



2006 års sjöarbetskonvention

Sammanfattning

Utskottet behandlar i detta betänkande regeringens proposition 2011/12:35 2006 års sjöarbetskonvention. I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna att Sverige ansluter sig till Internationella arbetsorganisationens (ILO) sjöarbetskonvention. Vidare lämnas förslag på de lagändringar som är nödvändiga för att genomföra sjöarbetskonventionen i svensk rätt.

Enligt utskottets mening kan sjöarbetskonventionen bidra till att fler sjömän får en trygg och säker arbetsmiljö samt i övrigt bra arbetsvillkor, men också till att skapa en konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring. Utskottet välkomnar därför 2006 års sjöarbetskonvention och delar regeringens bedömning att konventionen bör genomföras i svensk rätt i de delar som ännu inte är genomförda. Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen godkänner regeringens förslag om anslutning till sjöarbetskonventionen och antar de lagförslag som regeringen lagt fram.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	6
Utskottets överväganden	7
Genomförande av 2006 års sjöarbetskonvention	7
Propositionen	7
Utskottets ställningstagande	13
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	15
Propositionen	15
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	16

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Genomförande av 2006 års sjöarbetskonvention

Riksdagen

dels godkänner att Sverige ansluter sig till 2006 års sjöarbetskonvention,

dels antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),
2. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
3. lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän,
4. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
5. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
6. lag om ändring i socialförsäkringsbalken.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2011/12:35 punkterna 1–7.

Stockholm den 2 februari 2012

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Monica Green (S), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M) och Göran Lindell (C).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I proposition 2011/12:35 2006 års sjöarbetskonvention föreslår regeringen att riksdagen dels godkänner att Sverige ansluter sig till 2006 års sjöarbetskonvention, dels antar regeringens förslag till ändringar i sjömanslagen (1973:282), mönstringslagen (1983:929), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, fartygssäkerhetslagen (2003:364) och socialförsäkringsbalken. I februari 2006 antog FN:s internationella arbetsorganisation (ILO) 2006 års sjöarbetskonvention. Regeringens förslag till riksdagsbeslut och lagförslag återges i bilaga 1 respektive bilaga 2. 2006 års sjöarbetskonvention finns redovisad som bilaga 1 i proposition 2011/12:35.

Regeringen beslutade den 12 januari 2009 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att föreslå de författningsändringar som behövs för att Sverige ska kunna ratificera sjöarbetskonventionen. I december överlämnade utredningen sitt betänkande Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2009:95). Betänkandet har remissbehandlats. Regeringens lagförslag har granskats av Lagrådet. Regeringen har i allt väsentligt följt Lagrådets förslag till justeringar.

Bakgrund

FN:s internationella arbetsorganisation (ILO)

ILO inrättades 1919 i syfte att främja social rättvisa för en varaktig fred och har i dag 182 medlemsstater. ILO har en s.k. trepartsstruktur som innebär att medlemsstaterna inte enbart företräds av sina regeringar, utan också av representanter för arbetsgivare och arbetstagare. ILO har som huvuduppgift att utarbeta normer för arbetslivet. Normerna kan komma till uttryck i konventioner eller rekommendationer. Konventionerna är avsedda att ratificeras av medlemsstaterna, medan rekommendationerna snarast är avsedda att beaktas vid lagstiftningen. Medlemsstaterna blir inte automatiskt bundna av en konvention, utan måste själva aktivt agera efter att ha avgjort om det är möjligt för dem att ratificera konventionen. ILO har hittills antagit ca 190 konventioner och ungefär lika många rekommendationer. Av dessa rör 39 av konventionerna och ca 30 av rekommendationerna arbetsförhållanden till sjöss.

2006 års sjöarbetskonvention

Antagandet av 2006 års sjöarbetskonvention föregicks av ett flerårigt förberedelsearbete inom ILO. Bakgrunden till arbetet var ett behov av översyn av de befintliga konventionerna och rekommendationerna på sjöfartssidan.

Vissa av de befintliga konventionerna hade inte ratificerats av tillräckligt många stater för att träda i kraft och andra konventioner var otidsenliga eller tolkades och tillämpades på olika sätt. I februari 2006 var arbetet färdigt och 2006 års sjöarbetskonvention kunde antas.

Konventionen innehåller bestämmelser som rör sjömännens arbets- och levnadsförhållanden ombord. Konventionen är tillämplig på alla fartyg som normalt används i kommersiell verksamhet, dock inte fiske- och traditionsfartyg samt örlogsfartyg och deras hjälpfartyg. Konventionen är inte heller tillämplig på fartyg som enbart navigerar i inlandsvatten, i vatten inom eller nära skyddade farvatten eller i områden där hamnregler gäller.

Sjöarbetskonventionen träder i kraft tolv månader efter det att 30 medlemsländer som tillsammans står för minst 33 procent av världshandelstonaget har ratificerat den. I januari 2012 har 20 medlemsländer ratificerat konventionen.

Europeiska unionens råd har bemyndigat EU:s medlemsstater att ratificera konventionen i de delar som faller under EU:s behörighet att ratificera konventionen. Medlemsstaterna ska enligt rådsbeslutet eftersträva att ratificera konventionen så snart som möjligt, helst före den 31 december 2010.

2006 års sjöarbetskonvention är uppdelad i fem kapitel.

1. Minimikrav för att sjöpersonal ska få arbeta på fartyg
2. Anställningsförhållanden
3. Bostad, rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad
4. Hälso- och sjukvård, välfärd och social trygghet
5. Uppfyllelse och tillämpning

Direktiv om genomförande av sjöarbetskonventionen

Innan EU-kommissionen lägger fram förslag på det socialpolitiska området ska den samråda med bl.a. arbetsmarknadens parter på unionsnivå (artikel 154 i EUF-fördraget). Arbetsmarknadens parter kan lämna ett yttrande eller en rekommendation till kommissionen eller kan dialogen mellan parterna leda till att avtal ingås. Efter kontakt med kommissionen undertecknade European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) i maj 2008 ett avtal med i huvudsak samma bestämmelser som konventionens bestämmelser med undantag av reglerna om rekrytering och arbetsförmedling, lön, sjukvård ombord och i land, socialförsäkring samt inspektion och certifiering som inte behandlas i avtalet.

I december 2008 antogs direktiv 2009/13/EG om genomförande av det avtal som ingåtts av ECSA och ETF. Stora delar av sjöarbetskonventionens innehåll införs på så sätt i unionsrätten. Direktivet träder i kraft när konventionen träder i kraft och måste således genomföras i medlemsländerna oavsett om de ratificerat konventionen eller inte.

För det fall en medlemsstat ratificerar konventionen har inte direktivet längre någon självständig betydelse.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen att riksdagen godkänner att Sverige ansluter sig till 2006 års sjöarbetskonvention och lämnar förslag på de lagändringar som krävs för att införliva konventionen i svensk rätt.

I propositionen föreslås därför bl.a. en ny definition av inre fart. Vidare föreslås att arbetsgivaren ska betala kostnaden för oundgänglig tandvård för en sjöman som har befattning på ett fartyg som inte uteslutande går i inre fart och att maten ombord ska vara anpassad till besättningsmedlemmarnas olika kulturella och religiösa bakgrunder. I propositionen föreslås att möjligheten att bevilja undantag från regeln om nattvila för sjömän under 18 år ska förutsätta att undantaget inte skadar sjömannens hälsa eller välbefinnande. Innan undantag medges föreslår regeringen även att berörda redar- och sjöfolksorganisationer ska höras. Enligt förslaget förs även in krav på att ett svenskt fartyg med en bruttodräkighet om minst 500 som används i internationell fart eller i inrikes fart i ett annat land ska ha ett sjöarbetscertifikat och en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen.

För att berörda myndigheter och övriga aktörer ska få en möjlighet att vara förberedda när konventionen träder i kraft föreslås författningsförslagen huvudsakligen träda i kraft den 1 mars 2012. Vissa ändringar föreslås dock i stället träda i kraft den dag regeringen bestämmer, dvs. den dag då konventionen börjar gälla.

Utskottets överväganden

Genomförande av 2006 års sjöarbetskonvention

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner att Sverige ansluter sig till 2006 års sjöarbetskonvention och antar regeringens förslag till lagändringar. Enligt utskottets mening kan sjöarbetskonventionen bidra till att fler sjömän får en trygg och säker arbetsmiljö samt i övrigt bra arbetsvillkor, men också till att skapa en konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring.

Propositionen

Konventionens införlivande

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att Sverige ansluter sig till 2006 års sjöarbetskonvention. Om Sverige väljer att ratificera konventionen åtar sig Sverige som stat folkrättsligt gentemot andra stater att tillämpa konventionens bestämmelser. Regeringen anser att skälen är starka för att Sverige bör ansluta sig till konventionen. Motiven för detta är bl.a. att Sverige tidigare har ratificerat och genomfört de allra flesta av de ILO-konventioner som nu samlas i sjöarbetskonventionen. Ingen remissinstans har heller motsatt sig en anslutning till konventionen. Om Sverige väljer att inte ratificera konventionen uppstår den situationen att svenska fartyg, när de utsätts för hamnstatskontroll och krav på att följa konventionens bestämmelser i utländska hamnar, inte kan visa upp ett s.k. sjöarbetscertifikat. Denna brist berättigar hamnstaten till en mer ingående inspektion, vilket kan leda till att fartyget drabbas av stora förseningar i lastning, lossning och avgång. Detta får i sin tur ekonomiska och arbetsrättsliga konsekvenser i form av ökande kostnader och minskade intäkter för fartygets ägare, vilket även drabbar arbetstagarna.

Eftersom Sverige har ratificerat tidigare konventioner på området är stora delar av 2006 års sjöarbetskonvention redan genomförd i svensk rätt. Genomförandet av konventionen är dock inte gjord i ett sammanhängande regelverk utan genom regler i ett antal regelverk, såsom sjömanslagen (1973:282), fartygssäkerhetslagen (2003:364), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän osv. Regeringen föreslår att även övriga bestämmelser i 2006 års sjöarbetskonvention ska införlivas i befintliga svenska författningar.

Tillämpningsområde

Som framgått i föregående stycke finns det inte någon svensk föreskrift som på ett ställe anger tillämpningsområdet för de svenska regler som i dag genomför delar av sjöarbetskonventionen. Regeringen har därför i särskild ordning granskat tillämpningsområdet för de nu föreslagna författningsändringarna och gjort en bedömning av vilka fartyg, farvatten och sjömän som reglerna ska omfatta samt övervägt om det krävs nya definitioner.

Sammanfattningsvis föreslår regeringen att konventionen inte ska tillämpas i större utsträckning än vad som krävs för att uppfylla dess bestämmelser.

Vilka fartyg?

Av konventionen följer att den är tillämplig på alla fartyg, offentlig- eller privatägda, som normalt används i kommersiell verksamhet, dock inte sådana fartyg som används för fiske eller liknande ändamål och traditionellt byggda fartyg. Vidare görs ett uttryckligt undantag för örlogsfartyg och örlogsflottans hjälpfartyg. Vad avser fiskefartyg och örlogsfartyg är dessa redan undantagna från de svenska bestämmelser som genomför tidigare ILO-konventioner. Regeringens förslag är därför att för det fall konventionens genomförande kräver att nya bestämmelser införs i svensk rätt bör fiskefartyg och örlogsfartyg undantas. Även civila statsfartyg är undantagna från konventionens tillämpningsområde då de normalt inte ska användas i kommersiell drift. Regeringen gör bedömningen att konventionen inte bör tillämpas i större omfattning än vad som krävs i detta avseende dels eftersom stora delar av konventionens arbetsmiljökrav redan är gällande rätt i Sverige, dels eftersom det får förutsättas att svenska staten tillhandahåller sådana arbets- och levnadsförhållanden ombord på sina fartyg att en utvidgning inte är nödvändig. Enligt svensk rätt är det Transportstyrelsen som beslutar om klassning av traditionsfartyg, men bedömningen görs i samarbete med Statens maritima museer. För att ett fartyg ska kunna bli klassat som ett traditionsfartyg i Sverige krävs bl.a. att fartyget har ett kulturhistoriskt värde, verksamheten får inte ha ett kommersiellt syfte och ska vara tillgänglig för allmänheten samt syfta till att levandegöra och föra vidare kunskapen i traditionella sjömanshantverk. Regeringen gör bedömningen att även traditionsfartyg, i linje med konventionen, bör undantas från de bestämmelser som genomför konventionen i svensk rätt.

Vilka farvatten?

Regeringen gör bedömningen att sjöarbetskonventionen inte omfattar fartyg som enbart går i vad som i svensk rätt benämns inre fart och att konventionens bestämmelser i detta avseende inte bör tillämpas i vidare omfattning än vad som krävs. Motiveringen till regeringens bedömning är att de fartyg som går i inre fart i huvudsak utgörs av skärgårds- och Väner-

trafiken. Arbets- och levnadsförhållandena ser annorlunda ut på dessa fartyg och ett flertal av konventionens bestämmelser, exempelvis vilotid och bostadsförhållanden, aktualiseras inte i samma utsträckning som på fartyg i trafik på vidare vatten. Konventionens bestämmelser riktar sig främst till sjömäns situation på fartyg i trafik på vidare vatten och den särart som trafiken i svensk inre fart utgör ska beaktas. Med beaktande av definitionen av begreppet inre fart i övrig svensk lagstiftning föreslår regeringen att inre fart definieras såsom *fart inom landet i hamnar eller på floder, kanaler, insjöar, inomskärs vid kusterna eller i Kalmarsund om inte annat särskilt anges*.

Sjömän

Sjöarbetskonventionens definition av sjömän är mycket vid och omfattar inte enbart fartygs- och maskinbefäl samt andra personalgrupper som handhar själva framförandet av fartyget. Även träningsinstruktörer och underhållare omfattas av konventionens tillämpningsområde. Sjöarbetskonventionen är inte heller begränsad till att omfatta enbart anställda sjömän, vilket innebär att även egenföretagare omfattas. Vissa svenska författningar omfattar dock enbart anställda sjömän. I dessa lagar regleras dock enbart sådana frågor som aktualiseras i ett anställningsförhållande. Frågor om exempelvis arbetsmiljö regleras i stället i regelverk utan begränsning till vissa sjömän. Regeringen konstaterar därmed att begreppet sjömän har samma innebörd i svenska författningar som i sjöarbetskonventionen och att någon författningsändring därmed inte är nödvändig.

Genomförande av sjöarbetskonventionens bestämmelser

Minimikrav för arbete på fartyg

I sjöarbetskonventionen finns bestämmelser om minimikrav på ålder, läkarintyg, kvalifikationer, rekrytering osv. för arbete på fartyg. Regeringen bedömer att Sverige till största delen redan uppfyller dessa krav, men vissa tillägg måste göras för att uppnå full överensstämmelse. Regeringen föreslår därför ett tillägg i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän som innebär att undantag från kravet på nattarbetsbegränsning för sjömän under 18 år får medges under förutsättning att arbetet inte skadar sjömännens hälsa eller välbefinnande. Regeringen föreslår vidare att ett läkarintyg vars giltighet löper ut när fartyget är till sjöss, fortsätter att gälla till dess fartyget anlöper nästa hamn där det finns läkare med behörighet att utfärda läkarintyg. Tiden från det att giltighetstiden löpte ut och till dess att ett nytt läkarintyg utfärdas får dock inte överstiga tre månader.

Anställningsförhållanden

I sjöarbetskonventionen finns bestämmelser om sjömäns anställningsförhållanden såsom exempelvis rätt till anställningsavtal, lön, arbetstider samt bemanningskrav. Det är således frågan om krav som i de flesta fall redan är reglerade i svensk författning. Regeringen gör dock bedömningen att det i svensk författning måste göras ett tillägg om att på fartyg i internationell fart ska tillämpliga kollektivavtal finnas tillgängliga även på engelska.

Bostäder, rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad

I sjöarbetskonventionen finns bestämmelser om bostäder, mat, rekreationsmöjligheter osv. Regeringen bedömer att svensk författning i huvudsak uppfyller konventionens krav i denna del eller att ändringar kan ske på lägre författningsnivå än i lag (det gäller exempelvis regler om utbildning av fartygsskockar). Dock föreslår regeringen att fartygssäkerhetslagen (2003:364) kompletteras med att maten ombord ska vara anpassad till besättningsmedlemmarnas olika kulturella och religiösa bakgrunder.

Hälso- och sjukvård

Sjöarbetskonventionens bestämmelser om hälso- och sjukvård syftar till att säkerställa att sjömännen ges hälso- och sjukvård som i största möjliga utsträckning är jämförbar med det skydd och den vård som vanligen finns för landbaserad personal, att hälso- och sjukvården är kostnadsfri i den mån det är förenligt med medlemsstaternas nationella lagstiftning samt att den inte är begränsad till att avse behandling av sjuka eller skadade utan också omfattar förebyggande åtgärder. Regeringen bedömer att svensk författning uppfyller kraven i konventionen avseende hälso- och sjukvård utom när det gäller sjömännens tandvård. Regeringen föreslår därför att befälhavaren ska sörja för att en sjöman som har befattning på ett fartyg som inte uteslutande går i inre fart, får oundgänglig tandvård och att det är arbetsgivaren som betalar kostnaden för denna.

Redarens ansvar för lön och kostnader vid sjömäns sjukdom och skada

Sjöarbetskonventionens bestämmelser om redarens ansvar för lön och kostnader vid sjömäns sjukdom och skador syftar till att säkerställa att sjöman är skyddad mot ekonomiska konsekvenser av sjukdom, skada eller dödsfall som har samband med anställningen. När det gäller konventionens bestämmelser om sjömäns sjuklön gör regeringen bedömningen att dessa är uppfyllda genom nuvarande bestämmelser i svensk författning. När det gäller rätt till ersättning för kostnader för sjukvård föreslår regeringen att arbetsgivaren ska betala kostnader för vård under högst 112 dagar om en sjöman till följd av sjukdom eller skada när han lämnar befattning på fartyg ska vårdas i ett annat land än det där han eller hon är bosatt och fartyget inte uteslutande går i inre fart.

Social trygghet

När det gäller bestämmelser om social trygghet i sjöarbetskonventionen råder bosättningsprincipen, dvs. lagstiftningen i det land där sjömannen är bosatt ska tillämpas. Enligt konventionen ska alla sjömän som bor på en medlemsstats territorium ha ett socialförsäkringsskydd som inte är mindre förmånligt än det som landbaserad personal i det landet har. Enligt svensk författning gäller att den som arbetar i Sverige är berättigad till de arbetsbaserade socialförsäkringsförmånerna och den som är bosatt i Sverige har rätt till de bosättningsbaserade förmånerna. Det innebär att sjömän som visserligen är bosatta i Sverige men som inte arbetar på ett svensklagat fartyg inte anses arbeta i Sverige och följaktligen bara har rätt till de bosättningsbaserade förmånerna. Utan lagändring har dessa sjömän således inte rätt till de arbetsbaserade svenska socialförsäkringsförmånerna.

Undantag från konventionens bosättningsprincip får göras genom bl.a. multilaterala avtal. Det innebär att sjömän som arbetar på fartyg där flaggstaten är ett EU eller EES-land i stället omfattas av EU-lagstiftningen, vilket innebär att de omfattas av hela socialförsäkringen i flaggstaten.

För att även sjömän som är bosatta i Sverige men som arbetar på ett fartyg från tredjeland ska ha rätt till de arbetsbaserade socialförsäkringsförmånerna föreslår regeringen att arbete som sjöman på ett handelsfartyg från tredjeland ska anses som arbete i Sverige, om sjömannen är bosatt i Sverige.

Sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen

I sjöarbetskonventionen föreskrivs att medlemsstaterna ska inrätta ett system för inspektion och certifiering av arbetsförhållandena till sjöss och se till att arbets- och levnadsförhållandena för personal på fartyget uppfyller standarderna i konventionen. Ett sjöarbetscertifikat tillsammans med en försäkran om överensstämmelse med konventionen ska därvid utgöra ett tillräckligt bevis vid första påseendet för att medlemsstaten har inspekterat det fartyg som bär dess flagg liksom att konventionens krav har uppfyllts i den omfattning certifikatet visar. Regeringen föreslår därför att det i svensk författning förs in dels definitioner av begreppen sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen, dels krav på att ett svenskt fartyg med en bruttodräkighet om minst 500 som används i internationell fart eller i inrikes fart i ett annat land ska ha ett sjöarbetscertifikat och en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen.

Tillsyn av svenska fartyg och tillsyn i form av inspektion av utländska fartyg

Regeringen föreslår att Transportstyrelsen, som tillsynsmyndighet inom transportområdet, även ska utöva tillsyn över arbets- och levnadsförhållandena ombord. Det kan vara fråga om minimiålder, läkarintyg, arbetstid och vilotid, bemanningsnivåer, skydd av hälsa och säkerhet m.m.

I syfte att granska efterlevnaden av de krav i sjöarbetskonventionen som gäller sjömännens arbets- och levnadsförhållanden får en medlemsstat inspektera alla utländska fartyg som i sin normala verksamhet eller av driftstekniska skäl angör en hamn i medlemsstaten. I fartygssäkerhetslagen (2003:364) finns bestämmelser om inspektion som gäller förhållanden som omfattas av certifikat. Inspektionen ska då begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget avviker från uppgifterna i certifikatet i något väsentligt avseende. I sjöarbetskonventionen finns en uppräkningslista av de omständigheter som kan leda till en mer ingående inspektion för att fastställa hur arbets- och levnadsförhållandena är ombord. När och hur en mer ingående inspektion ska ske genomförs enligt regeringens bedömning lämpligast i Transportstyrelsens föreskrifter.

Inskränkningar i rätten att använda fartyg

Av sjöarbetskonventionen följer att om ett utländskt fartyg efter en grundligare inspektion inte befinns uppfylla kraven i konventionen och förhållandena ombord är klart farliga för sjömännens säkerhet, hälsa eller trygghet, eller den bristande efterlevnaden utgör en allvarlig eller upprepad överträdelse av kraven i konventionen, ska inspektören se till att fartyget inte går till sjöss förrän alla fall av bristande överensstämmelse har rättats till eller inspektören har godkänt en åtgärdsplan och är förvissad om att planen kommer att genomföras snabbt. Hamnstaten har således en möjlighet att kvarhålla fartyget. Av svenska regler följer att ett fartygs resa får förbjudas för det fall ett svenskt fartyg saknar ett visst certifikat, exempelvis sjöarbetscertifikat – vilket det enligt förslaget kommer att finnas krav på. Det samma gäller om fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall. Är bristerna så allvarliga att det föreligger en omedelbar fara för bl.a. liv ska förbud mot att använda fartyget beslutas. Regeringen bedömer att konventionens krav i huvudsak redan är uppfyllda med undantag för möjligheten att meddela förbud mot att använda fartyget när bristerna är så allvarliga att förhållandena ombord är klart farliga även för sjömännens trygghet. Regeringen föreslår därför att fartygssäkerhetslagen (1988:49) kompletteras på så sätt att ett fartygs resa får förbjudas om det finns skälig anledning att anta att fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa, olycksfall eller otrygghet avseende arbets- och levnadsförhållanden.

Ikraftträdande

Sjöarbetskonventionen träder i kraft tolv månader efter den dag då minst 30 medlemsländer som tillsammans står för 33 procent av världshandelstonnaget har ratificerat den. I januari 2012 har 20 medlemsländer som tillsammans står för mer än nämnda procent av världshandelstonnaget ratificerat konventionen. Det är således inte känt vilken dag konventionen träder i kraft. De länder som har ratificerat konventionen måste senast den dag den träder i kraft ha genomfört konventionens bestämmelser i sina nationella lagstiftningar.

För att Transportstyrelsen ska kunna utöva tillsyn i form av besiktning av fartyg och utfärda certifikat efter konstaterat att fartyget uppfyller konventionen krävs som tidigare framgått lagändringar. Om ifrågavarande lagstöd inte är på plats när konventionen träder i kraft kan en konsekvens för svenskflaggade fartyg bli att de kvarhålls i en annan stats hamn då redaren inte kan uppvisa ett sjöarbetscertifikat. Regeringen bedömer att det är rimligt att förutsätta att konventionen träder i kraft under 2012 och att det därför är önskvärt om bestämmelserna om Transportstyrelsens befogenhet att utöva tillsyn och utfärda certifikat i linje med konventionens bestämmelser träder i kraft den 1 mars 2012.

Vad avser övriga föreslagna författningsändringar föreslår regeringen att de ska träda i kraft den dag konventionen börjar gälla, dvs. den dag regeringen bestämmer. För att undvika retroaktiv tillämpning av utvidgningen av socialförsäkringen förutsätter det enligt regeringen en övergångsbestämelse med den innebörden att den nya bestämmelsen tillämpas på sådant arbete som utförs efter ikraftträdandet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att sjöfartsnäringen är global till sin karaktär och att en förutsättning för att skapa en trygg och säker sjöfart för människor och miljö samt goda konkurrensförutsättningar för den svenska sjöfartsnäringen är internationella regler. I 2006 års sjöarbetskonvention finns aktuella krav på arbets- och levnadsförhållanden för sjömän samlade. Enligt utskottets mening kan sjöarbetskonventionen bidra till att fler sjömän får en trygg och säker arbetsmiljö samt i övrigt bra arbetsvillkor, men också till att skapa en konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring. Utskottet delar även regeringens uppfattning att Sverige bör undvika en situation som innebär att svenska fartyg räkar ut för utökade hamnstatskontroller och förseningar i andra medlemsstater på grund av att Sverige inte har ratificerat konventionen. Utskottet välkomnar därför 2006 års sjöarbetskonvention och delar regeringens bedömning att konventionen bör genomföras i svensk rätt. Mot denna bakgrund tillstyrker utskottet regeringens förslag att riksdagen godkänner att Sverige ansluter sig till 2006 års sjöarbetskonvention och

antar regeringens förslag till ändringar i sjömanslagen (1973:282), mönstringslagen (1983:929), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, fartygssäkerhetslagen (2003:364) och socialförsäkringsbalken.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2011/12:35 2006 års sjöarbetskonvention:

1. Riksdagen godkänner att Sverige ansluter sig till 2006 års sjöarbetskonventionen.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929).
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).
7. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om sjömanslagen (1973:282)
dels att 3, 38, 39, 43, 44 och 58 §§ ska ha följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 37 a, 38 a och
 61 a §§, samt närmast före 61 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

I denna lag avses med
 fartygsarbete: sådant arbete för
 fartygets räkning som *utföres*
 ombord på fartyget eller på annat
 ställe av arbetstagare som följer
 med fartyget,

befattning på fartyg: sådan
 befattning ombord som huvud-
 sakligen avser fartygsarbete och
 gäller annat än enbart tillfälliga
 göromål,

sjöman: sådan arbetstagare som
 är anställd för fartygsarbete och
 som under den tid han tjänstgör
 ombord har befattning på fartyget,

väntetid: sådan del av anställ-
 ningstiden under vilken sjömannen
ej har befattning på fartyg men
 utför arbete för arbetsgivarens
 räkning eller står till dennes för-
 fogande för att utföra arbete eller i
 form av fritid *åtnuter vederlag* för
 ordinarie arbetstid eller gottgörelse
 för övertidsarbete.

Föreslagen lydelse

3 §

I denna lag avses med
 fartygsarbete: sådant arbete för
 fartygets räkning som *utförs*
 ombord på fartyget eller på annat
 ställe av arbetstagare som följer
 med fartyget,

befattning på fartyg: sådan
 befattning ombord som huvud-
 sakligen avser fartygsarbete och
 gäller annat än enbart tillfälliga
 göromål,

sjöman: sådan arbetstagare som
 är anställd för fartygsarbete och
 som under den tid han *eller hon*
 tjänstgör ombord har befattning på
 fartyget,

väntetid: sådan del av anställ-
 ningstiden under vilken sjömannen
inte har befattning på fartyg men
 utför arbete för arbetsgivarens
 räkning eller står till dennes för-
 fogande för att utföra arbete eller i
 form av fritid *får ersättning* för
 ordinarie arbetstid eller gottgörelse
 för övertidsarbete,

*inre fart: fart inom landet i
 hamnar eller på floder, kanaler,
 insjöar, inomskärs vid kusterna
 eller i Kalmarsund om inte annat
 särskilt anges.*

¹ Jfr rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30, Celex 32009L0013).

37 a §

Befälhavaren ska sörja för att en sjöman, som har befattning på fartyg som inte uteslutande går i inre fart, får oundgänglig tandvård.

38 §

Arbetsgivaren *skall bestrida* kostnaden för vård av sjuk eller skadad sjöman, som har befattning på fartyg.

Har sjöman sjukdom eller skada när han lämnar befattning på fartyg eller får han sjukdom eller skada under väntetid, skall arbetsgivaren bestrida kostnaden för vård av sjömannen under högst 42 dagar eller, om sjömannen vårdas i annat land än det där han är bosatt, under högst 84 dagar.

Arbetsgivaren *ska betala* kostnaden för vård av *en* sjuk eller skadad sjöman, som har befattning på fartyg.

Om en sjöman har en sjukdom eller en skada när han eller hon lämnar befattning på fartyg eller om han eller hon får en sjukdom eller en skada under väntetid, ska arbetsgivaren betala kostnaden för vård av sjömannen i högst 42 dagar eller, om sjömannen vårdas i ett annat land än det där han eller hon är bosatt, i högst 112 dagar om fartyget inte uteslutande går i inre fart och i annat fall i högst 84 dagar.

38 a §

Arbetsgivaren ska betala kostnaden för oundgänglig tandvård för en sjöman som har befattning på ett sådant fartyg som inte uteslutande går i inre fart.

39 §

Arbetsgivarens skyldighet att *bestrida* kostnad för vård enligt 38 § andra stycket upphör, om vården *ej* har *åtnjutits* inom sex månader från det sjömannens behov av vård inträdde. Har sjömannen under anställningstiden haft befattning på fartyg, upphör arbetsgivarens skyldighet dock tidigast sex månader efter det att sjömannen senast lämnade sådan befattning.

Visar *sjöman* att han på grund av omständighet, som han *ej* råder över, har saknat möjlighet att *åtnjuta* vården inom den tid som anges i första stycket, *förlänges*

Arbetsgivarens skyldighet att *betala* kostnad för vård enligt 38 § andra stycket upphör, om vården *inte* har *getts* inom sex månader från det *att* sjömannens behov av vård inträdde. Har sjömannen under anställningstiden haft befattning på fartyg, upphör arbetsgivarens skyldighet dock tidigast sex månader efter det att sjömannen senast lämnade sådan befattning.

Visar *en sjöman* att han *eller hon* på grund av omständighet, som han *eller hon inte* råder över, har saknat möjlighet att *få* vården inom den tid som anges i första

arbetsgivarens skyldighet att *bestrida* sjukhusvård och därmed sammanhängande kostnader till ett år.

stycket, *förlängs* arbetsgivarens skyldighet att *betala* sjukhusvård och därmed sammanhängande kostnader till ett år.

43 §

Kostnad för sjömans begravning och kostnad som *föranledes* av eldbegängelse *skall bestridas* av arbetsgivaren, om dödsfallet inträffar medan sjömannen har befattning på fartyg eller vårdas på arbetsgivarens bekostnad eller under väntetid.

Kostnad för *en* sjömans begravning och kostnad som *föranleds* av eldbegängelse *ska betalas* av arbetsgivaren, om dödsfallet inträffar medan sjömannen har befattning på fartyg eller vårdas på arbetsgivarens bekostnad eller under väntetid.

44 §

Har arbetsgivaren enligt denna lag orsakats kostnad för svensk eller här i riket bosatt utländsk sjömans sjukvård men är han enligt lagen *ej* skyldig att *bestrida* kostnaden, ersätter *statsverket* denna. Därvid äger dock bestämmelserna i 38 och 39 §§ om begränsning av arbetsgivarens ansvar motsvarande tillämpning på *statsverket*.

Har arbetsgivaren enligt denna lag orsakats kostnad för svensk eller här i riket bosatt utländsk sjömans sjukvård men är han *eller hon* enligt lagen *inte* skyldig att *betala* kostnaden, ersätter *staten* denna. Därvid äger dock bestämmelserna i 38 och 39 §§ om begränsning av arbetsgivarens ansvar motsvarande tillämpning på *staten*.

58 §²

Befälhavaren *skall* se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygs-säkerhetslagen (2003:364), de föreskrifter som regeringen har *utfärdat* i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget. Befälhavaren *skall* även se till att ett exemplar av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som har *utfärdats* i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget.

Befälhavaren *ska* se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygs-säkerhetslagen (2003:364), de föreskrifter som regeringen har *meddelat* i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget. På fartyg som används i internationell fart *ska tillämpliga kollektivavtal även finnas tillgängliga på engelska*. Befälhavaren *ska* även se till att ett exemplar av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som har *meddelats* i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget.

² Senaste lydelse 2003:369.

*Tillsyn**61 a §*

*Bestämmelser om tillsyn finns i
fartygssäkerhetslagen (2003:364).*

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

2 Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Härigenom föreskrivs¹ att 19 § mönstringslagen (1983:929) ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

19 §

Läkarintyget gäller i högst två år eller, om sjömannen vid undersökningen inte fyllt 18 år, i högst ett år. Läkarintyg som avser enbart syn- och hörsselförmåga får dock gälla i fyra år.

Upphör intyget att gälla när fartyget är till sjöss eller i en hamn där det inte finns läkare med behörighet att utfärda intyg, skall befälhavaren se till att sjömannen blir läkarundersökt i första hamn där så kan ske.

Om intygets giltighetstid löper ut när fartyget är till sjöss, fortsätter intyget ändå att gälla till dess att fartyget anlöper nästa hamn där det finns läkare med behörighet att utfärda intyg. Tiden från det att giltighetstiden löpte ut och till dess att ett nytt läkarintyg utfärdas får dock inte överstiga tre månader. Befälhavaren ska se till att sjömannen blir läkarundersökt i första hamn där så kan ske.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Jfr rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30, Celex 32009L0013).

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

Härigenom föreskrivs¹ att 5 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §

Sjömän under 18 år har rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. I vilotiden *skall* 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 sjömän.

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

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

¹ Jfr rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30, Celex 32009L0013).

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

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 4 §, 4 kap. 5 § och 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §

I denna lag avses med

1. fartcertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt,

2. passagerarfartygscertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra,

3. fribordscertifikat: ett bevis om att ett fartygs fribord har fastställts efter tillsyn och att fribordsmärken har satts fast på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt,

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation, *och*

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §.

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation,

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §,

6. *sjöarbetscertifikat: ett bevis om att fartyget vid tidpunkten för certifikatets utfärdande har uppfyllt de krav på arbets- och levnadsförhållanden som följer av denna lag, sjömanslagen (1973:282), mönstringslagen (1983:929), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och av föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar, och*

7. *försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen: ett dokument som visar vilka förhållanden på ett fartyg som enligt 2006 års sjöarbetskonvention ska bli föremål för tillsyn, vilka föreskrifter som tillämpas och en förklaring av redaren om vad denne gjort för att uppfylla föreskrivna krav.*

4 kap.

5 §¹

Den kost som de ombordanställda får *skall* vara tillräcklig och av fullgod kvalitet.

Vatten för de ombordanställdas behov *skall* finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet.

Bestämmelser om livsmedel och om utrymmen för verksamhet med livsmedel finns i livsmedelslagen (2006:804) och de EG-förordningar som kompletteras av den lagen.

Den kost som de ombordanställda får *ska* vara tillräcklig och av fullgod kvalitet. *Kosten ska vara anpassad till de ombordanställdas olika kulturella och religiösa bakgrunder.*

Vatten för de ombordanställdas behov *ska* finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet.

5 kap.

1 §²

Transportstyrelsen utövar, om något annat inte anges, tillsyn enligt denna lag och föreskrifter *meddelade* 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, *och*

4. arbetsmiljön ombord.

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

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 ska tillsynen också avse att arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och föreskrifter *meddelade* med stöd av dessa lagar följs.

Tillsynen ska också avse de delar av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr

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.

Tillsynen ska också avse de delar av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr

¹ Senaste lydelse 2006:830.

² Senaste lydelse 2010:1544.

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

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

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

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, 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.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)
dels att 6 kap. 1 § ska ha följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas två nya paragrafer, 3 kap. 9 a och 9 b §§,
samt närmast före 3 kap. 9 a och 9 b §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

Sjöarbetscertifikat

9 a §

*Ett svenskt fartyg med en brutto-
dräktighet om minst 500 som
används i internationell fart eller i
inrikes fart i ett annat land ska ha
ett sjöarbetscertifikat. Detta gäller
dock inte fiskefartyg, traditions-
fartyg eller fartyg som ägs eller
brukas av svenska staten och som
används uteslutande för stats-
ändamål och inte för affärsdrift.*

*Försäkran om överensstämmelse
med sjöarbetskonventionen*

9 b §

*Ett svenskt fartyg med en brutto-
dräktighet om minst 500 som
används i internationell fart eller i
inrikes fart i ett annat land ska ha
en försäkran om överens-
stämmelse med sjöarbetskonven-
tionen. Detta gäller dock inte
fiskefartyg, traditionsfartyg eller
fartyg som ägs eller brukas av
svenska staten och som används
uteslutande för statsändamål och
inte för affärsdrift.*

6 kap.**1 §¹**

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

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall,
2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa, olycksfall *eller otrygghet avseende 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 efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömannens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,
8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,
9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, eller
10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende 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 dag regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 2009:59.

6 Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 3 § socialförsäkringsbalken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

3 §

Arbete som sjöman på svenskt handelsfartyg ska anses som arbete i Sverige. Detta gäller även arbete som utförs

1. i anställning på ett utländskt handelsfartyg som en svensk redare hyr i huvudsak obemannat, om anställningen sker hos redaren eller hos någon arbetsgivare som redaren har anlitat, eller

2. i anställning hos ägaren till ett svenskt handelsfartyg eller hos någon arbetsgivare som anlitats av ägaren, om fartyget hyrs ut till en utländsk redare i huvudsak obemannat.

Arbete som sjöman på ett svenskt handelsfartyg ska anses som arbete i Sverige. Detta gäller även arbete som utförs

Arbete som sjöman på ett handelsfartyg från tredjeland ska också anses som arbete i Sverige, om sjömannen är bosatt i Sverige och fartyget inte uteslutande går i sådan inre fart som avses i 3 § sjömanslagen (1973:282).

Andra stycket gäller inte fiskefartyg eller traditionsfartyg.

Med sjöman avses den som enligt 3 § sjömanslagen ska anses som sjöman.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer och tillämpas på arbete som utförs efter ikraftträdandet.