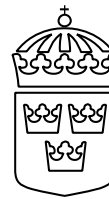


Regeringens proposition

2018/19:137



Genomförande av EU:s direktiv om arbete ombord på fiskefartyg

Prop.
2018/19:137

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 29 maj 2019

Stefan Löfven

Tomas Eneroth
(Infrastrukturdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I denna proposition lämnas förslag på de lagändringar som krävs för att i svensk rätt genomföra direktiv (EU) 2017/159 av den 19 december 2016 om genomförande av avtalet om genomförande av ILO:s konvention om arbete ombord på fiskefartyg från 2007 som ingicks den 21 maj 2012 mellan Organisationen för lantbrukskooperativ i Europeiska unionen (Cogeca), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Samman slutningen för de nationella fiskeriföretagsorganisationerna inom Europeiska unionen (Europêche).

I fartygssäkerhetslagen (2003:364) införs krav på ett nytt certifikat för vissa fiskefartyg som kallas sjöarbetscertifikat för fiskefartyg. I samma lag föreslås även att en befintlig bestämmelse om ombordanställdas bostads- och fritidsmiljö görs tillämplig även på andra än ombordanställda i vissa fall. Det föreslås vidare en regel om att kost och vatten ska tillhandahållas ombordanställda utan kostnad. Det föreslås också en följdändring i arbetsmiljölagen (1977:1160).

Förslagen innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlämnas till ett utländskt organ. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 15 november 2019.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)	5
2.2	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	6
3	Ärendet och dess beredning	9
4	Bakgrund	10
5	Tillämpningsområde	13
6	Minimikrav för arbete på fiskefartyg	15
6.1	Minimiålder	15
7	Tjänstgöringsförhållanden	16
7.1	Arbets- och vilotider för fiskare i svensk rätt	16
7.2	Arbets- och vilotid för fiskare som inte är arbetstagare	17
8	Hälsa och säkerhet i arbetet	20
8.1	Gällande reglering i svensk rätt	20
8.2	Bostäder	21
8.3	Livsmedel	24
9	Tillsyn och sanktioner	25
9.1	Krav på tillsyn	26
9.2	Sjöarbetscertifikat för fiskefartyg	27
9.3	Erkända organisationer och ordning för riksdagens beslut	28
9.4	Åtgärder	29
10	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	31
11	Konsekvenser	31
11.1	Allmänt	31
11.2	Konsekvenser för myndigheter	32
11.3	Konsekvenser för fiskerinäringen	33
12	Författningskommentar	35
12.1	Förslaget till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)	35
12.2	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	35
Bilaga 1	WFC-direktivet	38
Bilaga 2	Utredningens sammanfattning (SOU 2011:84)	62
Bilaga 3	Utredningens lagförslag	66
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna	74
Bilaga 5	Lagrådsremissens lagförslag	75

Bilaga 6	Lagrådets yttrande	79	Prop. 2018/19:137
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 29 maj 2019.....	80	

Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160).
2. Riksdagens antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 8 § arbetsmiljölagen (1977:1160)¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

8 §²

I den utsträckning som *föranledes* av arbetets art och arbetslagarnas behov *skall* finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt första hjälp vid olycksfall eller sjukdom.

Fordon för personaltransport *skall* vara *lämpat* för ändamålet.

Om utrymmen, anordningar, åtgärder för hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom samt kost och vatten *för ombordanställda* på fartyg finns ytterligare bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

I den utsträckning som *föranleds* av arbetets art och arbetstagarnas behov *ska det* finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt första hjälp vid olycksfall eller sjukdom.

Fordon för personaltransport *ska* vara *lämpade* för ändamålet.

Om utrymmen, anordningar, åtgärder för hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom samt kost och vatten *ombord* på fartyg finns *det* ytterligare bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Denna lag träder i kraft den 15 november 2019.

¹ Lagen omtryckt 1991:677.

² Senaste lydelse 2003:365.

Prop. 2018/19:137 2.2 Förslag till lag om ändring i
fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)
dels att 1 kap. 4 § och 4 kap. 3, 5 och 7 §§ ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas en ny paragraf, 3 kap. 9 c §, och närmast före
3 kap. 9 c § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §³

I denna lag avses med

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

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

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

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

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

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

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

8. certifikat om utbildning av sjöpersonal: ett bevis om att en
person har uppfyllt föreskrivna krav för viss funktion eller viss
befattning ombord på fartyg.

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

8. certifikat om utbildning av sjöpersonal: ett bevis om att en person
har uppfyllt föreskrivna krav för viss funktion eller viss befattning
ombord på fartyg, *och*

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

3 kap.

Sjöarbetscertifikat för fiskefartyg

9 c §

Ett fiskefartyg ska ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg om det stannar till sjöss i mer än tre dygn och

1. har en längd om 24 meter eller mer, eller

2. normalt framförs på ett avstånd från Sveriges kustlinje som överstiger 200 sjömil.

4 kap.

3 §

Ett fartyg *skall* i förekommande fall erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där *skall* finnas tillräckligt många sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen *skall* vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt.

Ett fartyg *ska* i förekommande fall erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där *ska* finnas tillräckligt många sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen *ska* vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt.

Ett fiskefartyg *ska* i förekommande fall erbjuda även andra som arbetar ombord på ett fartyg, där det samtidigt finns ombordanställda, en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö.

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

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

Kost och vatten ska utan kostnad tillhandahållas ombordanställda på fiskefartyg.

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

7 §

Befälhavaren *skall* se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt sexton år och har fullgjort sin skolplikt.

Trots första stycket får en minderårig som har fyllt tretton år anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång.

Befälhavaren *ska* se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt sexton år och har fullgjort sin skolplikt.

Trots första stycket får en minderårig som har fyllt tretton år anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång. *En minderårig, som arbetar ombord på ett fiskefartyg där det samtidigt finns någon som är ombordanställd, får dock anlitas till eller utföra sådant arbete endast om den minderårige fyllt femton år och arbetet utförs under skollov.*

Första och andra styckena gäller inte minderåriga som är arbetstagare. Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete som utförs av arbetstagare finns i sjömanslagen (1973:282).

Denna lag träder i kraft den 15 november 2019.

3 Ärendet och dess beredning

Denna proposition behandlar genomförandet av rådets direktiv (EU) 2017/159 av den 19 december 2016 om genomförande av avtalet om genomförande av ILO:s konvention om arbete ombord på fiskefartyg från 2007 som ingicks den 21 maj 2012 mellan Organisationen för lantbrukskooperativ i Europeiska unionen (Cogeca), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Sammanslutningen för de nationella fiskeriföretagsorganisationerna inom Europeiska unionen (Europêche), fortsättningsvis förkortat WFC-direktivet. Direktivet finns som *bilaga 1* till denna proposition.

WFC-direktivet har sin bakgrund i att Internationella arbetsorganisationen (ILO) den 14 juni 2007 antog ILO:s konvention (nr 188) om arbete ombord på fiskefartyg, fortsättningsvis förkortad WFC-konventionen. Konventionen och den tillhörande rekommendationen (nr 199) om arbete ombord på fiskefartyg antogs efter flera års konsultationer med ILO:s medlemsstater. Den 13 januari 2011 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda konsekvenserna för fiskare och fiskerinäringen av att Sverige ratificerar konventionen. I uppdraget ingick att lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för att undanröja eventuella hinder för ratificering.

Utredningen överlämnade sitt betänkande ILO:s konvention om arbete ombord på fiskefartyg (SOU 2011:84) i januari 2012, fortsättningsvis förkortad utredningen. En sammanfattning av utredningen finns i *bilaga 2*. Utredningens lagförslag finns i *bilaga 3*. Lagförslaget har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Infrastrukturdepartementet (I2019/00836/TM). Under januari 2019 inhämtades från Havs- och vattenmyndigheten vissa kompletterande fakta om bl.a. förekomsten av egenföretagande respektive anställda fiskare.

Europeiska kommissionen samrådde med arbetsmarknadens parter om huruvida tillämpningen i unionen av bestämmelserna i WFC-konventionen skulle främjas. Den 21 maj 2012 slöt Organisationen för lantbrukskooperativ i EU (Cogeca), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Sammanslutningen för de nationella fiskeriföretagsorganisationerna inom Europeiska unionen (Europêche) ett avtal om genomförandet av konventionen, som ett första steg mot en kodifiering av unionens sociala regelverk inom havsfisket och ett bidrag till att skapa lika villkor för havsfisket i unionen. Den 10 maj 2013 begärde dessa organisationer att kommissionen skulle genomföra deras avtal genom ett beslut av rådet i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget. För de syften som anges i artikel 288 i EUF-fördraget ansågs ett direktiv som det lämpligaste instrumentet för att genomföra avtalet. Sedermera antogs WFC-direktivet.

Någon ratifikation av WFC-konventionen för svensk del har inte skett. I denna proposition behandlas de lagförslag som bedöms vara nödvändiga för att genomföra WFC-direktivet. WFC-konventionen innehåller vissa delar som saknar motsvarighet i WFC-direktivet, se avsnitt 8.3.1–8.3.4 i

Prop. 2018/19:137 utredningen, och som därför inte är aktuella vid genomförandet av WFC-direktivet.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 9 maj 2019 att inhämta Lagrådets yttrande över de förslag som finns i *bilaga 5*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 6*. Lagrådet lämnade förslagen utan erinran. I förhållande till lagrådsremissen har vissa språkliga och redaktionella ändringar gjorts.

4 Bakgrund

En ILO-konvention och ett EU-direktiv

Denna proposition innehåller lagförslag som syftar till att genomföra det i avsnitt 3 omnämnda WFC-direktivet. Direktivet innehåller sju artiklar och en bilaga. Bilagan utgörs av det avtal som nämns i WFC-direktivets titel och innehåller de krav i sak som ska genomföras. Avtalet innehåller i sin tur 38 artiklar och två bilagor, en bilaga om fiskares arbetsavtal och en bilaga om bostäder m.m. på fiskefartyg.

Artiklarna i WFC-direktivets bilaga motsvarar i stora stycken artiklarna i WFC-konventionen. Många av artiklarna är likalydande. Andra artiklar är formulerade på olika sätt i konventionen och direktivet men innehåller likadana krav i sak. Ibland har artiklarna till synes olika innehåll. Detta gäller främst de artiklar som rör hälsoskydd och sjukvård, se artiklarna 26–32 i direktivet. Skillnaderna beror dock i första hand på att det finns sedan tidigare harmoniserande EU-rättsakter på sakområdet som alltså redan är genomförda i svensk rätt. Det finns också delar av WFC-konventionen som saknar motsvarighet i direktivet. Detta gäller framför allt de artiklar i WFC-konventionen som rör vissa frågor om social trygghet, se artiklarna 34–39.

Det kan också noteras att den till WFC-konventionen hörande rekommendationen (nr 199) om arbete ombord på fiskefartyg inte utgör en del av direktivet. Den är visserligen omnämnd i skäl 3 i WFC-direktivets bilaga men inte på ett sådant sätt att den görs till en del av artiklarnas innehåll.

WFC-direktivet innehåller som nämnts sju artiklar och en bilaga. Artikel 1 innehåller en yttre ram och beskrivning av vad direktivet handlar om. Artikel 2 innehåller vissa avgränsningar av hur genomförandet får eller inte får ske, t.ex. får en medlemsstat behålla eller införa bestämmelser som är förmånligare för arbetare i havsfiskesektorn och genomförandet får inte användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för arbetstagare som omfattas av direktivet. Ingen av dessa artiklar bedöms behöva komma till uttryck i svensk författning. Detsamma gäller artiklarna 5–7. Artikel 3 innehåller dock krav på att medlemsstaterna ska fastställa vilka sanktioner som ska vara tillämpliga vid överträdelser. Den artikeln behandlas i avsnitt 9. Artikel 4 anger tidpunkten för när direktivets krav ska sättas i kraft och vissa formalia i samband med detta. Den artikeln

kommer att genomföras genom att nödvändiga författningsåtgärder sätts i kraft vid den krävda tidpunkten med beaktande av dessa formalia. Prop. 2018/19:137

Det svenska fisket

Antalet personer i Sverige med fiskelicens för fiske i havet var 1 173 stycken den 30 november 2018. Därutöver uppskattas antalet anställda fiskare som inte har licens vara ungefär 400 stycken. År 2017 fanns det 1 225 fartyg i den svenska havsfiskeflottan jämfört med 1 273 för 2016. Av de 1 225 fartygen i havsfiskeflottan uppfyller 910 kraven för att räknas som aktiva. Endast 30 fartyg har en längd om 24 meter eller mer och det största fartyget är 63 meter.

Sverige har kust mot Skagerrak, Kattegatt och Östersjön. Svenskt fiske bedrivs i dessa områden och i sjöar. För yrkesmässigt fiske i de fem stora sjöarna Vänern, Vättern, Mälaren, Hjälmaren och Storsjön krävs en personlig fiskelicens. För närvarande har 165 personer en sådan licens. Fiske i de övriga sjöarna bedrivs med stöd av enskild fiskerätt. För sådant fiske finns inget krav på licens. Vissa fiskare i dessa sjöar har ändå valt att ansöka om fiskelicens.

I Sverige ägs fiskefartygen och fiskeföretagen av de enskilda yrkesfiskarna. Företagen kan bedrivas i olika juridiska former, t.ex. aktiebolag, handelsbolag, enskilda firmor och partrederier. Av hävd hänförs inkomst av fiske i normalfallet till inkomst av näringsverksamhet. Både yrkesfiskare som äger fartyg och fiskare som arbetar på fartyg i egenskap av företagare är att betrakta som egenföretagare.

I Sveriges Fiskares Riksförbunds (SRF) standardavtal för samarbete inom fiskelag definierades begreppet fiskelag som de fiskare och fartygsägare som ingått avtal om att gemensamt bedriva fiske som näringsverksamhet med ett fiskefartyg för viss tid eller tills vidare. Ett fiskelag kan dela på fångsten genom s.k. båtlotter mellan andelsägare av fartyget och s.k. manslotter mellan dem som har del av fångsten utan att äga någon del av fartyget. Standardavtalet har sedan SFR blivit en vilande organisation minskat i användningsgrad. Efter anpassning till producentorganisationer har fisket i högre grad blivit uppdelat på flera organisationer där Sveriges fiskares producentorganisation (SFPO) och Swedish Pelagic Federation producentorganisation (SPFPO) är de två största producentorganisationerna utifrån antalet medlemmar respektive storleken på infiskningens värde. Införandet av det s.k. pelagiska systemet 2009 medförde en strukturförändring för det pelagiska fisket (dvs. fiske i den fria vattenmassan) som också förändrade den svenska fiskeflottan. Det pelagiska systemet utgörs av ett av riksdagen beslutat system med överlåtbara fiskerättigheter i det pelagiska fisket. Från den 1 januari 2017 fördelas även det demersala fisket (dvs. möjligheter till bottennära fiske) som kräver särskilt tillstånd genom årliga individuella fiskemöjligheter. Eftersom det svenska fisket i allt högre utsträckning utgår från individuella kvoter där fångstmängden redan är förutbestämd så har standardavtalen blivit mindre attraktiva. Det är därför i princip endast inom det kustnära fisket, som bedrivs på kustkvoter, som det i dag skulle vara aktuellt med standardavtal.

Utredningen har varit i kontakt med bl.a. SFR, Handelsanställdas Akassa, Statistiska centralbyrån, Skatteverket och Försäkringskassan för att

Prop. 2018/19:137 ta reda på hur stor del av fiskarna som är anställda vid tidpunkten för utredningen. Någon säker uppgift var då inte möjlig att få fram. SFR uppgav att deras uppfattning var att endast ett fåtal fiskare var anställda. De anställda fanns främst på stora fiskefartyg ägda av aktiebolag med många delägare.

Regleringar i svensk rätt om fiskare

Det svenska yrkesfisket regleras till största delen av den gemensamma fiskeripolitiken, som beslutas inom EU. De EU-rättsliga bestämmelserna är antingen direkt tillämpliga eller har genomförts i svensk rätt. I rådets förordning (EG) nr 1224/2009 av den 20 november 2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs (kontrollförordningen) regleras medlemsstaternas kontroll av att fiskarna följer de regler som unionen har ställt upp inom fiskeområdet. I kontrollförordningen finns bestämmelser om kontroll av fisket och saluföringen. Det finns bl.a. regler om fiskeloggbook, vägning och om vissa sanktioner. På nationell nivå regleras fiske i fiskelagen (1993:787) och lagen (1994:1709) om EU:s förordningar om den gemensamma fiskeripolitiken. I fiskelagen finns bestämmelser om själva fisket och verksamheten fram till landning av fångst, inklusive fiskarens rapportering av fångsten. I lagen finns även bestämmelser om kontroll och sanktioner.

Sjömanslagen (1973:282) gäller arbetstagare som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg och som under den tid de tjänstgör ombord har befattning på fartyget. I lagen finns bestämmelser om anställningsavtal, befattning på fartyg, fartygsnämnd, fri resa, lön och vård till följd av skada eller sjukdom, fartygsarbete, tvångsmedel och ansvar. Med sjöman avses sådan arbetstagare som är anställd för fartygsarbete och som under den tid han eller hon tjänstgör ombord har befattning på fartyget. Med befattning på fartyg avses sådan befattning ombord som huvudsakligen avser fartygsarbete och gäller annat än enbart tillfälliga göromål. Någon begränsning när det gäller lagens tillämplighet i fråga om typ av fartyg, t.ex. fiskefartyg, finns inte. Lagen är således tillämplig vid arbete och tjänstgöring på fiskefartyg för fiskare som är anställda.

Fartygssäkerhetslagen (2003:364) är tillämplig på alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför territoriet. Lagen innehåller bestämmelser om allmänna krav på fartyg och deras bemanning samt på rederiverksamhet, särskilda krav för användning av vissa fartyg, arbetsmiljö, tillsyn, inskränkningar i rätten att använda fartyg och ansvar. Enligt 7 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela särskilda föreskrifter eller i enskilda fall medge undantag avseende fiskefartyg vad gäller samtliga ovan angivna områden med undantag av inskränkningar i rätten att använda fartyg och ansvar. Av 8 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) följer att Transportstyrelsen bemyndigats att meddela sådana föreskrifter.

Arbetsmiljölagens (1977:1160) ändamål är att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet samt även i övrigt uppnå en god arbetsmiljö. I princip omfattas varje verksamhet i vilken arbetstagare utför arbete för en arbetsgivares räkning. I fråga om fartygsarbete gäller lagen även när

svenska fartyg används till sjöfart utanför Sveriges sjöterritorium. Lagen innehåller bestämmelser om arbetsmiljöns beskaffenhet, allmänna skyldigheter för arbetstagare och arbetsgivare, minderåriga, samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare, tillsyn, påföljder och överklagande.

I fråga om arbete som en arbetsgivare själv utför ska arbetsmiljölagen och med stöd av den meddelade föreskrifter iakttas i tillämpliga delar, se 3 kap. 5 §. Detsamma gäller när två eller flera för gemensam räkning yrkesmässigt driver verksamhet utan att ha arbetstagare anställda, dock inte om verksamheten bedrivs endast av medlemmar av samma familj. Den som ensam eller gemensamt med familjemedlemmar driver yrkesmässig verksamhet utan anställda är dock skyldig att följa lagen och vad som föreskrivits med stöd av den i fråga om tekniska anordningar och ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall samt beträffande gemensamt arbetsställe. Av 4 kap. 10 § arbetsmiljölagen följer dessutom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att den som ensam eller gemensamt med en familjemedlem driver yrkesmässig verksamhet utan anställda ska följa lagen när det gäller skyldigheter i andra avseenden än som framgår av 3 kap. 5 § andra stycket.

Lagen (1998:958) om vilotid för sjömän gäller sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenska fartyg. Av 1 § tredje stycket 2 följer att lagen också är tillämplig på de personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade. Lagen är dock bara delvis tillämplig på fiskefartyg, se 2 § 1 samt 15 och 16 §§.

Mönstringslagen (1983:929) innehåller bestämmelser om vilka krav som ställs på en sjöman för att han eller hon ska få tillträda en befattning ombord, skyldigheter för redaren och befälhavaren, sjöfartsbok, hälsoundersökning av sjömän och sjömansregistret. Lagen gäller sjömän på svenska handelsfartyg och på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhys av svensk redare. Regeringen får föreskriva att lagen ska tillämpas även i fråga om andra fartyg. Med handelsfartyg avses fartyg som används till handelssjöfart eller transport av passagerare eller till annat ändamål som hör ihop med handelssjöfarten, såsom bogsering, isbrytning, bärgning och dykning. Lagen är inte tillämplig på fiskefartyg.

Den myndighet som främst berörs av de krav som ställs i WFC-direktivet är Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Styrelsen ska bl.a. utöva tillsyn över den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet. Andra myndigheter som berörs i vissa delar är Socialstyrelsen och Livsmedelsverket.

5 Tillämpningsområde

Regeringens bedömning: WFC-direktivets artiklar om tillämpningsområde påkallar inga ändringar av svensk lag.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Del 1 och 2 i WFC-direktivets bilaga innehåller bestämmelser om tillämpningsområde och allmänna principer. Bestämmelserna finns i artiklarna 2–5 i WFC-direktivets bilaga och motsvarar artikel 2, 3 och 8 i WFC-konventionen.

Enligt artikel 2.1 i bilagan till WFC-direktivet är avtalet i bilagan tillämpligt på alla fiskare som arbetar i någon funktion inom ramen för ett anställningskontrakt eller ett anställningsförhållande på alla fiskefartyg som används inom yrkesmässigt fiske. Det är också tillämpligt på alla andra fiskare som befinner sig på samma fartyg för att säkerställa skyddet för den allmänna säkerheten och hälsan. Av artikel 2.2 följer att i händelse av tvivel huruvida ett fartyg används inom yrkesmässigt fiske ska frågan avgöras av den behöriga myndigheten efter samråd. Vidare får varje medlemsstat, efter samråd, ge fiskare som arbetar på fartyg med en längd av mindre än 24 meter hela eller delar av det skydd som föreskrivs i avtalet i direktivets bilaga för fiskare som arbetar på fartyg med en längd av 24 meter eller mer. Artikel 2 i WFC-konventionen.

I artikel 1 f i WFC-direktivets bilaga finns en definition av fiskare och den hänvisar till den nyss beskrivna artikel 2. Av artikel 2.1 a i direktivets bilaga följer alltså att avtalet är tillämpligt på alla fiskare som är anställda på alla fiskefartyg som sysslar med yrkesmässigt fiske. Av artikel 2.1 b följer vidare att tillämpningsområdet även omfattar alla andra fiskare som befinner sig på samma fartyg som fiskare som avses i artikel 2.1 a för att säkerställa skyddet för den allmänna säkerheten och hälsan. Skäl 12 i WFC-direktivet och en jämförelse med den engelska och danska språkversionen av artikel 2 i WFC-direktivet får anses ge vid handen att andra än anställda omfattas av direktivet bara i fall där någon som inte är anställd, t.ex. egenföretagare, arbetar samtidigt på samma fartyg som anställda. Om det t.ex. finns två egenföretagare men ingen anställd ombord på ett visst fiskefartyg är direktivet inte tillämpligt. Det är dessutom bara när syftet är att säkerställa skyddet för den allmänna säkerheten och hälsan som direktivet är tillämpligt på andra fiskare än anställda fiskare, jämför även skäl 13 och 14 i WFC-direktivets bilaga. Detta innebär t.ex. att egenföretagare kan omfattas av direktivets krav om läkarundersökning och fartygets bemanning men inte av krav om hemresa och arbetsavtal. I de förstnämnda fallen har kraven nämligen betydelse för att säkerställa skyddet för den allmänna säkerheten och hälsan men inte i de senare fallen, där kraven i stället är av ekonomisk art.

Innehållet i artikel 2 bedöms inte behöva komma till något särskilt uttryck i svensk författning. Artikel 2.1 blir i stället genomförd då direktivets olika krav i sak görs tillämpliga på de personer som avses i artikeln, vilket ibland men inte alltid innebär att såväl anställda fiskare som egenföretagande fiskare omfattas. Artikel 2.2 blir genomförd i den behöriga myndighetens verksamhet, t.ex. tillsyn, se även avsnitt 9. Artikel 2.3 ger uttryck för en valmöjlighet för medlemsstaterna och behöver därför inte komma till uttryck i någon författning.

Artiklarna 3 och 5 rör frågor om tillfälliga undantag och allmänna skyldigheter för fiskefartygsägare, befälhavare och fiskare. De bedöms inte påkalla någon ny eller ändrad svensk lag.

Del 3 i WFC-direktivets bilaga innehåller regler om vilka minimikrav i fråga om ålder och läkarundersökning som ställs på en person för att han eller hon ska få arbeta ombord på ett fiskefartyg. Reglerna finns i artiklarna 6–9 i direktivets bilaga och motsvarar artiklarna 9–12 i WFC-konventionen. De flesta krav som ställs i direktivet är redan uppfyllda i svensk rätt eller påkallar inga ändringar av lag. De krav som påkallar lagändringar berörs nedan.

6.1 Minimiålder

Regeringens förslag: Fartygssäkerhetslagens undantagsmöjlighet från sextonårsregeln ska ändras så att en minderårig måste ha fyllt femton år för att få anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen. Vidare ska arbetet endast få utföras under skollov. Ändringen ska dock inte omfatta fall där WFC-direktivet inte är tillämpligt på grund av att det inte finns några anställda ombord.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningens förslag gör ingen skillnad på fall där det finns eller inte finns anställda ombord.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Minimiålder för arbete ombord på fiskefartyg regleras i artikel 6 i WFC-direktivets bilaga. I artikel 6.2 och 6.3 finns regler om minimiålder för arbete ombord på fiskefartyg. I svensk rätt finns allmänna regler om minimiålder i 5 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160) men av 5 kap. 2 § samma lag följer att särskilda bestämmelser om minimiålder för just fartygsarbete finns i sjömanslagen (1973:82) och fartygssäkerhetslagen (2003:364). Minimiålder för fartygsarbete för arbetstagare regleras i 45 § sjömanslagen och beträffande andra än arbetstagare gäller 4 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen.

Av 45 § sjömanslagen framgår att en arbetstagare inte får sysselsättas i fartygsarbete innan han eller hon fyller 16 år och inte heller, om det inte är ett led i skolutbildningen, innan han eller hon har fullgjort sin skolplikt. Enligt 4 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen ska befälhavaren se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt 16 år och har fullgjort sin skolplikt. I andra stycket görs dock ett undantag. Minderåriga som har fyllt 13 år får anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång. Detta undantag tillkom i samband med ratifikationen av ILO-konventionen (nr 138) om minimiålder för tillträde till arbete. Bestämmelsen omfattade från början allt fartygsarbete och var inte begränsad till fartygsarbete inom fiskerinäringen. Bestämmelsen har därefter, i samband med ratifikationen av ILO-konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanning på fartyg, begränsats till att uttryckligen endast gälla inom

Prop. 2018/19:137 fiskerinäringen (se prop. 1999/2000:119 s. 26). Transportstyrelsen har efter bemyndigande i 5 kap. 10 § 1 fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) meddelat föreskrifter om minderårigas utförande av fartygsarbete. Detta har skett i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:119) om arbetsmiljö på fartyg.

Mot bakgrund av slutsatserna i avsnitt 5 kan det konstateras att WFC-direktivet som utgångspunkt får anses vara tillämpligt på frågor om minimiålder eftersom de frågorna får anses ha betydelse för att säkerställa skyddet för den allmänna säkerheten och hälsan. Direktivet är emellertid bara tillämpligt på andra än anställda i sådana frågor för det fall det samtidigt finns ombordanställda ombord.

När det gäller bestämmelsen i 45 § sjömanslagen om minimiålder för arbetstagare så uppfyller Sverige direktivets krav i artikel 6.2 i direktivets bilaga. Bestämmelsen i sjömanslagen går ett steg längre än direktivet och kräver att den minderårige ska ha fullgjort sin skolplikt. Även vad gäller första stycket i 4 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen avseende andra än arbetstagare uppfyller Sverige direktivets krav i den nyss nämnda artikeln.

Däremot är undantaget i 4 kap. 7 § andra stycket fartygssäkerhetslagen oförenligt med direktivet som dock ändå enligt artikel 6.3 i bilagan tillåter att personer som fyllt 15 år får utföra lätt arbete under skollov. Som bestämmelsen i 4 kap. 7 § andra stycket fartygssäkerhetslagen nu är formulerad, dvs. att arbetet inte får inverka skadligt på den minderåriges skolgång, innebär den att lätt fartygsarbete får utföras även när det inte är skollov, t.ex. eftermiddagar och helger. Det får dock anses vara motiverat att så långt som möjligt bibehålla undantagsmöjligheten, t.ex. i situationer där direktivet inte är tillämpligt på grund av att det inte finns anställda ombord. Sammanfattningsvis måste alltså 4 kap. 7 § andra stycket fartygssäkerhetslagen ändras så att den minderårige måste ha fyllt 15 år samt att arbetet endast får utföras under skollov. Dock bör den nu gällande regleringen behållas för det fall det inte samtidigt finns ombordanställda.

7 Tjänstgöringsförhållanden

Del 4 i WFC-direktivet innehåller bestämmelser om bemanning, arbets- och vilotid, besättningslista, fiskares arbetsavtal, hemresa och privata arbetsmarknadstjänster. Bestämmelserna finns i artiklarna 10–20 i direktivets bilaga och motsvaras av artikel 13–24 i WFC-konventionen. De flesta krav som ställs i direktivet är redan uppfyllda i svensk rätt eller påkallar inga ändringar av lag. Frågan om vilotid för andra än anställda behöver dock behandlas särskilt.

7.1 Arbets- och vilotider för fiskare i svensk rätt

Sjömän är undantagna från reglerna i arbetstidslagen (1982:673). För denna yrkesgrupp gäller i stället lagen (1998:958) om vilotid för sjömän. Den lagen gäller enligt 1 § sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenska fartyg. Den gäller också för personer som utan att vara anställda

tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade. Lagen gäller enligt 2 § som utgångspunkt inte för fiskefartyg, när de används som sådana, och fartyg som används i verksamhet som har direkt anknytning till fiske. I 15 § anges dock ett antal paragrafer som är tillämpliga ombord på sådana fiskefartyg, nämligen 3, 4, 6, 7 b, 8, 10 och 13 §§. Detta gäller dock bara anställda och inte de vaktindelade personer som nämndes ovan.

Enligt 4 § har sjömän rätt till vilotid. Vilotiden får enligt bestämmelsen inte understiga 10 timmar under varje 24-timmarsperiod och 77 timmar under varje sjudagarsperiod. Enligt 6 § får tillfälliga avvikelser bl.a. göras om det är nödvändigt för att avvärja hotande fara för liv, fartyg eller last eller för att hjälpa någon annan som är i sjönöd. Av 7 b § följer att arbetstiden får uppgå till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt under en beräkningsperiod på tolv månader. Dessa bestämmelser är alltså endast tillämpliga på arbetstagare. För fiskare som är egenföretagare, vilket de flesta svenska yrkesfiskare är, finns inga bestämmelser om vilotid.

7.2 Arbets- och vilotid för fiskare som inte är arbetstagare

Regeringens bedömning: WFC-direktivets möjlighet till undantag från kraven på arbets- och vilotider bör användas när det gäller fiskare som inte är arbetstagare.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens. Utredningen föreslår att vissa arbets- och vilotidsregler införs när det gäller fiskare som är egenföretagare.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* har efter en statistisk analys kommit fram till samma slutsats som utredningen nämligen att det saknas underlag för att hävda att en skärpning av reglerna skulle reducera antalet olyckor på grund av trötthet i någon större utsträckning. Med stor sannolikhet finns dock ett mörkertal och frågan om vilotid bör därför fortsatt bevakas. *Svenska ILO-kommittén* lyfter fram det förhållande att Sveriges Fiskares Riksförbund hänvisat till att fiskare av tradition i Sverige är egenföretagare, att WFC-konventionen inte är anpassad för svenska förhållanden och därför riskerar att snedvrider konkurrensen med andra näringar. *Sveriges Fiskares Riksförbund (SFR)* menar att mot bakgrund av att svenska fiskare har anständiga levnadsförhållanden och att Sverige tidigare inte ratificerat konventioner på området så finns inga skäl att ratificera WFC-konventionen. Det saknas skäl för att reglera egenföretagares vilotid eftersom fiske kan bedrivas periodvis och en sådan reglering hotar att snedvrider konkurrensen mot andra länder inom och utanför EU. SFR menar att WFC-konventionen inte är anpassad för svenska förhållanden utan för fartyg sysselsatta med havsfiske under en lång sammanhängande tid.

Allmänt

I artikel 11 i WFC-direktivets bilaga finns regler om arbets- och vilotid. WFC-direktivet avviker något från WFC-konventionen där motsvarande regler finns i artiklarna 13 och 14. Direktivet innehåller inte den begränsning till fartyg som stannar till sjöss mer än tre dygn som WFC-konventionen gör.

I artikel 11.1 a anges att vissa artiklar i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa fall inte ska gälla fiskare som omfattas av WFC-direktivet. Detta är ett annat sätt att säga att WFC-direktivet tar över ett annat mera allmänt direktiv och behöver inte komma till uttryck i svensk författning under förutsättning att kraven i artikeln i övrigt genomförs. Artikel 1 b, 3 och 4 motsvaras av 4 och 7 b §§ lagen om vilotid för sjömän och någon förändring av det svenska regelverket behövs därför inte. Genom att denna reglering finns så är också artikel 11.2 i direktivets bilaga uppfylld. Artikel 11.7 i direktivets bilaga är uppfylld genom 6 § lagen om vilotid för sjömän. Artikel 11.8 är en möjlighet men inte en skyldighet för medlemsstaterna att föreskriva vissa förhållanden angående semester. De ovan nämnda paragraferna innebär när det gäller arbetstagare att den svenska regleringen möter de krav som ställs i artikel 11. Frågan om egenföretagare ska dock behandlas särskilt nedan.

Egenföretagare

Fråga uppkommer om vilotidsregleringens tillämplighet på fiskare som är egenföretagare. I allmänhet är arbets- och vilotidsregler bara tillämpliga på arbetstagare, så är fallet i t.ex. arbetstidslagen. Undantag från den utgångspunkten finns dock exempelvis när det gäller kör- och vilotidsregler för vissa vägtransporter. Dessa bestämmelser gäller alla förare, oavsett om de är anställda eller egenföretagare, och har ett uttalat trafik-säkerhetssyfte.

Vilotidsregler får till att börja med anses ha ett sådant syfte att säkerställa skyddet för den allmänna säkerheten och hälsan att WFC-direktivet i och för sig får anses tillämpligt på andra fiskare än anställda fiskare, t.ex. egenföretagare, jämför avsnitt 5. Det kan samtidigt framhållas att direktivet är tillämpligt på egenföretagare bara i fall där egenföretagaren arbetar på ett fartyg där det samtidigt finns anställda. Om det t.ex. finns två egenföretagare men ingen anställd på ett visst fiskefartyg, är direktivet inte tillämpligt.

Utredningen menade att det av säkerhetsskäl borde finnas vilotidsregler även för fiskare som är egenföretagare. Ett alternativ som utredningen övervägde var att göra 4 § i lagen om vilotid för sjömän tillämplig på samtliga fiskare, dvs. även egenföretagare. Detta skulle dock gå utöver vad WFC-konventionen skulle kräva mot bakgrund av dess begränsning till fartyg som stannar till sjöss i mer än tre dygn. Utredningen ansåg att utformningen av bestämmelser om vilotid för yrkesfiskare i möjligaste mån borde anpassas efter de förutsättningar som gäller för yrkesfisket. Enligt uppgift från SFR som lämnats till utredningen orsakar WFC-konventionens krav om vilotid problem. Detta gäller särskilt det pelagiska

fisket vilket vanligtvis bedrivs cirka 12 till 15 veckor per år vilket innebär cirka tio resor om en eller två veckor. Någon möjlighet att under dessa förhållanden kunna följa de vilotidsregler som gäller för sjömän finns inte, enligt SFR. Utredningen anförde därefter följande.

Mot bakgrund härav och för att uppfylla kraven i konventionen föreslår utredningen att de krav som uppställs i 4 § andra stycket i lagen om vilotid för sjömän endast bör gälla de fiskare som arbetar ombord på fiskefartyg som är ute till sjöss mer än tre dygn. Även 6 § i samma lag bör omfatta dessa fiskare. För övriga fiskare är det tillräckligt med att de omfattas av 4 § första stycket i lagen om vilotid för sjömän, dvs. sjömän har rätt till vilotid och att vilotiden bör förläggas så att de får vila en dag i veckan på allmän helgdag. Konsekvensen av förslaget blir visserligen att olika bestämmelser avseende vilotid kommer att gälla beroende på om en fiskare är anställd eller inte. Någon möjlighet för utredningen att föreslå ändringar angående vilotid för anställda fiskare och anpassa dessa efter konventionens krav finns inte då regleringen för dessa fiskare är en följd av genomförande av ett EU-direktiv. Av betydelse är dock att det i praktiken inte kommer att leda till några problem eftersom det av tradition i Sverige i princip inte finns några fiskare som är anställda.

Det kan här konstateras att det svenska fisket har förändrats på en punkt sedan utredningen. Antalet anställda fiskare är inte längre lika obetydligt utan uppgår till en dryg fjärdedel av antalet fiskare som fiskar i havet. Det kan vidare konstateras att WFC-direktivet saknar den avgränsning till fiskefartyg som stannar till sjöss mer än tre dygn som WFC-konventionen innehåller. Den kritik som SFR riktar mot konventionen gör sig med andra ord gällande än starkare när det gäller direktivets krav. Regeringen anser att regleringen i möjligaste mån bör anpassas till de förutsättningar som gäller för det svenska yrkesfisket och SFR:s synpunkter bör därför beaktas så långt det är möjligt.

Till att börja med kan det upprepas att WFC-direktivet bara är delvis tillämpligt på egenföretagare. Artikel 3 i WFC-direktivets bilaga innehåller visserligen en möjlighet till undantag från direktivets krav generellt, men den är tidsbegränsad och medger därför ingen långsiktig lösning. Men även artikel 11.5 och 11.6 i WFC-direktivets bilaga innehåller en möjlighet till undantag från kraven i just den artikeln. Undantag ska där föregås av samråd och så långt möjligt överensstämma med de fastställda normerna, varvid hänsyn får tas till ofta förekommande eller längre ledighetsperioder eller beviljande av kompensationsledighet. De synpunkter som SFR framfört bör enligt regeringens uppfattning föranleda att undantagsmöjligheten används.

Även om undantagen ska överensstämma med fastställda normer får hänsyn tas till ofta förekommande eller längre ledighetsperioder eller beviljande av kompensationsledighet. Vanligtvis bedrivs alltså pelagiskt fiske cirka 12 till 15 veckor per år vilket innebär cirka tio resor om en eller två veckor. Fisket är alltså säsongsbetonat med tydliga arbetstoppar vilket innebär att egenföretagarna har goda möjligheter att på egen hand kompensera sig med ledighet efter intensivare arbetsperioder, inte minst eftersom de i egenskap av just egenföretagare kan besluta om ledigheter på egen hand. Det samråd som också krävs av WFC-direktivet får anses tillgodosett genom de synpunkter som SFR framfört i remissbehandlingen och som nu beaktas. Den lagändring som utredningen föreslagit när det gäller lagen om vilotid för sjömän ska därför inte genomföras.

Del 5 i WFC-direktivets bilaga innehåller bestämmelser om hälsa och säkerhet i arbetet. Närmare bestämt innehåller artiklarna 21–25 i direktivets bilaga bestämmelser om livsmedel och bostäder. Artiklarna 26–32 innehåller bestämmelser om hälsoskydd och sjukvård samt skydd vid arbetsskada. Artiklarna 33–36 innehåller regler om hälsa och säkerhet i arbetet och förebyggande av olyckor. De flesta krav som ställs i direktivet är redan uppfyllda i svensk rätt eller påkallar inga ändringar av lag. De krav som kan aktualisera lagändringar rör frågor om bostäder och livsmedel och behandlas nedan.

8.1 Gällande reglering i svensk rätt

Bestämmelser om arbetsmiljö ombord på fartyg finns i arbetsmiljölagen (1977:1160) och fartygssäkerhetslagen (2003:364). I 2 kap. arbetsmiljölagen finns allmänna regler om en god arbetsmiljö. Av 2 kap. 8 § arbetsmiljölagen följer t.ex. att i den utsträckning som föranleds av arbetets art och arbetstagarnas behov ska det finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt första hjälp vid olycksfall eller sjukdom. Av 4 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen följer att arbetsmiljölagen gäller fartygsarbete om inte annat sägs där eller följer av fartygssäkerhetslagen. Enligt 4 kap. 2 § samma lag ska arbetsmiljön vara sådan som sägs i 2 kap. arbetsmiljölagen och 4 kap. 3–5 §§ fartygssäkerhetslagen.

Av 4 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen följer att ett fartyg i förekommande fall ska erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där ska finnas tillräckligt många sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen ska vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt. Vidare följer av 4 kap. 5 § samma lag att den kost som de ombordanställda får ska vara tillräcklig och av fullgod kvalitet. Vatten ska finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet. Transportstyrelsen har i 5 kap. 10 § 2 fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) bemyndigats att meddela de ytterligare föreskrifter som behövs om hur fartyg ska vara utformade, inrättade och utrustade för att erbjuda en lämplig arbetsmiljö och tillfredsställande förhållanden i övrigt för de ombordanställda.

Bestämmelserna om bostäder, kost och vatten i 4 kap. fartygssäkerhetslagen är tillämpliga för dem som är ombordanställda. Med ombordanställd avses enligt 1 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen den som till följd av anställning tjänstgör ombord på fartyget med huvudsaklig uppgift att utföra fartygsarbete annat än som enbart tillfälliga göromål. Det innebär att bestämmelserna gäller för fiskefartyg där de fiskare som arbetar ombord är anställda.

Av 3 kap. 5 § arbetsmiljölagen följer att lagen i vissa fall även gäller arbetsgivares eget arbete. I fråga om arbete som arbetsgivare själv utför ska lagen och med stöd av den meddelade föreskrifter iakttagas i tillämpliga

delar. Detsamma gäller när två eller flera för gemensam räkning yrkesmässigt driver verksamhet utan att ha arbetstagare anställd, dock inte om verksamheten bedrivs endast av medlemmar av samma familj. Den som ensam eller gemensamt med familjemedlem driver yrkesmässig verksamhet utan anställd är dock skyldig att följa lagen och vad som med stöd av den har föreskrivits i fråga om teknisk anordning och ämne, som kan föranleda ohälsa eller olycksfall, samt beträffande gemensamt arbetsställe.

Med tillämpliga delar avses målsättningsbestämmelsen 1 kap. 1 §, bestämmelserna om olika miljöfaktorer i 2 kap., bestämmelserna om minderåriga i 5 kap. samt tillsyns-, ansvars- och överklaganderegler i 7–9 kap. (Gullberg m.fl., Arbetsmiljölagen, 14:e uppl. s. 122). Det innebär bl.a. att den inledningsvis nämnda 2 kap. 8 § arbetsmiljölagen ska iakttas. Den som bedriver egen verksamhet ensam är enligt andra stycket i 3 kap. 5 § skyldig att följa lagen och med stöd av denna meddelade föreskrifter i fråga om teknisk anordning och ämne, som kan föranleda ohälsa eller olycksfall, samt beträffande gemensamt arbetsställe. För verksamhet som bedrivs av endast familjemedlemmar utan anställd gäller samma regler som för den som bedriver verksamhet ensam.

Bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om arbetsmiljöns beskaffenhet finns i 4 kap. 10 § arbetsmiljölagen och innefattar även bemyndigande att föreskriva att ytterligare bestämmelser i lagen än de som anges i 3 kap. 5 § andra stycket ska gälla för den som bedriver egen verksamhet ensam eller gemensamt med en familjemedlem. Av 1 kap. 2 § andra stycket arbetsmiljölagen följer att det är Transportstyrelsen, i stället för Arbetsmiljöverket, som har myndighetsansvaret när det gäller fartygsarbete. Transportstyrelsen kan därför med stöd av 4 kap. 10 § arbetsmiljölagen och 18 § 6 arbetsmiljöförordningen (1977:1166) meddela föreskrifter om bl.a. bostäder på fartyg där de fiskare som arbetar ombord är egenföretagare. Samråd ska enligt 21 § arbetsmiljöförordningen i vissa fall ske med Arbetsmiljöverket. Några sådana föreskrifter har emellertid inte meddelats.

8.2 Bostäder

Regeringens förslag: Begränsningen i arbetsmiljölagens upplysningsbestämmelse om att ytterligare bestämmelser om bl.a. utrymmen och anordningar i fartygssäkerhetslagen endast gäller ombordanställda ska tas bort.

I fartygssäkerhetslagen ska ett tillägg göras som innebär att ett fiskefartyg i förekommande fall ska erbjuda även andra som arbetar ombord på ett fartyg, där det samtidigt finns ombordanställda, en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningens förslag omfattar egenföretagare oavsett om det samtidigt finns anställda ombord och är inte avgränsat till fiskefartyg.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte förslaget.

Allmänt

Artiklarna 21–25 i WFC-direktivets bilaga behandlar frågor om livsmedel och bostäder. Artikel 21 anger att artiklarna ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av rådets direktiv 93/103/EG. Det direktivet handlar om miniminivåer för säkerhet och hälsa för arbete på fiskefartyg. Artikeln bedöms inte föranleda behov av författningsåtgärder eftersom den bara utgör en upplysning om att det finns ett tidigare direktiv med krav som kan vara tillämpliga.

Artikel 21.2 anger att nationella bestämmelser om genomförande av artiklarna 22–25 ska beaktas med vederbörlig hänsyn till hygien, säkerhet samt hälsosamma och bekväma förhållanden. Artikel 22 anger att varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder för fiskefartyg som för dess flagg eller är registrerade så att de är underkastade dess oinskränkta jurisdiktion när det gäller bostäder, mat och dricksvatten ombord.

Av artikel 23 följer att varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder som uppställer krav om att bostäder på fiskefartyg ska vara av tillräcklig storlek och kvalitet samt vara lämpligt utrustade för fartygets verksamhet och den tidslängd fiskare vistas ombord. Artikeln anger också olika frågor som sådana åtgärder ska inriktas på och som i flertalet fall handlar om praktiska konstruktionsfrågor men också förfaranden för hantering av klagomål på bostäder som inte uppfyller kraven. Avslutningsvis så anges i artikel 25 att de lagar, förordningar eller andra åtgärder som medlemsstaten ska anta i enlighet med artiklarna 22–24 ska ge full kraft åt bilaga II i bilagan till direktivet. Denna bilaga motsvaras av bilaga III till WFC-konventionen.

Utredningen tar, efter en genomgång av svensk rätt motsvarande den som finns i föregående avsnitt, upp frågan om uppfyllelse av konventionens krav om bostäder och anför:

Bestämmelserna om bostäder på fiskefartyg i konventionen inklusive dess bilaga III är omfattande. En liknande reglering finns redan genom Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 1992:6) om besättningens bostäder på fartyg m.m., vilka emellertid inte är tillämpliga på fiskefartyg. Konventionens bestämmelser om bostäder på fiskefartyg kan, med stöd av bemyndigandet i 5 kap. 10 § fartygssäkerhetsförordningen, sättas i kraft av Transportstyrelsen antingen genom att Sjöfartsverkets ovan nämnda föreskrifter görs tillämpliga även på fiskefartyg och att justering görs på vissa områden (se jämförelsetabell i bilaga 4) eller genom att bestämmelser för fiskefartyg ges i en egen separat föreskrift.

I 4 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen finns regler om att ombordanställda ska erbjudas en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Dessa regler är dock tämligen allmänt hållna. På området gäller vidare Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:119) om arbetsmiljö ombord, och denna föreskrift är meddelad med stöd av 5 kap. 10 § fartygssäkerhetsförordningen och 18 § arbetsmiljöförordningen. Dessa bemyndiganden bör kunna användas på det sätt som utredningen beskrivit. Det saknas därmed skäl att göra en annan bedömning när det gäller uppfyllande av WFC-direktivets motsvarande krav än den som utredningen gjorde beträffande WFC-konventionen.

Som framgått ovan finns det inga bestämmelser i svensk rätt om bostäder på fiskefartyg där de fiskare som arbetar ombord är egenföretagare. Vid tillkomsten av fartygssäkerhetslagen påtalade Fiskeriverket att arbetsmiljön ombord borde stärkas och att särskilda regler borde tillskapas för yrkesfisket med tanke på dess specifika krav och förhållanden. Regeringen ansåg dock att det saknades underlag för att skapa sådana särskilda regler för arbetsmiljön ombord på fiskefartyg, se propositionen Sjösäkerhet (prop. 2002/03:109 s. 77–79).

I utredningen förs ett utförligt resonemang om huruvida WFC-konventionens bestämmelser om bostäder även ska tillämpas på fiskefartyg där de fiskare som arbetar ombord är egenföretagare. Som ett skäl för att det inte ska finnas någon sådan reglering kan det anföras att bestämmelser om arbetsmiljö normalt sett endast är tillämpliga i ett förhållande mellan arbetsgivare och arbetstagare. Fartygssäkerhetslagens bestämmelser om just bostads- och fritidsmiljön har dock placerats där bl.a. då de i viss mån berör hur ett fartyg ska vara konstruerat eller utrustat. Ett annat sätt att uttrycka saken är att de inte utgör renodlade arbetsmiljöbestämmelser utan att de också motiveras av hänsyn till sjösäkerhet.

Vid införandet av bestämmelserna om bl.a. bostäder för ombordanställda på fartyg i 4 kap. 3 § i fartygssäkerhetslagen anfördes följande i den ovan nämnda propositionen:

Det finns emellertid vissa arbetsmiljöbestämmelser i nuvarande fartygssäkerhetslag som inte bör regleras i arbetsmiljölagen, eftersom de faller utanför ramarna för vad som i övrigt regleras där och är speciella just för arbetet ombord på fartyg. I viss mån berör dessa bestämmelser dels hur ett fartyg skall vara konstruerat eller utrustat, dels säkerhetsfrågor som omfattar även andra som vistas ombord, t.ex. passagerare. De hör därför även fortsättningsvis naturligen hemma i fartygssäkerhetslagen. Det gäller t.ex. bestämmelser som tar sikte på befälhavarens särskilda ansvar för arbetsmiljön och speciella bestämmelser om utformningen av bostads- och sjukvårdsutrymmen ombord. Tillsynen av arbetsmiljön bör regleras i fartygssäkerhetslagen så att den lagen därmed omfattar all tillsyn av fartygen.

Regleringen bör med andra ord finnas i fartygssäkerhetslagen. När det sedan gäller frågan om WFC-direktivets tillämplighet får de krav som gäller bostäder, i motsats till t.ex. krav på fiskares arbetsavtal, anses vara av sådan betydelse för att säkerställa skyddet för den allmänna säkerheten och hälsan att direktivets krav är tillämpliga på fiskare som är egenföretagare, jämför avsnitt 5. Samtidigt är direktivet bara tillämpligt på egenföretagare om det samtidigt finns ombordanställda på fartyget. Det kan inte uteslutas att de nu aktuella kraven i WFC-direktivet skulle föranleda krav på kostsamma ombyggnationer av fartyg som ägs av egenföretagande fiskare som inte har någon avsikt att medföra anställda fiskare. Sådana kostnader bedöms drabba mindre fartyg proportionellt hårdare än större. Det bör därför vara upp till den enskilda fartygsägaren att avgöra om denne i syfte att kunna medföra anställda vill göra sådana ombyggnationer. Utredningens förslag bör därför justeras i enlighet med dessa hänsyn.

Det kan noteras att lydelsen av utredningens förslag till ändring av 4 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen saknar en avgränsning till fiskefartyg. Av utredningens författningskommentar till bestämmelsen får det dock anses framgå att detta varit avsikten och en sådan avgränsning bör därför införas.

Sammanfattningsvis ska ett tillägg därför göras i 4 kap. 3 § fartygs-säkerhetslagen som innebär att ett fiskefartyg i förekommande fall ska erbjuda även andra än ombordanställda som arbetar ombord en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Tillägget ska dock bara avse fall där det samtidigt finns ombordanställda. En följdändring av avgränsningen i upplysningsbestämmelsen 2 kap. 8 § tredje stycket arbetsmiljölagen ska därför också göras.

8.3 Livsmedel

Regeringens förslag: Det ska göras ett tillägg i fartygssäkerhetslagen om att kost och vatten utan kostnad ska tillhandahållas ombordanställda på fiskefartyg.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningens förslag saknar den avgränsning till fiskefartyg som regeringens förslag innehåller.

Remissinstanserna: *Livsmedelsverket* konstaterar att WFC-konventionens bestämmelser om livsmedel och dricksvatten inte står i strid med livsmedelslagen (2006:804) eller de EG-förordningar som lagen kompletterar.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 24 i WFC-direktivets bilaga följer att varje medlemsstat ska anta lagar, förordningar eller vidta andra åtgärder som innebär krav på att livsmedel som medförs och serveras ombord och dricksvattnet är tillräckligt med avseende på mängd och kvalitet. Detta ska fartygets ägare tillhandahålla kostnadsfritt. Kostnaden kan i enlighet med nationella lagar och förordningar återfås som en driftskostnad om det kollektivavtal som styr ett andelssystem eller en fiskares arbetsavtal föreskriver detta. I artikel 25 anges att de lagar, förordningar eller andra åtgärder som medlemsstaten ska anta i enlighet med artiklarna 22–24 ska ge full kraft åt bilaga II i bilagan till direktivet.

Utredningen bedömde att den motsvarande artikel 27 i WFC-konventionen, med två undantag som ska beröras nedan, var uppfylld genom redan befintlig reglering i livsmedelslagen (2006:804) och 4 kap. 5 § fartygs-säkerhetslagen. Regeringen delar denna bedömning.

Enligt bilaga II punkt 33 i bilagan till direktivet ska livsmedel och dricksvatten finnas i tillräcklig mängd för antalet fiskare och resans längd och art, och de ska dessutom vara lämpliga med hänsyn till näringsvärde, kvalitet, kvantitet och variation och fiskarnas religiösa krav och matkultur. Motsvarande svensk bestämmelse finns i 4 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen. I den bestämmelsen fanns vid tiden för utredningen inget krav om att hänsyn ska tas till fiskarnas religiösa krav och matkultur. Genom riksdagens antagande av propositionen 2006 års sjöarbetskonvention (prop. 2011/12:35) har emellertid ett sådant krav tillförts.

I artikel 24 anges alltså att fiskefartygets ägare ska tillhandahålla fiskaren mat och vatten kostnadsfritt, men att kostnaden i enlighet med nationella lagar och förordningar kan återfås som en driftskostnad om det kollektivavtal som styr ett andelssystem eller en fiskares arbetsavtal före-

skriver detta. För anställda fiskare finns emellertid såvitt känt för närvarande inga kollektivavtal, vilket innebär att frågan om fri kost är oreglerad för denna grupp, och ett tillägg i fartygssäkerhetslagen bör därför göras. Av utredningens författningskommentar framgår att det är ombordanställda på just fiskefartyg som avses men den avgränsningen kommer inte till uttryck i den föreslagna lagtexten. Utredningens förslag ska kompletteras för att åtgärda detta.

För fiskare som arbetar ombord och som är egenföretagare finns inga bestämmelser i svensk rätt om livsmedel och dricksvatten. Fråga är om en sådan reglering ska införas i svensk rätt för dessa fiskare. Utredningen pekade på att SFR:s standardavtal innebär att kostnad för proviant ska dras av från intäkterna av fisket vid beräkning av rörelseresultatet. Utredningen menade därför att frågor om livsmedel och dricksvatten är sådana som får avtalas inom fiskelagets samarbetsavtal.

Regeringen kan konstatera att WFC-direktivets krav på livsmedel och dricksvatten knappast kan anses tillämpliga på egenföretagare när det gäller kostnader, jämför avsnitt 5. Vidare saknar frågor om kvalitet på livsmedel och dricksvatten den koppling till sjösäkerhet som berördes i föregående avsnitt när det gäller bostäder. Över huvud taget får frågan om kvalitet på livsmedel och dricksvatten i praktiken vara en kostnadsfråga till så överväldigande del att kraven i direktivet inte kan anses vara tillämpliga på egenföretagare. Den motsatta slutsatsen skulle behöva motiveras av att man ansåg det finnas ett behov av att skydda en egenföretagare från sig själv när det gäller undermåliga livsmedel. Ett sådant skyddsbehov kan inte anses omfattas av de skyddsintressen som motiverar WFC-direktivet.

9 Tillsyn och sanktioner

Av artikel 3 i WFC-direktivet följer att medlemsstaterna ska fastställa vilka sanktioner som är tillämpliga vid överträdelse av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artiklarna 40–44 i WFC-konventionen behandlar samma ämne. I artikel 40 ställs krav på medlemsstaterna om ett effektivt utövande av deras jurisdiktion och kontroll över fartyg som för deras flagg. Allt detta ska genomföras genom att det inrättas system som säkerställer att kraven i konventionen uppfylls och där vid behov inspektioner, rapportering, övervakning, överklagandeförfaranden, lämpliga påföljder och förelägganden ingår i enlighet med nationella lagar och förordningar. I artikel 41 reses krav på att vissa fiskefartyg medför ett giltigt dokument angående uppfyllande av bestämmelserna i konventionen. Av artikel 43.1 i konventionen följer att en medlemsstat, som tar emot ett klagomål eller får bevis om att ett fiskefartyg som för dess flagg inte uppfyller kraven i konventionen, ska vidta de åtgärder som krävs för att undersöka ärendet och säkerställa att åtgärder vidtas för att komma till rätta med alla brister som påträffats.

Vid en jämförelse mellan WFC-konventionen och WFC-direktivet kan det konstateras att konventionen innehåller en utförligare reglering av dessa frågor än vad direktivet gör. I direktivet finns bara artikel 3 och av denna följer alltså att frågan om vilka sanktioner som ska användas överlämnas till medlemsstaterna så länge sanktionerna är effektiva, proportionella och avskräckande. Regeringen gör därför bedömningen att en ordning som i huvudsak motsvarar den som av utredningen bedömts motsvara vad som krävs av WFC-konventionen också uppfyller WFC-direktivets krav.

9.1 Krav på tillsyn

Regeringens bedömning: Fartygssäkerhetslagens regler om tillsyn omfattar redan arbets- och levnadsförhållandena ombord.

Utredningens förslag: Utredningens förslag överensstämmer inte med regeringens bedömning. Utredningen föreslår att fartygssäkerhetslagens (2003:364) regler om tillsyn ska omfatta arbets- och levnadsförhållandena ombord. Efter utredningens förslag har en ändring med samma innebörd redan gjorts på grundval av ett annat underlag än utredningens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte förslaget.

Skälen för regeringens bedömning: I svensk reglering finns bestämmelser om tillsyn av fartyg i 5 kap. fartygssäkerhetslagen och i 6 kap. fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Transportstyrelsen utövar enligt 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen tillsyn över lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av den bl.a. när det gäller fartyg och dess utrustning och drift samt arbetsmiljön ombord. För att tillsynen enligt denna bestämmelse även skulle omfatta de krav om arbets- och levnadsförhållanden som följer av WFC-konventionen föreslår utredningen att det görs ett tillägg i 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen. I det tillägget slås det fast att det i tillsynen skulle ingå tillsyn av arbets- och levnadsförhållanden ombord. Denna ändring har emellertid redan genomförts genom propositionen 2006 års sjöarbetskonvention (prop. 2011/12:35) och finns därför redan på plats för att bidra till ett effektivt system för sanktion av sådana förhållanden som framgår av WFC-direktivet.

Den tillsyn som nu angetts ska enligt 5 kap. 4 § samma lag utövas vid tillsynsförrättningar. Inspektioner ska göras när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat.

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:27) om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet finns närmare föreskrifter om den tillsyn som utövas av styrelsen. Dessa föreskrifter är meddelade med stöd av bl.a. 3 kap. 2 § och 6 kap. 4 och 8 §§ fartygssäkerhetsförordningen som ger möjlighet att föreskriva om skyldighet att inneha olika certifikat eller intyg men också om tillsynsförrättningar och skyldighet att lämna uppgifter till tillsynsmyndigheten. Föreskrifterna kan alltså komma att kompletteras i avseenden som visar sig påkallade med anledning av WFC-direktivet.

9.2 Sjöarbetscertifikat för fiskefartyg

Regeringens förslag: Det ska införas ett nytt krav på certifikat i fartygssäkerhetslagen som ska kallas sjöarbetscertifikat för fiskefartyg. Det ska införas en ny bestämmelse som definierar detta certifikat. Det ska också införas en ny bestämmelse om vilka fiskefartyg som ska vara skyldiga att ha ett sådant certifikat.

Utredningens förslag: Utredningens förslag överensstämmer i sak med regeringens men bestämmelsen om definitioner har en annorlunda punktuppställning till följd av att en paragraf ändrats efter det att utredningen överlämnats men före den nu aktuella propositionen. Det finns även andra redaktionella skillnader.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 41 i WFC-konventionen ska medlemsstaterna ställa krav på att vissa fiskefartyg medför ett giltigt dokument som förklarar att fartyget har inspekterats av den behöriga myndigheten, eller på dess uppdrag, för att uppfylla de bestämmelser i konventionen som rör arbets- och levnadsförhållanden. Dokumentet ska utfärdas av den behöriga myndigheten. Någon närmare reglering av hur ett sådant dokument ska utformas finns inte i konventionen.

Definitioner av certifikat och dokument som förekommer inom lagens tillämpningsområde finns i 1 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen. Av 2 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen följer att ett fartyg ska ha de certifikat som anges i lagen eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Vidare följer att ett certifikat ska visa att fartyget vid en besiktning för utfärdande av certifikatet motsvarade föreskrivna krav. Av andra stycket samma bestämmelse följer att certifikat utfärdas av Transportstyrelsen, om regeringen inte föreskriver annat.

Utredningen konstaterade att 2006 års sjöarbetskonvention hade en bestämmelse med motsvarande innehåll som artikel 41 i WFC-konventionen och att det i propositionen 2006 års sjöarbetskonventionen (prop. 2011/12:35) fanns förslag om att införa ett sjöarbetscertifikat och regler om när ett svenskt fartyg ska ha ett sådant certifikat. Dessa förslag har sedermera antagits och trätt i kraft. Utredningen föreslår att ett motsvarande certifikat införs för fiskefartyg. För att åstadkomma en författningsmässig åtskillnad men samtidigt en enhetlig benämning bör detta kallas sjöarbetscertifikat för fiskefartyg.

Kraven på sjöarbetscertifikat för fiskefartyg i konventionen gäller fiskefartyg som stannar till sjöss mer än tre dygn och har en längd om 24 meter eller mer, eller normalt framförs på ett avstånd från flaggstatens kustlinje som överstiger 200 sjömil. I utredningen föreslås att det införs en ny bestämmelse om vilka fiskefartyg som måste ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg som ansluter till dessa avgränsningar. Regeringen anser att utredningens förslag till avgränsning har fog för sig även i förhållande till WFC-direktivet. Bestämmelsen bör införas i 3 kap. fartygssäkerhetslagen där det redan finns bestämmelser om särskilda krav för användning av

Prop. 2018/19:137 vissa fartyg. Bestämmelsen bör föregås av en egen rubrik som knyter an till certifikatets namn. Sammanfattningsvis menar regeringen att de förslag om sjöarbetscertifikat för fiskefartyg som lämnats av utredningen är en ändamålsenlig del av de regler som behövs för att möta kraven i artikel 3 i WFC-direktivet.

Giltighetstiden för ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg får, enligt artikel 41.2 i WFC-konventionen, sammanfalla med giltighetstiden för ett nationellt eller internationellt säkerhetscertifikat för fiskefartyg, men den får aldrig överskrida fem år. Enligt 3 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om giltighetstiden för certifikat. Frågan berörs därför inte vidare här.

9.3 Erkända organisationer och ordning för riksdagens beslut

Regeringens bedömning: Förslaget att införa ett krav på ett nytt certifikat får till följd att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlätas även till ett utländskt organ (erkänd organisation). Riksdagens beslut om lagändringen bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens bedömning. Utredningen föreslår vissa förordningsändringar i ämnet.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte förslaget.

Skälen för regeringens bedömning: WFC-konventionen ställer i artikel 42 krav på att den behöriga myndigheten ska utse ett tillräckligt antal behöriga inspektörer för att fullgöra dess uppgifter enligt artikel 41, dvs. att utfärda sjöarbetscertifikat för fiskefartyg efter inspektion av arbets- och levnadsförhållandena. Medlemsstaterna får dock bemyndiga offentliga institutioner eller andra organisationer som den erkänner som kompetenta och oberoende att utföra inspektioner och utfärda handlingar. Under alla förhållanden ska medlemsstaten ha det fulla ansvaret för inspektion och utfärdande av dessa handlingar när det gäller fiskarnas arbets- och levnadsförhållanden på fiskefartyg som för dess flagg.

Av 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen följer att med erkänd organisation avses en sådan organisation som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg. Av 7 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen framgår att Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än gemenskapscertifikat för inlandssjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. Innehållet ska regleras i ett avtal som får innehålla en begränsning av statens rätt att kräva ersättning från organisationen för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför

inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed behandlar endast tillsyn och utfärdande av certifikat avseende förhållanden som regleras i vissa av den Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konventioner. WFC-konventionen är dock en ILO-konvention. Denna skillnad bedöms dock sakna betydelse eftersom de erkända organisationer som hanterar IMO-krav bedöms vara fullt kapabla att även kunna hantera krav enligt WFC-konventionen.

Utredningen föreslår att det förs in en ny bestämmelse i fartygssäkerhetsförordningen som bemyndigar Transportstyrelsen att träffa avtal med en erkänd organisation att utföra tillsyn av arbets- och levnadsförhållandena på svenska fiskefartyg. Oaktat vilka skäl det kan finnas att ändra fartygssäkerhetsförordningen i detta avseende kan regeringen konstatera att redan införandet av ett nytt certifikat i 1 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen får konsekvenser för ovan berörda 7 kap. 11 § samma lag. Denna bestämmelse kommer, om den inte ändras, att gälla alla certifikat utom gemenskapscertifikat för inlandsjöfart. Frånvaron av giltigt certifikat kommer att kunna leda till sådana åtgärder som berörs i nästföljande avsnitt, t.ex. att ett fartygs resa får förbjudas. Förslaget innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlämnas till en privat aktör, jämför propositionen Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg (prop. 2016/17:135 s. 31–32). Av 12 kap. 4 § andra stycket regeringsformen följer att ett överlämnande av en förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning till en juridisk person eller enskild individ måste ha stöd i lag.

Det finns inga svenska erkända organisationer. När det gäller möjligheten att överlämna förvaltningsuppgifter till ett utländskt organ finns det bestämmelser i 10 kap. 8 § regeringsformen. Av bestämmelsen framgår bl.a. att rättskipnings- eller förvaltningsuppgifter som inte direkt grundar sig på regeringsformen genom beslut av riksdagen kan överlåtas till en utländsk eller internationell inrättning eller samfällighet. Det framgår vidare att riksdagen i lag får bemyndiga regeringen eller någon annan myndighet att i särskilda fall besluta om en sådan överlåtelse. Förslaget innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas även till ett utländskt organ. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

9.4 Åtgärder

Regeringens bedömning: Redan befintliga regler om möjligheter att vidta åtgärder möter WFC-direktivets krav på effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Den tillsyn som Transportstyrelsen utövar enligt 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen ska enligt 4 § samma kapitel utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som dokumentationskontroller, besiktningar, inspektioner, värdestatskontroller

Prop. 2018/19:137 eller rederikontroller. Dokumentationskontroller, besiktningar och rederikontroller ska enligt paragrafens andra stycke göras enligt en uppgjord plan men också utom planen när det finns särskild anledning till det. Inspektioner ska göras när Transportstyrelsen finner det motiverat. Transportstyrelsen kan alltså i egenskap av tillsynsmyndighet undersöka ett klagomål genom att t.ex. genomföra en inspektion eftersom styrelsen ska göra sådana när den finner det motiverat.

I 6 kap. fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg. Bestämmelserna gäller samtliga fiskefartyg och alltså inte bara dem som enligt förslagen i avsnitt 9.2 ska ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg. Enligt lagens 6 kap. 1 § 2 får ett fartygs resa förbjudas om det finns skälig anledning att anta att fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa, olycksfall eller otrygghet i fråga om arbets- eller levnadsförhållanden. Den sistnämnda delen tillkom för övrigt i samband med de ändringar som gjordes med anledning av 2006 års sjöarbetskonvention (se prop. 2011/12:35). Om den nämnda bristen medför omedelbar fara för bl.a. liv, fartyget eller dess besättning ska, enligt 3 § 3 samma kapitel, fartygs resa under vissa angivna omständigheter förbjudas. Ett fartygs resa får också enligt 6 kap. 2 § förbjudas om det inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning.

Av 2 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen följer att ett fartyg ska ha de certifikat som anges i lagen eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av den. Ett certifikat ska visa att fartyget vid en besiktning för utfärdande av certifikatet motsvarade föreskrivna krav. Transportstyrelsen ska förklara ett certifikat ogiltigt om förhållandena inte motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälpats, eller fartyget inte undergår föreskriven tillsyn. Denna ordning kommer efter de ändringar som berördes i avsnitt 9.2 att vara tillämplig på sådana sjöarbetscertifikat för fiskefartyg som berördes i det avsnittet. Av 6 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen följer att ett fartygs resa får förbjudas bl.a. om fartyget saknar ett certifikat ombord som det ska ha.

Vidare finns i 6 kap. 11–14 §§ fartygssäkerhetslagen bestämmelser om föreläggande och vite. Enligt 11 § får myndigheten, om det föreligger en brist enligt 1 eller 2 §§ samma kapitel men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid. Av 12 § följer att Transportstyrelsen får meddela sådana förelägganden mot befälhavaren eller den som har skyddsansvar på fartyg enligt arbetsmiljölagen (1977:1160) som behövs för att bestämmelserna ska följas. I 13 § finns regler om myndighetens möjligheter att låta verkställa åtgärden om t.ex. ett föreläggande inte följs. Av 14 § följer att ett förbud eller föreläggande enligt 6 kap. får förenas med vite. Det finns även vissa straffsanktioner i 8 kap. fartygssäkerhetslagen, 8 kap. arbetsmiljölagen och 14 § lagen om vilotid för sjömän som kan bli aktuella. Detsamma gäller sanktionsavgifter enligt 8 kap. arbetsmiljölagen.

Regeringen konstaterar sammanfattningsvis att de regler som nu har beskrivits möter de krav på effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner som ställs i artikel 3 i WFC-direktivet.

10 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Prop. 2018/19:137

Regeringens förslag: Förslagen ska träda i kraft den 15 november 2019.

Regeringens bedömning: Det behövs inga övergångsbestämmelser.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens. I utredningen föreslås att författningsändringarna ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte förslaget.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: I artikel 4 i WFC-direktivet anges att medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 15 november 2019. De ändringar som föreslås bör därför träda i kraft den 15 november 2019. Några övergångsbestämmelser behövs inte.

11 Konsekvenser

Inget av förslagen i denna proposition har några konsekvenser på statens budget, jämställdheten, den kommunala självstyrelsen eller miljön.

11.1 Allmänt

Antalet personer med fiskelicens för yrkesmässigt fiske i havet var 1 173 stycken år 2018. Den totala sysselsättningen var dock högre eftersom inte alla som arbetar ombord på fiskefartyg har licens och bedöms i dag uppgå till 1 400 personer. Efter ändringar i fiskelagen 2014 kan även juridiska personer beviljas fiskelicens, och 2015 hade 18 juridiska personer fiskelicens. Fartygens längd varierar mellan 5 meter och 64 meter. År 2017 fanns det 1 225 fartyg i den svenska fiskeflottan, men endast 910 bedöms bedriva aktivt fiske.

Utredningen gjorde en konsekvensutredning avseende konventionens bestämmelser. Utredningen var under 2011 i kontakt med bl.a. Sveriges Fiskares Riksförbund (SFR), Handelsanställdas A-kassa, Statistiska centralbyrån, Skatteverket och Försäkringskassan för att få fram hur stor del av fiskarna som var anställda. Någon säker uppgift var inte möjlig att få fram. Enligt SFR:s uppfattning var det endast ett fåtal fiskare som var anställda 2011, främst på stora fiskefartyg som ägdes av aktiebolag med många delägare. Enligt uppgifter från fiskerinäringen har antalet anställda ombord ökat i samband med att fisket har gått mot att bli mer storskaligt.

I utredningen konstaterades också att konventionen är anpassad för fiske som bedrivs med främst stora fartyg sysselsatta med havsfiske under lång sammanhängande tid. Den är därmed inte anpassad efter den svenska fiskerinäringens förutsättningar. Samma resonemang kan göra sig gällande

Prop. 2018/19:137 avseende direktivet som ålägger fiskefartygens ägare eller befälhavare vissa skyldigheter. Så som angetts ovan uppfyller Sverige redan många av bestämmelserna, men på några områden tillkommer ytterligare skyldigheter. Det handlar bland annat om krav på säkerhetsbesättning och bostäder ombord.

Konsekvensanalysen nedan berör endast de områden där svensk rätt inte uppfyller WFC-direktivets krav och där ändringar i gällande bestämmelser är nödvändiga och bedöms medföra ekonomiska konsekvenser för myndigheterna och fiskenäringen.

11.2 Konsekvenser för myndigheter

Transportstyrelsen

Direktivets genomförande kommer enligt regeringens bedömning att medföra viss regelgivning på myndighetsnivå, vilket kommer att åligga Transportstyrelsen som regelgivande myndighet på transportområdet. Regelgivning utgör skattefinansierad verksamhet. Utgångspunkten är att eventuella ökade kostnader ska finansieras inom befintlig budgetram.

Direktivet medför utökade arbetsuppgifter för framför allt Transportstyrelsen i form av utvidgad tillsyn av fiskefartyg vad gäller arbets- och levnadsförhållanden ombord, utfärdande av sjöarbetscertifikat för fiskefartyg och fastställande av säkerhetsbesättning för fiskefartyg med en längd om 24 meter eller mer.

Initialt tillkommer även arbete för Transportstyrelsen i form av utarbetande av föreskrifter, särskilt vad gäller bostäder ombord på fiskefartygen, och utbildning av inspektörer som ska genomföra tillsynen samt diverse övrig administration. Transportstyrelsen kommer att ha möjlighet att delegera tillsyn och utfärdande av certifikat till erkända organisationer. Det kommer att bli nödvändigt att utbilda inspektörer som ska genomföra tillsyn åt Transportstyrelsen. Sådan utbildning av inspektörer, arbete med utarbetande av föreskrifter och övrigt arbete kommer att innebära ökade kostnader. Kostnaden för detta är svår att uppskatta men torde uppgå till två heltidstjänster under uppbyggnadsskedet och en heltidstjänst under förvaltningsskedet. Även denna del av arbetet avser skattefinansierad verksamhet. Att genomföra tillsynen beräknas kräva en heltidstjänst under förvaltningsarbetet. Detta avser avgiftsfinansierad verksamhet och medför därför inga kostnader för staten. Avgiftsintäkterna betalas in på inkomsttitel och Transportstyrelsens kostnader finansieras i stället från anslagsposten för avgiftsbelagd verksamhet på styrelsens förvaltningsanslag. Dessa kostnader kommer att finansieras inom ram.

Enligt WFC-direktivet kommer Sverige i vissa fall att utöva tillsyn av arbets- och levnadsförhållanden på utländska fiskefartyg som anlöper hamn i Sverige. Hur många fartyg det kan röra sig om och den ytterligare kostnad som kan uppstå för Transportstyrelsen är svår att uppskatta. Belastningen på Transportstyrelsen torde i jämförelse med nuvarande arbete med hamnstatskontroll bli i det närmaste försumbar.

Överklaganden från fiskefartygen är ytterst sällsynta varför belastningen på domstolarna i jämförelse med dagens situation torde bli i det närmaste försumbar.

11.3 Konsekvenser för fiskerinäringen

Minderåriga fiskare

För att uppnå överensstämmelse med WFC-direktivet höjs minimiåldern för att utföra lättare fartygsarbete från 13 till 15 år samt att sådant arbete endast får utföras under skollov i vissa fall. De eventuella kostnader som kan tänkas drabba fiskaren i och med denna åldershöjning är mycket svåra att uppskatta.

Läkarintyg och läkarundersökning

För fiskare som tjänstgör på ett fiskefartyg med en längd om 24 meter eller mer eller som normalt är ute till sjöss mer än tre dygn innebär ett genomförande av direktivet att giltighetstiden för läkarintyg ändras från fyra till två år. Mot bakgrund av att en majoritet av fiskarna är egenföretagare och därför själva får stå för kostnaden för utfärdande av läkarintyg innebär det minskade intervallet för utfärdande av sådana intyg en ökad kostnad för den enskilde.

En annan konsekvens rör läkarundersökningens omfattning. I dag behöver fiskare endast ha ett läkarintyg som visar att syn- och hörselkrav är uppfyllda. Direktivet kräver dock att läkarundersökningen även omfattar en allmän hälsobedömning liknande den som görs för övriga sjömän enligt den s.k. STCW-konventionen. Det går inte att utesluta att denna förändring kommer att innebära att vissa yrkesfiskare inte kommer att kunna fortsätta utöva sitt yrke efter att de nya reglerna träder i kraft.

Tillsyn och sjöarbetscertifikat

Alla fiskefartyg som stannar till sjöss mer än tre dygn och har en längd om 24 meter eller mer eller som normalt framförs på ett avstånd från Sveriges kustlinje som överstiger 200 sjömil ska ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg. Det är ett 30-tal fartyg som i dag har en längd om 24 meter eller mer. För att få ett certifikat måste fartyget genomgå en besiktning och därefter, vid förnyande av certifikatet, underkastas regelbunden tillsyn. Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn och utfärdande av certifikat är avgiftsbelagd vilket medför en kostnad för fiskefartygets ägare. Storleken på dessa avgifter är svårt att uppskatta eftersom det inte är känt hur tillsynssystemet kommer att läggas upp.

Fastställande av säkerhetsbesättning

Enligt nu gällande regler uppställs krav om säkerhetsbesättning för fiskefartyg när de har en största längd om minst 50 meter. Direktivet kräver fastställande av säkerhetsbesättning för fiskefartyg med en längd om 24 meter eller mer. Då i princip samtliga fiskefartyg i Sverige har en längd under 50 meter innebär direktivets krav en ny kostnad för

Prop. 2018/19:137 fiskefartygsägarna. Uppskattningsvis kommer cirka 30 fiskefartyg att beröras av kravet om fastställande av säkerhetsbesättning. Enligt nu gällande regler tas en avgift om 4 500 kr ut av Transportstyrelsen vid prövningen av en ansökan om fastställande av säkerhetsbesättning.

Konsekvenserna av säkerhetsbesättningsbeslut för fiskefartyg som ska ha sådana är inte möjliga att beräkna. Det är troligt att antalet ombordvarande kommer att öka. Prövningen av hur stora säkerhetsbesättningarna ska vara kommer att hänga samman med tillämpningen av vilotidsreglerna.

Krav på vilotid för egenföretagare

Direktivet innehåller detaljerade krav om vilotid för besättningen på fiskefartyg. Den kortaste vilotiden för besättningarna på dessa fiskefartyg får inte understiga 10 timmar under en tjugofyratimmarsperiod och 77 timmar under en sjudygnsperiod. Vid utredningens kontakter med SFR framkom det att detta krav kommer att orsaka stora problem för fiskerinäringen. Vanligtvis bedrivs pelagiskt fiske 12 till 15 veckor per år vilket innebär ca tio resor om en eller två veckor. Arbetsinsatsen ombord varierar beroende av vilket typ av fiske som bedrivs.

Genom att använda en möjlighet till undantag kan regelverket för vilotider bibehållas för såväl anställda som egenföretagare. Då genomförandet av direktivet innebär ett upprätthållande av vad som redan gäller så bedöms de ekonomiska konsekvenserna av direktivets krav om vilotid inte bli stora.

Det kustnära och småskaliga fisket

I propositionen Kust- och insjöfiske samt vattenbruk (prop. 2003/04:51) beskrivs kustfiske som ett lokalt bedrivet fiske med fiskeresor under maximalt 24 timmar samt allt yrkesmässigt insjöfiske. Det kustnära och småskaliga fisket, enligt definitionen ovan, omfattas inte av direktivets krav om certifikat och fastställande av säkerhetsbesättning. Vad gäller direktivets bestämmelser om bostäder ombord på fartyg kommer dessa att vara tillämpliga på nya fiskefartyg. Härtill kommer att direktivet medger att den behöriga myndigheten efter samråd får medge undantag från bestämmelserna om bostäder för fiskefartyg som normalt stannar till sjöss mindre än 24 timmar och där fiskarna inte bor ombord på fartyget i hamn. Detta innebär att bedömningen är att det kustnära och småskaliga fisket inte påverkas i någon större omfattning av ett genomförande av direktivet eftersom det främst tar sikte på fiske som bedrivs av större fiskefartyg.

12.1 Förslaget till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

2 kap.

8 § I den utsträckning som *föranleds* av arbetets art och arbetstagarnas behov *ska det* finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt första hjälp vid olycksfall eller sjukdom.

Fordon för personaltransport *ska* vara *lämpade* för ändamålet.

Om utrymmen, anordningar, åtgärder för hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom samt kost och vatten *ombord* på fartyg finns *det* ytterligare bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Paragrafen innehåller bestämmelser om krav på bl.a. utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt en upplysningsbestämmelse om att det finns ytterligare bestämmelser om fartyg i fartygssäkerhetslagen.

Paragrafens *första* och *andra stycke* ändras redaktionellt.

I *tredje stycket* ändras upplysningen om vilka som omfattas av bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Upplysningen är inte längre avgränsad till ombordanställda utan kan även omfatta t.ex. egenföretagare.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

12.2 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

1 kap.

4 § I denna lag avses med

1. fartcertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt,
2. passagerarfartygscertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra,
3. fribordscertifikat: ett bevis om att ett fartygs fribord har fastställts efter tillsyn och att fribordsmärken har satts fast på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt,
4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation,
5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §,
6. sjöarbetscertifikat: ett bevis om att fartyget vid tidpunkten för certifikatets utfärdande har uppfyllt de krav på arbets- och levnadsförhållanden som följer av denna lag, sjömanslagen (1973:282), mönstringslagen (1983:929), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och av föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar,
7. försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen: ett dokument som visar vilka förhållanden på ett fartyg som enligt 2006 års sjöarbetskonvention ska bli föremål för tillsyn, vilka föreskrifter som tillämpas och en förklaring av redaren om vad denne gjort för att uppfylla föreskrivna krav,
8. certifikat om utbildning av sjöpersonal: ett bevis om att en person har uppfyllt föreskrivna krav för viss funktion eller viss befattning ombord på fartyg, och

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

Paragrafen innehåller definitioner av olika slags certifikat som förekommer inom lagens tillämpningsområde.

Det införs en ny *punkt 9* där det framgår vad som avses med sjöarbetscertifikat för fiskefartyg. Certifikatet ska utgöra ett bevis för att ett fiskefartyg vid tidpunkten för certifikatets utfärdande uppfyller de krav på arbets- och levnadsförhållanden som följer av ett antal särskilt angivna lagar. Av 3 kap. 9 c § framgår närmare vilka fiskefartyg som ska ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg.

En följdverkan av denna nya punkt är bl.a. att certifikatet kommer att omfattas av 6 kap. 2 §. Enligt denna bestämmelse kan Transportstyrelsen förbjuda ett fartygs resa om det ombord saknas ett certifikat som fartyget ska ha enligt lagen. Certifikatet kommer också att omfattas av 2 kap. 3 § fjärde stycket som innebär att Transportstyrelsen ska förklara certifikat ogiltiga om förhållandena inte motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälpits eller fartyget inte undergår föreskriven tillsyn. En annan följd av att certifikatet införs är att det kommer att omfattas av 7 kap. 11 § som innebär att Transportstyrelsen får överlåta åt en s.k. erkänd organisation att utfärda och förnya vissa certifikat och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. Vad som avses med en erkänd organisation framgår av 1 kap. 5 §. Certifikatet kan också enligt 2 kap. 3 § tredje stycket utfärdas av Transportstyrelsen själv. Övervägandena finns i avsnitt 9.2.

3 kap.

9 c § *Ett fiskefartyg ska ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg om det stannar till sjöss i mer än tre dygn och*

- 1. har en längd om 24 meter eller mer, eller*
- 2. normalt framförs på ett avstånd från Sveriges kustlinje som överstiger 200 sjömil.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om när ett fiskefartyg ska ha ett sådant sjöarbetscertifikat för fiskefartyg som avses i 1 kap. 4 § 9. Det är fråga om fiskefartyg som stannar till sjöss i mer än tre dygn. Vidare krävs att fartyget har en längd om 24 meter eller mer eller att fartyget normalt framförs på ett avstånd från Sveriges kustlinje som överstiger 200 sjömil.

Övervägandena finns i avsnitt 9.2.

4 kap.

3 § *Ett fartyg ska i förekommande fall erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där ska finnas tillräckligt många sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen ska vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt.*

Ett fiskefartyg ska i förekommande fall erbjuda även andra som arbetar ombord på ett fartyg, där det samtidigt finns ombordanställda, en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö.

Paragrafen innehåller bestämmelser om kraven på ombordanställdas bostads- och fritidsmiljö. Prop. 2018/19:137

Paragrafens *första stycke* ändras redaktionellt.

Paragrafens *andra stycke*, som är nytt, utgör ett tillägg som innebär att ett fiskefartyg i förekommande fall ska erbjuda även andra än ombordanställda, som arbetar ombord på ett fartyg där det samtidigt finns ombordanställda, en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Ändringen tar sikte på fall när egenföretagande fiskare arbetar tillsammans med ombordanställda på ett fiskefartyg.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

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

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

Kost och vatten ska utan kostnad tillhandahållas ombordanställda på fiskefartyg.

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

Paragrafen innehåller bestämmelser om de ombordanställdas kost och vatten.

Av paragrafens *tredje stycke*, som är nytt, framgår att kost och vatten utan kostnad ska tillhandahållas de ombordanställda. Tillägget gäller endast ombordanställda på fiskefartyg. För fiskare som är egenföretagare får kostnadsfrågan i förekommande fall i stället avtalas inom ramen för fiskelagets samarbetsavtal.

Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

7 § Befälhavaren ska se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt sexton år och har fullgjort sin skolplikt.

Trots första stycket får en minderårig som har fyllt tretton år anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång. *En minderårig, som arbetar ombord på ett fiskefartyg där det samtidigt finns någon som är ombordanställd, får dock anlitas till eller utföra sådant arbete endast om den minderåriga fyllt femton år och arbetet utförs under skollov.*

Första och andra styckena gäller inte minderåriga som är arbetstagare. Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete som utförs av arbetstagare finns i sjömanslagen (1973:282).

Paragrafen innehåller bestämmelser om i vilken utsträckning minderåriga får utföra fartygsarbete.

Paragrafens *första stycke* ändras redaktionellt.

För att uppnå överensstämmelse med WFC-direktivet höjs minimiåldern i paragrafens *andra stycke* för att anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete från 13 till 15 år för det fall det samtidigt finns någon som är ombordanställd. Arbetet får vidare endast utföras under skollov. Bestämmelsen gäller endast de minderåriga som arbetar på fiskefartyg utan att vara anställda. För minderåriga som är anställda gäller i stället 45 § sjömanslagen (1973:282).

Övervägandena finns i avsnitt 6.1

Bakgrund

ILO:s konvention (nr 188) om arbete ombord på fiskefartyg och tillhörande rekommendation syftar till att säkerställa att fiskare har anständiga arbetsförhållanden ombord avseende minimikrav för arbete ombord, tjänstgöringsförhållanden, bostäder och livsmedel, sjukvård samt hälsoskydd och social trygghet. Genom konventionen revideras ett antal tidigare konventioner och rekommendationer rörande fiskerinäringen. Sverige har inte ratificerat någon av dessa tidigare konventioner. I kommittédirektivet Genomförande av ILO:s konvention (nr 188) om arbete ombord på fiskefartyg (dir. 2011:2) gavs utredningen i uppdrag att utreda konsekvenserna för fiskare och fiskerinäringen av att Sverige ratificerar konventionen samt lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för att undanröja eventuella hinder för en ratificering.

Våra förslag i sak

Ratifikationsfrågan

Utredningen anser att konventionens bestämmelser om vilotid och säkerhetsbesättning är av betydelse för säkerheten samt för hindrande av olyckor och tillbud. Dock har även framkommit att just de kostnader ett införande av vilotider och krav på säkerhetsbesättning skulle medföra innebär att incitamentet för fiskerinäringen påverkas negativt. Även om Sverige väljer att inte ratificera konventionen men konventionen träder i kraft kan de ekonomiska och arbetsmässiga följderna bli negativa för fiskerinäringen. Regleringen i konventionen innebär nämligen att konventionens krav om arbets- och levnadsförhållanden ombord på fiskefartyg måste vara uppfyllda på svenska fiskefartyg vid sjöfart på andra staters sjöterritorium om denna stat har ratificerat konventionen. Utredningen är tveksam till om Sverige bör ratificera konventionen och anser därför att Sverige bör avvakta med att ta ställning till ratifikationsfrågan till dess att det finns närmare besked om andra närliggande staters inställningar i frågan. För det fall Sverige väljer att ratificera konventionen lämnas nödvändiga författningsförslag för att införliva konventionen i svensk rätt.

Ändring av läkarintygs innehåll och giltighetstid

När det gäller giltighetstiden för ett läkarintyg gör konventionen inte någon skillnad på intyg avseende allmän medicinsk lämplighet och på intyg om syn- och hörselförmåga när det gäller fiskare som arbetar ombord på fiskefartyg med en längd av 24 m eller mer eller fiskefartyg som normalt stannar till sjöss mer än tre dygn. Giltighetstiden för ett läkarintyg får enligt konventionen vara högst två år. För den som arbetar på ett fiskefartyg uppställs i svensk rätt endast krav om läkarintyg avseende syn- och hörselkrav.

Giltighetstiden för dessa intyg är fyra år. Då konventionens bestämmelser överensstämmer med de bestämmelser i mönstringslagen som finns om läkarintygs innehåll och giltighetstid för sjömän som arbetar på handelsfartyg föreslår utredningen att 18 § första stycket och 19 § i nämnda lag även ska gälla personer som arbetar ombord på fiskefartyg med en längd av 24 m eller mer eller fiskefartyg som normalt stannar till sjöss mer än tre dygn. Konventionens krav om giltighetstiden för läkarintygen föranleder även en ändring 4 kap. 18 § fartygssäkerhetsförordningen.

Fastställande av säkerhetsbesättning för fiskefartyg med en längd av 24 m eller mer införs

I konventionen uppställs krav om att den behöriga myndigheten, avseende fiskefartyg med en längd om 24 m eller mer, ska fastställa en lägsta bemanningsnivå för ett säkert framförande och ange antal fiskare samt vilken behörighet fiskarna ska ha. Utredningen anser att kravet är att jämföra med krav om fastställande av säkerhetsbesättning. Enligt nu gällande regler uppställs krav om fastställande av säkerhetsbesättning för fiskefartyg med en största längd om minst 50 m. Anpassning av gällande föreskrifter efter konventionens krav kan göras inom ramen för befintligt bemyndigande för Transportstyrelsen.

Utöver vad som följer av konventionen anser utredningen att säkerhetsskäl talar för att det bör uppställas krav om fastställande av säkerhetsbesättning för fiskefartyg som, oavsett storlek, är ute till sjöss mer än tre dygn.

Lagen om vilotid för sjömän utvidgas till att omfatta personer som tjänstgör på fiskefartyg utan att vara anställda

Konventionen uppställer krav om att det ska finnas en reglering av vilotid för personer som arbetar på fiskefartyg och särskilda krav angående vilotid uppställs för fiskefartyg som, oavsett storlek, stannar till sjöss mer än tre dygn. Enligt 4 § första stycket lagen om vilotid för sjömän, som bl.a. är tillämplig på anställda personer som arbetar ombord på fiskefartyg, har sjömän rätt till vilotid. I andra stycket anges den tid vilotiden inte får understiga vilken överensstämmer med de särskilda krav angående vilotid som uppställs i konventionen för fiskefartyg som, oavsett storlek, stannar till sjöss mer än tre dygn. Reglering av vilotid för personer som utför arbete ombord på fiskefartyg utan att vara anställda finns inte i svensk rätt. För att överensstämma med konventionens krav om reglering av vilotid krävs dels att det införs en allmän reglering av vilotiden även för fiskare som är egna företagare, dels att denna reglering avseende besättningen på ett fiskefartyg som, oavsett storlek, stannar till sjöss mer än tre dygn ska innehålla krav motsvarande innehållet i artikel 14 i konventionen. Utredningen föreslår därför att 4 § i lagen om vilotid för sjömän görs tillämplig även för personer som utan att vara anställda arbetar ombord på fiskefartyg.

I konventionen och tillhörande bilaga finns detaljerade bestämmelser om bostäder ombord på fiskefartyg. Svenska bestämmelser om bostäder ombord på fartyg regleras i arbetsmiljölagen, fartygssäkerhetslagen och i föreskrifter meddelade med stöd av sistnämnda lag. Denna reglering gäller dock endast för ombordanställda och regleringen avseende fiskefartyg (Sjöfartsverkets kungörelse (1970:A4) om bostäder och ekonomilokaler m.m. på fartyg) består av endast en paragraf. För att överensstämja med konventionens krav föreslår utredningen att den svenska regleringen av bostäder ombord på fiskefartyg ska omfatta även de som inte är anställda. Därutöver bör Transportstyrelsen med befintligt bemyndigande sätta i kraft konventionens detaljerade bestämmelser om bostäder på fiskefartyg. Dessa kommer att gälla de fiskefartyg, som byggs nya, då konventionen trätt i kraft.

Ändring görs i socialförsäkringsbalken och lagen om arbetslöshetsförsäkring

Av artikel 34 i konventionen följer att medlemsstaterna ska se till att fiskare som normalt är bosatta på dess territorium ska vara berättigade till förmåner från det sociala trygghetssystemet enligt villkor som inte är mindre förmånliga än de som tillämpas på andra personer, innefattande såväl anställda som egenföretagare, som arbetar och normalt är bosatta på dess territorium. För att uppfylla konventionens krav föreslår utredningen att personer som arbetar på svenska fiskefartyg samt personer som arbetar på fiskefartyg från tredjeland men som är bosatta i Sverige ska omfattas av arbetsbaserade förmåner i socialförsäkringsbalken. Vidare föreslås att personer som är bosatta i Sverige och som har arbetat på ett fiskefartyg från ett land utanför EU ska ha rätt till ersättning enligt lagen om arbetslöshetsförsäkring på samma villkor som en person har som i Sverige uppfyller villkor enligt nämnda lag. Förslagen medför att en ny bestämmelse införs i 6 kap. socialförsäkringsbalken och att ett tillägg görs i 3 § lagen om arbetslöshetsförsäkring.

Sjöarbetscertifikat för fiskefartyg införs

I artikel 40 i konventionen ställs krav på medlemsstaterna om ett effektivt utövande av sin jurisdiktion och kontroll över fartyg som för dess flagg vilket ska genomföras genom inrättande av system som säkerställer att kraven i konventionen uppfylls. Ett nytt dokument införs – sjöarbetscertifikat för fiskefartyg. Dokumentet ska utgöra bevis på att den medlemsstat vars flagg fiskefartyget för har utövat tillsyn av fartyget och att de krav i konventionen som gäller arbets- och levnadsförhållanden ombord är uppfyllda. Endast fiskefartyg som stannar till sjöss mer än tre dygn och har en längd om 24 m eller mer, eller normalt framförs på ett avstånd från flaggstatens kustlinje som överstiger 200 sjömil, är skyldiga att ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg.

Övrigt

Ett tillägg görs i fartygssäkerhetslagen om att Transportstyrelsens tillsyn ska gälla arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyg vilket följer av

artikel 40 i konventionen. Enligt konventionen får en medlemsstat bemyndiga bl.a. erkända organisationer att utföra tillsyn över arbets- och levnadsvillkoren ombord och utfärda certifikat. En sådan bestämmelse införs i fartygssäkerhetsförordningen. Enligt konventionen ska maten ombord anpassas till besättningsmedlemmarnas olika kulturella och religiösa bakgrunder samt att den kost som de ombordanställda får ska tillhandahållas utan kostnad. Tillägg om detta görs i fartygssäkerhetslagen och bestämmelserna kommer endast att gälla anställda fiskare. För att överensstämma med konventionen höjs minimiåldern i fartygssäkerhetslagen för att utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen från 13 år till 15 år samt att sådant arbete endast får utföras under skollov. Definitionen av fiskefartyg i förordningen om behörigheter för sjöpersonal har utvidgats till att även omfatta fisk och andra levande tillgångar som fiskas ur inlandsvatten. Ändringen är en följd av konventionens definition av fiskefartyg i artikel 1 g) i konventionen.

Prop. 2018/19:137
Bilaga 2

Ikraftträdande

Konventionen om arbete ombord på fiskefartyg träder i kraft tolv månader efter den dag då ratifikationer från tio medlemsstater, av vilka åtta är kuststater, har registrerats hos generaldirektören vid ILO. I november 2011 har två länder ratificerat konventionen. Det är därför osäkert när konventionen kommer att träda i kraft.

Utredningens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 8 § arbetsmiljölagen (1977:1160) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

8 §

I den utsträckning som föranledes av arbetets art och arbetstagarnas behov *skall* finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt första hjälp vid olycksfall eller sjukdom.

Fordon för personaltransport *skall* vara lämpat för ändamålet.

Om utrymmen, anordningar, åtgärder för hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom samt kost och vatten *för ombordanställda* på fartyg finns ytterligare bestämmelser i fartygssäkerhetslagen.

I den utsträckning som föranledes av arbetets art och arbetstagarnas behov *ska* finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt första hjälp vid olycksfall eller sjukdom.

Fordon för personaltransport *ska* vara lämpat för ändamålet.

Om utrymmen, anordningar, åtgärder för hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom samt kost och vatten på fartyg finns ytterligare bestämmelser i fartygssäkerhetslagen.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Förslag till lag om ändring i lagen om arbetslöshetsförsäkring (1997:238)

Prop. 2018/19:137
Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1997:238) om arbetslöshetsförsäkring ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Rätt till ersättning har endast personer som i Sverige uppfyller ersättningsvillkoren enligt denna lag, om inte något annat följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 av den 29 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att vissa arbeten utförda utomlands ska jämföras med arbete i Sverige.

Om regeringen har träffat en överenskommelse med någon annan stat om andra villkor för rätt att få ersättning än som föreskrivs i denna lag, ska arbetslöshetskassan tillämpa dessa villkor.

Rätt till ersättning enligt första stycket har även en i Sverige bosatt person som utfört arbete på ett fiskefartyg från tredjeland, om inte annat följer av andra och tredje styckena.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer och tillämpas om ersättningsvillkoren i lagen är uppfyllda efter ikraftträdandet.

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

Härigenom föreskrivs att 15 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 §

Bestämmelserna i 3, 4, 6, 7 b, 8, 10 och 13 §§ gäller för anställda ombord på sådana fartyg som avses i 2 § 1. Vad som sägs i 10 § om befälhavare gäller i motsvarande mån arbetsgivare för anställda ombord på ett sådant fartyg som avses i 2 § 1.

Bestämmelserna i 14 § 3 gäller för befälhavare ombord på ett sådant fartyg som avses i 2 § 1. Vad som sägs i 14 § 4 om redare gäller i motsvarande mån arbetsgivare för anställda ombord på ett sådant fiskefartyg som avses i 2 § 1.

Bestämmelserna i 4-6 §§ gäller även för personer som utan att vara anställda arbetar ombord på sådana fartyg som avses i 2 § 1. Bestämmelserna i 4 § andra och tredje styckena och 6 § gäller dock endast personer som arbetar ombord på ett sådant fartyg som avses i 2 § 1 och är ute till sjöss mer än tre dygn.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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

Prop. 2018/19:137
Bilaga 3

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)
dels att 1 kap. 4 §, 4 kap 3, 5 och 7 §§ och 5 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 3 kap. 9 a §, samt närmast före 3 kap. 9 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §

I denna lag avses med

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

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

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

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

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

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

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

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

3 kap.

Sjöarbetscertifikat för fiskefartyg

9 a §

Ett fiskefartyg ska ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg om det stannar till sjöss mer än tre dygn och

1. har en längd om 24 meter eller mer, eller

2. normalt framförs på ett avstånd från Sveriges kustlinje som överstiger 200 sjömil.

4 kap.

3 §

Ett fartyg *skall* i förekommande fall erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där skall finnas tillräckligt många sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen skall vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt.

Ett fartyg *ska* i förekommande fall erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där ska finnas tillräckligt många sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen ska vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt.

Ett fartyg ska i förekommande fall erbjuda även andra personer som arbetar ombord en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö.

5 §

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

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

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

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

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

7 §

Befälhavaren *skall* se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt sexton år och har fullgjort sin skolplikt.

Trots första stycket får en minderårig som har fyllt *tretton* år anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, *utveckling eller skolgång*.

Första och andra styckena gäller inte minderåriga som är arbetstagare. Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete som utförs av arbetstagare finns i sjömanslagen

Befälhavaren *ska* se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt sexton år och har fullgjort sin skolplikt.

Trots första stycket får en minderårig som har fyllt *femton* år anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen *under skollov* om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa *eller utveckling*.

5 kap.

1 §

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

1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,

2. säkring av last som ännu inte har förts ombord,

3. rederiers säkerhetsorganisation, *och*

4. arbetsmiljön ombord.

3. rederiers säkerhetsorganisation,

4. arbetsmiljön ombord, *och*

5. arbets- och levnadsförhållandena ombord.

När det gäller inspektion enligt 8 § utövas tillsyn även av Kustbevakningen i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd med Kustbevakningen.

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

I frågor som avser arbetsmiljön *samt arbets- och levnadsförhållandena ombord avser tillsynen även sjömanslagen (1973:282), arbetsmiljölagen (1977:1160), mönstringslagen (1983:929) och lagen (1998:958) om vilotid för sjömän samt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.*

Tillsynen ska också avse de delar av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikalie-myndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG som omfattas av tillsynsansvar enligt föreskrifter meddelade med stöd av arbetsmiljölagen (1977:1160).

Tillsyn enligt tredje och fjärde styckena utövas i sam-verkan med styckena *utövas såvitt avser arbetsmiljön* i samverkan med Arbetsmiljöverket.

Bestämmelser om tillsyn av livsmedelshanteringen finns i livs-medelslagen (2006:804).

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

Prop. 2018/19:137
Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att det i socialförsäkringsbalken ska införas en ny paragraf, 6 kap. 3 a §, samt närmast före paragrafen en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

Arbete på fiskefartyg

3 a §

Arbete på svenskt fiskefartyg ska anses som arbete i Sverige.

Arbete på fiskefartyg från tredjeland ska också anses som arbete i Sverige, om personen som utför arbetet är bosatt i Sverige.

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

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har inkommit med svar: Göta hovrätt, Kustbevakningen, Försäkringskassan, Socialstyrelsen, Livsmedelsverket, Transportstyrelsen, Arbetsförmedlingen, Arbetsmiljöverket, Pensionsmyndigheten, ILO-kommittén, Landsorganisationen i Sverige, SEKO Sjöfolk, Sjöbefälsföreningen, Svenska Fiskares Riksförbund (SFR), Arbetslöshetskassornas samorganisation (SO) och Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen (IAF).

Följande remissinstanser har avstått från att yttra sig: Skatteverket, Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO), Sveriges kommuner och landsting och Tjänstemännens centralorganisation TCO.

Följande remissinstanser har inte svarat: Stockholms universitet, Linnéuniversitetet, Chalmers tekniska högskola, Sjöfartsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Det Norske Veritas, Sjöfartens arbetsgivarförbund, Skärgårdsredarna (SWEREF), Sveriges Fartygsbefälsförening, Sveriges Yrkesfiskares Ekonomiska förening (SYEF), Handel A-kassa, Sveriges Redareförening och Svenskt Näringsliv.

Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 8 § arbetsmiljölagen (1977:1160)⁵ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

8 §⁶

I den utsträckning som *föranledes* av arbetets art och arbetstagarnas behov *skall* finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt första hjälp vid olycksfall eller sjukdom.

Fordon för personaltransport *skall* vara *lämpat* för ändamålet.

Om utrymmen, anordningar, åtgärder för hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom samt kost och vatten *för ombordanställda* på fartyg finns ytterligare bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

I den utsträckning som *föranleds* av arbetets art och arbetstagarnas behov *ska det* finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt första hjälp vid olycksfall eller sjukdom.

Fordon för personaltransport *ska* vara *lämpade* för ändamålet.

Om utrymmen, anordningar, åtgärder för hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom samt kost och vatten på fartyg finns *det* ytterligare bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Denna lag träder i kraft den 15 november 2019.

⁵ Lagen omtryckt 1991:677.

⁶ Senaste lydelse 2003:365.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)
dels att 1 kap. 4 § samt 4 kap. 3, 5 och 7 §§ ska ha följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 3 kap. 9 c §, och närmast
före 3 kap. 9 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §⁷

I denna lag avses med

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

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

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

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

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

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

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

8. certifikat om utbildning av
sjöpersonal: ett bevis om att en
person har uppfyllt föreskrivna

7. försäkran om överens-
stämmelse med sjöarbetskonven-
tionen: ett dokument som visar
vilka förhållanden på ett fartyg
som enligt 2006 års sjöarbets-
konvention ska bli föremål för
tillsyn, vilka föreskrifter som
tillämpas och en förklaring av
redaren om vad denne gjort för att
uppfylla föreskrivna krav,

8. certifikat om utbildning av
sjöpersonal: ett bevis om att en
person har uppfyllt föreskrivna
krav för viss funktion eller viss
befattning ombord på fartyg, *och*

krav för viss funktion eller viss befattning ombord på fartyg.

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

Prop. 2018/19:137
Bilaga 5

3 kap.

Sjöarbetscertifikat för fiskefartyg

9 c §

Ett fiskefartyg ska ha ett sjöarbetscertifikat för fiskefartyg om det stannar till sjöss mer än tre dygn och

1. har en längd om 24 meter eller mer, eller

2. normalt framförs på ett avstånd från Sveriges kustlinje som överstiger 200 sjömil.

4 kap.

3 §

Ett fartyg *skall* i förekommande fall erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där skall finnas tillräckligt många sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen skall vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt.

Ett fartyg *ska* i förekommande fall erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där ska finnas tillräckligt många sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen ska vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt.

Ett fiskefartyg ska i förekommande fall erbjuda även andra än ombordanställda, som arbetar ombord på ett fartyg där det samtidigt finns ombordanställda,

5 §⁸

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

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

*Kost och vatten ska utan kostnad
tillhandahållas ombordanställda
på fiskefartyg.*

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

7 §

Befälhavaren *skall* se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt sexton år och har fullgjort sin skolplikt.

Trots första stycket får en minderårig som har fyllt tretton år anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång.

Befälhavaren *ska* se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt sexton år och har fullgjort sin skolplikt.

Trots första stycket får en minderårig som har fyllt tretton år anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång. *En minderårig, som arbetar ombord på ett fiskefartyg där det samtidigt finns någon som är ombordanställd, får dock anlitas till eller utföra sådant arbete endast om den minderårige fyllt 15 år och arbetet utförs under skollov.*

Första och andra styckena gäller inte minderåriga som är arbetstagare. Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete som utförs av arbetstagare finns i sjömanslagen (1973:282).

Denna lag träder i kraft den 15 november 2019.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2019-05-15

Närvarande: F.d. justitieråden Eskil Nord och Lena Moore samt justitierådet Dag Mattsson

Genomförande av EU:s direktiv om arbete ombord på fiskefartyg

Enligt en lagrådsremiss den 9 maj 2019 har regeringen (Infrastrukturdepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160),
2. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Tommie Börjesson.

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Infrastrukturdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 29 maj 2019

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Lövin, Wallström, Y Johansson, M Johansson, Baylan, Hallengren, Hultqvist, Andersson, Bolund, Damberg, Strandhäll, Shekarabi, Ygeman, Eriksson, Linde, Ekström, Eneroth, Dahlgren, Nilsson, Ernkrans, Lindhagen, Lind

Föredragande: statsrådet Tomas Eneroth

Regeringen beslutar proposition 2018/19:137 Genomförande av EU:s direktiv om arbete ombord på fiskefartyg