

Innehåll

1	Promemorians huvudsakliga innehåll.....	5
2	Författningsförslag	7
	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.....	7
3	Den reviderade STCW-konventionen	11
3.1	Bakgrund	11
3.2	Nya bestämmelser i konventionen	12
3.2.1	Behörighet skapas för elingenjör och fartygselektriker.....	12
3.2.2	Behörighet för matrosar och motormän införs	13
3.2.3	Uppdatering av behörighet	13
3.2.4	Ändrade hälsokrav	14
3.2.5	Alkoholgränser	14
3.2.6	Nya utbildningsmoment	15
3.2.7	Ändrade vilotider.....	16
3.3	Ikraftträdande.....	19
4	Godkännande av konventionen	21
4.1	Sverige ska godkänna konventionsändringarna	21

4.2	Det nationella förfarandet för godkännande av ändringarna	25
5	Behov av författningsändringar.....	27
5.1	Förändrade vilotidsregler.....	27
5.1.1	Huvudregeln kräver inte någon lagändring.....	27
5.1.2	Förändrade undantagsmöjligheter kräver lagändring	28
5.2	Övriga ändringar	30
6	Kostnader och andra konsekvenser	33
6.1	Sjömännen	33
6.2	Redarna	35
6.3	Skolorna	36
6.4	Transportstyrelsen	37
6.5	Domstolarna	37
6.6	Förenklingsåtgärder	38
7	Författningskommentar	39
Bilaga 1	Den reviderade STCW-konventionen (Manilaändringarna)	41
Bilaga 2	Nya eller ändrade bestämmelser i den reviderade STCW-konventionen.....	425

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian, som utarbetats inom Näringsdepartementet, redovisas de viktigaste ändringarna som gjordes vid en diplomatkonferens sommaren 2010 i Manila, Filippinerna, i den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, den s.k. STCW-konventionen. I promemorian föreslås att Sverige inte bör motsätta sig de ändringar som gjorts i konventionen, vilket i så fall kommer att innebära att Sverige blir bunden av den reviderade konventionen om och när den träder i kraft. För att genomföra konventionens nya bestämmelser kommer att krävas en stort antal ändringar i förordning och myndighetsföreskrifter. Dessa redovisas dock inte i promemorian. Däremot föreslås en ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän för att anpassa den svenska lagstiftningen till de nya kraven.

Förslaget föreslås träda i kraft den 1 januari 2012.

2 Författningsförslag

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

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

3 §¹

Nuvarande lydelse

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

Föreslagen lydelse

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

¹ Senaste lydelse 2003:368.

ledigheter eller beviljande av kompensationsledighet.

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

ledigheter eller beviljande av kompensationsledighet.

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

3 a §²

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

För vaktgående sjömän *och andra sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet* får undantag göras, på det sätt som är föreskrivet i 3 §, från bestämmelserna om vilotid i 4 §. *Undantag får dock endast göras för sjömän ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte på sådana passagerarfartyg i trafik mellan hamn på*

² Senaste lydelse SFS 2003:368.

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

Vilotiden får inte understiga

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

3 Den reviderade STCW-konventionen

3.1 Bakgrund

Konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, den s.k. STCW-konventionen (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978), antogs inom ramen för den internationella sjöfartsorganisationen IMO (International Maritime Organisation) den 7 juli 1978. Sverige ratificerade konventionen 1981 (prop. 1980/81:29, bet. 1980/81:TU5, rskr. 1980/81:40). Konventionen trädde i kraft 1984.

Konventionen ansågs snart föråldrad och reviderades 1995. Konventionen är efter 1995 års revidering uppdelad i dels den huvudsakliga konventionen med artiklar av mer allmän karaktär, dels en bilagedel med detaljbestämmelser. Bilagedelen består dels av övergripande regler, dels en kod. Koden i sin tur består av del A som innehåller obligatoriska bestämmelser, och del B som innehåller riktlinjer för hur del A ska tillämpas.

Även den reviderade konventionen ansågs snart föråldrad och under andra hälften av 2000-talet pågick inom IMO:s underkommitté STW (Standards of Training and Training and Watchkeeping) ett omfattande arbete med att se över hela konventionen. Den 21–25 juni 2010 hölls slutligen en diplomatkonferens i Manila, Filippinerna, varvid omfattande ändringar av bilagorna av konventionen antogs. Den reviderade konventionen finns i *bilaga 1*.

3.2 Nya bestämmelser i konventionen

Ett av syftena med revisionen av konventionen var att konventionen bättre ska återspegla de tekniska förutsättningar som finns i dag när det gäller t.ex. utbildning (bl.a. webbaserad utbildning och annan distansutbildning), administration av certifikat och andra dokument samt fartygs konstruktion och utrustning. De krav som ställs i 1995 års konvention hade i många fall blivit föråldrade på grund av teknikutvecklingen. En stor del av förändringarna i den reviderade konventionen består således av sådana uppdateringar och ändringar i syfte att få konventionstexten att bättre motsvara dagens (och morgondagens) förutsättningar för sjöfarten och sjöpersonalen. Många av ändringarna är vidare av ren redaktionell karaktär.

En uttömmande redovisning av alla dessa förändringar är inte praktiskt görlig i detta sammanhang. I *bilaga 2* finns dock en sammanställning av samtliga regler som har ändrats eller som är nya i förhållande till 1995 års konvention. Någon officiell sammanställning av vilka bestämmelser som är ändrade finns inte. I detta avsnitt redogörs därför för några av de viktigare förändringarna.

3.2.1 Behörighet skapas för elingenjör och fartygselektriker

I kapitel III har en ny befälsbehörighet, electro-technical officer – ETO – (elingsjör) skapats. En elingsjör på fartyg med en maskinstyrka om minst 750 kW ska ha certifikat över sin behörighet. I regel III/6 och avsnitt A-III/6 anges närmare vilka krav som gäller för att certifieras. I regel III/6.4 finns en övergångsbestämmelse som innebär att sjöpersonal kan tillgodoräkna sig relevant arbete ombord på ett fartyg om de har haft sådant under minst 12 månader de senaste 60 månaderna innan de nya reglerna trätt i kraft.

I kapitel III har också införts certifieringskrav på manskap som arbetar som fartygselektriker. Enligt regel III/7 ska en

electro-technical rating (fartygselektriker) på ett fartyg med samma motorstyrka som ovan certifieras. Även för fartygs-elektrikerbehörigheten finns en övergångsregel motsvarande den för befälsnivån.

Även om elektrikerbehörigheten nu har fått en formell status på befäls- och manskapsnivå är kraven inte helt nya. Vissa krav på utbildning i el finns redan i dag för personal som arbetar i sådana funktioner, men denna personal har ingått i maskinpersonalen och certifierats som sådan. Den nya konventionen erkänner elektrikerbehörigheten som en egen behörighet.

3.2.2 Behörighet för matroser och motormän införs

Genom regel II/5 och avsnitt A-II/5 respektive regel III/5 och avsnitt A-III/5 har införts krav att matroser (able seafarer deck) och motormän (able seafarer engine) ska ha utbildning alternativt praktik och att de ska certifieras för att få behörighet för att arbeta i dessa befattningar. I dag finns ingen reglering av kraven på matroser och motormän i konventionen. De nya reglerna innebär bl.a. att för att certifieras som matros eller motorman krävs antingen minst 18 månaders däckstjänstgöring eller relevant utbildning tillsammans med minst 12 månaders däckstjänstgöring. Tjänstgöringen ska intjänas efter erhållandet av behörigheten.

I regel II/5.6 respektive regel III/5.4 finns övergångsbestämmelser som innebär att sjöpersonal kan tillgodoräkna sig relevant arbete ombord på ett fartyg om de har haft sådant under minst 12 månader de senaste 60 månaderna innan de nya reglerna trätt i kraft.

3.2.3 Uppdatering av behörighet

I konventionen har i avsnitt A-I/11.1 införts ytterligare ett alternativ för att förnya en behörighet som fartygs- eller maskinbefäl.

Utöver de tidigare möjligheterna blir det nu möjligt att förnya behörigheten mot bakgrund av 3 månaders tjänstgöring som ligger inom 6 månader innan sista giltighetsdag för behörigheten.

3.2.4 Ändrade hälsokrav

I 1995 års konvention finns i regel I/9 övergripande bestämmelser om att sjöpersonalen ska uppfylla av flaggstaten bestämda hälsokrav. Några detaljregler finns inte, däremot riktlinjer i del B av konventionen. Riktlinjerna rör framför allt vilka synkrav som bör gälla.

Genom revisionen har riktlinjerna om synkrav lyfts upp till del A (avsnitt A-I/9) och blev således obligatoriska. Detta innebär till exempel att närsynthet och mörkerseende ska kontrolleras vid läkarundersökning. Efter ett svenskt påpekande gjordes en viktig justering som möjliggör att enögda personer i maskinrumsbefattning fortsatt kan tjänstgöra till sjöss. Utan denna justering hade annars en mängd maskinbefäl och manskap fått gå i land.

Vidare har i avsnitt B-I/9 införts nya riktlinjer om kroppsliga färdigheter, t.ex. förmåga att kunna klättra uppför lejdare och lyfta viss vikt.

3.2.5 Alkoholgränser

I konventionen har införts bestämmelser för att förhindra sjöfylleri. I avsnitt VIII/10 har införts krav på administrationerna att införa gränser för alkoholkoncentrationen hos sjöpersonalen. Gränserna får inte sättas högre än 0,05 procent alkoholkoncentration i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

3.2.6 Nya utbildningsmoment

Sedan 1995 års reviderade konvention trädde i kraft har många faktorer och händelser i (om)världen påverkat sjöfarten. Några av följderna av denna påverkan syns i de ändringar som gjorts i bl.a. utbildningskraven på sjöpersonalen. Några av de viktigare är de följande.

Allmänt gäller att utvecklingen har gett ett flertal moderna navigationshjälpmedel, som sjöpersonalen måste behärska. Genom revideringen har således införts t.ex. krav på kunskap om och hantering av elektroniska sjökort och informationssystem – ECDIS – för de fartyg som har sådan utrustning (avsnitt A-II/1). IT-utvecklingen innebär också möjligheter att förändra utbildningssättet genom inläring på distans, t.ex. webbaserad inläring. Denna möjlighet har således införts för flera utbildningar.

Terroristattackerna år 2001 ledde till ett helt nytt internationellt regelverk för sjöfarten genom förändringar i SOLAS-konventionen och införandet av den s.k. ISPS-koden, i Sverige benämnt sjöfartsskyddet, och som bl.a. införde nya uppgifter för sjöpersonalen. Genom revideringen av STCW-konventionen togs ett samlat grepp om dessa krav, och bestämmelser om utbildning och certifiering i sjöfartsskydd finns nu i avsnitt VI/5 och VI/6. Dessa bestämmelser inbegriper bl.a. kunskaper för att klara hot från eller attack av pirater.

Sjöfartens påverkan på miljön är en fråga som fått alltmer ökad fokus. Utöver de tidigare kraven på kunskap om effekterna av ett faktiskt utsläpp och hur ett sådant kan förhindras ska sjöpersonalen därför nu även ha en övergripande kunskap om den miljö sjöfarten verkar i och om sjöfartens påverkan på den miljön (avsnitt A-VI/1).

Användningen av gas i flytande form, inte minst som bränsle i fartygsmotorer, har ökat markant de sista åren, vilket också lett till att fartyg specialanpassats för att transportera sådan last. Därför har också särskilda regler tagits fram för den personal som har ansvar för last och utrustning för lasthantering på

sådana fartyg (regel V/1-2). Personalen ska t.ex. utbildas och certifieras särskilt i dessa arbetsmoment.

Nya krav på utbildning i ledarskap och gruppsamverkan har också införts (avsnitt A-II/1).

3.2.7 Ändrade vilotider

3.2.7.1 Nuvarande reglering

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

Under revisionen av konventionen rådde stor enighet bland konventionsstaterna om att undantagsmöjligheten måste justeras så att minsta tillåtna vilotiden ökas. Det var aldrig tänkt att undantaget skulle utnyttjas i så stor utsträckning som det kommit att göras. Ett maximalt utnyttjande av endast sex-timmarsviloperioder per dygn anses vara en av orsakerna till trötthet (*fatigue*) hos många vaktindelade sjömän. Trötthet är en av de vanligaste orsakerna till olyckor och incidenter till sjöss¹.

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

¹ Se Hjort, Fredrik, *Arbetstider och arbetsvillkor ombord på Två-navigatörsfartyg - En studie av fartyg i Östersjöfart med enbart befälhavare och ende styrman som nautisk kompetens ombord*, s. 22–23, Sjöfartshögskolan Kalmar 2008.

Konflikten mellan kravet på tillräckliga vilotider och tillgodo-seendet av en effektiv fartygsdrift innebar att konventionsstaterna inte lyckades komma överens under det förberedande arbetet inför diplomatkonferensen. Först under konferensen, och efter mycket omfattande och komplicerade diskussioner kunde konferensen enas om nya, höjda mininivåer för vilotidsregleringen.

3.2.7.2 Den nya regleringen

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

Huvudregel

Minsta tillåtna vilotid för dessa personalkategorier är enligt huvudregeln i avsnitt A-VIII/1 punkt 2:

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

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

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

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

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

Undantag

I avsnitt A-VIII/1.9 anges vilka undantag som får göras från huvudregeln. Parterna får tillåta undantag från punkterna 2.2 och 3 under förutsättning att vilotiden inte är mindre än 70 timmar under en sjudagarsperiod. Undantag från veckovilotiden i punkt 2.2 får inte tillåtas under mer än två veckor i rad. Intervallen mellan två perioder av undantag ombord får inte vara mindre än den dubbla längden av undantagets längd. Vilotiden enligt punkt 2.1 får delas i högst tre perioder, varav en ska vara minst 6 timmar, och ingen av de två andra perioderna får vara kortare än en timme. Intervallen mellan sammanhängande perioder av vila får inte överstiga 14 timmar. Undantag får inte göras under mer än två 24-timmarsperioder under en sjudagarsperiod.

Här är således skillnaderna större jämfört med 1995 års konvention. Den tidigare möjligheten att gå ner till som lägst 6 timmar vila per dygn har helt tagits bort. Vilotiden måste alltid vara minst 10 timmar per dag, men dessa timmar får delas upp i dels ett sextimmarpass, dels upp till tre övriga pass, varav inget får vara mindre än en timme. Dessutom ska som nämnts vissa övriga villkor uppfyllas.

Tillfälliga undantag av säkerhetsnatur etc.

Undantagen i punkten 9 är tillåtna i en schemaläggning av arbets- och vilotiden för de vaktgående sjömännen. Det kan dock uppstå situationer då personalen måste utföra arbete för t.ex. fartygets säkerhet även om detta skulle innebära att personalen därmed inte uppnår den minsta tillåtna vilotiden. I punkten 4 anges därför att kraven på minsta vilotid i punkterna 2 och 3 inte behöver upprätthållas i nödfall, vid en övning eller i

andra överhängande operativa situationer. Denna bestämmelse är dock inte ny. Däremot har i punkten 8 förts in ett förtydligande att ingenting i avsnitt VIII/1 ska påverka befälhavarens rätt att begära att en sjöman utför vilket arbete som helst som är nödvändigt för fartygets omedelbara säkerhet, personer eller last ombord, eller för att ge hjälp till andra fartyg eller personer i nöd. Befälhavaren får i sådana situationer låta en sjömans vilotid avbrytas och utföra det nödvändiga arbetet till dess att situationen åter är normal. Så snart som möjligt därefter ska befälhavaren se till att sjömannen som har fått sin vila avbruten får adekvat vila.

Denna möjlighet för befälhavaren att avbryta en sjömans vila motsvarar den bestämmelse som återfinns i artikel 7 i ILO-konvention nr 180 och som har förts vidare till standard A2.3.14 i 2006 års sjöarbetskonvention.

3.3 Ikraftträdande

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

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

4 Godkännande av konventionen

4.1 Sverige ska godkänna konventionsändringarna

Förslag: Sverige ska godkänna 2010 års reviderade STCW-konvention.

Sverige ratificerade den ursprungliga versionen av STCW-konventionen och är även bunden av 1995 års ändringar. Sverige är ett av de länder som är part till flest IMO-konventioner. Sveriges goda anseende som sjöfartsnation baseras delvis på Sveriges tradition att ansluta sig till sjöfartskonventioner och genomföra dessa effektivt.

När det gäller den aktuella revideringen av konventionen har Sverige deltagit mycket aktivt i både det förberedande arbetet inom IMO:s kommittéer (både kommittén för säkerhetsfrågor, MSC, och underkommittén för sjömäns utbildning och vakthållning, STW-kommittén) och i arbetet i europeiska ministerrådet inför konferensen i Manila. Redan på dessa mer allmänna grunder finns det således mycket goda skäl för att Sverige därför också bör godkänna ändringarna.

Konventionsändringarna är sammantaget positiva

I avsnitt 3 har redogjorts dels översiktligt för de ändringar och nyheter som har införts i konventionen, dels mer ingående av den ändring av vilotidsreglerna som skett. De ändringar som gjorts för att uppdatera och modernisera framför allt utbild-

ningen och certifieringen av sjömännen är välkomna och kommer att medföra både lättnader i förfarandet och en mer relevant utbildningsnivå för dagens sjöfart. Införandet av de nya behörigheterna för elektriskt befäl och fartygselektriker är både ett välbehövligt erkännande av denna yrkeskår men också ett önskvärt klargörande av vilka krav som ska gälla för denna viktiga uppgift. De förändrade vilotidsreglerna är särskilt viktiga att uppmärksamma. Det är allmänt erkänt på såväl nationell som på internationell nivå att en av de enskilt största orsakerna till fartygsolyckor är orsakade av handhavandefel hos personalen, ofta orsakad av trötthet till följd av långvarig sömnbrist (s.k. fatigue) hos vakthavande personal, jfr avsnitt 3.2.6.1. De nuvarande vilotidsreglerna medger en schemaläggning som innebär att den vaktgående personalen inte erhåller tillräckligt med sömn, vilket i sin tur leder till utmattning, koncentrations-svårigheter, bristande omdöme i navigering och drift av fartyget och till och med till att personalen somnar på bryggan. En stor del av dagens sjöfart bedrivs därför under arbetsförhållanden som riskerar att medföra allvarliga olyckor med t.ex. stor påverkan på miljön. De nya vilotidsreglerna innebär att miniminivån på vilotiden ökas, samtidigt som bestämmelserna medger en tillräcklig flexibilitet för schemaläggningen genom att vilotiden kan förläggas på tider anpassade till fartygets drift. Även innehållet i konventionsändringarna i övrigt är således av sådan karaktär att Sverige bör godkänna ändringarna och på så sätt medverka till att ändringarna träder i kraft och får genomslag i den internationella sjöfarten.

EU-rätten kräver indirekt att den ändrade konventionen godkänns

Ytterligare skäl som talar starkt för att Sverige bör godkänna konventionsändringarna är konventionens starka koppling till EU-rätten. 1995 års konvention är genomförd i EU-rätten genom direktivet 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för

sjöfolk². Kommissionen har under hand aviserat att den kommer att presentera ett förslag till reviderat direktiv till följd av att STCW-konventionen har reviderats. Oavsett om Sverige godkänner den reviderade konventionen eller inte kommer Sverige som medlem i EU således ändå att behöva tillämpa den reviderade konventionen genom ett justerat EU-direktiv. En annan koppling till EU-rätten är det faktum att enligt direktivet 2009/16/EG om hamnstatskontroll³ ska en medlemsstats fartyg inspekteras i en annan medlemsstats hamnar enligt en prioriteringsordning som tar hänsyn till en mängd faktorer. En av dessa faktorer är i vilken mån fartygets flaggstat har ratificerat relevanta internationella konventioner. Bland dessa ingår STCW-konventionen, och det får förutsättas att kommissionen kommer att föra upp den reviderade konventionen på listan av dessa relevanta konventioner. För det fall Sverige inte skulle godkänna konventionsändringarna får det således till följd att svenska fartyg får en – om än ytterst marginell – högre prioriteringsfaktor vid hamnstatskontroller i andra medlemsländers hamnar.

Inga övervägande skäl talar mot ett godkännande

Några skäl som talar mot ett godkännande finns knappast. I och för sig medför revideringen att nya utbildnings- och certifieringskrav införs för både befäl och manskap. Detta innebär ökad administration. En stor andel av revisionen av konventionen består dock i att befintliga procedurer förenklas genom t.ex. utnyttjande av modern teknik (webbaserad utbildning) och i borttagande av vissa tidigare krav som ansetts föråldrade. Den reviderade konventionen torde således sedd som en helhet inte innebära några större skillnader i det totala administrativa förfarandet etc., vare sig för sjöpersonalen, Transportstyrelsen eller utbildningsanordnarna, även om undantag kan påvisas för vissa enskilda sjömän.

² EUT L 323, 3.12.2008, s. 33 (Celex 32008L0106).

³ EUT L 131, 28.5.2009, s. 57 (Celex 32009L0016).

Förhållandet till sjöarbetskonventionen

Bestämmelser om vilotid finns även i ILO-konventionen nr 180 om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg. Den konventionen kommer att ersättas av motsvarande bestämmelser i 2006 års sjöarbetskonvention (Maritime Labour Convention – MLC) när den träder i kraft. I betänkandet Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2009: 95) föreslås att Sverige ratificerar sjöarbetskonventionen. Vilotidsreglerna i ILO-konventionen nr 180 och sjöarbetskonventionen är likalydande.

De förändrade vilotidsreglerna i STCW-konventionen är anpassade till reglerna om sjömäns vilotid i sjöarbetskonventionen. Sjöarbetskonventionen, som reglerar samtliga sjömän, dvs. både vaktgående och icke vaktgående sjömän, innehåller en huvudregel för minsta tillåtna vilotid (se regel A2.3.5) som är exakt densamma som den ändrade STCW-konventionen (se avsnitt A-VIII/1 punkt 2). Sjöarbetskonventionen medger att miniminivåerna frångås genom t.ex. centrala kollektivavtal (se regel A2.3.13), och sätter därvid inte någon nivå på undantaget. STCW-konventionen, som reglerar vilotider för vaktgående sjömän och vissa andra personer med uppgifter av vikt för bl.a. fartygets säkerhet, sätter en absolut miniminivå för undantaget från huvudregeln (se avsnitt A-VIII/1 punkt 9). Eftersom båda konventionerna således är minimikonventioner strider bestämmelserna i den ändrade STCW-konventionen inte mot sjöarbetskonventionen.

Sammanfattning

Mot bakgrund av vad som har redogjorts för i detta avsnitt talar således övervägande skäl för att Sverige bör godkänna den ändrade STCW-konventionen.

4.2 Det nationella förfarandet för godkännande av ändringarna

Eftersom ett godkännande av konventionen innebär att lag måste ändras (jfr avsnitt 5) krävs enligt RF 10 kap. 2 § riksdagens godkännande av konventionsändringarna. Regeringen bör således föreslå att riksdagen godkänner 2010 års ändringar av STCW-konventionen.

I avsnitt 3.3 har redogjorts för att konventionsändringarna anses accepterade av en konventionspart om parten inte före den 1 juli 2011 meddelar IMO:s generalsekreterare att parten motsätter sig ändringarna. Något ytterligare förfarande vare sig nationellt eller internationellt efter riksdagens eventuella godkännande behövs således inte för att Sverige ska anses ha accepterat ändringarna och bli bundet av dessa.

5 Behov av författningsändringar

5.1 Förändrade vilotidsregler

Förslag: Lägsta tillåtna vilotid för vaktgående sjömän och sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte på sådana passagerarfartyg i trafik mellan hamn på Gotland och annan svensk hamn, anpassas till de nya bestämmelserna om vilotid i den reviderade STCW-konventionen.

Skälen för förslaget

5.1.1 Huvudregeln kräver inte någon lagändring

I avsnitt 3 har redogjorts för bakgrunden till att vilotidsreglerna i konventionen har ändrats. Enligt regel A-VIII/1 (punkterna 2 och 3) i konventionen är huvudregeln följande.

2 All persons who are assigned duty as officer in charge of a watch or as a rating forming part of a watch and those whose duties involve designated safety, prevention of pollution and security duties shall be provided with a rest period of not less than:

1. a minimum of 10 hours of rest in any 24-hour period; and
2. 77 hours in any 7-day period.

3 The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least 6 hours in length, and the intervals between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

Denna huvudregel har redan sin motsvarighet i 4 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, förkortad vilotidslagen, som har följande lydelse.

4 § Sjömän har rätt till vilotid. Vilotiden bör förläggas så att de får vila en dag i veckan och på allmän helgdag.

Vilotiden får inte understiga

1. 10 timmar under varje tjugofyrtimmarsperiod och
2. 77 timmar under varje sjudagarsperiod.

Vilotiden enligt andra stycket 1 får delas upp i högst två perioder varav en period om minst 6 timmar. Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar.

Vilotiden omfattar inte kortare raster.

Bestämmelsen infördes för att genomföra ILO-konventionen nr 180 samt 1995 års reviderade STCW-konvention, jfr prop. 1997/98:128, och omfattar samtliga sjömän, dvs. såväl vaktindelade som icke vaktindelade. Eftersom den svenska lagstiftningen motsvarar huvudregeln i den reviderade STCW-konventionen krävs inte några lagändringar i denna del.

5.1.2 Förändrade undantagsmöjligheter kräver lagändring

Konventionen innehåller i regel A-VIII/1.9 vissa undantagsmöjligheter från huvudregeln.

9 Parties may allow exceptions from the required hours of rest in paragraphs 2.2 and 3 above provided that the rest period is not less than 70 hours in any 7-day period.

Exceptions from the weekly rest period provided for in paragraph 2.2. shall not be allowed for more than two consecutive weeks. The intervals between two periods of exceptions on board shall not be less than twice the duration of the exception.

The hours of rest provided for in paragraph 2.1 may be divided into no more than three periods, one of which shall be at least 6 hours in length and neither of the other two periods shall be less than one hour in length. The intervals between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours. Exceptions shall not extend beyond two 24-hour periods in any 7-day period.

Exceptions shall, as far as possible, take into account the guidance regarding prevention of fatigue in section B-VIII/1.

Den stora skillnaden jämfört med den tidigare regleringen består som redan nämnts i att i det nya regelverket finns inte längre någon möjlighet att under en 48-timmarsperiod minska vilotiden till endast sex timmar per dygn. Den sammanlagda vilotiden per dygn ska som en följd av revideringen alltid uppgå till tio timmar. Dessa tio timmar får dock (under högst en 48-timmarsperiod) delas upp i högst tre delar, varav en del ska vara minst 6 timmar, och övriga minst 1 timme.

Den svenska nuvarande regleringen

När det gäller undantag från huvudregeln har Sverige i 3 a § vilotidslagen valt att genomföra den hittillsvarande undantagsmöjligheten i STCW-konventionen för vaktgående sjömän ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och som enbart anlöper svenska hamnar. För vaktgående sjömän på passagerarfartyg i trafik mellan hamn på Gotland och annan svensk hamn och övriga vaktgående sjömän, dvs. i princip sjömän på fartyg i internationell trafik, finns däremot inga undantagsmöjligheter från huvudregeln om minsta tillåtna vilotid, jfr prop. 2001/02:108, s. 39 ff., särskilt s. 43).

Den svenska minimiregleringen anpassas till den nya STCW-konventionen

I avsnitt 4.1 föreslås att Sverige ska godkänna konventionsändringarna. Om den reviderade konventionen träder i kraft, måste den svenska lagstiftningen således anpassas till den nya miniminivån av vilotiderna. Eftersom undantagsmöjligheterna i 3 a § vilotidslagen för vissa sjömän är helt anpassade till den hittillsvarande konventionen måste bestämmelsen justeras så att bestämmelsen anpassas till den nivå som kommer att gälla enligt den reviderade konventionen när den träder i kraft.

Förutom att paragrafen bör justeras när det gäller antalet vilotimmar, bör också en justering göras när det gäller tillämpningsområdet för bestämmelsen. Den reviderade konventionen reglerar nu, när det gäller bl.a. vilotidsfrågor, inte enbart vaktgående sjömän, utan även sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet. Även dessa sjömän bör således omfattas av minimiregleringen. I avsnitt 2 finns författningsförslag till den reglering som behövs för att tillgodose de nya kraven i konventionen.

För sjömän på fartyg i internationell trafik eller för sjömän på fartyg i trafik till eller från Gotland uppfyller den nuvarande svenska regleringen mer än väl minimikraven i den reviderade konventionen och behöver således inte ändras.

5.2 Övriga ändringar

Bedömning: Den reviderade STCW-konventionen föranleder en rad författningsändringar på såväl förordnings- som föreskriftsnivå. Vidare behöver innehållet i många utbildningar justeras och i vissa fall krävs helt nya utbildningar.

I avsnitt 3.2 har redogjorts för att antalet ändringar i den reviderade konventionen är mycket stort och av olika karaktär. Nuvarande konvention är i svensk rätt, förutom när det gäller

vilotider, framför allt genomförd i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:20) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102 om bemanning. Samtliga dessa författningar kommer att behöva ändras om Sverige godkänner den reviderade konventionen och konventionen träder i kraft.

Av tidsskäl har det inte funnits möjlighet att ta fram förordningsförslag till alla de ändringar som kan komma att bli nödvändiga, eftersom en proposition måste lämnas senast i mars 2011 för att över huvud taget möjliggöra ett aktivt ställningstagande huruvida Sverige ska godta konventionsändringarna, jfr avsnitt 3. Hos Transportstyrelsen pågår dock ett arbete med att analysera alla förändringar i konventionen för att se vilka förändringar som måste göras i t.ex. utbildningssystem, behörigheter och vakthållningsregler. Detta arbete planeras vara klart i årsskiftet 2010/11.

6 Kostnader och andra konsekvenser

För de flesta av ändringarna som gjorts i konventionen är det i dag mycket svårt att lämna några konkreta uppgifter om vilka konsekvenser som uppstår för sjömännen, redarna, utbildningsanordnarna och andra. Detta beror framför allt på att det är ett mycket stort antal förändringar som gjorts i konventionen, och tiden sedan ändringarna gjordes i juni 2010 inte har medgett någon omfattande analys av konsekvenserna. Hos Transportstyrelsen pågår som redan nämnts dock ett arbete med att analysera alla förändringar i konventionen för att se vilka förändringar som måste göras i t.ex. utbildningssystem, behörigheter och vakthållningsregler. Detta arbete planeras vara klart i årsskiftet 2010/11. Av tidsskäl finns dock inte möjlighet att avvakta denna utredning, eftersom en proposition måste lämnas senast i mars 2011 för att över huvud taget möjliggöra ett aktivt ställningstagande huruvida Sverige ska godta konventionsändringarna, jfr avsnitt 3.3. och 5.2.

6.1 Sjömännen

Den ändrade STCW-konventionen innebär att en ganska stor mängd förändringar har gjorts i närapå samtliga konventionens delar. De flesta förändringar är av begränsad art genom att t.ex. ett utbildningsmoment tillförs i en redan befintlig utbildning,

och rör en mindre mängd av sjöpersonalen. Sammantaget påverkas dock i princip samtliga sjömän på något sätt.

Några säkra siffror på *hur* många de sjömän är som påverkas är dock svåra att ge. Detta beror bland annat på redan nämnda faktum att alla sjömän inte påverkas av alla ändringar. Eftersom många ändringar avser justerade utbildningsmoment består svårigheten också i att personer som utbildas i Sverige men sedan arbetar på fartyg registrerade i något annat lands register inte finns registrerade som sjömän i Sverige. Vidare finns ingen enhetlig definition på sjöman i detta avseende. Transportstyrelsen har ändå gjort en grov preliminär uppskattning att ungefär 13 000 personer, inkluderande intendenturpersonal, på något sätt berörs av ändringarna. Denna siffra inkluderar också personer som utbildas i Sverige men sedan arbetar på utländska fartyg. Det är således enkelt uttryckt alla svenska sjömän som påverkas.⁴ Av de enskilt mest betydande nya kraven kan ungefär 200 sjömän antas påverkas av de nya kraven på elektrikerbehörighet, och ungefär 800 av bestämmelserna om sjöfartsskydd.

En del av sjömännen kommer att behöva komplettera sin utbildning eller sina kunskaper genom antingen kompletterande utbildning i redarens regi, medan andra sjömän kan behöva göra kompletteringen på sjöfartshögskola. De flesta nya moment kan antas kräva några timmars ytterligare utbildning, medan utbildning m.m. i sjöfartsskydd kan kräva några dagars utbildning, och den nya elbehörigheten (avsnitt 3.2.1) förmodligen räknar utbildningen i år och kräver att en helt ny utbildning tas fram inom sjöfartshögskolorna.

När det gäller finansieringen av de nya kraven täcks de antingen av redarna när det gäller moment som redarna utbildar i, eller av möjligheten till sedvanligt studiemedel om det gäller utbildning inom högskolans regi.

⁴ Jfr också Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar SOU 2010:73, s. 55.

6.2 Redarna

Några konkreta siffror på hur många rederier eller hur stor andel av rederierna som påverkas finns inte i dag. Det kan dock preliminärt konstateras att när det gäller fartyg i inre fart, bl.a. skärgårdstrafiken, kommer dessa att träffas i mycket liten omfattning av förändringarna, förutom de förändrade vilotiderna.

Nya utbildningsmoment

Redarna påverkas av förändringarna genom att många av utbildningsmomenten kan genomföras genom internutbildning etc. hos arbetsgivaren. Detta sker redan i dag i stor utsträckning och flera nya utbildningsmoment har tillkommit som förmodligen kommer att läggas på arbetsgivaren att genomföra. Detta blir förmodligen bl.a. fallet när det gäller utbildningen i sjöfartsskyddsfrågor.

Ett exempel på en skillnad som den nya konventionen har medfört är att många utbildningsmoment som redarna tidigare har kunnat genomföra genom antingen vanligt arbete ombord eller genom övning ombord, nu måste ske genom övning i land. Detta gäller vissa delar i den grundläggande säkerhetsutbildningen, t.ex. brandhantering och hopp från höga höjder. Detta kräver att redarna skickar sina anställda på träning i land. Beroende på hur rederiet väljer att arrangera detta (egen anläggning, köpta kurser) uppstår kostnader för utbildningen genom t.ex. kurskostnad, resor, logi etc. För den utökade grundläggande säkerhetsutbildningen kan en totalkostnad per sjöman uppskattas till 3 000–7 000 kr. Enligt Transportstyrelsen är det uppskattningsvis 4 000–5 000 sjömän som behöver genomgå dessa nya utbildningsmoment.

Nya hälsokrav

De ändrade hälsokraven (se avsnitt 3.2.4) ser mer ingripande ut än de är i praktiken. Att tidigare riktlinjer om synkrav görs obligatoriska medför ingen större skillnad, och de nya riktlinjerna om kroppsliga färdigheter utgör ett önskvärt stöd i den medicinska bedömningen som även skulle göras enligt tidigare regler. Kostnaderna för de läkarundersökningar som redarna i dag har en skyldighet att bekosta bör således inte påverkas i någon nämnvärd omfattning.

Ändrade vilotider

För sjömän på fartyg som går i trafik enbart på det svenska fastlandet kommer konventionen att innebära att de minsta tillåtna vilotiderna höjs (se avsnitt 5). Detta påverkar schemalaggnings och vakthållningen på fartygen.

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

6.3 Skolorna

I dag tillhandahåller vissa gymnasieskolor utbildning till matros och motorman. Genom den nya behörigheten för matros och

motormän (se avsnitt 3.2.2) försvinner möjligheten för gymnasieskolorna att utbilda dessa. Transportstyrelsen har för avsikt att ta upp samtal med berörda skolor för att finna en lösning på detta.

Högskolorna kommer att behöva justera sina utbildningar i många delar, de flesta relativt små, men som redan nämnts behöver en helt ny utbildning i fartygsel tas fram för att kunna ligga till grund för den nya elbehörigheten (se avsnitt 3.2.1). Några uppgifter om omfattningen av de ökade uppgifterna och kostnaderna för dessa finns inte i dag.

6.4 Transportstyrelsen

De nya reglerna kommer att innebära framför allt ett initialt omfattande arbete för Transportstyrelsen, dels genom att myndigheten i samarbete med skolorna måste utarbeta nya utbildningar eller förändra innehållet i många utbildningar, dels genom att alla säkerhetsbesättningsbeslut måste uppdateras med anledning av att matrosar och motormän nu måste certifieras (se avsnitt 3.2.2). Justeringar av myndighetens föreskrifter kan också förutses. Efter att detta initiala arbete har avslutats bör förändringarna inte innebära någon nämnvärd ökad arbetsbelastning jämfört med tidigare.

6.5 Domstolarna

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

6.6 Förenklingsåtgärder

Även om antalet utbildningsmoment och krav på certifikat har ökat med den nya konventionen, har ändå en viktig aspekt i hela översynen av konventionen varit att försöka förenkla det administrativa förfarandet för alla inblandade. För sjömännen har detta t.ex. inneburit möjligheter till distansutbildning (avsnitt 3.2.6) och fler möjligheter att uppdatera sina behörigheter (avsnitt 3.2.3).

7 Författningskommentar

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

3 och 3 a §

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

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

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

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

Den reviderade STCW-konventionen (Manilaändringarna)

Nya eller ändrade bestämmelser i den reviderade STCW-konventionen

De ändringar som gjordes i STCW-konventionen vid diplomatkonferensen i juni 2010 i Manila bestod formellt i att en kodifierad konventionstext antogs direkt. De färdiga texterna består således inte av ändringar i den tidigare konventionen även om beslutet formellt var att ändra den befintliga konventionen, inte att anta en ny. Någon officiell text som direkt visar exakt vilka förändringar som gjorts i förhållande till 1995 års konvention finns därför inte.

För att få en bild av vilka ändringar som gjorts är man därför hänvisad till de ändringsförslag som beslutades av IMO:s underkommitté STW (Standards of Training and Watchkeeping) vid kommitténs 41:a möte i januari 2010 (STW41). Dessa dokument låg sedan till grund till de kodifierade texter som antogs vid diplomatkonferensen.

Sammanställningen är baserad på följande dokument: STW 41/WP.2/Add.1/Rev.1 (kapitel I), STW 41/WP.4/Add.1 (kapitel II), STW 41/WP.2/Add.2/Rev.1 (kapitel III), STW 41/WP.5/Add.1 (kapitel IV och VII), STW 41/WP.3/Add.1/Rev.1 (kapitel V), STW 41/WP.3/Rev.1 (kapitel VI) och STW 41/WP.5 (kapitel VIII).

Sammanställningen utgår från den nu reviderade konventionen och den numrering som bestämmelserna har fått i denna. Detta innebär att en bestämmelse i 1995 års konvention som har utgått helt inte återfinns i sammanställningen. Vidare anges i sammanställningen inte ändringar av enbart redaktionell

karaktär, t.ex. ändrade hänvisningar till andra delar i konventionen. Slutligen listas inte heller ändringarna i del B av konventionen, dvs. den rekommenderande delen. Sammanställningen gör således inte anspråk på att vara en uttömmande redovisning av samtliga förändringar i förhållande till 1995 års konvention. För en sådan måste hänvisas till de nämnda dokumenten från STW41 samt en jämförelse mellan 1995 och 2010 års konventionstext.

Kapitel	Kommentar
Kapitel I	
Regel I/1.12, I/1.20, I/1.29–36	
Regel I/2.1, I/2.2, I/2.7 och 8, I/2.12–16	
Regel I/3.2, I/3.5, I/3.6	
Regel I/4.1.3	
Regel I/5.1, I/5.2	
Regel I/7.3.2, I/7.4	
Regel I/8.1.1, I/8.2, I/8.3	
Regel I/9	
Regel I/10.1.1, I/10.5	
Regel I/11.3, I/11.5	
Regel I/14.1.3, I/14.1.7	
Regel I/15.1, I/15.2	
Avsnitt A-I/2.5–9	
Avsnitt A-I/3.1, A-I/3.2	
Avsnitt A-I/4.6	
Avsnitt A-I/6.3	Endast fotnoten till rubriken ändrad
Avsnitt A-I/7.2, A-I/7.4–6, A-I/7.9, A-I/7.11	
Avsnitt A-I/8.3.1	
Avsnitt A-I/9, tabellerna A-I/9-1 och A-I/9-2	
Avsnitt A-I/11.1.1.1, A-I/11.1.4	
Avsnitt A-I/14.3	

Kapitel II	
Regel II/1.1, II/1.2.2, II/1.2.6	
Regel II/2.1, II/2.3	
Regel II/3.1–3, II/3.4.2.2.2, II/3.4.5, II/3.5, II/3.6.4	
Regel II/5	
Avsnitt A-II/2.1.3, A-II/6.3, tabell A-II/1, A-II/2.2.4, tabell A-II/2	Endast fotnoterna ändrade i bestämmelserna
Avsnitt A-II/3.6.3, tabell A-II/3	
Avsnitt A-II/5, tabell A-II/5	
Kapitel III	
Regel III/1.1, III/1.3	
Regel III/2.1, III/2.2	
Regel III/3.1, III/3.3	
Regel III/5	
Regel III/6	
Regel III/7	
Avsnitt A-III/1.8, A-III/1.10, tabell A-III/1	
Avsnitt A-III/2.4, A-III/2.8, tabell A-III/2	Endast fotnoten i punkten 2.4 ändrad
Avsnitt A-III/3.6, A-III/3.8	
Tabell A-III/4	
Avsnitt A-III/5, tabell A-III/5	
Avsnitt A-III/7, tabell A-III/7	
Kapitel IV	
Kapitel IV rubriken	
Regel IV/1.1, IV/1.2	
Regel IV/2 rubriken, IV/2.2,	

Avsnitt IV/2 rubriken, IV/2.1, IV/2.3, tabell A-IV/2	Endast fotnoten i punkten 2.3 ändrad
Kapitel V	
Regel V/1-1, V/1-2	
Regel V/2 rubriken, V/2.5, V/2.6, V/2.8	
Avsnitt A-V/1-1, tabell A-V/1-1-1, tabell A-V/1-1-2, tabell A-V/1-1-3, A-V/1-2, tabell A-V/1-2-1, tabell A-V/1-2-2	
Avsnitt A-V/2 rubriken, A-V/2.2.2 rubriken, A-V/2.2.3, A-V/2.4	
Kapitel VI	
Regel VI/1 rubriken, VI/1.1, VI/1.2	
Regel VI/3.1, VI/3.2	
Regel VI/4.3	
Regel VI/5.2	
Regel VI/6	
Avsnitt A-VI/1 rubriken, A-VI/1.1 rubriken samt fotnoten till rubriken, A-VI/1.2 rubriken, A-VI/1.2.1, A-VI/1.2.2, A-VI/1.3, A-VI/1.4, A-VI/1.5, tabell A-VI/1-4	
Avsnitt A-VI/2.2 fotnoten, A-VI/2.4, A-VI/2.5, A-VI/2.6, A-VI/2.8 fotnoten, A-VI/2.10–12, tabell A-VI/2-1	
Avsnitt A-VI/3.4–6	
Avsnitt A-VI/4.2 och 5 fotnoterna, tabell A-VI/4-1, tabell A-VI/4-2	
Tabell A-VI/5	
Avsnitt A-VI/6, tabell A-VI/6-1, tabell A-VI/6-2	

Kapitel VII	
Regel VII/1.1.1	
Regel VII/2.1	
Avsnitt A-VII/1.4	
Avsnitt A-VII/2.1.1, A-VII/2.3, A-VII/2.4	
Kapitel VIII	
Regel VIII/1.1.1, VIII/1.2	
Regel VIII/2.2.5	
Avsnitt A-VIII/1	
Avsnitt A-VIII/2.8 + rubriken, A-VIII/2.10 A-VIII/2.18.4, A-VIII/2.47, A-VIII/2.107 + rubriken	