreningen* anser dock att det i den föreslagna lagen ska införas bestämmelser motsvarande direktivets. Regeringen kan därvid konstatera följande.

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 enskilda 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. Även när det gäller punkterna 15 och 16 i bilagan till direktivet finns en nästan identisk reglering 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.

Arbetsmiljölagen är tillämplig på det arbete som omfattas av den föreslagna lagen. Vid genomförandet av det allmänna arbetstidsdirektivets bestämmelser om omplacering, skydd av hälsa och säkerhet samt arbets-

rytm har befintliga bestämmelser i arbetsmiljölagen ansetts tillräckliga för att genomföra det direktivet. Någon anledning att göra en annan bedömning vid genomförandet av motsvarande bestämmelser i nu aktuellt direktiv finns enligt regeringen inte. Detta utesluter förvisso inte att bestämmelserna i direktivet ändå genomförs genom särskilda bestämmelser i den föreslagna lagen. Detta skulle dock kräva bl.a. att undantag införs i arbetsmiljölagen och kan inte göras utan en djupare analys för att undvika att tillämpningsproblem beträffande relationen mellan arbetsmiljölagen och den föreslagna lagen ändå uppstår. Regeringen delar således den bedömning som görs i promemorian att några uttryckliga bestämmelser inte bör införas i den föreslagna lagen.

5.1.10 Tillsyn

Regeringens 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 ska det införas en upplysning om att bestämmelser om tillsyn och om inskränkningar att använda farkoster med anledning av denna lag finns i fartygssäkerhetslagen.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker eller har inte någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: Transportstyrelsen utövar tillsyn över att lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, förkortad vilotidslagen, följs. 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 omfattats 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 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 att t.ex. även bemyndigandena i 7 kap. FSL om t.ex. tillsyn och om avgifter för tillsyn blir tillämpliga på den nu föreslagna lagen.

5.1.11 Sanktionsavgift

Regeringens förslag: Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelse av bestämmelserna i lagen.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Jönköping* tillstyrker förslaget och anser, liksom *Hovrätten för Västra Sverige*, att föreskrifter om sanktionsavgifter ska träda i kraft samma datum som den föreslagna lagen. *Kammarrätten i Jönköping* och *Domstolsverket* anser att systemet med penningböter i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän bör bytas ut mot ett sanktionssystem. Även *Hovrätten för Västra Sverige* anser att sanktionssystemet bör vara detsamma i de båda lagarna, men förespråkar ingen särskild lösning. Övriga remissinstanser tillstyrker eller har inte någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag

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 detsamma 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 om vilotid för sjömän, förkortad vilotidslagen.

Vilotidslagens ansvarsbestämmelser

I 14 § vilotidslagen finns ansvarsbestämmelser för överträdelser mot vissa av den lagens bestämmelser. Överträdelserna 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 brottsbalken. 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 en sådan förseelse som avses i 14 § 3.

Överträdelser som bör sanktioneras i den föreslagna lagen

Den föreslagna lagen motsvarar i stora delar innehållet i vilotidslagen. Syftet med lagarna är detsamma. De överträdelser som ska vara sanktionerade bör därför i princip vara desamma. Dock kan det konstateras att den föreslagna lagen inte innehåller någon skyldighet att ha en arbetsordning. Vidare kan det 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 ordnings- och förseelsekaraktär varför de bör bestraffas med penningböter (jfr prop. 1997/98:128 s. 20).

Sedan införandet av vilotidslagen har en strävan att begränsa användningen av straffrätt till sådana regelöverträdelser som framstår som klandervärda lett till ett ökat användande av sanktionsavgift som reaktion mot överträdelser. 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 överträdelser som sker i näringsverksamhet och de överträdelser som kan uppkomma är generellt sett inte så allvarliga att straffrättsliga åtgärder av det skälet skulle krävas. Även om överträdelser av vilotidslagen är straffsanktionerade förefaller det därför lämpligt att överväga sanktionsavgift som sanktion för de överträdelser 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. Ansvar för och möjligheten att styra arbetstiden ombord på ett fartyg ligger normalt helt på arbetsgivaren. Någon svårighet att identifiera dessa finns normalt inte. Vissa av bestämmelserna i den föreslagna

lagen föreslås vara befälhavarens ansvar att följa. Någon svårighet att identifiera den personen finns normalt inte heller. Det är vidare relativt lätt att konstatera om en överträdelse har skett, till exempel genom att granska arbetsscheman o.d. eller genom den registrering av arbetstiderna som ska ske. Det får förutsättas att det ligger i arbetstagarnas intresse att se till att arbetsscheman och registrering av arbetstider är sanningsenliga. Något hinder mot att använda ett sanktionsavgiftssystem torde således inte heller finnas på denna grund. Det bör således införas en möjlighet att ta ut sanktionsavgift vid överträdelser. Detta innebär att sanktionssystemet i den föreslagna lagen inte blir samma som i vilotidslagen. Det kan därför, vilket också *Kammarrätten i Jönköping* påpekar, 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 överträdelser av bestämmelser i den föreslagna lagen. Regeringen avser att ta fram ett förslag till förordning med ett system för sanktionsavgift. Som *Kammarrätten i Jönköping* påpekar bör förordningen träda i kraft samma datum som den föreslagna lagen.

Frågor om sanktionsavgift bör provas av den myndighet som utövar tillsyn. Detta kan också regleras i förordning.

5.1.12 Överklagande

Regeringens bedömning: Beslut om att ta ut sanktionsavgift bör få överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Promemorians förslag: Överensstämmer inte med regeringens bedömning. I promemorian föreslås att den föreslagna lagen ska innehålla bestämmelser om överklagande.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker eller har inte någon synpunkt.

Skälen för regeringens bedömning

Överklagande av beslut om sanktionsavgift

I avsnitt 5.1.11 har det föreslagits att regeringen ska få meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelser av bestämmelserna i lagen. Beslut om sådana sanktionsavgifter bör kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Besluten kommer dock inte att fattas med stöd av den föreslagna lagen utan med stöd av de föreskrifter om sanktionsavgifter som regeringen föreslås få meddela. Det är lämpligt att bestämmelserna om överklagande tas in i den författning som innehåller de materiella bestämmelser som överklagandebestämmelserna hänvisar till. Det bör därför inte föras in några bestämmelser om överklagande i den föreslagna lagen. Bestämmelserna bör i stället tas in i den förordning som är avsedd att reglera sanktionsavgifterna.

Överklagande av andra beslut

I avsnitt 5.1.10 har det 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 sådana tillsynsbeslut. Bestämmelserna om överklagande i 9 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen innebär att tillsynsmyndighetens beslut i de fall som är aktuella i detta lagstiftningsärende får 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 lagrådsremiss föreslagna lagen kan inte förutses. Någon bestämmelse om överklagande behöver därför inte föras in i denna lag.

5.1.13 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

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

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker eller har inte någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: 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.

5.2 Följdändringar i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Regeringens 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.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker eller har inte någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: 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.

6 Kostnader och konsekvenser

6.1 Det allmänna

6.1.1 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 4.2 innebär bestämmelserna i direktivet att skyddet för arbetstagarna generellt sett blir högre jämfört med befintliga bestämmelser. Som har beskrivits i avsnitt 4.3 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 5.1.1 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 påverka den framtida utvecklingen av inlandssjöfarten.

6.1.2 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. viloperioder 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.

6.1.3 Myndigheterna

Tillsynsmyndigheten

I avsnitt 5.1.10 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. Även om myndigheten därutöver också skulle få bemyndigande att meddela verkställighetsföreskrifter som föreslås i promemorian, blir uppgiften att ta fram myndighetsföreskrifter 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 att erhålla kunskap om den nya lagen. Transportstyrelsen får med stöd av bemyndiganden i 7 kap. fartygssäkerhetslagen (2003:364) 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 inkomstitel på statens budget. Kostnaderna för verksamheten bedöms rymmas inom befintlig ram för avgiftsfinansierad verksamhet på Transportstyrelsens förvaltningsanslag.

Domstolarna

Av redogörelsen i avsnitt 5.1.12 framgår att tillsynsmyndighetens beslut inom ramen för dess tillsyn och myndighetens beslut om sanktionsavgifter kan komma att 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 lagrådsremiss förekommer inte någon inlandssjöfart med sådana fartyg i Sverige. Det finns för närvarande inte heller några upp-

gifter som pekar på att mer än något fåtal sådana fartyg kan komma antas utnyttja rätten att utföra cabotagetransporter i Sverige.

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

6.1.4 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.

6.2 Näringen

6.2.1 Rederier och arbetsgivare

I avsnitt 5.1.1 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/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Detta sammanfaller med önskemål från flera branschaktörer som anser att man inte ska behöva tillämpa inlandssjöfartens arbetsstidsregler 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. För det fall något rederi väljer att certifiera något fartyg enligt bestämmelserna om inlandssjöfart är det framför allt när det gäller den maximala veckoarbetstiden och rätten till årlig betald hälsoundersökning som förslaget innebär förändringar.

I avsnitt 5.1.3 har redogjorts för de föreslagna bestämmelserna om arbetstid och viloperioder. 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 5.1.8 ha rätt till en årlig hälsoundersökning som ska bekostas av arbetsgivaren. En rätt till kostnadsfri hälsoundersökning finns redan i dag, men den ska endast vara ”regelbunden”. Något krav att den ska vara årlig kan inte anses föreligga. Med regelbunden kan möjligen avses så ofta som vartannat år.

6.2.2 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.

6.3 Den enskilde

Bestämmelserna ger generellt sett arbetstagarna ett högre skydd än det de har enligt nuvarande regler. En höjning av skyddet för arbetstagaren är också i linje med regeringens mål om högre socialt skydd rent allmänt för mobila arbetstagare. Detta bekräftas också av *Arbetsmiljöverket*, *Trafikverket* och *Trafikanalys* som ser positivt på förslaget. 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.

7 Författningskommentar

7.1 Förslaget till lag om arbetstid vid inlandssjöfart

1 §

I paragrafen anges vad lagen innehåller och dess tillämpningsområde.

Lagen omfattar arbetstagare som antingen ingår i besättningen eller har andra uppgifter ombord. De är i praktiken sådan s.k. resandepersonal som avses i punkt 2 l i bilagan till direktivet och är därmed också att anse som mobila arbetstagare i direktivets mening. Direktivets definition av begreppet mobil arbetstagare har inte förts in i lagen då det inte fyller någon ytterligare funktion.

Lagen omfattar arbete ombord på farkoster, dvs. fartyg och flytande utrustning, se definition i 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 kravet i punkt 2 l i bilagan till direktivet 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. Vad som avses med inlandssjöfart framgår av 2 §.

I *andra stycket* görs ett undantag från lagens tillämpningsområde för en person som arbetar ombord på en farkost som ingår i ett företag som personen driver även om personen anses som arbetstagare i det egna företaget. Det kan tänkas att en sådan företagare är anställd i t.ex. det egna aktiebolaget och alltså anses som arbetstagare där. Det kan dock antas att en sådan företagare många gånger inte anses vara en arbetstagare. Även om en sådan företagare är arbetstagare i det egna företaget omfattas han ändå inte av lagen. En person som utför fartygsarbete och som inte omfattas av lagen, omfattas i stället av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, jfr 2 § 4 arbetstidslagen (1982:673) och 1 § lagen om vilotid för sjömän. Detta innebär t.ex. att egenföretagare även fortsättningsvis omfattas av lagen om vilotid för sjömän, även om de arbetar på en sådan farkost som lagen om arbetstid vid inlandssjöfart omfattar. Undantaget från lagens tillämpningsområde gäller bara när personen arbetar ombord på den egna farkosten och inte för det fall personen arbetar på en farkost som ägs av någon annan.

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

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 1.1–1.2 i bilagan till direktivet, har behandlats i avsnitt 5.1.1, men även delvis i avsnitt 5.1.2.

2 §

Paragrafen förklarar vissa uttryck som används i lagen. *Punkterna 1 och 3–5* genomför punkterna 2 a och c–e i bilagan till direktivet. *Punkt 2* innehåller en definition av flytande utrustning som är hämtad från direktiv 2006/87/EG. *Punkt 6* anger att begreppet inlandssjöfart är kopplat till fartyg som har certifikat för inlandssjöfart enligt 3 kap. 1 a § fartygs-säkerhetslagen (2003:364). Inlandssjöfart är sådan sjöfart som utförs med farkoster med antingen s k. gemenskapscertifikat för inlandssjöfart eller certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, s.k. Rhencertifikat.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.1.1 och 5.1.3.

3 §

Paragrafen innebär att arbetstidens fastställande ska utgå från en åtta timmars arbetsdag. Bestämmelsen är att anse som en utgångspunkt som konkretiseras i 4–8 §§ där det anges närmare vilka maximinivåer som gäller för arbetstiden.

Paragrafen genomför punkt 3.1 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 5.1.3.

4 §

Paragrafen genomför punkt 3.2 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 5.1.3.

5 §

Paragrafen genomför punkt 3.3–3.4 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 5.1.3.

6 §

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

Tredje stycket anger hur vilan får delas upp under en 24-timmars-period. Bestämmelsen ger arbetstagarna ett högre skydd än det som gäller enligt punkt 7 i bilagan till direktivet. Skälet till detta är att punkt 1.4 i bilagan till direktivet innebär att om det finns befintliga nationella bestämmelser som ger arbetstagarna ett högre skydd ska dessa gälla i stället. Bestämmelserna i 4 § tredje stycket lagen om vilotid för sjömän ger arbetstagarna ett högre skydd än direktivet. Den lagen har tidigare gällt samtliga sjömän, jfr avsnitt 5.1.2. Tredje stycket har således fått samma innehåll som 4 § tredje stycket lagen om vilotid för sjömän.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.1.3.

7 §

Paragrafen innehåller bestämmelser som möjliggör undantag från hur viloperioderna enligt 6 § tredje stycket får delas upp. Bestämmelserna innebär dels att proceduren för att göra sådana undantag är densamma som enligt 3 § lagen om vilotid för sjömän, dels att undantagen är möjliga att göra för samma krets av arbetstagare som enligt 3 a § lagen om vilotid för sjömän, 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 5.1.3.

8 §

Första stycket genomför punkt 5.1 i bilagan till direktivet. Normgivningsbemyndigandet i *andra stycket* är avsett att användas för att genomföra punkt 5.2–5.3 i bilagan till direktivet.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.1.3.

9 §

Paragrafen genomför punkt 8 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 5.1.4.

10 §

Paragrafen genomför punkt 9 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 5.1.5.

11 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om begränsningar av nattarbetstiden för minderåriga. Bestämmelsen är i sak identisk med 5 § lagen om vilotid för sjömän men har fått en något annorlunda redaktionell utformning. 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 5.1.5.

12 §

Paragrafen genomför punkt 13 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 5.1.6.

13 §

Paragrafen genomför punkt 12 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 5.1.7.

14 §

Första stycket genomför punkt 14.1 första meningen i bilagan till direktivet. Normgivningsbemyndigandet i *andra stycket* är avsett att användas för att genomföra punkt 14.1 andra meningen i bilagan till direktivet.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.1.8.

15 §

Paragrafen innehåller en upplysning om att bestämmelser om tillsyn och om inskränkningar att använda farkoster finns i fartygssäkerhetslagen. 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 tillämpliga på även tillsyn enligt denna lag, jfr avsnitt 5.4. I övrigt har paragrafen behandlats i avsnitt 5.1.10.

16 §

Normgivningsbemyndigandet i paragrafen avser att möjliggöra sanktionsavgifter som därmed genomför artikel 3 i direktivet.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.1.11.

7.2 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 *första stycket* har en språklig justering gjorts. 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 5.2.

7.3 Förslaget 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. I paragrafen har också en språklig ändring gjorts.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.1.2.

7.4 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. Vidare har i 5 kap. 5 § gjorts en redaktionell ändring.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 5.1.10.

DIREKTIV

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)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 155.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Arbetsgivare och arbetstagare, nedan kallade *arbetsmarknadens parter*, kan i enlighet med artikel 155.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*) gemensamt begära att avtal som ingåtts av dem på unionsnivå i frågor som omfattas av artikel 153 i EUF-fördraget ska genomföras genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen.
- (2) Genom en skrivelse av den 10 december 2007 informerade European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) kommissionen om sin önskan att inleda förhandlingar i enlighet med artikel 155.1 i EUF-fördraget i syfte att ingå ett avtal på unionsnivå.
- (3) Den 15 februari 2012 ingick EBU, ESO och ETF ett europeiskt avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar (nedan kallat *avtalet*).
- (4) Avtalet inbegrep en gemensam begäran om att avtalet ska genomföras genom ett beslut av rådet på förslag från kommissionen i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget.
- (5) Det lämpligaste instrumentet för att genomföra avtalet är ett direktiv.
- (6) Kommissionen har informerat Europaparlamentet om detta förslag.
- (7) Kommissionen har utarbetat ett förslag till direktiv i enlighet med sitt meddelande av den 20 maj 1998 om anpassning och främjande av den sociala dialogen på gemenskapsnivå med beaktande av avtalsparternas representativitet och lagligheten av samtliga artiklar i avtalet.
- (8) För att bidra till en konsekvent rättslig ram när det gäller arbetstidens förläggning bör befintlig unionslagstiftning beaktas vid genomförandet av detta direktiv, och, mot bakgrund av avtalets innehåll, bör Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG ⁽¹⁾ särskilt beaktas. I det direktivet fastställs miniminormer för hälsa och säkerhet avseende förläggningen av arbetstid, inbegripet arbetstiden för arbetstagare vid transporter på inre vattenvägar.
- (9) Det bör vara möjligt för medlemsstaterna att överlåta åt arbetsmarknadens parter att, på deras gemensamma begäran, genomföra detta direktiv, under förutsättning att medlemsstaterna vidtar alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att direktivets mål kan uppnås.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (EUT L 299, 18.11.2003, s. 9).

- (10) I enlighet med artikel 14 i direktiv 2003/88/EG fastställs det i det här direktivet och det bifogade avtalet mer detaljerade föreskrifter för förläggningen av mobila arbetstagares arbetstid vid transporter på inre vattenvägar än de i det direktivet.
- (11) Detta direktiv ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av eventuell unionslagstiftning som är mer detaljerad eller som ger en högre skyddsnivå för mobila arbetstagare vid transporter på inre vattenvägar.
- (12) Detta direktiv bör inte användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för arbetstagare inom de områden som omfattas av avtalet.
- (13) Genom detta direktiv och det bifogade avtalet fastställs miniminormer. Medlemsstaterna och arbetsmarknadens parter bör kunna bibehålla eller införa förmånligare bestämmelser.
- (14) Detta direktiv står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, särskilt artikel 31.
- (15) Eftersom målen med detta direktiv, som syftar till att skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet i en väsentligen gränsöverskridande sektor, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (16) Genomförandet av avtalet bidrar till att nå de mål som anges i artikel 151 i EUF-fördraget.
- (17) I enlighet med Europeiska unionens domstols⁽¹⁾ fasta rättspraxis kan det faktum att en verksamhet som avses i ett direktiv ännu inte förekommer i en medlemsstat inte frigöra den medlemsstaten från sin skyldighet att anta lagar och förordningar som säkerställer att alla direktivets bestämmelser införlivas på ett korrekt sätt. Såväl rätts-säkerhetsprincipen som behovet av att säkerställa att direktivet genomförs i lagar och inte endast de facto kräver att alla medlemsstater återger reglerna i direktivet i fråga inom ramen för en tydlig, precis och transparent struktur där obligatoriska bestämmelser fastställs. Denna skyldighet gäller för medlemsstaterna för att föregripa förändringar av situationen i dem vid en given tidpunkt och för att säkerställa att det för alla juridiska personer i gemenskapen, inklusive dem i medlemsstater där en särskild verksamhet som avses i ett direktiv inte förekommer, med tydlighet och precision framgår vad som under alla omständigheter är deras rättigheter och skyldigheter. Enligt rättspraxis är det endast när införlivande av ett direktiv är meningslöst av geografiska orsaker som detta inte är obligatoriskt. Medlemsstaterna bör i sådana fall informera kommissionen om detta.
- (18) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument⁽²⁾, har medlemsstaterna åtagit sig att, i de fall detta är berättigat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i ett direktiv och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Med avseende på detta direktiv anser lagstiftaren att översändandet av sådana dokument är berättigat.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Genom detta direktiv genomförs det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar som ingicks den 15 februari 2012 av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), så som det återges i bilagan därtill.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna får bibehålla eller införa förmånligare bestämmelser än de som fastställs i detta direktiv.

⁽¹⁾ Se bland annat domstolens dom av den 14 januari 2010 i mål C-343/08, kommissionen mot Republiken Tjeckien, REG 2010, s. I-275.

⁽²⁾ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

2. Genomförandet av detta direktiv får inte i något fall användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för de arbetstagare som omfattas av detta direktiv. Detta ska inte påverka medlemsstaternas och arbetsmarknadens parter rätt att, om förhållandena ändras, införa andra lagar, författningar eller avtalsbestämmelser än de som gäller när detta direktiv antas, under förutsättning att miniminormerna i detta direktiv uppfylls.
3. Tillämpningen och tolkningen av detta direktiv ska inte påverka tillämpningen av någon annan unionsbestämmelse eller nationell bestämmelse, sedvana eller praxis som ger förmånligare villkor för de berörda arbetstagarna.

Artikel 3

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

Artikel 4

1. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2016 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 5

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 6

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna

Utfärdat i Bryssel den 19 december 2014.

På rådets vägnar
S. GOZI
Ordförande

BILAGA

Europeiskt avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar

Av följande skäl:

1. I direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden fastställs allmänna miniminormer som, med undantag av de områden som avses i punkt 20.1 (dygnsvila, raster, veckovila och nattarbetets längd), gäller även för arbetstidens förläggning vid transporter på inre vattenvägar. Eftersom de särskilda arbets- och levnadsförhållandena vid transporter på inre vattenvägar inte beaktas i tillräcklig utsträckning i dessa bestämmelser, behövs mer detaljerade föreskrifter i enlighet med artikel 14 i direktiv 2003/88/EG.
2. Dessa mer detaljerade föreskrifter ska säkerställa en hög nivå på arbetsmiljöskyddet för dem som arbetar vid transporter på inre vattenvägar.
3. Inlandssjöfart är ett transportsätt med internationell prägel. Även den sjöfart som bedrivs på europeiska vattenvägar är i huvudsak gränsöverskridande. Därför bör man vid de europeiska transporterna på inre vattenvägar verka för att skapa lika ramvillkor på arbetsmarknaden inom sektorn och förhindra illojal konkurrens som beror på skillnader i lagstiftningen om arbetstidens förläggning.
4. Europeiska unionen har mot bakgrund av transportsektorns betydelse för den ekonomiska konkurrenskraften satt som mål att uppmuntra de transportsätt som kännetecknas av lägre energiintensitet, större miljövänlighet och högre säkerhet ⁽¹⁾. Transporter på inre vattenvägar är ett miljövänligt transportsätt med ledig kapacitet som kan bidra till att på ett hållbart sätt minska godstransporterna på europeiska vägar och järnvägar.
5. Arbetsorganisationen varierar inom sektorn. Antalet arbetstagare och arbetstiden ombord varierar beroende på arbetsorganisationen, företaget, det geografiska verksamhetsområdet, ruttens längd och farkostens storlek. Vissa fartyg seglar kontinuerligt, dvs. dygnet runt, och arbetstagarna arbetar i skift. Andra fartyg, särskilt från medelstora företag, drivs däremot i regel 14 timmar om dygnet, fem eller sex dagar i veckan. Arbetstagarnas arbetstid ombord sammanfaller vid transporter på inre vattenvägar inte med farkostens drifttid.
6. Ett särdrag vid transporter på inre vattenvägar är att arbetstagarna kanske inte enbart har sin arbetsplats ombord, utan även logi eller bostad. Det är därför vanligt att även viloperioder tillbringas ombord. Många arbetstagare vid transporter på inre vattenvägar, i synnerhet de som har långt till sin hemort, arbetar flera på varandra följande dagar ombord för att spara in restid och därefter kunna tillbringa flera dagar hemma eller på en annan fritt vald ort. Till exempel har en arbetstagare med en arbetsrytm på 1:1 samma antal vilo- och arbetsdagar. Därför kan antalet på varandra följande arbetsdagar ombord liksom antalet vilodagar vara jämförelsevis större än vid en anställning på land.
7. Den genomsnittliga arbetstiden vid transporter på inre vattenvägar omfattar vanligen en betydande andel jourtid (t.ex. på grund av oförutsägbara väntetider vid slussar eller vid lastning och lossning av farkosten) som även kan inträffa nattetid. Därför kan de fastställda övre gränserna för dygns- och veckoarbetstid vara högre än de som föreskrivs i direktiv 2003/88/EG.
8. Samtidigt måste det konstateras att arbetsbelastningen vid transporter på inre vattenvägar påverkas av flera faktorer, såsom buller, vibrationer och arbetstidens förläggning. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet ⁽²⁾ föreskrivs årliga hälsokontroller för att skydda arbetstagarna med hänsyn till de särskilda arbetsförhållandena vid transporter på inre vattenvägar.
9. De ytterligare krav som ställs vid nattjänst ombord bör beaktas genom en begränsning av den maximala nattarbetstiden och genom arbetsorganisationen.

⁽¹⁾ Se meddelandet från kommissionen om främjande av transport på inre vattenvägar "Naiades" (KOM(2006) 6 slutlig, 17.1.2006).

⁽²⁾ EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

10. Vid transporter på inre vattenvägar finns det utöver arbetstagare också egenföretagare ⁽¹⁾. Huruvida en person är egenföretagare fastställs i enlighet med nationell lagstiftning.
11. Arbets- och levnadsförhållandena inom passagerartrafiken skiljer sig från förhållandena vid övriga transporter på inre vattenvägar, vilket motiverar särskilda bestämmelser. Den annorlunda sociala miljön, de olika verksamheterna och säsongsbundenheten inom denna del av de europeiska transporterna på inre vattenvägar visar sig i en annan arbetsorganisation.

Med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 154 och 155.2, begär de undertecknande gemensamt att det på EU-nivå ingångna avtalet ska genomföras genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen. Härigenom avtalar de avtalsslutande parterna följande:

Punkt 1

Tillämpningsområde

1. Detta avtal 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.
2. Företagare vid transporter på inre vattenvägar ska i detta avtal inte anses vara arbetstagare, inte ens om de har status som arbetstagare inom det egna företaget.
3. Detta avtal påverkar inte tillämpningen av nationella eller internationella bestämmelser om sjöfartssäkerhet som gäller mobila arbetstagare och de personer som avses i punkt 1.2.
4. Vid skillnader i fråga om viloperioder för mobila arbetstagare mellan detta avtal och nationella eller internationella bestämmelser om sjöfartssäkerhet gäller de bestämmelser som ger det högsta skyddet av arbetstagarnas hälsa och säkerhet.
5. Mobila arbetstagare som är anställda på en farkost som används utanför yrkesmässig inlandssjöfart inom en medlemsstats territorium och vilkas arbetsförhållanden regleras i kollektivavtal och löneavtal mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer får med de avtalsparternas samtycke omfattas av det här avtalet, om bestämmelserna i det är fördelaktigare för arbetstagarna.

Punkt 2

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner:

- a) *farkost*: fartyg eller flytande utrustning.
- b) *passagerarfartyg*: dagstursfartyg eller fartyg med hytter som är konstruerat och utrustat för att kunna transportera fler än tolv passagerare.
- c) *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).
- d) *viloperiod*: period som inte är arbetstid. Detta begrepp omfattar viloperioder på en farkost i drift, på en stillastående farkost och i land. Korta raster (upp till 15 minuter) omfattas inte.
- e) *vilodag*: oavbruten viloperiod på 24 timmar som arbetstagaren tillbringar på en fritt vald ort.
- f) *företagare inom transporter på inre vattenvägar*: person som för egen räkning driver farkoster yrkesmässigt inom sektorn transporter på inre vattenvägar.
- g) *tjänstgöringsplan*: planering av arbets- och vilodagar som arbetsgivaren i förväg meddelar arbetstagaren.

⁽¹⁾ Meddelande från kommissionen, KOM(2010) 373 slutlig, 13.7.2010: Arbetskraftens fria rörlighet bekräftas, punkt 1.1.

- h) *natt*: tiden mellan kl. 23.00 och kl. 6.00.
- i) *nattarbetande*:
 - aa) varje arbetstagare som normalt utför minst tre timmar av sin dygnsarbetstid nattetid,
 - bb) varje arbetstagare som troligen kommer att fullgöra en viss del av sin årsarbetstid nattetid; denna del bestäms av den berörda medlemsstaten
 - aaa) genom nationell lagstiftning efter samråd med arbetsmarknadens parter,
 - eller
 - bbb) genom kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadens parter på nationell eller regional nivå.
- j) *skiftarbetare*: varje arbetstagare vars arbetsschema ingår i skiftarbete.
- k) *personal ombord*: se definition 103 i artikel 1.01 i bilaga II till direktiv 2006/87/EG ⁽¹⁾.
- l) *mobila arbetstagare*: arbetstagare som är anställda som resande personal av företag som bedriver person- eller godstransport via inre vattenvägar; hänvisningar till *arbetstagare* i detta avtal ska tolkas i enlighet med detta.
- m) *säsong*: period på högst nio på varandra följande månader inom en tolv månadersperiod under vilken verksamheten är bunden till vissa tidpunkter på året, på grund av yttre omständigheter såsom väderleken eller turistefterfrågan.

Punkt 3

Arbetstid och beräkningsperiod

1. Utan att det påverkar bestämmelserna i punkt 4 ska fastställandet av arbetstiden i princip grundas på en åtta timmars arbetsdag.
2. Arbetstiden får förlängas i enlighet med punkt 4 om genomsnittet under en tolv månadersperiod (beräkningsperioden) inte överstiger 48 timmar per vecka.
3. Den högsta tillåtna arbetstiden under beräkningsperioden uppgår till 2 304 timmar (beräkningsunderlag: 52 veckor minus minst fyra veckors semester, multiplicerat med 48 timmar). De perioder av årlig betald semester som beviljas, liksom sjukfrånvaro ska inte inkluderas eller ska vara neutrala vid beräkningen av genomsnittet. Rätt till viloperioder som följer av lagstadgade helgdagar ska också dras av.
4. För anställningar som är kortare än beräkningsperioden ska den högsta tillåtna arbetstiden beräknas tidsproportionellt.

Punkt 4

Dygns- och veckoarbetstid

1. Arbetstiden får inte överstiga
 - a) 14 timmar under varje 24-timmarsperiod, och
 - b) 84 timmar under en sjudagarsperiod.
2. Om det enligt tjänstgöringsplanen finns fler arbets- än vilodagar får den genomsnittliga veckoarbetstiden under en fyramånadersperiod inte överstiga 72 timmar.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG (EUT L 389, 30.12.2006, s. 1).

*Punkt 5**Arbets- och vilodagar*

1. Man får arbeta högst 31 på varandra följande dagar.
2. Om det enligt tjänstgöringsplanen finns högst samma antal arbetsdagar som vilodagar, ska de på varandra följande arbetsdagarna följas omedelbart av samma antal på varandra följande vilodagar. Undantag från antalet på varandra följande vilodagar som ska beviljas omedelbart kan göras på villkor att
 - a) den övre gränsen på 31 på varandra följande arbetsdagar inte överstigs, och
 - b) det lägsta antalet på varandra följande vilodagar enligt 3 a, b eller c beviljas omedelbart efter de på varandra följande arbetsdagarna, och
 - c) den förlängda eller ändrade perioden av arbetsdagar utjämnas inom beräkningsperioden.
3. Om det enligt tjänstgöringsplanen finns fler arbets- än vilodagar, ska det lägsta antalet på varandra följande vilodagar som följer omedelbart efter de på varandra följande arbetsdagarna fastställas på följande sätt:
 - a) 1:a till 10:e på varandra följande arbetsdagarna: 0,2 vilodagar per på varandra följande arbetsdag (t.ex. 10 på varandra följande arbetsdagar = 2 vilodagar).
 - b) 11:e till 20:e på varandra följande arbetsdagarna: 0,3 vilodagar per på varandra följande arbetsdag (t.ex. 20 på varandra följande arbetsdagar = 5 vilodagar).
 - c) 21:a till 31:a på varandra följande arbetsdagarna: 0,4 vilodagar per på varandra följande arbetsdag (t.ex. 31 på varandra följande arbetsdagar = 9,4 vilodagar).

Delvis intjänade vilodagar ska i denna beräkning läggas till det lägsta antalet på varandra följande vilodagar och beviljas enbart som hela vilodagar.

*Punkt 6**Säsongsarbete inom passagerartrafiken*

Genom undantag från bestämmelserna i artiklarna 4 och 5 får följande bestämmelser tillämpas på alla arbetstagare som under säsongen arbetar på ett passagerarfartyg:

1. Arbetstiden får inte överstiga
 - a) 12 timmar under varje 24-timmarsperiod och
 - b) 72 timmar under en sjudagarsperiod.
2. Arbetstagarna ska tjäna in 0,2 vilodagar per arbetsdag. Inom en 31-dagarsperiod ska minst två vilodagar faktiskt beviljas. Övriga vilodagar ska beviljas enligt överenskommelse.
3. Med hänsyn till föregående led och punkt 3.4 ska beviljandet av vilodagar och iakttagandet av den genomsnittliga arbetstiden på 48 timmar enligt punkt 3 ske i enlighet med kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadens parter eller, i avsaknad av sådana avtal, i enlighet med nationell lagstiftning.

*Punkt 7**Viloperioder*

Arbetstagarna ska ha regelbundna viloperioder, vars längd anges i tidsenheter och som är tillräckligt långa och sammanhängande för att säkerställa att de inte på grund av trötthet eller ojämn arbetsrytm skadar sig själva, sina kolleger eller andra personer och att deras hälsa inte tar skada, på vare sig kort eller lång sikt.

Viloperioden får inte understiga:

- a) 10 timmar under en 24-timmarsperiod, varav minst 6 timmar utan avbrott, och
- b) 84 timmar under en sjudagarsperiod.

Punkt 8

Raster

Varje arbetstagare vars arbetsdag är längre än sex timmar ska ha rätt till en rast. Den närmare utformningen, däribland rastens längd och på vilka villkor den ges, ska fastställas genom kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadens parter eller, om sådana avtal inte finns, genom nationell lagstiftning.

Punkt 9

Högsta tillåtna nattarbetstid

Beräknat på sju timmars natt får den högsta tillåtna nattarbetstiden per vecka vara 42 timmar per sjudagarsperiod.

Punkt 10

Semester

Varje arbetstagare ska 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 utbytas mot kontant ersättning, utom då anställningen avslutas.

Punkt 11

Skydd av minderåriga

1. För arbetstagare under 18 år gäller bestämmelserna i direktiv 94/33/EG om skydd av minderåriga i arbetslivet ⁽¹⁾.
2. Undantagsvis får medlemsstaterna 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 förbjudet 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 direktiv 94/33/EG inte ifrågasätts.

Punkt 12

Kontroller

1. Varje arbetstagares dygnsarbetstid och dygnsvila ska registreras, så att det går att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna i artiklarna 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 och 13.
2. De registrerade uppgifterna ska sparas ombord åtminstone till beräkningsperiodens slut.
3. De registrerade uppgifterna ska med lämpliga mellanrum (senast före påföljande månads slut) granskas och godkännas gemensamt av arbetsgivaren eller dennes företrädare och arbetstagaren.

⁽¹⁾ EGT L 216, 20.8.1994, s. 12.

4. Åtminstone följande uppgifter ska registreras:
 - a) Fartygets namn.
 - b) Arbetstagarens namn.
 - c) Den ansvarige befälhavarens namn.
 - d) Datum.
 - e) Arbets- eller vilodag.
 - f) Dygnsarbetstidens eller dygnsvilans början och slut.
5. Arbetstagaren ska få en kopia av de godkända registrerade uppgifter som gäller honom eller henne. Arbetstagaren ska spara dessa kopior i ett år.

Punkt 13

Krissituationer

1. Befälhavaren eller dennes ställföreträdare har rätt att kräva att en arbetstagare arbetar 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.
2. I enlighet med led 1 får befälhavaren eller dennes ställföreträdare kräva att en arbetstagare arbetar det antal timmar som krävs till dess förhållandena återgått till det normala.
3. Så snart det är möjligt efter det att förhållandena återgått till det normala, ska befälhavaren eller dennes ställföreträdare se till att alla arbetstagare som har arbetat under en schemalagd viloperiod får tillräcklig vila.

Punkt 14

Hälsoundersökning

1. Alla arbetstagare har rätt till en kostnadsfri årlig hälsoundersökning. Vid hälsoundersökningarna 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 artiklarna 5 och 6.
2. Nattarbetande som har hälsoproblem som bevisligen beror på nattarbetet ska om det är möjligt omplaceras till lämpligt dagarbete.
3. Den kostnadsfria hälsoundersökningen ska omfattas av lagstadgad tystnadsplikt.
4. Den kostnadsfria hälsoundersökningen får utföras inom den offentliga sjukvården.

Punkt 15

Skydd av hälsa och säkerhet

1. Nattarbetande och skiftarbetare ska ha ett hälso- och säkerhetsskydd som motsvarar arbetets art.
2. Skyddande och förebyggande åtgärder och anordningar för nattarbetande och skiftarbetare ska motsvara dem som finns för andra arbetstagare och ska alltid vara tillgängliga.

*Punkt 16**Arbetsrytm*

En arbetsgivare som avser att organisera arbetet enligt en viss rytm ska 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.

*Punkt 17**Slutbestämmelser**1. Förmånligare bestämmelser*

Detta avtal påverkar inte medlemsstaternas rätt att

- a) bibehålla eller införa lagar och andra författningar, eller
- b) främja eller tillåta tillämpningen av kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadens parter

som är förmånligare för arbetstagarnas säkerhet och hälsoskydd än bestämmelserna i detta avtal.

2. Klausul om bevarande av skyddsnivån

Genomförandet av detta avtal får inte i något fall användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för de arbetstagare som omfattas av detta avtal.

3. Uppföljning av avtalet

Arbetsmarknadens parter ska övervaka genomförandet och tillämpningen av detta avtal inom den branschvisa dialogkommittén för inlandssjöfart, särskilt med avseende på nya yrkesmedicinska rön.

4. Översyn

Arbetsmarknadens parter ska se över ovanstående bestämmelser två år efter utgången av genomförandefristen i rådets beslut om genomförande av detta avtal.

Utfärdat i Bryssel den 15 februari 2012.

European Barge Union (EBU)

European Skippers Organisation (ESO)

Europeiska transportarbetarfederationen (ETF)

Författningsförslag

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.

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).

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

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 ställföreträdares 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.

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

Härigenom föreskrivs¹ att 2 kap. 10 § arbetsmiljölagen (1977:1160) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

10 §²

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.

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).

² Senaste lydelse 2005:396.

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

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs¹ att 2 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

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 in-landssjöfart.*

Denna lag träder i kraft den 31 december 2016.

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 ingått av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF).

² Senaste lydelse 2003:368.

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

Härigenom föreskrivs¹ att 5 kap. 1 och 5 §§ samt 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

1 §²

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,

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 ingått av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF).

² 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). Bilaga 2

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

Bestämmelser om tillsyn av livsmedelshanteringen 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 §³

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning 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 miljö,
9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, eller

³ Senaste lydelse 2013:986.

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.

Efter remiss har yttranden lämnats av Kammarrätten i Jönköping, Förvaltningsrätten i Linköping, Hovrätten i Västra Sverige, Västmanlands tingsrätt, Domstolsverket, Juridiska fakulteten vid Stockholms universitet, Arbetsmiljöverket, ILO-kommittén, Arbetsgivarverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Trafikverket, Trafikanalys, SEKO, Sjöbefälsföreningen, Föreningen Svensk sjöfart och SWEREF Skärgårdsredarna.

LO, SACO och SKL har avstått från att lämna yttrande.

Chalmers tekniska högskola, Linnéuniversitetet (Sjöfartshögskolan), TCO, Svenskt näringsliv, Sjöfartens Arbetsgivareförbund och Almega har fått tillfälle att yttra sig men har inte lämnat något yttrande.