

Regeringens proposition

1997/98:128

Lag om vilotid för sjömän m.m.

Prop.
1997/98:128

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 5 mars 1998

Göran Persson

Ines Uusmann
(Kommunikationsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen innehåller förslag till lag om vilotid för sjömän samt vissa följdändringar i arbetstidslagen (1982:673) och fartygssäkerhetslagen (1988:49). Syftet är att anpassa svensk lagstiftning till två konventioner som reglerar sjömäns vilotid. De berörda konventionerna är dels den av Internationella arbetskonferensen år 1996 antagna konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg, dels den av Internationella sjöfartskonferensen år 1995 reviderade konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning.

Den nya lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 oktober 1998, då sjöarbetstidslagen (1970:105) föreslås upphöra att gälla.

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om vilotid för sjömän.....	4
2.2	Förslag till lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673) .	7
2.3	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)	8
3	Ärendet och dess beredning.....	9
4	Internationella arbetsorganisationen (ILO) och 1996 års konvention (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg	9
5	Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och den reviderade STCW-konventionen.....	11
6	Den svenska regleringen.....	12
6.1	Nuvarande förhållanden.....	12
6.2	Ny lag om vilotid för sjömän.....	15
6.3	Ändringar i fartygssäkerhetslagen (1988:49)	16
7	Ikraftträdande	17
8	Kostnadskonsekvenser	17
9	Författningskommentar	17
9.1	Förslaget till lag om vilotid för sjömän.....	17
9.2	Förslaget till lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673)	22
9.3	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)	22
	Förteckning över de remissinstanser som yttrat sig över promemorian	23
	Lagrådsremissens lagförslag.....	24
	Lagrådets yttrande	29
	Convention 180, Convention concerning seafarers' hours of work and the manning of ships.....	30
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 5 mars 1998.....	36
	Rättsdatablad.....	37

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 1997/98:128

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om vilotid för sjömän,
2. lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673),
3. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:449).

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om vilotid för sjömän

Häri genom föreskrivs följande.

Tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller, med de undantag som anges i 2 §, sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg.

Bestämmelserna gäller även

1. andra anställda än sjömän som utför fartygsarbete som beräknas pågå under längre tid än en vecka,
2. de personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade.

Med fartygsarbete avses i denna lag arbete för fartygets räkning som utförs ombord eller på annat ställe av arbetstagare som följer med fartyget.

Undantag

2 § Lagen gäller inte när fråga är om

1. fiskefartyg, när de används som sådana, och fartyg som används i verksamhet som har direkt anknytning till fiske,
2. räddningsfartyg när de används som sådana,
3. fritidsfartyg.

3 § Undantag från lagens tillämpning 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.

Sådant undantag gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) eller, vad avser vaktgående sjömän, om undantaget strider mot rätten till vilotid enligt 4 §.

En arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal som avses i första stycket får tillämpa avtalet även på en sjöman som inte tillhör den avtalslutande organisationen under förutsättning att sjömannen sysselsätts i arbete som avses med avtalet och att sjömannen inte omfattas av ett annat tillämpligt kollektivavtal.

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.

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.

6 § Tillfälliga avvikelser från bestämmelserna i 4 och 5 §§ får göras om det är nödvändigt för

1. att avvärja hotande fara för liv, fartyg eller last,
2. att lämna hjälp enligt 6 kap. 6 § andra stycket och 8 kap. 3 eller

4 § sjölagen (1994:1009),

3. att delta i en författningsenlig övning med säkerhetsanordningar,
4. att genomföra en åtgärd som påkallas av en myndighet i hamn,
5. att genomföra en åtgärd som föranleds av att besättningen har minskat under resan,
6. att genomföra en annan åtgärd som inte tål uppskov och som inte kunnat planeras att utföras på annan tid.

Sjömän som deltagit i arbete enligt första stycket skall så snart det är möjligt kompenseras med vila av tillräcklig längd.

7 § Överstiger den ordinarie arbetstiden 40 timmar i veckan skall ersättning för överskjutande tid lämnas i form av fritid i hamn eller på annat sätt enligt vad som fastställts i kollektivavtal vilket tillkommit i den ordning som anges i 3 § första stycket.

Tillsyn

8 § Tillsyn över att denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen följs skall utövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Därvid skall 10 kap. och 13 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen (1988:49) tillämpas.

9 § Befälhavaren skall tillse att det på fartyget finns en arbetsordning.

Arbetsordningen skall innehålla uppgifter om sjömännens tjänstschema till sjöss och i hamn samt om den minsta vilotid som föreskrivs enligt gällande bestämmelser eller kollektivavtal.

Arbetsordningen skall anslås på en väl synlig och lättillgänglig plats ombord.

10 § Befälhavaren eller den han utser skall tillse att det på fartyget förs anteckningar om vilotid. Anteckningarna skall hållas tillgängliga vid tillsynsförrättning.

Sjömän har rätt att själva eller genom någon annan ta del av anteckningarna och få en kopia av dessa. Samma rätt har fackliga organisationer som företräder de anställda.

Bemyndigande

11 § Regeringen får föreskriva att bestämmelserna i denna lag inte skall gälla när fråga är om ett fartyg som tillhör staten.

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela särskilda föreskrifter för totalförsvaret även om de avviker från denna lag.

Föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda eller som annars måste meddelas i lag får dock inte meddelas med stöd av denna paragraf.

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om arbetsordning och anteckningar om vilotid.

Ansvarsbestämmelser

14 § Till penningböter döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 9 eller 10 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av 13 §,

2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift om vilotid, om gärningen inte är belagd med straff i brottsbalken,

3. befälhavaren eller den som trätt i befälhavarens ställe om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet använder en sjöman till fartygsarbete i strid mot denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

4. redaren eller den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget, om han känt till eller borde ha känt till sådan förseelse som avses i 3.

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1998.

2. Genom denna lag upphävs sjöarbetstidslagen (1970:105).

Härigenom föreskrivs att 2 § arbetstidslagen (1982:673) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Lagen gäller inte

1. arbete som utförs i arbetstagarens hem eller annars under sådana förhållanden att det inte kan anses vara arbetsgivarens uppgift att vaka över hur arbetet är ordnat,

2. arbete som utförs av arbetstagare som med hänsyn till arbetsuppgifter och anställningsvillkor har företagsledande eller därmed jämförlig ställning eller av arbetstagare som med hänsyn till sina arbetsuppgifter har förtroendet att själva disponera sin arbetstid,

3. arbete som utförs i arbetsgivarens hushåll,

4. skeppstjänst

4. *fartygsarbete*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att lagen skall tillämpas på skeppstjänst som har undantagits från sjöarbetstidslagen (1970:105).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att lagen skall tillämpas på *i fråga om fartygsarbete* som har undantagits från *tillämpning av bestämmelserna om vilotid i lagen (1998:000) om vilotid för sjömän.*

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1998.

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (1988:49)

dels att 5 kap. 8 § skall upphöra att gälla,

dels att rubriken närmast före 5 kap. 5 § skall lyda "säkerhetsbesättning",

dels att i 5 kap. 5, 6, 9, 10, 12, 13, 17 §§, 12 kap. 2 och 3 §§ samt 13 kap. 3 § ordet "minimibesättning" i olika böjningsformer skall bytas ut mot "säkerhetsbesättning" i motsvarande form,

dels att 6 kap. 10 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

10 §¹

Bestämmelser om arbetstiden ombord finns i sjöarbetstidslagen (1970:105). Bestämmelser om *vilotiden* ombord finns i *lagen om vilotid för sjömän* (1998:000).

Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete som utförs av arbetstagare finns i sjömanslagen (1973:282).

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1998.

¹ Senaste lydelse 1990:723.

I departementspromemorian Förslag till lag om vilotid för sjömän föreslås att svensk lagstiftning anpassas till två internationella konventioner som reglerar sjömäns vilotid. De berörda konventionerna är dels den av Internationella arbetskonferensen år 1996 antagna konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanning på fartyg, dels den av Internationella sjöfartskonferensen år 1995 reviderade konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning. I promemorian föreslås också vissa smärre följdändringar i fartygssäkerhetslagen (1988:49) och arbetstidslagen (1982:673). Promemorian har remissbehandlats. En förteckning av remissinstanserna finns i *bilaga 1*. Remissinstansernas yttranden finns tillgängliga på Kommunikationsdepartementet (dnr K97/3539/RS). Den remissbehandlade lagtexten stämmer i allt väsentligt överens med propositionens lagförslag.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 29 januari 1998 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 2*.

Lagrådet har lämnat förslagen utan erinran. Yttrandet finns i *bilaga 3*.

4 Internationella arbetsorganisationen (ILO) och 1996 års konvention (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg

Alltsedan år 1938 har de svenska sjöarbetstidslagarna utformats så att de har överensstämt med de konventioner inom området som antagits av ILO.

ILO:s beslutande församling, Internationella arbetskonferensen, antog vid sitt 84:e möte år 1996 konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg. Konventionen bifogas i den engelska versionen som *bilaga 4*. Konventionens huvudregler om arbetstid och vilotid är följande.

Konventionen skall enligt artikel 1 tillämpas på sjögående fartyg som vanligen används i kommersiell drift till havs. I den utsträckning som det bedöms genomförbart skall den behöriga myndigheten också tillämpa konventionens bestämmelser på yrkesfiske till havs. Det finns inte någon lägsta bruttodräktighetsgräns för tillämpningen av konventionen.

I artikel 3 föreskrivs att man, inom de ramar som anges i artikel 5, skall fastställa antingen det högsta antal arbetstimmar som inte får överskridas under en given tidsperiod eller det minsta antal vilotimmar som skall tillhandahållas under en given tidsperiod.

I artikel 4 stadgas att en medlemsstat som ratificerar konventionen skall bekräfta att den normala arbetstiden för en sjöman är åtta timmar per dag med en vilodag i veckan och med vila på allmänna helgdagar. Emellertid skall detta inte hindra en medlemsstat från att ha förfaranden för att auktorisera eller registrera ett kollektivavtal som fastställer sjömäns normala arbetstid på en grund som inte är mindre gynnsam än denna norm.

I artikel 5:1 regleras arbetstid och vilotid. Arbetstiden får inte överstiga 14 timmar under vilken tjugofyratimmars period som helst och 72 timmar under vilken sjudagarsperiod som helst. Detta möjliggör en kontinuerlig tillämpning av ett trevaktssystem men endast sex dygns tillämpning av ett tvåvaktssystem. Som ett alternativ till maximigränser för arbetstiden ges i artikeln möjlighet att tillämpa minimigränser för vilotiden. Vilotiden får inte understiga 10 timmar under vilken tjugofyratimmarsperiod som helst och 77 timmar under vilken sjudagarsperiod som helst. Detta möjliggör ett kontinuerligt tvåvaktssystem eller trevaktssystem.

I artikel 5:2 stadgas att vilotiden får delas upp i högst två perioder varav en period om minst sex timmar. Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar.

I artikel 5:6 finns undantagsbestämmelser som ger flexibilitet åt bestämmelserna i första och andra stycket. Enligt artikel 5:6 skall inget i artikel 5:1 och 5:2 hindra en medlemsstat från att ha nationella lagar eller bestämmelser, eller ha ett förfarande för att auktorisera eller registrera kollektivavtal, vilka medger undantag från de angivna gränserna. Sådana undantag skall, så långt det är möjligt, följa de angivna normerna men man får beakta mer frekventa eller längre ledighetsperioder eller kompensationsledighet för vaktgående sjömän eller för sjömän vilka arbetar ombord på fartyg som går på korta resor.

Enligt artikel 5:7 skall medlemsstaten fordra att en arbetsordning anslås på en lätt tillgänglig plats ombord. Arbetsordningen skall för varje befattning innehålla ett arbetsschema för tjänstgöringen ombord samt uppgift om den maximala arbetstiden eller kortaste vilotiden som föreskrivs enligt lag eller gällande kollektivavtal.

Enligt artikel 5:8 skall den i artikel 5:7 avsedda arbetsordningen upprättas enligt ett standardformulär, dels på det eller de arbetsspråk som används på fartyget, dels på engelska.

I artikel 6 föreskrivs att ingen sjöman under 18 år får arbeta under natten. Med natt avses enligt artikeln en period om minst nio på varandra följande timmar inklusive tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00. Bestämmelsen behöver inte tillämpas om det skulle försämra en effektiv utbildning av sjömän i åldrarna 16–18 år i enlighet med etablerade program och tidsscheman.

Enligt artikel 7 skall inget av vad som stadgas i konventionen försvaga fartygsbefälhavares rätt att fordra att en sjöman fullgör all den arbetstid som behövs med hänsyn till den omedelbara säkerheten för fartyget, personer ombord, lasten eller som behövs för att assistera andra fartyg eller personer i sjönöd. Befälhavaren får då tillfälligt upphäva arbets- eller vilotidsschemat och fordra att en sjöman fullgör den arbetstid som

behövs till dess den normala situationen har återställts. Så snart som möjligt därefter skall befälhavaren se till att de sjömän som har utfört arbete under en schemalagd viloperiod kompenseras med en adekvat viloperiod.

I artikel 8 föreskrivs bl.a. att medlemsstaten skall fordra att journaler över sjömäns dagliga arbets- eller vilotimmar förs så att detta möjliggör övervakning av att bestämmelserna i artikel 5 efterlevs. Den behöriga myndigheten skall antingen fastställa formulär till journalerna med beaktande av tillgängliga riktlinjer från ILO eller använda ett standardformulär som upprättats av ILO. Formuläret skall fastställas på det eller de språk som föreskrivs i artikel 5:8, det vill säga arbetsspråket eller arbetsspråken på fartyget samt engelska.

I artikel 9 föreskrivs att den behöriga myndigheten skall undersöka och godkänna de i artikel 8 avsedda journalerna vid lämpliga tidsintervaller för att övervaka efterlevnaden av bestämmelserna som reglerar arbetstid eller vilotid.

Enligt artikel 18 träder konventionen i kraft sex månader efter det att fem medlemsstater ratificerat konventionen. Av dessa medlemsstater skall tre ha en handelsflotta om minst en million brutto var.

5 Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och den reviderade STCW-konventionen

IMO behandlar frågor som rör sjösäkerhet och skydd av havsmiljön och har till syfte att få till stånd internationella regler på dessa områden.

IMO:s beslutande församling, Internationella sjöfartskonferensen, antog den 7 juli 1978 en konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning den s.k. STCW-konventionen. Sverige ratificerade konventionen år 1981 (prop. 1980/81:29, bet. 1980/81:TU5, rskr. 1980/81:40). Konventionen trädde i kraft år 1984.

Den ursprungliga STCW-konventionen innehöll bl.a. internationella behörighetsregler för sjöfolk. Reglerna innefattade krav på både utbildning och praktisk tjänstgöring på fartyg. Konventionen innehöll inga föreskrifter om antalet befattningshavare och inte heller några arbetstidsbestämmelser. Däremot upptog den en allmänt hållen regel beträffande vakthållningen, som föreskrev att vaktsystemet skall vara sådant att effektiviteten hos den som håller vakt inte påverkas av trötthet. Konventionen medförde inte något behov av lagändringar i Sverige.

Reglerna i STCW-konventionen ansågs snart föråldrade varför en reviderad STCW-konvention antogs vid den Internationella sjöfartskonferensen sommaren 1995. Den reviderade STCW-konventionen, som trädde i kraft den 1 februari 1997, innehåller bl.a. föreskrifter om minsta tillåtna vilotid för vakthavande befäl och vaktgående besättningsman.

Själva konventionen innehåller de oförändrade artiklarna kompletterade med de viktigaste bestämmelserna i den tidigare bilagan till kon-

ventionen. Alla detaljföreskrifter har förts över till konventionens bilaga. Bilagan består av två delar. Del A innehåller obligatoriska bestämmelser och del B innehåller rekommendationer.

Reglerna om vakthållning finns i ett nytt kapitel VIII i den obligatoriska delen av konventionens bilaga. Reglerna, som således är tvingande, föreskriver att vakthavande befäl eller vaktgående besättningsman skall ha en minsta vilotid om 10 timmar per tjugofyratimmarsperiod. Vilotiden får delas upp i högst två perioder, varav en period om minst 6 timmar. Vilotiden om 10 timmar får dock minskas till sex timmar i följd under högst två dagar under förutsättning av en sammanlagd vilotid om minst 70 timmar under en sjudagarsperiod.

6 Den svenska regleringen

6.1 Nuvarande förhållanden

Sjöarbetstidslagen

Arbetstiden på svenska fartyg regleras i sjöarbetstidslagen (1970:105). Lagen tillämpas på skeppstjänst (1 §). Med skeppstjänst förstås arbete som en person, vilken är anställd på svenskt fartyg, för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag utför ombord på fartyget eller på annat ställe.

Från lagens tillämpning görs i 2 § undantag för skeppstjänst som utförs av bl.a. befälhavare, om utom denne minst tre personer är anställda på fartyget, samt maskinchef och främste styrman, om deras skeppstjänster inte är indelade i vakter och de inte är ende maskinist respektive ende styrman ombord. Undantag görs vidare bl.a. för en medlem av redarens familj, om fartygets bruttodräktighet understiger 500. Från lagens tillämpning görs undantag även för skeppstjänst på fiskefartyg, räddningsfartyg samt lustfartyg (med lustfartyg avses fartyg som används för fritidsändamål).

Ytterligare undantag från lagens tillämpning får göras genom kollektivavtal som på arbetstagar sidan har slutits eller godkänts av en organisation som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Regeringen får förordna att lagen inte skall gälla på fartyg som ägs av staten. Vidare får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer även i övrigt medge undantag från tillämpningen av lagen om det finns synnerliga skäl. Ett sådant bemyndigande har lämnats till Sjöfartsverket.

Sjöarbetstidslagens bestämmelser om ordinarie arbetstid återfinns i 4–9 §§. De är indelade i två avsnitt; dels regler om ocean- och närfart (4–7 §§), dels regler om lokalfart (8–9 §§).

Sjöarbetstidslagen bygger liksom arbetstidslagen (1982:673) på principen om 40 timmars arbetsvecka. Detta kommer till uttryck i 4 § som maximerar den ordinarie tiden för en dagman, det vill säga en sjöman vars tjänst inte är indelad i vakter och som inte tillhör radio- eller

ekonomipersonalen, till åtta timmar om dygnet och till 40 timmar i veckan. När ett fartyg är till sjöss måste dock vissa arbetsuppgifter passas kontinuerligt. En stor del av besättningen är därför indelad i vakter. Det vanligaste är trevaktsystemet som innebär att tre sjömän avlöser varandra under dygnet. På grund av vaktsystemen kan den ordinarie arbetstiden bli längre än 40 timmar i veckan. En vaktindelad sjöman kompenseras dock för detta genom en särskild ersättning som i första hand skall ges i form av fritid på land (10 §).

Den ordinarie arbetstiden för en trevaktsindelad sjöman regleras i 5 §. Enligt detta lagrum gäller som huvudregel för en vaktindelad sjöman som inte tillhör ekonomipersonalen och för en sjöman som tillhör radiopersonalen att den ordinarie arbetstiden får uppgå till högst 8 timmar om dygnet. Detta innebär att den ordinarie arbetstiden kan uppgå till 56 timmar i veckan.

I 6 § görs undantag från 5 § för arbete på fartyg vars bruttodräktighet understiger 500. För att 6 § skall vara tillämplig krävs också att fartyget går i närfart. I sådana fall får den ordinarie arbetstiden för en sjöman som avses i 5 § uppgå till högst 24 timmar under två dygn i följd när fartyget är till sjöss. 6 § medger således tvåvaktsindelning av personalen. Under en fast period om två veckor får den ordinarie arbetstiden dock inte överstiga 112 timmar.

I 7 § finns särregler för ekonomipersonal. För sjömän i denna kategori får den ordinarie arbetstiden i ocean- och närfart uppgå till högst 9 timmar om dygnet och 56 timmar i veckan på passagerarfartyg och till åtta timmar om dygnet på annat fartyg. Bestämmelsen tillämpas på både vaktindelad och vaktfri personal.

Beträffande lokalfart skiljer sjöarbetstidslagen på lokalfart inom respektive utom svensk hamn. I lokalfart inom svensk hamn får den ordinarie arbetstiden enligt huvudregeln uppgå till högst nio timmar om dygnet och 40 timmar i veckan, raster inte inräknade (8 §). I lokalfart utom svensk hamn får den ordinarie arbetstiden uppgå till högst 10 timmar om dygnet och 56 timmar i veckan (9 §). Reglerna är gemensamma för alla besättningskategorier.

Från de begränsningar som föreskrivs i 4–9 §§ får enligt 13 § avsteg göras genom kollektivavtal, som på arbetstagsidan har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation.

För den ordinarie arbetstid som överstiger 40 timmar i veckan kompenseras personalen, som nämnts ovan, genom ersättning (10 §). Ersättningen ges i form av fritid i hamn. Genom kollektivavtal, som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation, är det dock möjligt att komma överens om att vederlaget skall ges på något annat sätt.

I 11 § föreskrivs att övertidsarbete inte bör förekomma regelbundet och att övertid inte får tas ut med mer än 13 timmar i veckan. Det finns dock en möjlighet att genom kollektivavtal, som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation, besluta att övertid får tas ut med ytterligare fem timmar i veckan, dvs. sammanlagt 18 timmar.

Från övertidsbegränsningen undantas enligt 11 § tredje stycket vissa former av skeppstjänst som är av sådan karaktär att de inte tål uppskov.

Enligt 12 § får en sjöman åläggas högst 16 timmars skeppstjänst under 24 timmar i följd. För en sjöman som är under 16 år finns en specialregel som föreskriver minst nio timmars sammanhängande vila under tiden mellan klockan 20 och klockan 8. Sistnämnda bestämmelse är dock obsolet då en person under 16 år inte får sysselsättas i fartygsarbete enligt 45 § sjömanslagen (1973:282). Annan sjöman skall under 24 timmar i följd beredas tillfälle att vila under en sammanhängande tid av tillräcklig längd. Vidare föreskrivs i 12 § tredje stycket att den som ålägger anställd skeppstjänst skall ta skälig hänsyn till arbetstid i annat arbete som den anställda utför för samma arbetsgivare. Dessa begränsningar av arbetstidsuttaget hindrar dock inte att en sjöman åläggs skeppstjänst som är nödvändig för att avvärja hotande fara för fartyg, liv eller gods, att viss hjälp lämnas enligt sjölagen eller att en sjöman deltar i sådan övning med säkerhetsanordningar som skall företas enligt lag eller annan författning.

För fartyg skall föras anteckningar om arbetstid enligt föreskrifter av tillsynsmyndigheten (15 §). Sjömannen har rätt att ta del av anteckningarna.

Befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder en sjöman till skeppstjänst i strid mot lagen eller föreskrifter för tillämpningen av lagen döms till böter. Även redare eller annan som i redarens ställe har haft befattning med fartyget döms till böter, om han känt till eller bort känna till överträdelsen (18 §).

Straff enligt 18 § skall inte dömas ut, om det visas att brist har uppkommit i bemanningen under en pågående resa och det inte har varit möjligt att i senast besökta hamn komplettera bemanningen (19 §).

Den som inte för anteckningar om arbetstid enligt Sjöfartsverkets föreskrifter eller inte håller anteckningarna tillgängliga vid tillsynsförrättning, döms till böter (20 § första punkten). Det anges inte något krav på uppsåt eller oaktsamhet för att straff skall kunna dömas ut. Bestämmelsen avser befälhavaren eller annan som för anteckningarna om arbetstid.

Till böter döms även den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i anteckningar om arbetstid, om inte gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

Sjöarbetstidskungörelsen

Sjöarbetstidskungörelsen (1970:550) innehåller inga materiella regler om arbetstid.

Enligt kungörelsen (1 §) gäller sjöarbetstidslagen inte i fråga om skeppstjänst på fartyg som tillhör polisväsendet, Försvarmakten, Kustbevakningen, Statens järnvägar, Vägverket, Sjöfartsverket eller Tullverket. I stället gäller i dessa fall arbetstidslagen (1982:673).

Vidare föreskrivs i kungörelsen (2 §) bl.a. att Sjöfartsverket får medge undantag enligt 2 § sjätte stycket sjöarbetstidslagen, dvs. om det finns synnerliga skäl, samt (3 §) att tillsyn över efterlevnaden av

sjöarbetstidslagen utövas av Sjöfartsverket. Verkets beslut enligt 2 § sjätte stycket sjöarbetstidslagen får överklagas hos regeringen. Prop. 1997/98:128

I det här sammanhanget kan nämnas att Sjöfartsverket enligt förordningen (1991:1881) om medgivande enligt sjöarbetstidslagen m.m. prövar frågor om medgivande enligt 2 § fjärde stycket sjöarbetstidslagen. Även sådana beslut får överklagas hos regeringen.

6.2 Ny lag om vilotid för sjömän

Regeringens förslag: ILO-konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanning på fartyg samt den reviderade STCW-konvention om sjöfolks utbildning, vakthållning och certifiering genomförs i en lag om vilotid för sjömän.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran. Sveriges fartygsbefälsförening och Svenska maskinbefälsförbundet avstyrker dock förslaget. Sveriges fartygsbefälsförening och Svenska maskinbefälsförbundet anser att förslaget grundas enbart på sjöfartspolitiska/ekonomiska hänsynstaganden och att någon hänsyn inte tagits till vare sig sjösäkerhetsmässiga eller sociala skäl. Förslaget medför väsentliga försämringar av de anställdas sociala skydd. Nuvarande sjöarbetstidslag bör, enligt Sveriges fartygsbefälsförening med instämmande av Svenska maskinbefälsförbundet, behållas med de förändringar som krävs för att uppfylla ILO- och STCW-konventionernas krav.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 15 i ILO-konventionen och artikel 1:2 i den reviderade STCW-konventionen förbinder sig medlemsstaterna att vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att helt och fullt tillämpa konventionerna. Det ingår i svensk tradition i internationellt arbete att efterleva de internationella åtaganden som gjorts, t.ex. genom att anpassa de nationella reglerna till dem som överenskommits internationellt. Sverige bör därför nu anpassa sina föreskrifter om sjöarbetstid till konventionernas bestämmelser.

Den reviderade STCW-konventionen reglerar vilotiden för vaktgående sjömän. Bestämmelsen om vilotid är tvingande. Den reviderade STCW-konventionen kan således bara indirekt sägas innehålla en reglering av sjömäns arbetstid.

ILO-konventionen öppnar däremot en möjlighet för konventionsstaterna att reglera antingen sjömäns arbetstid eller vilotid.

Sjöarbetstidslagen reglerar sjömännens arbetstid, inte deras vilotid. Lagen bygger på principen om 40 timmars arbetsvecka men för en vaktindlad sjöman, som inte tillhör ekonomi- eller radiopersonalen, gäller som huvudregel 56 timmars arbetsvecka. Denna avvikelse från vad som gäller på land förklaras enbart av de speciella förhållanden, som råder till sjöss med krav på kontinuitet i arbetet, vilket leder till behovet att vaktindela arbetet. Principen om 40 timmars arbetsvecka gäller även på

sjön men den tillgodoses i praktiken genom ledighet i land, inte till sjöss. Prop. 1997/98:128

För att Sverige skall kunna uppfylla konventionernas krav måste den svenska lagstiftningen anpassas. Med hänsyn till att STCW-konventionen innehåller tvingande föreskrifter om vilotid och ILO-konventionen anvisar föreskrifter om vilotid som ett alternativ till föreskrifter om arbetstid är det lämpligt att svenska föreskrifter ges i form av en lag om vilotid för sjömän.

En lag om vilotid för sjömän, som bygger på konventionernas bestämmelser om minimigränser kommer att medge en för varje berört fartyg rationell bemanningsorganisation, vare sig denna bygger på ett tre- eller tvåvaktssystem, samtidigt som grundläggande sjösäkerhetskrav tillgodoses.

6.3 Ändringar i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Regeringens förslag: Bestämmelsen om att Sjöfartsverket skall samråda med organisationer som företräder redare och ombordanställda innan det fattar ett beslut om minimibesättning upphävs. Benämningen minimibesättning ersätts med benämningen säkerhetsbesättning

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanserna tillstyrker eller lämnar förslaget utan erinran. Facket för service och kommunikation (SEKO), Sveriges fartygsbefälsförening och Svenska maskinbefälsförbundet avstyrker dock förslaget. Sveriges fartygsbefälsförening anser att inte bara fartygssäkerhetsmässiga utan även sociala hänsyn bör tas vid beslutet om minimibemanning. Svenska maskinbefälsförbundet anser att det kommer att uppstå en allvarlig obalans i Sjöfartsverkets beslutsunderlag om bara rederiet, i sin ansökan om minimibemanning, får tillfälle att argumentera för sin syn på lämplig bemanning.

Skälen för regeringens förslag: Föreskrifter om fartygs bemanning finns i 5 kap. fartygssäkerhetslagen (1988:49). Dessa innebär att för varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 som transporterar passagerare eller gods skall fastställas det minsta antalet besättningsmän i olika befattningar, som kan anses vara betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart fartyget används eller avses användas i. Detta minsta antal besättningsmän kallas minimibesättning. Minimibesättning fastställs av Sjöfartsverket.

I 5 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen föreskrivs att innan Sjöfartsverket fattar ett beslut om minimibesättning skall verket samråda med organisationer, som företräder redare och ombordanställda.

Den samrådsskyldighet, som föreskrivs i 5 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen, är motiverad av en önskan att få sakkunniga synpunkter från arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna. Samrådsskyldigheten torde emellertid också vara motiverad av sjöarbetstidslagens dispositiva

karaktär (2 och 13 §§ sjöarbetstidslagen), dvs. en överenskommelse mellan parterna om att ett utökat arbetstidsuttag för besättningen på ett fartyg skall kunna påverka besättningsnumerären.

Samråd med redarnas och de ombordanställdas organisationer i frågor som rör sjösäkerheten är naturligt och i vissa fall nödvändigt. Detta är fallet i bemanningsfrågor i allmänhet men inte när det gäller varje enskilt fartyg. Avgörande för vilken besättningsnumerär som skall beslutas för varje enskilt fartyg måste vara en ren sjösäkerhetsfråga som skall bedömas och beslutas av den ansvariga myndigheten, Sjöfartsverket. Sådana beslut påverkas dock av den allmänna säkerhetsnivå som eftersträvas och som tydliggörs bl.a. genom samråd med parterna. Det kan emellertid inte vara lämpligt att dispositiviteten i en arbetstidslagstiftning i princip skall kunna leda till minimibesättningsbeslut som har sin grund i andra hänsynstaganden än de rent sjösäkerhetsmässiga.

Sjöfartverkets uppgift som sjösäkerhetsmyndighet bör således vara att fastställa den besättning som säkerheten för fartyget kräver i den fart det används i eller avses användas i.

7 Ikraftträdande

Lagförslagen föreslås träda i kraft den 1 oktober 1998.

8 Kostnadskonsekvenser

Lagförslagen medför inga ökade kostnader för staten eller samhället i övrigt.

9 Författningskommentar

9.1 Förslaget till lag om vilotid för sjömän

1 §

Paragrafen motsvarar i allt väsentligt 1 § i sjöarbetstidslagen.

Sjöarbetstidslagen tillämpas på skeppstjänst, ett begrepp som inte finns i andra lagar på området. I 2 § arbetstidslagen (1982:673) nämns dock skeppstjänst som ett undantag. Ordet "skeppstjänst" bör bytas ut mot "fartygsarbete", som definieras i paragrafens tredje stycke. Enligt definitionen i sjöarbetstidslagen är skeppstjänst arbete som utförs för fartygets räkning "eller på grund av förmans uppdrag". Vad som skall förstås med det senare är oklart. Förarbetena till sjöarbetstidslagen tar upp frågan om tillfälligt arbete men är inte särskilt vägledande. Hänvisningen till förmans uppdrag bör utgå.

För en arbetstagare med tillfällig och avgränsad arbetsuppgift ombord, t.ex. leveransservice eller maskinreparation, bör en förutsättning för lagens tillämpning vara att fartygsarbetet beräknas pågå under längre tid än en vecka (jfr prop. 1970:29 s. 40).

Enligt paragrafens *andra stycke* 2 omfattar lagen även personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg, under förutsättning att de är vaktindelade. De personer som avses är s.k. seglande ägare som normalt inte betraktas som anställda. Bestämmelsen följer av att den reviderade STCW-konventionen inte medger något undantag för dessa personer.

2 §

Paragrafen motsvarar 2 § andra stycket i sjöarbetstidslagen.

I fråga om de undantag i sjöarbetstidslagen som gäller för vissa personalkategorier har dessa utgått i förslaget då även dessa kategorier omfattas av ILO-konventionen och den reviderade STCW-konventionen.

Beteckningen lustfartyg har bytts ut mot den modernare termen fritidsfartyg. Med detta avses fartyg som används för fritidsändamål men inte i förvärvssyfte. Förslaget innebär inte någon ändring i sak.

3 §

Paragrafens *första stycke* motsvarar 2 § tredje stycket sjöarbetstidslagen. Enligt paragrafens *andra stycke* har möjligheten att genom kollektivavtal göra undantag från lagens tillämpning begränsats i två avseenden.

Undantaget får inte stå i strid med ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (1988:49). Sjöfartsverkets beslut om säkerhetsbesättning är en ren sjösäkerhetsfråga som arbetsmarknadens parter genom kollektivavtal inte skall ha rätt att förfoga över.

Undantaget får inte heller, vad avser vaktgående sjömän, strida mot rätten till vilotid enligt 4 § i förslaget. Undantaget följer av bestämmelserna i kapitel 8 avsnitt A-VIII/1 i den reviderade STCW-konventionen som reglerar viloperioderna för vaktgående personal och som inte medger några undantag som försämrar rätten till vilotid.

Paragrafens *tredje stycke* motsvarar 14 § sjöarbetstidslagen.

4 §

Paragrafens *första stycke* motsvarar artiklarna 3 och 4 i ILO-konventionen. I artikel 3 föreskrivs att man skall fastställa ett minsta antal vilotimmar som skall tillhandahållas under en given tidsrymd inom de ramar som anges i artikel 5. I artikel 4 bekräftar ratificerande medlemsstat att en sjöman har rätt till en vilodag i veckan och på allmän helgdag.

Paragrafens *andra stycke* motsvarar bestämmelserna i artikel 5 i ILO-konventionen samt bestämmelserna i kapitel 8, avsnitt A-VIII/1 punkt 1 och 2 i den reviderade STCW-konventionen. Enligt artikel 5 i ILO-konventionen utgör minimigränserna för vilotiden dels 10 timmar för varje tjugofyrtimmarsperiod och dels 77 timmar för varje sjudygnsperiod.

Vid tillämpningen av bestämmelsen kommer den genomsnittliga vilotiden per tjugofyrtimmarsperiod att bli 11 timmar. Detta medger ett kontinuerligt två- eller trevaktssystem. Utöver de 84 arbetstimmar per vecka som behövs för ett kontinuerligt tvåvaktssystem, finns sju arbetstimmar till förfogande. Vid 77 timmars vilotid blir den medgivna arbetstiden 91 timmar.

Paragrafens *tredje stycke* motsvarar artikel 5:2 i ILO-konventionen samt bestämmelserna i kapitel 8 avsnitt A-VIII/1 punkt 2 i den reviderade STCW-konventionen. Enligt ILO-konventionen får vilotiden delas upp i högst två perioder, av vilka en skall vara minst sex timmar lång.

Intervallet mellan två på varandra följande viloperioder får inte överstiga 14 timmar.

Paragrafens *fjärde stycke* motsvarar artikel 2 c i ILO-konventionen.

5 §

Paragrafen motsvarar artikel 6 i ILO-konventionen. Artikel 6 innehåller ett förbud mot nattarbete för sjömän som inte fyllt 18 år. Grundkravet om tio timmars vila enligt 4 § gäller naturligtvis även sjömän under 18 år som dock har rätt att utnyttja nio av dessa timmar till en sammanhängande vila under natten.

Undantag från förbudet får dock göras enligt paragrafens *andra stycke* om förbudet skulle hindra en effektiv utbildning av sjöman under 18 år. När sjöman genomgår praktik som är förlagd ombord brukar ett av utbildningsmomenten vara utkik och navigering i mörker.

6 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 11 § tredje stycket sjöarbetstidslagen, dock med den redaktionella ändringen att "liv" nämns före "fartyg" och "gods" ersätts med det modernare uttrycket "last". Enligt 11 § tredje stycket i sjöarbetstidslagen är nödvändig vakttjänst i hamn ett av undantagen. Denna punkt har emellertid utgått i lagförslaget eftersom vakttjänst i hamn utgör en stor del av fartygens trafikmönster i europasjöfarten och ofta upplevs som den mest påfrestande delen av tjänstgöringen. ILO-konventionen ger i artikel 7:1 stöd för undantagen enligt paragrafens *första stycke* 1 och 2. Artikel 5:3 ger stöd för undantaget enligt 3. Enligt artikel 6 bör dock säkerhetsövningarna genomföras så att de förorsakar minsta möjliga störning av viloperioden och inte leder till uttrötning. Artikel 5:6 ger stöd för undantagen enligt 4–6.

7 §

Paragrafen motsvarar 10 § sjöarbetstidslagen. Enligt artikel 4 i ILO-konventionen bekräftar ratificerande medlemsstat att den normala arbetstidsnormen för en sjöman skall grundas på en åtta timmars arbetsdag. Oaktat att lagförslaget behandlar vilotid och inte arbetstid för sjömän har det bedömts vara av vikt att en 40 timmars arbetsvecka för sjömän kommer till uttryck genom förevarande bestämmelse om ersättning.

8 §

Paragrafen motsvarar 17 § sjöarbetstidslagen.

9 §

Paragrafen motsvarar artikel 5:7 i ILO-konventionen.

10 §

Paragrafen motsvarar 15 § och 17 § andra stycket sjöarbetstidslagen och överensstämmer med artikel 8 i ILO-konventionen.

11 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 2 § femte stycket sjöarbetstidslagen. Enligt 2 § sjätte stycket andra meningen sjöarbetstidslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer även i övrigt medge undantag från huvudregeln att sjöarbetstidslagen gäller för skeppstjänst. Undantag medges bara om det föreligger synnerliga skäl. Vad som skall förstås med synnerliga skäl framgår inte klart av förarbetena till sjöarbetstidslagen (prop. 1970:29 s.52) och något undantag har i praktiken inte medgivits. Denna punkt har därför utgått i lagförslaget.

12 §

Paragrafen motsvarar 21 § sjöarbetstidslagen.

13 §

I paragrafen ges ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om den arbetsordning som skall finnas på varje fartyg samt om de anteckningar om vilotid som skall föras för varje fartyg.

14 §

Beträffande gränsdragningen mellan penningböter och dagsböter har fängelsestraffkommittén (Ju 1979:05) funnit att dagsböter bör reserveras för brott av allvarigare karaktär medan penningböter bör användas för brott av ordnings- och förseelsekaraktär. Departementschefen anförde att gränsen mellan dagsböter och penningböter bör läggas vid en nivå som motsvarar en naturlig gräns inom den nuvarande dagsbotsskalan och som dessutom tillgodoser intresset av att endast sådan brottslighet som framstår som mer bagatellartad bestraffas med penningböter. Departementschefen anförde vidare att det är naturligt att brott som förskyller 20 dagsböter eller mer i princip även i fortsättningen bör bestraffas med dagsböter medan brott med ett lägre straffvärde bör kunna bestraffas med penningböter (prop. 1990/91:68 s. 104 och 110). Brotten som anges i denna bestämmelse får anses vara av ordnings- och förseelsekaraktär varför de bör bestraffas med penningböter.

Punkterna 1 och 2 i paragrafen motsvarar 20 § första stycket 1 och 2 i sjöarbetstidslagen dock med de ändringarna att numera anges vad som krävs i fråga om uppsåt eller oaktsamhet. Punkt 1 föreskriver även straff för den som underlåter att tillse att det finns en arbetsordning på fartyget. Ändringarna beträffande de subjektiva rekvisiten sker till följd av de riktlinjer som riksdagen har antagit (prop. 1993/94:130, bet. 1993/94:JuU27, rskr. 1993/94:321). Enligt dessa riktlinjer skall i varje straffbestämmelse anges vad som krävs i fråga om uppsåt eller oaktsamhet.

Paragrafens 3 och 4. motsvarar 18 § i sjöarbetstidslagen.

9.2 Förslaget till lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673) Prop. 1997/98:128

I samband med att sjöarbetstidslagens uttryck skeppstjänst ersätts med fartygsarbete bör motsvarande ändring göras i 2 § första stycket 4 arbetstidslagen (1982:673). En hänvisning till lagen om vilotid för sjömän bör även göras.

9.3 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Sjöfartsverkets skyldighet att inför ett beslut om minimibesättning samråda med organisationer som företräder redare och ombordanställda upphävs.

Benämningen minimibesättning ersätts med benämningen säkerhetsbesättning. Denna benämning stämmer bättre med de i 1974 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss använda uttrycken "safe manning" och "minimum safe manning" (SOLAS V-13(b)).

I 6 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen ersätts hänvisningen till nu gällande sjöarbetstidslag med en hänvisning till lagen om vilotid för sjömän.

Förteckning över de remissinstanser som yttrat sig över promemorian

Prop. 1997/98:128
Bilaga 1

Efter remiss har yttrande avgetts av Göta hovrätt, Riksåklagaren, Sjöfartsverket, Arbetsdomstolen, Arbetsmarknadsstyrelsen, Arbetarskyddsstyrelsen, ILO-kommittén, Statens Arbetsgivarverk, Rikspolisstyrelsen, Facket för service och kommunikation (SEKO), Svenska maskinförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges redareförening och Sveriges redareförening för mindre fartyg.

Förslag till lag om vilotid för sjömän

Härigenom föreskrivs följande.

Tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller, med de undantag som anges i 2 §, sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg.

Bestämmelserna gäller även

1. andra anställda än sjömän som utför fartygsarbete som beräknas pågå under längre tid än en vecka,
2. de personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade.

Med fartygsarbete avses i denna lag arbete för fartygets räkning som utförs ombord eller på annat ställe av arbetstagare som följer med fartyget.

Undantag

2 § Lagen gäller inte

1. fiskefartyg, när de används som sådana, och fartyg som används i verksamhet som har direkt anknytning till fiske,
2. räddningsfartyg när de används som sådana,
3. fritidsfartyg.

3 § Undantag från lagens tillämpning får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagarsidan har slutits eller godkänts av en organisation, som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Sådant undantag gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) eller, vad avser vaktgående sjömän, om undantaget strider mot rätten till vilotid enligt 4 §.

En arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal som avses i första stycket får tillämpa avtalet även på en sjöman som inte tillhör den avtalsslutande organisationen under förutsättning att sjömannen sysselsätts i arbete som avses med avtalet och att sjömannen inte omfattas av ett annat tillämpligt kollektivavtal.

Vilotid och ersättning

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 tjugofyratimmarsperiod 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.

Prop. 1997/98:128
Bilaga 2

Vilotiden omfattar inte kortare raster.

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.

6 § Tillfälliga avvikelser från bestämmelserna i 4 och 5 §§ får göras om det är nödvändigt för

1. att avvärja hotande fara för liv, fartyg eller last,
2. att lämna hjälp enligt 6 kap. 6 § andra stycket och 8 kap. 3 eller

4 § sjölagen (1994:1009),

3. att delta i en författningsenlig övning med säkerhetsanordningar,
4. att genomföra en åtgärd som påkallas av en myndighet i hamn,
5. att genomföra en åtgärd som föranleds av att besättningen har minskat under resan,
6. att genomföra en annan åtgärd som inte tål uppskov och som inte kunnat planeras att utföras på annan tid.

Sjömän som deltagit i arbete enligt första stycket skall så snart det är möjligt kompenseras med vila av tillräcklig längd.

7 § Överstiger den ordinarie arbetstiden 40 timmar i veckan skall ersättning för överskjutande tid lämnas i form av fritid i hamn eller på annat sätt enligt vad som fastställts i kollektivavtal som har tillkommit i den ordning som anges i 3 § första stycket.

Tillsyn

8 § Tillsyn över att denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen följs skall utövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Därvid skall 10 kap. och 13 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen (1988:49) tillämpas.

Arbetsordning m.m.

9 § Befälhavaren skall tillse att det på fartyget finns en arbetsordning.

Arbetsordningen skall innehålla uppgifter om sjömännens tjänsteschema till sjöss och i hamn samt om den minsta vilotid som föreskrivs enligt gällande bestämmelser eller kollektivavtal.

Arbetsordningen skall anslås på en väl synlig och lättillgänglig plats ombord.

10 § Befälhavaren eller den han utser skall tillse att det på fartyget föres anteckningar om vilotid. Anteckningarna skall hållas tillgängliga vid tillsynsförrättning. Prop. 1997/98:128
Bilaga 2

Sjömän har rätt att själva eller genom någon annan ta del av anteckningarna och få en kopia av dessa. Samma rätt har fackliga organisationer som företräder de anställda.

Bemyndigande

11 § Regeringen får föreskriva att bestämmelserna i denna lag inte skall gälla på ett fartyg som tillhör staten.

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela särskilda föreskrifter för totalförsvaret även om de avviker från denna lag.

Föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda eller som annars måste meddelas i lag får dock inte meddelas med stöd av denna paragraf.

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om arbetsordning och anteckningar om vilotid.

Ansvarsbestämmelser

14 § Till penningböter döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 9 eller 10 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av 13 §,
2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift om vilotid, om gärningen inte är belagd med straff i brottsbalken,
3. befälhavaren eller den som trätt i befälhavarens ställe om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet använder en sjöman till fartygsarbete i strid mot denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,
4. redaren eller den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget, om han känt till eller borde ha känt till sådan förseelse som avses i 3.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1998.

2. Genom denna lag upphävs sjöarbetstidslagen (1970:105).

Härigenom föreskrivs att 2 § arbetstidslagen (1982:673) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Lagen gäller inte

1. arbete som utförs i arbetstagarens hem eller annars under sådana förhållanden att det inte kan anses vara arbetsgivarens uppgift att vaka över hur arbetet är ordnat,

2. arbete som utförs av arbetstagare som med hänsyn till arbetsuppgifter och anställningsvillkor har företagsledande eller därmed jämförlig ställning eller av arbetstagare som med hänsyn till sina arbetsuppgifter har förtroendet att själva disponera sin arbetstid,

3. arbete som utförs i arbetsgivarens hushåll,

4. skeppstjänst

4. *fartygsarbete*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att lagen skall tillämpas på skeppstjänst som har undantagits från sjöarbetstidslagen (1970:105)

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att lagen skall tillämpas på *fartygsarbete* som har undantagits från *tillämpning av bestämmelserna om vilotid i lagen (1998:000) om vilotid för sjömän.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1998.

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (1988:49)
dels att 5 kap. 8 § skall upphöra att gälla,
dels att rubriken närmast före 5 kap. 5 § skall lyda "säkerhetsbesättning",
dels att i 5 kap. 5, 6, 9, 10, 12, 13 och 17 §§ ordet "minimibesättning" skall bytas ut mot "säkerhetsbesättning",
dels att 6 kap. 10 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

10 §

Bestämmelser om arbetstiden ombord finns i sjöarbetstidslagen (1970:105). Bestämmelser om *vilotiden ombord finns i lagen om vilotid för sjömän (0000:000).*

Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete som utförs av arbetstagare finns i sjömanslagen (1973:282).

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1998.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1998-02-19

Närvarande: f.d. justitierådet Per Jermsten, regeringsrådet Sigvard Holstad, justitierådet Ingegerd Westlander.

Enligt en lagrådsremiss den 29 januari 1998 (Kommunikationsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om vilotid för sjömän,
2. lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673),
3. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Mats Sandmark.

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Convention 180, Convention concerning seafarers' hours of work and the manning of ships

Prop. 1997/98:128
Bilaga 4

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 5 mars 1998.

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, Peterson, Freivalds, Wallström, Tham, Åsbrink, Schori, Andersson, Winberg, Uusmann, Ulvskog, Sundström, Johansson, von Sydow, Klingvall, Pagrotsky, Östros

Föredragande: statsrådet Uusmann

Regeringen beslutar proposition 1997/98:128 Lag om vilotid för sjömän m.m.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upp- häver eller upprepar ett normgivnings- bemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG- regler
---------------------------	---	---

Lag (1998:000) om vilotid för sjömän	11–13 §§
---	----------

