

Arbetsmiljöreglering inom PM transportområdet 2015:11

Arbetsmiljöreglering inom PM
transportområdet 2015:11

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2015-09-25

Förord

Promemorian syftar till att tydliggöra arbetsmiljöns plats inom transportpolitiken och beskriva den gällande regleringen på området. Den omfattar både den allmänna arbetsmiljöregleringen och arbetstidsregleringen. Promemorian belyser skillnader mellan de olika trafikslagen, både när det gäller den materiella regleringen och myndighetstillsynen. Projektet är egeninitierat.

Projektledare och författare till rapporten har varit Jonna Tilegrim. Trafikanalys vill tacka de medverkande sakkunniga från andra myndigheter: Sofie Almbladh (Arbetsmiljöverket), Bo Göingberg (Transportstyrelsen, vägtrafik), Jan-Sture Wahlqvist (Transportstyrelsen, sjöfart) och Ulf Wallman (Transportstyrelsen, flygfart).

Stockholm, i september 2015

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehållsförteckning

Förord.....	3
1 Inledning.....	7
1.1 Syfte.....	7
1.2 Metod och disposition	7
2 Arbetsmiljö – en definition.....	9
2.1 Handlingsplan för arbetsmiljöpolitiken.....	9
2.2 De transportpolitiska målen.....	10
2.3 Överlappande politikområden	11
3 Arbetsmiljölagen.....	13
3.1 Arbetstagare.....	13
3.2 Fartygsarbete	13
3.3 Geografiskt tillämpningsområde.....	14
4 Tillsyn	15
4.1 Samverkansavtal mellan Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen	16
4.2 Statistik.....	17
4.3 Tillsyn i praktiken.....	17
5 Arbets- och vilotid för mobila arbetstagare.....	21
5.1 Arbetstidslagen	21
5.2 Kollektivavtal och dispens.....	23
5.3 Minimiregler.....	23
5.4 Arbets- och vilotider	24
5.5 Tillsynsansvar	25
6 Vilotid för sjömän.....	27
6.1 Undantag.....	27
6.2 Kollektivavtal	28
6.3 Vilotid och arbetstid.....	28
6.4 Utländska fartyg	28
6.5 Tillsyn.....	29
7 Vägtransporter	31
7.1 Vägarbetstidstidslagen.....	31
7.2 Förordning (EG) nr 561/2006	32
7.3 AETR.....	33

8	Järnväg	35
8.1	Internationell reglering.....	35
8.2	Tillämpningsområdet.....	35
8.3	Kollektivavtal	36
8.4	Vilo- och arbetstider	36
8.5	Tjänstgöringslista	36
8.6	Tillsynsmyndighet.....	37
9	Flygvilotider	39
9.1	Flygarbets tid och vila	40
10	Forskning	43
11	Några reflektioner	45
11.1	Arbetsmiljö generellt.....	45
11.2	Arbets- och vilotider	49
11.3	Regeldisponering	51
12	Referenser	53
12.1	Litteratur och myndighetspublikationer	53
12.2	Offentligt tryck	53
12.3	Författning	54
12.4	Europarättsligt material	55
12.5	Internationellt material	56
12.6	Webbsidor	56
12.7	Telefonsamtal och intervjuer	57
	Bilaga 1 Arbets- och vilotider.....	59
	Bilaga 2 Regeldisponering	63

1 Inledning

Transporter och kommunikation sysselsätter drygt 267 000 personer i Sverige. Antalet anmälda arbetsskador på området ligger över genomsnittet. De största arbetsmiljöproblemen inom transportområdet är belastningar, stress, trafikolyckor samt hot och våld.¹

Två myndigheter arbetar med arbetsmiljöfrågor i Sverige. Arbetsmiljöverket har det huvudsakliga ansvaret för både tillsyn av existerande regelverk och utveckling av nya normer på området, genom internationellt arbete, myndighetsföreskrifter och myndighetspraxis. Transportstyrelsen ansvarar, i samverkan med Arbetsmiljöverket, för arbetsmiljön på sjöfartsområdet. Transportstyrelsen har även ansvaret för specialregleringen på arbets- och vilotidsområdet. Arbetsmiljöverket ansvarar i sin tur för tillsynen enligt arbetstidslagen.

Arbetstiderna på transportområdet är ofta branschreglerade. I många fall handlar det om överenskommelser mellan representanter för arbetsmarknadens partner som förvandlats till internationell rätt genom en konvention eller EU-rätt, eller både och. Reglerna har sitt ursprung i både sociallagstiftning, konkurrenslagstiftning och säkerhetslagstiftning.

1.1 Syfte

Promemorian syftar till att tydliggöra arbetsmiljöns plats inom transportpolitiken och belysa var gränsen går mellan transportpolitik och arbetsmiljöpolitik. Därmed berörs även frågan om under vilka departement och myndigheter ansvaret för transportarbetarens arbetsförhållanden faller. Vidare ska möjliga skillnader mellan trafiklagen diskuteras.

Promemorian omfattar alla trafikslag och belyser även de restriktioner som finns som följd av internationell reglering på området, det vill säga när ren nationell reglering inte är möjlig på grund av Sveriges internationella åtaganden.

Målet är att ta fram ett underlag för fortsatt analys av frågeställningen om gränsdragningarna mellan politikområdena är funktionella och om eventuella skillnader mellan trafikslag är sakligt motiverade.

1.2 Metod och disposition

Största delen av studien består av rättsutredning av i Sverige gällande nationell och internationell rätt inom arbetsmiljö- och arbetstidsområdet, samt bakomliggande internationell reglering.

Som tillägg till detta har en rad intervjuer företagits med sakkunniga på respektive område, både på Arbetsmiljöverket och på Transportstyrelsen.

¹ <http://www.av.se/teman/transport/>

Textutkast är faktagranskade av sakkunniga på området: Sofie Almblad (AV²), Bo Göingberg (TS³-väg), Jan-Sture Wahlqvist (TS-sjö) och Ulf Wallman (TS-flyg). Texten har justerats efter granskningen.

Denna redogörelse består av två delar. Den första delen handlar om arbetsmiljö generellt och ger en jämförelse mellan sjöfart och de andra trafikslagen. Den andra delen handlar om en särskild del av arbetsmiljön; arbets- och vilotiderna, där det finns både generell reglering och särskild reglering för de olika trafikslagen.

I slutet finns en sammanfattning av aktuell forskning på området, reflektioner och sammanfattning.

² Arbetsmiljöverket

³ Transportstyrelsen

2 Arbetsmiljö – en definition

Grundläggande bestämmelser för arbetsmiljön finns i Arbetsmiljölagen (1977:1160) (AML). Den utgör ramen för arbetsmiljörégleringen och kompletteras av mer detaljerade bestämmelser i Arbetsmiljöförordning (1977:1166) (AMF) och i myndighetsföreskrifter. Syftet med AML är att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet, samt att även i övrigt uppnå en god arbetsmiljö (1:1 § AML). Av lagen kan därmed utläsas att god arbetsmiljö är förebyggande av ohälsa och olycksfall. Lagens ordalydelse tyder dock på att även annat omfattas av en god arbetsmiljö. Vad är då en god arbetsmiljö?

Någon generell fastlagd definition på arbetsmiljö finns varken i AML, förarbeten eller hos Arbetsmiljöverket.⁴ Däremot finns det en definition i Arbetsmiljöverkets Rapport 2012:7. I den anges att arbetsmiljö rent semantiskt betyder de förhållanden som de som arbetar på ett arbetsställe exponeras för, och en god arbetsmiljö som en sådan vars förhållanden vare sig ögonblickligt eller på sikt påverkar hälsan negativt. God kan dock vara mera än bara avsaknad av dåligt, och därmed vara neutralt. I föreliggande rapport definieras följaktligen en god arbetsmiljö som "något mer än enbart avsaknad av dåliga/skadliga faktorer i arbetsmiljön".

Enligt Arbetsmiljöverket anses lagens portalparagraf inte bara innebära att ohälsa och olycksfall ska förebyggas utan även att arbetets innehåll får betydelse. I Arbetsmiljöverkets kommentar till Arbetsmiljölagen anges att strävan är att arbetsmiljön ska ge ett positivt utbyte i form av ett rikt arbetsinnehåll, arbetstillfredsställelse, gemenskap och personlig utveckling.⁵

Därmed kan man av begreppet "god arbetsmiljö" delas in i tre olika komponenter:

- avsaknad av ohälsa
- avsaknad av olycksfall
- en god psykosocial miljö⁶.

2.1 Handlingsplan för arbetsmiljöpolitiken

I EU:s arbetsmiljöstrategi för 2007-2012⁷ rekommenderades att medlemsländerna utarbetar nationella strategier inom arbetsmiljöområdet. Regeringens mål för arbetsmiljöpolitiken och dess utveckling presenteras årligen i budgetpropositionen men det konstaterades efter EU:s arbetsmiljöstrategis uppkomst att det inte fanns någon sammanhållen svensk nationell strategi för arbetsmiljö. Regeringen bedömde det lämpligt att ta fram en långsiktig strategi för arbetsmiljöpolitiken. Efter samråd med arbetsmarknadens parter inleddes under hösten 2009 ett arbete med att ta fram regeringens handlingsplan som är för åren 2010-2015. En utvärdering

⁴ Almladh, Sofie, Arbetsmiljöverket, 2015-05-08

⁵ S. 8 Arbetsmiljölagen – med kommentar. Arbetsmiljöverket.

⁶ Enligt Arbetsmiljöverkets rapport Ohälsa och negativ stress, Arbetsmiljöinspektionen i Örebro, s. 55 har psykosociala arbetsmiljöfrågor blivit ett samlingsnamn på de risker för ohälsa som förknippas med hur man som anställd blir sedd och bemött i sin arbetssituation.

⁷ Regeringskansliet Faktapromemoria 2006/07:FPM71, Bättre kvalitet och produktivitet i arbetet: Gemenskapens arbetsmiljöstrategi 2007-2012, Arbetsmarknadsdepartementet, 2007-05-02

av handlingsplan planeras ske 2015. Handlingsplanen är framtagen av Arbetsmarknadsdepartementet.

Regeringens handlingsplan för arbetsmiljöpolitik 2010-2015⁸ innehåller strategiskt prioriterade områden och ett antal konkreta åtgärder för arbetsmiljöpolitik. Den syftar till att ge arbetsmiljöarbetet en mer långsiktig inriktning och utgör en vägledning för framtida beslut när det gäller statliga insatser inom arbetsmiljöområdet. Arbetsmiljöverket har tidigare prioriterat och tagit fram planer för sin verksamhet med regeringens mål, som uttryckts i budgetproposition, som utgångspunkt. Handlingsplanen ska bidra till att uppfylla det i budgetpropositionen angivna målet för området arbetsmiljö. Eftersom handlingsplanen lyfter fram specifika riskområden endast i begränsad omfattning, ska Arbetsmiljöverket även i fortsättningen göra fortlöpande bedömningar och prioriteringar när det gäller aktuella risker.

I den aktuella handlingsplanen för arbetsmiljöpolitiken anges att arbetsmiljöpolitiken ska fortsätta att handla om att minska riskerna att drabbas av olycksfall och sjukdomar, men även i högre grad än tidigare handla om att arbetsmiljön ska vara utvecklande och bidra till hälsa. Enligt handlingsplanen finns det två huvudriktlinjer för en förnyad arbetsmiljöpolitik: den ska bidra till den samlade jobbpolitiken och lyfta fram arbetsmiljöns potential för ökad konkurrenskraft. Även de mer traditionella arbetsmiljöfrågorna är fortsatt viktiga. Arbetsmiljön ska bli bättre genom att åstadkomma säkrare jobb med minsta möjliga risk för att drabbas av arbetsrelaterade olyckor. Arbetsmiljön ses inte bara som källa till risker utan ska förstås även kunna befrämja hälsan.

Regeringens prioriteringar för arbetsmiljöpolitiken för 2010-2015 omfattar följande områden:

- Risker och möjligheter i arbetsmiljön. Det traditionella riskförebyggande arbetsmiljöarbetet ska stärkas. Dessutom ska arbetsmiljöns möjligheter att bidra till hälsa och välbefinnande uppmärksammas och utvecklas.
- Utanförskap. Arbetsmiljöpolitiken ska hjälpa till att bryta utanförskap och motverka utslagningen från arbetslivet samt öka möjligheterna till inträde. Både den fysiska och psykosociala arbetsmiljön ska bidra till att minska antalet sjukskrivna och arbetslösa. Detta perspektiv gör arbetsmiljöfrågorna mer samhällsekonomiskt intressanta.
- Konkurrens och lönsamhet. Det finns samband mellan god arbetsmiljö och faktorer som är viktiga för lönsamhet, så som låg frånvaro, hög produktivitet, hög kvalitet, stärkt produkt- och arbetsgivarvarumärke. Arbetsmiljöns potential för att nå verksamhetsmässiga vinster i form av förbättrad lönsamhet och konkurrenskraft ska synliggöras och förstärkas.
- Kunskapsspridning. Medvetenhet och kunskap om arbetsmiljö ska öka i samhället.

2.2 De transportpolitiska målen

Transportpolitiska målen anger vilka politiska områdena som är prioriterade inom den statliga transportpolitiken. De är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Under det övergripande målet finns funktionsmål och hänsynsmål.

⁸ Regeringens skrivelse 2009/10:248 En förnyad arbetsmiljöpolitik med en nationell handlingsplan 2010–2015

Enligt funktionsmålet ska transportsystemets utformning, funktion och användning medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet, samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Enligt hänsynsmålet ska transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås. Det övergripande målet ska nås genom att tillgängligheten säkerställs, utan att andra värden som miljö, hälsa och säkerhet äventyras.

2.3 Överlappande politikområden

Arbetsmiljöpolic och transportpolic är egna politikområden som överlappar varandra enbart i mycket begränsad omfattning. Arbetsmiljöpolic, och då speciellt de riktlinjerna som har gällt de senaste åren, ses som en del av arbetsmarknadspolic där jobbpolitiken är en central fråga. Transportpolitiken i sin tur koncentrerar sig på transportförsörjning. Däremot är förebyggande av olyckor och ohälsa någonting som återfinns inom bägge politikområdena. En viss distinktion finns dock i betydelsen av hälsa. Inom transportpolitiken åsyftas hälsa i allmänhet, medan det inom arbetsmiljöpolicen är hälsa hos de enskilda transportarbetarna som åsyftas. Därmed kan inte heller hälsa anses vara något gemensamt politikområde.

Det delområdet som finns kvar då är olycksfrågan. Det traditionella arbetsmiljöarbetet som syftar till att förebygga olyckor är överlappande med ett av de transportpolitiska hänsynsmålen, nämligen att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Trafiksäkerheten är även en arbetsmiljöfråga.⁹ Ju säkrare arbetsplats, desto bättre arbetsmiljöupplevelse. På samma sätt är arbetsmiljön en trafiksäkerhetsfråga. Även den psykosociala arbetsmiljön hör hit. Positiva attityder på mobila arbetsplatser leder till säkrare trafik. Man talar ofta om säkerhetskultur när man diskuterar hur individens säkerhet påverkas av psykologiska och sociala faktorer i samverkan med organisationen och den fysiska miljön.¹⁰ På uppdrag av Transportstyrelsen har *Transportøkonomisk institutt* i Norge gjort en litteraturstudie om sambandet mellan organisationers säkerhetskultur och deras säkerhet, det vill säga utfall på olyckor och skador. Resultatet tyder på att en god säkerhetskultur inom arbetsmiljöområdet leder till ökad säkerhet.¹¹

Något som illustrerar säkerhetsrådets karaktär som ett överlappande politikområde är att reglerna på arbetsmiljöområdet, närmare bestämt arbetstidsregleringen, har sitt ursprung i trafiksäkerhetstänkande, social lagstiftning och konkurrenspolitiska ambitioner. Som ett exempel kan nämnas Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart. Det gäller här arbetstidsregler som läggs fast utifrån ett flygsäkerhetsperspektiv, till skillnad från flygarbetstidsdirektivet som mera får ses som en social lagstiftning.¹²

⁹ <http://www.av.se/teman/transport/trafiksakerhet/>

¹⁰ S. 15 Sjötendenser, Transportstyrelsen, 2014

¹¹ Samband mellan organisationers säkerhetskultur och faktisk säkerhet –sammanfattning av TOI rapport. Kompetenscentrum HF/MTO, Transportstyrelsen, 2013.

¹² S. 19 Proposition 2004/05:134

3 Arbetsmiljölagen

Frågor om arbetsmiljö regleras huvudsakligen i Arbetsmiljölagen (AML). Arbetsmiljölagen ersatte 1949-års arbetarskyddslag (1949:1). Den trädde i kraft den 1 juli 1978. AML är en ramlag och innehåller grundläggande regler för arbetsmiljöns beskaffenhet. Till lagen ansluter arbetsmiljöförordningen som innehåller bemyndiganden för Arbetsmiljöverket att meddela föreskrifter om de närmare krav som skall uppfyllas i arbetsmiljöhänseende. I fråga om sjöfart gäller detta istället för Transportstyrelsen.

Arbetsmiljölagen innehåller enbart nationella bestämmelser och införlivar i princip inga direktivkrav.¹³ EU-direktiven på arbetsmiljöområdet införlivas istället genom föreskrifter.¹⁴

3.1 Arbetstagare

Arbetsmiljölagen gäller allt arbete i vilket arbetstagare utför arbete för arbetsgivarens räkning dvs. arbete som utförs som anställd (1:2 § AML). Lagen är i väsentliga delar tillämplig även för dem som driver verksamhet för gemensam räkning utan att ha anställda. Renodlade familjeföretag är undantagna. Lagen är tillämplig även för egenföretagare till viss utsträckning (3:5 § och 5:2-3 § § AML). Arbetets innehåll har ingen betydelse för tillämpningen. Inte heller arbetsgivaren. Den kan vara både fysisk och juridisk person. Den som är anställd i ett eget aktieföretag räknas som anställd arbetstagare. Däremot omfattar AML inte den som beställer arbete från en självständig entreprenör. Beställaren har inget arbetsmiljöansvar. Det har däremot entreprenören i förhållande till sina anställda. Undantag följer dock av arbetsrättslig praxis som innebär att när en beställare som anlitar en uppdragstagaren som är helt beroende av uppdragsgivaren, jämställs förhållandet med arbetsgivar/arbetstagarförhållande.¹⁵

Särskilt transportbranschens företagsstrukturer är dessutom ofta svåra att överblicka med många små företag. Gränsen mellan anställning och eget företagande är inte alltid tydlig. Små transportföretag är ofta i beroendeställning till större transportföretag eller till speditörer. Även medvetenheten är låg om arbetsgivarens ansvar för arbetsmiljön.¹⁶

3.2 Fartygsarbete

Sedan juli 2003 gäller arbetsmiljölagen även fartygsarbete enligt 4 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) (FSL) om inte något uttryckligt undantag finns i arbetsmiljölagen eller fartygssäkerhetslagen. Utöver arbetsmiljölagen finns bestämmelser om arbetsmiljö i fartygssäkerhetslagens 4 kapitel. Där finns bestämmelser om arbetsmiljöns beskaffenhet (2-5 § § FSL), befälhavarens skyldigheter (6-9 § § FSL) och skyddsombud och skyddskommitté (10-17

¹³ Unionsrätten har dock i vissa fall påverkat även själva lagen. Se vidare t.ex. prop. 2001/02:145 Ändringar i arbetsmiljölagen

¹⁴ Se vidare t.ex. Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2011:18) om hygieniska gränsvärden;

¹⁵ S. 9 Arbetsmiljölagen – med kommentar.

¹⁶ <http://www.av.se/teman/transport/>

§ 5 FSL). Tidigare hade fartygsarbete varit undantaget från arbetsmiljölagens tillämpningsområde och sådant arbete reglerats med enstaka bestämmelser i fartygssäkerhetslagen. Fartygssäkerhetslagen kompletteras av fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och föreskrifter som meddelats av Transportstyrelsen.

3.3 Geografiskt tillämpningsområde

Arbetsmiljölagen gäller i Sverige. Den är tillämplig på arbete som bedrivs i Sverige, oavsett om den som driver verksamheten är svensk eller utländsk. Lagen gäller inte utanför landets gränser. Arbetsmiljölagen gäller alltså inte även om det är en svensk arbetsgivare som sänder en svensk medborgare utomlands för att fullgöra en arbetsuppgift. Anknytningen till Sverige kan dock få betydelse för vissa förhållanden, såsom arbetsgivarens instruktionsskyldighet eller avtalsrättsliga förhållanden.¹⁷

Detta får som följd för mobila arbetstagare att arbetsmiljölagens regler gäller inom Sverige men slutar att gälla så fort man kommer utanför landets gränser. Luftfartslagen innehåller säkerhetsbestämmelser som är av betydelse även ur arbetsmiljösynpunkt.¹⁸ Dessa tillämpas för svenska luftfartyg även utomlands, dock enbart om dess bestämmelser är förenliga med tillämplig lag i främmande stat. För svenska fartyg gäller dock annat.

- Svenska fartyg utomlands

Arbetsmiljölagen gäller för fartygsarbete även när svenska fartyg används till sjöfart utanför Sveriges sjöterritorium¹⁹ (1 kap. 2 § 1 st AML). Den svenska arbetsmiljörégleringen gäller med andra ord alltid ombord på svenska fartyg, oavsett var de befinner sig.

- Utländska fartyg i Sverige

Några grundläggande arbetsmiljöregler gäller även för utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium (1 kap. 2 a §). Även utländska fartyg ska ha tillfredställande arbetsmiljö enligt 2 kap. 1 § 1 st. AML. Därutöver tillämpas bestämmelserna om arbetets planläggning och anordning (2 kap. 2 §), arbetslokalernas utformning och inredning (2 kap. 3 §) och tillfällig upphörande med arbete i farosituationer (3 kap 4 § 2 st).

Andra bestämmelser i lagen gäller för utländska fartyg bara om regeringen meddelar särskilda föreskrifter om det. Det har regeringen gjort i 1 § arbetsmiljöförordningen (1977:1166) enligt vilken även bestämmelserna om tekniska anordningar och farliga ämnen i 2 kap. 4-6 §§, personlig skyddsutrustning i 2 kap. 7 § och gemensamma arbetsställen och samordningsansvar i 3 kap. 7d-7g §§ gäller för främmande fartyg inom Sveriges sjöterritorium.

¹⁷ s. 47 Gullberg och Rundqvist

¹⁸ s.48 ibid.

¹⁹ Vad som utgör Sveriges sjöterritorium anges i Lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium och omfattar både inre vatten och territorialhavet.

4 Tillsyn

Arbetsmiljöverket är den myndighet som har uppdraget att se till att arbetsmiljölagstiftningen följs. Myndigheten bildades 2001 då de gamla myndigheterna Arbetarskyddsstyrelsen och Yrkesinspektionen fördes samman. De gamla myndigheterna tilldelade ansvaret genom att Arbetarskyddsstyrelsen utövade den centrala tillsynen och Yrkesinspektionen den lokala tillsynen och ansvarade för kontakten med arbetsplatserna.²⁰ Numera är det alltså Arbetsmiljöverket som bär ansvaret för hela tillsynen enligt arbetsmiljölagen, och anslutande lagar och föreskrifter. Eller, i alla fall nästan: Även om arbetsmiljölagen numera omfattar även arbete ombord på fartyg, gör den fortfarande skillnad mellan landbaserat arbete och fartygsarbete när det gäller tillsyn. Arbetsmiljöverket har det generella tillsynsansvaret över arbetsmiljön, och Transportstyrelsen har ansvaret för den specifika tillsynen över fartygsarbete enligt 1 kap. 2 § 2 st. arbetsmiljölagen och 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen. Inom ramen för detta arbete har vi inte analyserat motiven till denna ansvarsfördelning mellan myndigheterna.

Enligt Arbetsmiljöverket betyder detta att Transportstyrelsen har tillsynsansvar – med viss hjälp av Arbetsmiljöverket - ombord på fartyg.²¹ Lagen säger dock att tillsynsansvaret gäller för fartygsarbete. Fartygsarbete definieras i 1:2 2p FSL som ”[...] arbete för fartygets räkning som utförs ombord eller på annat ställe av någon som följer med fartygen.” Transportstyrelsens tillsynsansvar måste därför anses gälla även när arbete utförs på annan plats än ombord på fartyg när arbete görs för fartygets räkning och av någon som följer med fartygen det vill säga normalt av en ombordanställd.

Transportstyrelsens tillsynsansvar enligt arbetsmiljölagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen är inte exklusiva utan utövas i samverkan med Arbetsmiljöverket (5:1 FSL 5 st.). Däremot har Transportstyrelsen ett ensamt tillsynsansvar för arbetsmiljön ombord enligt fartygssäkerhetslagen och föreskrifter som är meddelade med stöd av den lagen (5 kap. 1 § FSL).

Enligt 6 kap. 2 § Fartygssäkerhetsförordningen utövar Arbetsmiljöverket också tillsyn över:

- a) mudderverk och pontonkranar som saknar framdrivningsmaskineri och nyttjas i hamnar, kanaler, floder och liknande skyddade farvatten, samt
- b) pråmar som används till upplagsplats eller logement och endast undantagsvis flyttas eller som används till annat än personbefordran vid lastageplats, i hamn eller på rederi.

²⁰ S. 93 SOU 2011:57 En bättre arbetsmiljö genom effektivare sanktioner

²¹ S.9 i Arbetsmiljöverkets kommentarer till arbetsmiljölagen

4.1 Samverkansavtal mellan Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen

Sedan 2009 gäller en överenskommelse om samverkan mellan Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket.²² Bakgrunden för avtalet anges vara det allmänna kravet på samverkan som finns mellan myndigheter och som framgår även av 6 § Förvaltningslagen (1986:223). Vidare anges det att Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen har angränsande eller delvis gemensamma uppgifter och att det finns både förutsättningar och behov av sådan samverkan. Samverkan gäller bland annat för informationsutbyte, bistånd med sakkunskap och vid tillsyn. Enligt överenskommelsen bör myndigheterna även klargöra vilka frågor som respektive myndighet själv ansvarar för och vilka områden som är överlappande.

Överenskommelsen gäller för verksamhetsnivån. Den anger att samverkan på trafikslagsnivå regleras i överenskommelser för respektive trafikslag och beslutas på avdelningschefsnivå.

En sådan överenskommelse finns sedan 27 februari 2015 på sjöfartsområdet.²³ Överenskommelsen gäller samverkan om tillsyn på sjöfartsområdet. Syftet med den är att förtydliga respektive myndighets tillsynsansvar.

I överenskommelsen upprepas det lagstadgade tillsynsansvaret som Transportstyrelsen har ombord enligt fartygssäkerhetslagen och enligt arbetsmiljölagen i samverkan med Arbetsmiljöverket, samt det generella tillsynsansvaret som Arbetsmiljöverket har enligt arbetsmiljölagen (för allt arbete utom fartygsarbete) och över mudderverk, pontonkranar och pråmar enligt fartygssäkerhetsförordningen.

I överenskommelsen görs bland annat följande förtydliganden av myndigheternas tillsynsansvar:

- Transportstyrelsen utövar tillsyn över mudderverk, pontonkranar om de har framdrivningsmaskineri samt om de nyttjas på andra ställen än i hamnar, kanaler, floder eller liknande skyddade farvatten.
- Transportstyrelsen tillsynsansvar ska omfatta eventuella faciliteter eller anläggningar i land som är avsedda att utnyttjas av personal som utför fartygsarbete. Med sådana faciliteter anses till exempel övernattningsrum, tvättutrymme, omklädningsrum, matrum eller liknande.
- Arbetsmiljöverket har tillsynsansvar för personer som endast tillfälligt befinner sig ombord och utför arbete utan att följa med fartyget.
- Arbetsmiljöverket har tillsynsansvar över varvsarbete. Arbete som utförs på varv av fartygets besättning faller emellertid under Transportstyrelsens tillsynsansvar.
- Arbetsmiljöverket ansvarar för arbetsmiljötillsyn vid dykeriverksamhet.

Överenskommelsen öppnar också för möjligheten för Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket att planera och genomföra gemensamma inspektioner.

²² Diarienummer: TSA 2009-787

²³ Diarienummer TSS 2013-155 och RS 2015/000234

4.2 Statistik

Arbetsmiljöverkets statistik från 2011-2014 visar att antalet anmälda arbetsolyckor med sjukfrånvaro för branschgrupp transport och magasinering (där landtransport, sjötransport, lufttransport, stödtjänster till transport samt post- och kurirverksamhet ingår) är 15 per 1 000 sysselsatta. Genomsnittet för samtliga branscher är 6 per 1 000 sysselsatta. Siffran är 6 för anmälda arbetssjukdomar per 1 000 sysselsatta som kan jämföras med 2 anmälda arbetssjukdomar per 1 000 sysselsatta för samtliga branscher.

Transportstyrelsens statistik anger antal skadade sjömän per år. Mellan 2010 och 2014 anmäldes sammanlagt 216 arbetsskador. Detta ger ett genomsnitt på 43,2 per år. Dessa siffror omfattar även fartyg som är flaggade i andra länder. Motsvarande siffror för enbart svenska fartyg är 197 anmälda arbetsskador mellan 2010 och 2014, med genomsnittliga anmälningsfrekvenser på 39,4 per år.

4.3 Tillsyn i praktiken

Arbetsmiljöverket

Arbetsmiljöverkets styrelse utövar den centrala tillsynen, vilket bland annat innebär att styrelsen fastställer riktlinjer för hur tillsynen ska gå till. De regionala tillsynsorganen utövar den löpande tillsynen.

Arbetsmiljöverket arbetar med riskbaserad tillsyn, vilket betyder att verkets inspektörer besöker de arbetsplatser som myndigheten bedömer ha de största arbetsmiljöriskerna. Arbetsmiljöverkets besök sker i form av inspektioner som är antingen oanmälda eller för-anmälda besök. Bedömningen sker genom att man gör en samlad riskbaserad värdering utifrån bland annat arbetsskadestatistik, olycksstatistik och anmälningar. Denna värdering ligger till grund för urvalet av arbetsställen som besöks. Den ger också bedömningsunderlag för olika projekt och kampanjer som Arbetsmiljöverket företar. Dessa riktar sig mot särskilda arbetsmiljöproblem eller branscher.²⁴ Själva inspektionerna baseras på arbetsmiljölagen och Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Med hänsyn till företaget i fråga, kontrollerar inspektörerna att arbetsgivarna lever upp till kraven i arbetsmiljöreglerna.²⁵ Alla detaljkrav kontrolleras inte vid varje besök. Oftast inspekterar man istället några få förbestämda aspekter. Vid projekt-baserade inspektioner använder man checklistor.²⁶

Arbetsmiljöverket tillsyn omfattar alla Sveriges cirka 300 000 arbetsställen. Den riskbaserade tillsynen leder inte bara till att man prioriterar arbetsställen med de sämsta arbetsmiljöerna, utan utifrån ett förebyggande syfte prioriteras även arbetsställen som har en verksamhet med stora risker och där en arbetsmiljörelaterad olycka kan få stora konsekvenser. Därför inspekteras vissa arbetsställen flera gånger per år, andra regelbundet med några års mellanrum och åter andra med många års mellanrum. Det finns arbetsställen som aldrig blir föremål för inspektion.²⁷

²⁴ <http://www.av.se/inspektion/>

²⁵ <http://www.av.se/inspektion/stegforsteg/>

²⁶ Sundström, Carl-Axel, Arbetsmiljöverket, 2015-06-11

²⁷ Arbetsmiljöverkets yttrande om förslag om en tydligare och effektivare offentlig tillsyn (SOU 2004:100), 2005-02-09, VUS 2005/49288

För närvarande har Arbetsmiljöverket tre olika inspektionssatsningar inom transportområdet. Enligt Arbetsmiljöverket vill man ta ett samlat grepp om branscher där ett fordon och trafik är en del av arbetsmiljön.²⁸ Dessa särskilda insatser kommer att genomföras under 2015-2017 och omfattar följande projekt:

- Projektet "Småföretag på hjul" handlar om tjänstefordon, såsom hantverkarbilar, vilka används inom i stort sätt alla branschområden. Typiskt är att bilkörningen är en förutsättning för att företagen ska kunna utöva sin verksamhet, men samtidigt har företagen inte noterat trafiken som en risk eftersom den inte är deras huvudsakliga sysselsättning. Målet är att minska antalet olyckor med tjänstefordon, öka tillbudsrapporteringen och att ge ökad kunskap om trafiksäkerheten.
- Projektet "Säkra leveransvägar och varumottag" syftar till att ge arbetsgivare bättre kunskaper om samordningsansvar i samband med leveranser och minska risken för psykisk stress och belastningsergonomiska skador bland chaufförer. Ett exempel är distributionschaufförer.
- "Säkerhet vid servicearbete på väg" har som mål att minska antalet olyckor vid servicearbete på väg och att skapa enhetliga riktlinjer för denna verksamhet.²⁹ Projektet riktar sig mot bland annat bärgningsbilar.

Den sammanlagda tiden som är avsatt för dessa tre nationella inspektionsinsatser är 1 000 dagar för 2015 det vill säga 8 000 arbetstimmar.³⁰

Transportstyrelsen

Transportstyrelsens tillsyn av arbetsmiljön sker i samband med besiktningar som fartygets befälhavare eller redare beställer för sjövärdighetsbedömning. Några renodlade arbetsmiljöinspektioner företas inte. Möjlighet att företa arbetsmiljöinspektion finns dock om tillsynsmyndigheten får vetskap om allvarliga brister som anses behöva kontrolleras utan dröjsmål.³¹ Transportstyrelsen företar cirka 4 000 besiktningar, inspektioner och kontroller varje år.³² Alla svenska fartyg besiktigas inom 5 år. Besiktningarna är avgiftsbelagda³³.

På Transportstyrelsen arbetar 26 inspektörer med arbetsmiljö. Av dessa är elva placerade i Stockholm, nio i Göteborg och sex i Malmö. På huvudkontoret finns en arbetsmiljöhandläggare.

Omfattningen av Transportstyrelsens tillsyn av fartyg framgår av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet. Tillsynshandbokens 14 kapitel innehåller information om de aspekter av arbetsmiljö Transportstyrelsen kontrollerar på sina besök.³⁴ Bland annat kontrolleras arbetsmiljöns utformning, förekomsten av asbest, buller och kemikalier och att handlingsplaner, rutiner och riskbedömningar är gjorda när sådana krävs.

Transportstyrelsen arbetar med att ändra sitt tillsynssystem mot egenkontroll, vilket skulle innebära att rederierna själva blir ansvariga för att kontrollera sina fartyg och rapportera in

²⁸ <http://www.av.se/pressrum/pressmeddelanden/2015/42698.aspx>

²⁹ <http://www.av.se/inspektion/aktuella/>

³⁰ Sundström, Carl-Axel, Arbetsmiljöverket, 2015-06-11

³¹ Östberg, Christina, Transportstyrelsen, 2015-06-05

³² <http://transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Tillsyn/>

³³ <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Finansiering/Avgifter/Sjofart/Avgifter-for-fartyg/Periodisk-tillsyn-av-fartyg/> och Transportstyrelsens föreskrifter (2014:55) om avgifter inom sjöfartsområdet.

³⁴ <http://www.transportstyrelsen.se/static/thb/WebHelp/tillsynshandboken.htm>

framkomna brister. Tanken är att kombinera egenkontroll med en riskbaserad tillsyn då man skulle göra inspektioner på riskområden. Samtidigt pågår även arbete med att delegerar en del av tillsynen till främst klassificeringssällskap.³⁵

Transportstyrelsen utövar inte tillsyn av statsfartyg. Ansvaret för tillsyn av statsfartyg ligger på den myndighet som förvaltar fartyget (5 kap. 2 § FSL). Trots att statsfartygen är undantagna från Transportstyrelsen tillsynsansvar har Transportstyrelsen och Sjöfartsverket kommit överens om att Transportstyrelsen ska bedriva tillsyn på Sjöfartsverkets fartyg med en bruttodräktighet av 20 eller mer.³⁶ Transportstyrelsen har även andra överenskommelser av mer informell karaktär med andra förvaltande myndigheter.³⁷

Tabell 4.1: Antal besiktningar som inkluderat arbetsmiljön eller skyddsanordningar³⁸ som Transportstyrelsen har gjort:

År	2013	2014	2015 (tom 30/6)
Antal rapporter	583	524	311
Antal fartyg	534	491	294

Transportstyrelsen har inte sammanställt information om den planerade arbetstiden för inspektörer som arbetsmiljötillsyn kommer att uppta under år 2015. För arbetsmiljöhandläggaren finns ca 1 400 timmar planerade för handläggning av arbetsmiljöärenden och normering. Eventuellt anställs en arbetsmiljöhandläggare till under hösten 2015.³⁹

³⁵ Östberg, Christina, Transportstyrelsen, 2015-06-05

³⁶ Överenskommelse om samverkan om tillsyn av Sjöfartsverkets fartyg 2010. Kopia av original finns på: http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/dokument/tillsyn/ok_samverkan_tillsyn_sjov_fartyg.pdf

³⁷ S. 26 Ds 2013:60

³⁸ Enligt uppgift från Transportstyrelsen, 2015-07-01

³⁹ Enligt uppgift från Transportstyrelsen, 2015-06-29

5 Arbets- och vilotid för mobila arbetstagare

Trötthet bidrar till trafikolyckor. Enligt undersökningar kan trötthet vara bidragande orsak i 10-40 procent av alla olyckor.⁴⁰ Ett möjligt sätt att åtgärda detta är att genom lagstiftning styra förarnas arbets- och vilotider.

Att köra trött i vägtrafiken är förbjudet i svensk rätt. 3 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) fastställer att fordon inte får köras av den som på grund av bland annat uttröttnings inte kan föra fordonet på betryggande sätt. Bestämmelsen gäller för alla förare. För yrkesförare finns särskilda bestämmelser som syftar till att undgå uttröttnings i trafiken.

Nedan redogörs för gällande lagstiftning för de olika trafikslagen, sjöfart, väg, järnväg, och luftfart. Därefter redovisas kort forskning som företagits på området och vad forskare anser om den gällande sömn- och arbetstidsregleringen.

5.1 Arbetstidslagen

I svensk rätt regleras arbetstiden i särskilda arbetstidslagar. Den huvudsakligen regleringen finns i Arbetstidslagen (1982:673) (ATL). Lagen gäller i stort sätt för hela arbetsmarknaden. Syftet med lagen är att ge skydd mot för stora uttag av arbetstid. Den gäller all verksamhet där arbetstagare utför arbete för en arbetsgivares räkning (1§). Det enda kravet för att omfattas av lagen är att man måste vara anställd hos en arbetsgivare. Något skriftligt anställningsavtal krävs inte utan även en muntlig överenskommelse trigger igång lagens bestämmelser. Lagen gäller även för till exempel praktikanter, lärlingar och minderåriga.⁴¹

Vissa få arbetstagare är dock undantagna. Detta gäller bl.a. för vissa mobila arbetstagare som utför arbete inom de olika trafikslagen.

Vissa typer av arbete är uttryckligen helt undantagna från arbetstidslagens tillämpningsområde. Detta gäller för fartygsarbete och visst vägtransportarbete.

Enligt 2 § arbetstidslagen är arbetstidslagen inte tillämplig för dem som utför fartygsarbete. Med fartygsarbete avses arbete för fartygets räkning som utförs ombord eller på annat ställe av arbetstagare som följer med fartyget, enligt 1 § 3 st. lagen (1998:958) om vilotid för sjöman. Lagen om vilotid för sjömän gäller istället för arbetstidslagen för fartygsarbete.

Genom ett bemyndigande i andra stycket 2 § arbetstidslagen, har arbetstidslagen gjorts tillämplig även för fartygsarbete i vissa fall. Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får nämligen föreskriva att lagen tillämpas på fartygsarbete som har undantagits från tillämpning av bestämmelserna om vilotid i lagen om vilotid för sjömän. Detta har skett för vissa fartyg.

⁴⁰ <http://www.vti.se/forskningsomraden/manniskan-i-transportsystemet/trotthet/>

⁴¹ Arbetstidslagen och dess förordning med kommentarer 1 januari 2015, Arbetsmiljöverket, januari 2015

Arbetstidslagen är inte heller tillämplig för arbete som omfattas av lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete. För vägtransportarbete som inte omfattas av speciallagen, gäller dock arbetstidslagens bestämmelser.

Flygpersonal inom civilflyget omfattas inte av bestämmelserna i 10 b §, 13 § första stycket, 13 a § och 14 § tredje stycket andra meningen arbetstidslagen. I lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget finns dock särskilda bestämmelser som avser årsarbets-tid och ledighet på stationeringsorten för dem.

För tågpersonal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik som faller inom tillämpnings-området för lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik omfattas inte heller av hela arbetstidslagen. Enligt 2 § 5 stycket arbetstidslagen tillämpas inte bestämmelserna i lagens 13 § första stycket, 14 § och 15 § tredje stycket.

Figur 5.1 Paragrafer i arbetstidslagen som inte är tillämpliga vid viss transport kan sammanfattas i följande tabell:

Arbetstidslagen	1. Sjö* - fartygsarbete	2. Väg – visst vägtransport- arbete	3. Flyg-flygpersonal inom civilflyg	4. Tåg – internationell järnvägstrafik
10a§	[...]	[...]		
10b§ Samlad arbetstid	X	X	X	
11§	X	X		
12§	X	X		
13§ Dygnsvila	X	X	1 st.	1st.
13a§ Nattarbete	X	X	X	
14§ Veckovila	X	X	3 st. 2 mening kompensationsledighet	X
15§ Rasternas förläggning	X	X		3st.
16§	[...]	[...]		

Såsom framgår av tabellen, gäller undantagen i arbetstidslagen för flygpersonal inom civilflyg och tågpersonal vid internationell järnvägstrafiktransport följande bestämmelser: arbetstiden (10b §), dygnsvila (13 § 1st), nattarbete (13 a §), veckovila (14 §), kompensationsledighet (14 § 3 st 2 mening) och rasternas förläggning (15 §). Fartygsarbete och vägtransportarbete som

faller inom tillämpningsområdet för lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete är som sagt helt undantagna från lagens tillämpningsområde genom undantagsbestämmelser.

För arbeten som är undantagna inom transportsektorn gäller specialregleringen i de särskilda arbetstidslagarna, eller rättare sagt, vilotidslagarna. För övrigt omfattas transportsektorn av arbetstidslagen.

5.2 Kollektivavtal och dispens

Utöver de uttryckliga undantagen ovan, kan arbetstidslagens bestämmelser avtalas bort genom kollektivavtal (3§). Bestämmelserna är med andra ord dispositiva. Lagen anger att bestämmelserna kan avtalas bort i sin helhet genom ett kollektivavtal som har slutits av en central arbetstagarorganisation. Det betyder att det kan överenskommas att regler om arbetstid ska ha annat innehåll eller att bestämmelserna kan upphävas. Lagens bestämmelser har i praktiken i stor utsträckning ersatts med bestämmelser i olika kollektivavtal.⁴² Om kollektivavtal inte kan träffas kan Arbetsmiljöverket ge dispens från vissa av lagens bestämmelser (19 §).

5.3 Minimiregler

Varken ett kollektivavtal eller ett dispensbeslut får innebära att mindre förmånliga villkor tillämpas för arbetstagarna än som följer av det så kallade arbetstidsdirektivet, det vill säga Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (3 § 4st och 19 §). Denna regel utgör en så kallad EU-spärr som innebär lagreglerna är dispositiva men endast så länge de bakomliggande EU-rättsliga reglerna respekteras. Det handlar med andra ord om semidispositiva regler.⁴³ För arbetstidsregleringens del betyder detta att arbetstidsreglerna som gäller i ett medlemsland får inte vara mindre gynnsamma för en arbetstagare än vad som följer av arbetstidsdirektivet. Därmed utgör direktivets bestämmelser en miniminivå för vad som ska gälla i medlemsländerna. Förmånligare bestämmelser för arbetstagarna är förstås tillåtna nationellt.

Detta betyder att även om man enligt lagen, genom kollektivavtal, får göra undantag från lagen i dess helhet, kan arbetstidslagens regler frångås endast om kollektivavtalets regler ger minst det skydd som EU:s arbetstidsdirektiv föreskriver. Direktivet ställer alltså minimikrav för kollektivavtalen.⁴⁴

Arbetstidsdirektivet

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG är en uppdatering av rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden och dess ändringsdirektiv Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG. Det ursprungliga arbetstidsdirektivet från 1993 införde bestämmelser om bland annat dygnsvila och begränsning av veckovila. Väg-, luft-, sjö- och järnvägstransport, inlandssjöfart, havsfiske och annat arbete till sjöss samt arbete som utförs av läkare under utbildning omfattades inte av det

⁴² s.71. Arbetstidslagen och dess förordning med kommentarer 1 januari 2015

⁴³ s. 279 Europarättens grunder, Bernitz och Kjellgren

⁴⁴ s.18-22 Prop. 1995/96:162 EG:s arbetstidsdirektiv

ursprungliga direktivet. Både mobila och icke-mobila arbetstagare var undantagna inom transportsektorn. Rådet motiverade undantaget med att separata åtgärder kunde behöva tas för transportarbetare på grund av verksamheternas särskilda art.⁴⁵ Vid förhandlingar med Europaparlamentet förband sig emellertid Kommissionen att presentera förslag till åtgärder för de undantagna arbetsområdena. I en vitbok⁴⁶ angav kommissionen att de verksamheter som skulle kunna omfattas av arbetstidsdirektivet, skulle inordnas där och skiljas från de verksamheter som krävde särskilda åtgärder. Samtidigt inledde Kommissionen samråd med arbetsmarknadens parter. De uppmuntrades att utarbeta rekommendationer och sluta avtal som skulle kunna ligga till grund för, eller rentav ersätta, kommissionens förslag. År 1998 undertecknade arbetsmarknadens parter på Europainivå ett avtal om arbetstider för järnvägstransporter och sjötransporter. Järnvägstransporter kom att inkluderas i arbetstidsdirektivet i enlighet med branschavtalet. För sjömän antogs ett eget direktiv 1999. Inom vägtransportsektorn, som var den största av de undantagna sektorerna, inleddes 1997 förhandlingar om hur arbetstidsdirektivet skulle kunna anpassas till vägtransporter. Förhandlingarna ledde aldrig till någon branschöverenskommelse. Därför meddelade kommissionen att den skulle meddela ett eget förslag till särskilda bestämmelser för vägtransportområdet. Detta förslag innebar att de icke-mobila arbetstagarna skulle omfattas av arbetstidsdirektivet och att vissa av direktivets bestämmelser skulle gälla även mobila arbetstagare inom vägtransportområdet. Till följd av kommissionens initiativ utvidgades tillämpningsområdet av arbetstidsdirektivet genom ändringsdirektivet från 2000 till att även omfatta sektorer som tidigare varit undantagna.⁴⁷

Den nu gällande regleringen från 2003 undantar fortfarande sjömän på "sjögående fartyg".⁴⁸ Direktivet ska inte heller tillämpas när ett annat gemenskapsinstrument innehåller särskilda föreskrifter om arbetstidens förläggning för vissa yrken eller arbeten.⁴⁹ Dessa behandlas under respektive trafikslag.

Inte alla bestämmelser i arbetstidsdirektivet gäller för mobila arbetstagare. De är undantagna från direktivets bestämmelser om dygnsvila, raster, veckovila och nattarbetets längd (art. 20 punkten 1). Däremot omfattas mobila arbetstagare av direktivets bestämmelser om tillräcklig vila (art. 20), fyra veckors betald årlig semester (art. 7), hälsokontroller (art. 9), begränsning av veckoarbetstiden (art. 6). Istället för de detaljregler som mobila arbetstagare är undantagna från, ska medlemsstaterna genom nationella åtgärder säkerställa att mobila arbetstagare har rätt till tillräcklig vila (art.20).

5.4 Arbets- och vilotider

Den ordinarie arbetstiden är 40 timmar i veckan (5 §). Utöver den ordinarie arbetstiden får både jourtid och övertid tas ut med högst 48 timmar under en tid av fyra veckor eller 50 timmar under en kalendermånad (6 §). Övertiden får inte överstiga 200 timmar under ett kalenderår. Finns särskilda skäl får dock extra övertid tas ut med högst 150 timmar under ett kalenderår (8a§). Den sammanlagda arbetstiden får uppgå till högst 48 timmar i genomsnitt per varje sjudagarsperiod under en beräkningsperiod om högst fyra månader. Dygnsvilan ska uppgå till minst elva timmar sammanhängande ledighet (11 §). Arbetstiden för nattarbete får inte överstiga åtta timmar per 24 timmars period under en beräkningsperiod om högst fyra

⁴⁵ S. 19 Prop. 2004/05:132

⁴⁶ KOM(97) 334 slutlig.

⁴⁷ SOU 2011:4 Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt

⁴⁸ P.12. i ingressen till direktiv 2003/88/EG

⁴⁹ P. 14 i ingressen till direktiv 2003/88/EG

månader (13a §). Veckovilan, dvs. sammanhängande ledigheten under varje period om sju dagar, får inte vara kortare än 36 timmar (14 §). Arbetstagare har rätt till rast efter varje fem timmars arbetsperiod (15 §). Utöver rasterna, har arbetstagare rätt till pauser. Pauserna räknas in i arbetstiden (17 §).

5.5 Tillsynsansvar

Arbetsmiljöverket har tillsyn över att arbetstidslagen, och föreskrifter meddelade med stöd av lagen, följs. Myndighetstillsynen faller bort i den mån kollektivavtal gäller istället för lagreglerna (20 §).

6 Vilotid för sjömän

Lagen om vilotid för sjömän gäller huvudsakligen för sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg (1 §). Enbart en paragraf gäller för sjömän som är anställda på utländska fartyg, nämligen 7 a §. Fartygsarbete definieras som arbete som sker i fartygets räkning som utförs ombord eller på annat ställe av arbetstagare som följer med fartyget (1 § 4st).⁵⁰ Därutöver omfattas även icke-sjömän och icke-anställda i vissa fall. Även de som utför fartygsarbete utan att vara sjömän, omfattas av lagens bestämmelser om deras arbete pågår över en vecka. Även de som inte är anställda omfattas om de tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade.

6.1 Undantag

Fartygsarbete på vissa typer av fartyg har undantagits från tillämpning av bestämmelserna om vilotid i lagen om vilotid för sjömän. I dess andra paragraf anges att lagen inte omfattar:

- fiskefartyg när de används som fiskefartyg eller för verksamhet i direkt anknytning till fiske, om ej annat anges i 15 och 16 § §.
- Räddningsfartyg när de används som räddningsfartyg
- Fritidsfartyg.

Utför man fartygsarbete på fiske- eller räddningsfartyg, omfattas man inte av några arbetstidsbestämmelser eftersom fartygsarbete är undantaget från arbetstidslagens tillämpningsområde, samt att fiskefartyg och räddningsfartyg är undantagna från lagen för vilotid för sjömän. Noteras bör dock att undantaget för fiskefartyg är beroende av lydelsen i 15 och 16 § §. Genom dessa paragrafer har man gjort ett flertal bestämmelser i lagen om vilotid för sjömän tillämpliga även för de som arbetar på fiskefartyg. På fritidsfartyg kan man inte utföra arbete eftersom själva definitionen av den är ett fartyg som används för fritidsändamål.⁵¹

Regeringen får föreskriva att även statsfartyg är undantagna (11 §). I tolfte paragrafen finns även ett bemyndigande för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela avvikande föreskrifter för totalförsvaret. Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får även föreskriva att arbetstidslagen ska tillämpas i fråga om fartygsarbete som har undantagits från tillämpningen av lagen om vilotid för sjömän. Enligt 1 § förordningen (1998:962) om vilotid för sjömän gäller arbetstidslagen istället för lagen om vilotid för sjömän för fartygsarbete på fartyg som tillhör Polismyndigheten, Försvarsmakten, Kustbevakningen, Trafikverket, Sjöfartsverket och Tullverket. Enligt 2 § 2 stycket arbetstidslagen får regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, föreskriva att lagen ska tillämpas i fråga om fartygsarbete som har undantagits från tillämpning av bestämmelserna om vilotid i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän. Detta undantag motiveras av att arbetet på dessa fartyg kombineras med arbete i land.⁵²

⁵⁰ Definitionen är densamma som i fartygssäkerhetslagens 1 kap. 2 § 2 p.

⁵¹ <http://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Fartygstyper/Fritidsfartyg-definition/>

⁵² S. 26 Ds 2013:60

6.2 Kollektivavtal

Lagen om vilotid för sjömän är till viss del dispositiv och undantag från bestämmelserna för vilotid i paragraf 4 och årsarbetstid i paragraf 7b får göras genom kollektivavtal. För sjömän som arbetar med fartygets säkerhet, förhindrande av förorening får dock sådana undantag göras enbart i vissa fall (3 a §). Bestämmelserna i kollektivavtalen får inte heller strida mot 3 kap. 10 § om fartygets säkerhetsbesättning.

Dessa bestämmelser gäller även för de som arbetar på fiskefartyg. Något krav på att överskjutande veckoarbetstid ska kompenseras med ledighet finns dock inte för dem (15 §).

Räddningsfartyg och fritidsfartyg är som sagt undantagna.

Ingen myndighet har rätt att ge dispens från lagens bestämmelser.

6.3 Vilotid och arbetstid

Sjömän har rätt till vilotid enligt följande: de bör få vila en dag i veckan och på allmän helgdag. Vilotiden måste vara minst tio timmar under varje 24-timmarsperiod. Den får delas upp i högst två perioder varav en måste vara minst sex timmar lång. Tiden mellan viloperioder får inte överstiga 14 timmar. Vilotiden får inte heller understiga 77 timmar under varje sju-dagars-period (4 §).

Undantag får göras i ett antal uppräknade situationer enligt 6 §. Andra stycket i paragrafen anger dock att utryckning ska kompenseras med tillräckligt lång vila så snart som möjligt.

Om arbetstiden överstiger 40 timmar i veckan, ska ersättning lämnas för överskjutande tid i form av fritid i hamn eller på annat, genom kollektivavtal, överenskommet sätt.

Årsarbetstid får inte överstiga 48 timmar per vecka i genomsnitt (7 §).

6.4 Utländska fartyg

För sjömän som är anställda på utländska fartyg som används i affärsdrift och som anlöper svensk hamn gäller klausulerna 1-12 i Europeiskt avtal om arbetstidens organisation som ingåtts mellan de europeiska redarnas⁵³ och transportarbetarnas organisationer om arbetstidens organisation för sjömän⁵⁴. Avtalet har införlivats i svensk rätt genom rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av *European Community Shipowners' Association (ECSA)* och *Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST)*.

Från och med den 1 maj 2003 gäller detta även när fartyg är registrerade i en stat utanför EES⁵⁵.

⁵³ European Community Shipowners' Association (ECSA)

⁵⁴ Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST)

⁵⁵ Förordning (2003:108) om tillämpning a lagen (1999:958) om vilotid för sjömän

Rådets direktiv 1999/63/EG gäller inte bara för utländska fartyg utan utgör minimiregler på arbetstidsområdet för sjömän. Den innehåller minimikrav för sjöfarten istället för det så kallade arbetstidsdirektivet som gäller för nästan allt annat arbete.

Sjöarbetskonventionen

Maritime Labor Convention, (MLC), Sjöarbetskonventionen, handlar om sjömännens rättigheter till anständiga arbets- och levnadsvillkor. Konventionen antogs 2006 av Internationella arbetsorganisationen (ILO) och trädde ikraft den 20 augusti 2013.

Alla fartyg, förutom fiskefartyg och örlogsfartyg, med bruttodräktighet över 200 som trafikerar fartområde A-C (Vänern och Kalmarsund)⁵⁶ omfattas av konventionen. Detsamma gäller för fartyg med bruttodräktighet över 500 som går i internationell trafik eller trafikerar i annat lands inre vatten. Dessa fartyg ska inneha ett så kallat sjöarbetscertifikat som ska kunna uppvisas vid hamnstatskontroll som bevis på att de uppfyller konventionskraven.

EU har garanterat genomförandet av konventionens bestämmelser till nationellt tillämpbara bestämmelser genom att låta arbetsmarknadens parter⁵⁷ ingå ett avtal om konventionen och sedan anta direktiv om avtalet. Arbetsmarknadens parter undertecknade ett avtal om konventionen i maj 2008. Dess bestämmelser överensstämmer i huvudsak med konventionens. I december 2008 antogs rådets direktiv 2009/13/EG om genomförandet av avtalet. På detta sätt har stora delar av Sjöarbetskonventionens innehåll införts i unionsrätten. Direktivet är utan självständig betydelse om medlemslandet istället har ratificerat konventionen.⁵⁸ Sverige tillhör de 64 länder som har ratificerat konventionen.

Sverige uppfyllde majoriteten av kraven i Sjöarbetskonventionen redan innan dess uppkomst. Själva införlivandet medförde ändringar i bland annat Sjömanslagen (1973:282), lagen om vilotid för sjömän och fartygssäkerhetslagen.⁵⁹

Sjöarbetskonventionen innehåller regler om arbets- och vilotid i Standard A2.3 – Arbetstid och vilotid. Dessa är identiska med bestämmelserna i rådets direktiv 1999/63/EG. Detta beror på att direktivet gör en annan ILO konvention till unionsrätt, nämligen konventionen om arbetstider för sjömän.⁶⁰ Sjöarbetskonventionen kom att omfatta denna tidigare antagna konvention om arbetstider. Sjömän får inte arbeta mer än 14 timmar inom varje 24 timmars period och 72 timmar under varje 7 dagars period. Minimikrav för dygnsvila är 10 timmar (det vill säga 10 timmar under vare 24 timmars period) och veckovilan 77 timmar för varje 7 dagars period.

6.5 Tillsyn

Enligt 2 § i förordning (1998:962) om vilotid för sjömän utövas tillsyn över efterlevnaden av lagen om vilotid för sjömän och av föreskrifter för tillämpningen av lagen av Transportstyrelsen. Dessutom kan även en svensk konsul utöva tillsyn utomlands om Regeringskansliet förordnat så.

⁵⁶ http://www.transportstyrelsen.se/se/sjofart/miljo-och-halsa/arbetsmiljo/Sjoarbetskonventionen_MLC/

⁵⁷ ECSA och EFT

⁵⁸ S. 23 Proposition 2011/12:35

⁵⁹ S 25 Proposition 2011/12:35

⁶⁰ *Convention on the Hours of Work of Seafarers.*

7 Vägtransporter

För vägtransporter gäller vägarbetsbetslagen (2005:395)⁶¹, Förordning (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006, förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m., den så kallade AETR-överenskommelsen och förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter.

Vägarbetsbetslagen innehåller bestämmelser om arbetstider som är riktade till arbetsgivaren. Kör- och vilotidsreglerna finns istället i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006.

7.1 Vägarbetsbetslagen

Enligt arbetsbetslagen är lagen inte tillämplig för arbete som omfattas av lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete (vägarbetsbetslagen). Vägarbetsbetslagen införlivar i svensk rätt det så kallade vägarbetsbetsdirektivet det vill säga Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter. Lagen innehåller även regler om ordinarie arbetstid, övertid och mertid samt andra arbetsbetsrelaterade frågor eftersom man har velat samla samtliga regler som rör denna yrkesgrupp i en och samma författning. Dessa regler har utformats med förebild i motsvarande bestämmelser i arbetsbetslagen.⁶² Till lagen ansluter förordning (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Den innehåller bland annat bemyndiganden för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter, undantag och verkställighet av lagen.

Vägarbetsbetslagen gäller för arbete som utförs av mobila arbetstagare som är anställda av företag etablerade i ett EU-land och förare som är egenföretagare, om

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85, eller
- Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR)

tillämpas på det utförda arbetet.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och AETR tillämpas på gods-transporter med fordon vars högsta tillåtna vikt (inklusive vagn) överstiger 3,5 ton eller fordon som kan transportera mer än nio personer dvs. buss⁶³ (art. 2.1 förordning (EG) nr 561/2006). Förordningen tillämpas på vägtransporter som dessa fordon utför inom EU eller mellan EU,

⁶¹ Lag (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

⁶² s.1 Prop. 2004/05:132 Arbetstid vid vägtransporter

⁶³ S. 4 Kör- och vilotider – Regler och vägledning, mars 2015.

Schweiz och EES länder. Det bör observeras att även körning med olastat fordon räknas som vägtransport (art. 4). Sker vägtransporten delvis utanför ovan nämnda området, tillämpas istället AETR för hela resan om fordonet är registrerat i ett EU- eller AETR-land. Är fordonet registrerat i ett tredje land, tillämpas AETR för den delen av körningen som sker i ett EU- eller AETR-land (art. 2.2 i förordningen).

Kollektivavtal och dispens

Vägarbetsidlagens bestämmelser är till stor del dispositiva och man kan genom kollektivavtal göra undantag från bland annat ordinarie arbetstid, övertid, mertid, sammanlagd arbetstid och nattarbete (2 §). Ett kollektivavtal får emellertid inte innebära att mindre förmånliga regler skall tillämpas för arbetstagarna än som följer av lagen (4 §).

Om undantag i kollektivavtal inte varit möjliga eller om det är fråga om egenföretagare, kan Transportstyrelsen ge dispens från de dispositiva bestämmelserna i lagen (21 §).

Vilotid och arbetstid

Ordinarie arbetstid enligt vägtransporttidslagen är 40 timmar per vecka (5 §). Övertiden regleras som i arbetstidslagen förutom att det inte finns någon jourtidsbegränsning (6-8 § §).

Den sammanlagda arbetstiden får uppgå till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt under beräkningsperiod av högst fyra månader (12 §). Arbete mellan klockan 1.00 och 5.00 anses vara nattarbete (14 §). I 15 § finns en 10-timmarsbegränsning för nattarbete som ingår i en 24-timmarsperiod som påbörjas efter avslutad dygns- eller veckovila enligt förordningen 3820/85, AETR-överenskommelsen eller 13 eller 14 § arbetstidslagen. Arbete får aldrig pågå längre tid än sex timmar utan rast. Rasten måste vara minst 30 minuter om arbetstiden är mellan 6 och 9 timmar, och minst 45 minuter om arbetstiden överstiger 9 timmar. Raster får delas upp i flera perioder som inte understiger 15 minuter (18 §).

Tillsyn

Transportstyrelsen ska se till att bestämmelserna i vägsarbetsidslagen följs (22 § vägtransporttidslagen). Eftersom lagen inte är genomgående dispositiv, finns Transportstyrelsens tillsynsansvar alltid kvar för den tvingande delen av lagen.

7.2 Förordning (EG) nr 561/2006

Såsom redan nämnts ovan, tillämpas Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 på vägtransporter inom EU eller mellan EU, Schweiz och EES länder med fordon vars högsta tillåtna vikt överstiger 3,5 ton och fordon som kan transportera mer än nio personer. Förordningen är direkt tillämplig i Sverige. Nationella tilläggsbestämmelser finns i förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

EU-förordningen innehåller en rad undantag. Det finns både obligatoriska undantag som gäller för olika typer av fordon (art. 4) och möjlighet för enskilda länder att undanta vissa kategorier av fordonsarbete (art. 13.1) från respektive tillämpningsområde. Sverige har utnyttjat möjligheten till fullo i 2 kap. 2 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Möjligheten till nationella undantag från förordningens bestämmelser kan få som konsekvens att fordonsarbete som är undantaget i Sverige utförs utomlands där något nationellt undantag inte

gjorts. I sådant fall kan förordningen ändå komma att tillämpas. Möjligheten för enskilda länder att undanta avser dock sådana transporter som torde utföras enbart i det egna landet, vilket gör att den nämnda konsekvensen torde vara ovanlig.⁶⁴

Kör- och vilotider

EU-förordningen innehåller bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg med sådana fordon som angivits ovan.

Den dagliga körtiden får inte överstiga nio timmar. Den får dock utsträckas till tio timmar högst två gånger under en vecka. Körtiden under en vecka får inte överstiga 56 timmar och inte leda till att den maximala veckoarbetstiden enligt direktiv 2002/15/EG överskrids. Körtiden under två på varandra följande veckor får inte överstiga 90 timmar (art. 6). Efter varje körperiod på 4,5 timmar ska en rast på 45 minuter tas. Rasten får fördelas under körperioden så att första rasten är minst 15 och den andra minst 30 minuter (art. 7).

En förare ska ta ut dygns och veckovila i enlighet med artikel 8. En normal dygnsvila uppgår till minst 11 timmar inom varje 24 timmars period. Den får delas i två perioder av minst 3 timmar och 9 timmar. Den delade dygnsvilan ska vara minst 12 timmar. Dygnsvilan kan även vara reducerad till 9 timmar. En reducering av dygnsvilan får ske max tre gånger mellan två veckovilor. Mellan veckovilor får max sex 24-timmarsperioder finnas. En vecka börjar klockan 00.00 på en måndag och avslutas klockan 24:00 på en söndag. En normal veckovila är 45 timmar och en reducerad 24 timmar (art 3.). Under två på varandra följande veckor ska föraren ta två normala veckovilor eller en normal veckovila och en reducerad veckovila. Vid uttag av en reducerad veckovila, ska minskningen kompenseras med motsvarande sammanhängande vila före utgången av den tredje veckan efter den förkortade veckovilan.

7.3 AETR

The European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR) är FN:s ekonomiska kommission för Europas⁶⁵ överenskommelse som gäller i europeiska icke-EU länder och i delar av Asien. AETR-länderna är följande: Albanien, Andorra, Armenien, Azerbajdzjan, Bosnien-Hercegovina, Kazakstan, Makedonien, Moldavien, Monaco, Montenegro, Ryssland, San Marino, Schweiz, Serbien, Turkiet, Turkmenistan, Ukraina, Uzbekistan och Vitryssland.⁶⁶

AETR reglerar samma förhållanden som förordning (EG) 561/2006 och tillämpas istället för förordningen vid vissa internationella transporter. Dess bestämmelser är i sak identiska med dem som finns i EG-förordningen. AETR är införlivad i svensk rätt genom förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter.

64 S 75. prop. 2004/05:132 Arbetstid vid vägtransporter

65 *European Economic Commissions*

66 <http://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Kor--och-vilotider/LAnder-dar-reglerna-galler/>

8 Järnväg

Arbetstiden för tågpersonal regleras både i arbetstidslagen och lagen (2008:475) om kör- och vilotider vid internationell järnvägstrafik (järnvägstidstrafiklagen). Järnvägstidstrafiklagen innehåller regler om dygnsvila, veckovila, rast, körtid och tjänstgöringslista och är tillämplig för arbetstagare som ingår i tågpersonalen i gränsöverskridande driftskompatibel trafik som *de facto* tjänstgör i en sådan trafik mer än 1 timme av arbetsdagen (1 §). Arbetstidslagen gäller utöver bestämmelserna i järnvägstidstrafiklagen (1 § 3 st). De som omfattas av järnvägstidstrafiklagen är undantagna från vissa bestämmelser i arbetstidslagen. För tågpersonal som inte omfattas av lagen gäller arbetstidslagen utan undantag.

8.1 Internationell reglering

Personer som arbetar med järnvägstransporter ombord på tåg omfattas av arbetstidsdirektivet. Arbetstidsdirektivet tillåter dock att avvikelser görs från vissa av direktivets artiklar för bl.a. denna grupp av personer. Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) ingick den 27 januari 2004 ett avtal om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i så kallad gränsöverskridande driftskompatibel trafik och begärde att avtalet skulle genomföras i EG-rätten. CER⁶⁷ är en europeisk lobbyorganisation som företräder järnvägsintressena och även arbetsgivarrepresentant för järnvägsföretag i arbetslivsfrågor som behandlas inom ramen för den sociala dialogen.⁶⁸ I juli 2005 antogs direktivet 2005/47/EG om avtalet mellan CER och ETF om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn. Direktivet är införlivat i svensk rätt genom Järnvägstidstrafiklagen.⁶⁹ Direktivet är ett minimidirektiv.

8.2 Tillämpningsområdet

Lagen tillämpas om arbetstiden är förlagd så att arbetstagaren ska tjänstgöra i gränsöverskridande driftskompatibel trafik under mer än en timme av arbetsdagen. Med sådan trafik menas gränsöverskridande trafik för vilken järnvägsföretaget måste ha

- ett säkerhetsintyg eller ett särskilt tillstånd enligt 3 kap järnvägslagen (2004:519), och
- säkerhetsintyg enligt lagkrav i ett annat land inom EES

⁶⁷ The Community of European Railway and Infrastructure Companies. Se vidare <http://www.cer.be/about-us/who-we-are/>

⁶⁸ S. 14 Promemoria 2007-10-29 N2007/8722/RS

⁶⁹ Lagen införlivar inte hela direktivet utan en del är införlivad genom lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare. Se vidare s. 16 i Prop 2007/08:76.

8.3 Kollektivavtal

Lagen är kollektivavtalsdispositiv och undantag får göras för kortare dygnsvila än i 8§ 2 st., 12 § och 13 §. Kollektivavtalets bestämmelser som avviker från lagen får inte innebära mindre förmånliga villkor för arbetstagaren än direktivet 2005/47/EG (5 §).

8.4 Vilo- och arbetstider

Arbetstagare har rätt till dygnsvila i bostaden som ska bestå av minst 12 timmars sammanhängande ledighet under varje 24-timmars period (6 §). Är det inte möjligt, har arbetstagaren rätt till dygnsvila utanför bostaden som ska vara minst 8 timmar under varje 24-timmars period (7 §). En gång per en 7-dagsperiod får veckovilan i bostaden minskas till nio timmar. Skillnaden mellan den minskade dygnsvilan och normaldygnsvilan i bostaden dvs. 12 timmar, ska läggas till nästa dygnsvila i bostaden (8 §). En dygnsvila i bostaden som är mellan två dygnsviloperioder utanför bostaden, får inte understiga 10 timmar (8 § 2 st.). Efter varje dygnsvila utanför bostaden, ska arbetstagaren ha dygnsvila i bostaden (9 §).

Arbetstagare har rätt till minst 24 timmars veckovila dvs. ledighet under varje period om 7 dagar (11 §). De som tjänstgör i gränsöverskridande driftskompatibel trafik mer än en timme av arbetsdagen på en övervägande del av arbetsdagarna under 1 år, ska ha minst 104 perioder med veckovila per år. 24 av dessa ska vara dubbla perioder av veckovila och minst hälften av dessa 24 ska omfatta lördag och söndag (12 §).

Förare ska ha rast om minst 30 minuter om arbetstiden är mellan 6 och 8 timmar. Om arbetstiden överstiger 8 timmar, ska rasten uppgå till minst 45 minuter (14 §). Övriga arbetstagare ska ha minst 30 minuters rast om arbetstiden överstiger 6 timmar (15 §). Rasterna ska vara tillfredställande till antal, längd och förläggning med hänsyn till arbetsförhållandena. Arbetstagaren ska kunna återhämta sig (16 §). Vid tågförseningar får rasterna anpassas under arbetsdagen (17 §).

Körtiden får uppgå till högst 9 timmar mellan två dygnsviloperioder. Vid nattarbete får körtiden vara höst 8 timmar (18 §). Med körtid avses den schemalagda tid under vilken föraren ansvarar för framförandet av ett järnvägsfordon. Tillsyn av fordonet före och efter räknas inte som körtid. Däremot ingår schemalagda avbrott om föraren under avbrotten har ansvar över järnvägsfordonet (19 §). Med nattarbete avses varje arbetspass som av minst 3 timmar som faller under perioden från klockan 23.00 till klockan 6.00.

8.5 Tjänstgöringslista

Arbetsgivaren ska föra en tjänstgöringslista där arbetstagarnas faktiska arbetstid, dygnsvila, veckovila, raster och schemalagda körtider redovisas.

8.6 Tillsynsmyndighet

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt järnvägstidstrafiklagen enligt 21 § och 1 § i förordning (2008:770) om tillsynsmyndighet för kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik.

Tågförarnas kör- och vilotider är i praktiken huvudsakligen inte reglerade varken av vilotidslagen eller järnvägstidstrafiklagen utan av kollektivavtal. Varje företag har sitt eget kollektivavtal vilket har lett till att det i dagsläget finns 62 olika kollektivavtal för tågförare.⁷⁰

⁷⁰ S. 24 Countermeasures for fatigue in transportation, VTI rapport 852A

9 Flygvilotider

Vilotider för flygpersonal regleras i arbetstidslagen, rådets förordning (EEG) nr 3922/91 bilaga III kapitel Q, Luftfartsverkets föreskrifter (2008:21) om kompletterande flygarbetsidsregler och lag (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget. Den 18 februari 2014 trädde Kommissionens förordning (EU) nr 83/2014 ikraft med nya flygarbetsid- och vilotider.

Det civila flygets internationella grundreglering finns i den s.k. Chicagokonventionen som inte bara innehåller regler för flyget utan även grundade den internationella organisationen ICAO⁷¹ dvs. den internationella civila luftfartsorganisationen. ICAO är FN:s specialorgan vars uppgift är att främja en säker och ordnad utveckling av den civila luftfarten. ICAO utvecklar s.k. SARPs⁷² som är internationella standarder och rekommendationer. Det finns vid närvarande över 10 000 SARPs som återfinns i sammanlagt 19 bilagor till Chicagokonventionen.⁷³

Sedan tillkomsten av Chicagokonventionen 1944 har det varit internationellt erkänt att piloternas trötthet kan riskera flygsäkerheten.⁷⁴ För att försöka minimera denna säkerhetsrisk, har man tagit fram internationella regler för flygarbetsid och vila (Flight and Duty Time Limitations, FTL). EU har bundit sig att förvandla dessa internationella bestämmelser i nationellt tillämpbar lagstiftning genom EU-bestämmelser.⁷⁵ Inom EU finns gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för kommersiella transporter med flygplan som har genomförts genom Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart. Dess bilaga III, kapitel Q innehåller begränsningar av flygtjänst- och tjänstgöringstiden samt krav på vila. Dessa regler är ändrade genom Kommissions förordning (EG) nr 859/2008. Utöver förordningens bestämmelser, som är direkt tillämpliga i medlemsstaterna, finns nationella föreskrifter som reglerar frågor som lämnats utanför EU-regleringen. Dessa utfyllande flygarbetsidsregler finns i Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2008:33) om kompletterande flygarbetsidsregler.

Utöver reglerna ovan finns även så kallade flygarbetsidsdirektivet dvs. rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan *Association of European Airlines* (AEA), *Europeiska transportarbetarfederationen* (ETF), *European Cockpit Association* (ECA), *European Regions Airline Association* (ERA) och *International Air Carrier Association* (IACA). Vid införlivandet konstaterades att direktivets bestämmelser var i många hänseenden redan genomförda på olika sätt i svensk rätt. Det som återstod att reglera beträffande flygpersonal gällde dels minimiregler om årsarbetstiden, dels minimiregler om lediga dagar per kalendermånad och kalenderår. Dessa bestämmelser är införlivade genom lag (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget.

På EU-nivå trädde den 18 februari 2014 nya bestämmelser ikraft för flygarbetsid och vila för flygpersonal. Kommissionens förordning (EU) nr 83/2014 av om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 ersätter detaljreglerna i Rådets förordning (EEG) nr 3922/91, bilaga III, kapitel Q. De gamla reglerna fortsätter att gälla enbart

⁷¹ The International Civil Aviation Organization (?)

⁷² International Standards and Recommended Practices.

⁷³ <http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

⁷⁴ <https://www.eurocockpit.be/pages/flight-time-limitations> lydelse 2015-05-26

⁷⁵ Wallman Ulf, Transportstyrelsen, 2015-05-29

för taxiflyg-verksamhet med flygplan som har 19 eller färre säten. De nya reglerna ska börja gälla i Sverige successivt under en övergångsperiod från 1 september 2014 till 18 februari 2016.⁷⁶ Nedan presenteras de nya reglerna.

9.1 Flygarbetstid och vila

Lagkrav

I punkt 4 i skälen till Kommissionens förordning (EU) nr 83/2014 anges att förordningen inte påverkar tillämpningen av miniminormer som redan har fastställts i rådets direktiv 2000/79/EG, vilket i praktiken betyder att bestämmelserna som är genomförda i svensk rätt genom lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inte kommer att ändras.

Lagen anger att man har rätt till minst 7 lediga dagar per en kalendermånad och minst 96 lediga dagar per kalenderår (5§). Detta på stationeringsorten dvs. den ort där besättningsmedlemmen vanligtvis börjar och avslutar en tjänstgöringsperiod utan att någon inkvartering förekommer på arbetsgivarens bekostnad. Rätten till ledighet gäller utöver rätten till semester (5§ 2 st). Årsarbetstiden får uppgå till högst 2 000 timmar under ett år (4§).

Undantag från lagens bestämmelser om årsarbetstid och ledighet får göras genom kollektivavtal. Flygarbetstidsdirektivet utgör minimiregler på området och i 3 § 2 st. har man inför ett EU-spärr som fastställer att de överenskomna avvikelserna inte får innebära mindre fördelaktiga villkor än vad som följer av direktivet.

Ingen myndighet har rätt att ge dispens från lagens bestämmelser.

Transportstyrelsen har tillsynsansvar över lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget enligt 6 §.

Förordningskrav

Enligt bilaga III, kapitel FTL i förordning (EG) nr 965/2012 får inte de totala tjänstgöringsperioderna överskrida 60 tjänstgöringstimmar under 7 på varandra följande dagar, 110 tjänstgöringstimmar under 14 på varandra följande dagar och 190 tjänstgöringstimmar under en period på 28 på varandra följande dagar. Den totala flygtiden för tjänstgörande besättningsmedlem får inte överstiga 100 timmar under en period på 28 på varandra följande dagar, 900 timmar under ett kalenderår, och 1 000 timmars flygtid under en period på 12 på varandra följande kalendermånader (ORO.FTL.210). Den maximala dagliga flygtjänstperioden (FDP) är 13 timmar. Den minskas med 30 minuter för varje sektor⁷⁷ och är även beroende av när på dygnet flygtjänstperioden startar. Den kortaste tiden för maximal flygtjänstperiod är 11 timmar (ORO.FTL.205). Även acklimatiseringstillståndet påverkar den maximala dagliga flygtjänstperioden. Den kortaste tillåtna viloperioden innan flygtjänst påbörjas är 12 timmar på stationeringsorten och 10 timmar borta från stationeringsorter, eller minst lika lång som det som är längst av den föregående tjänstperioden. 10 timmarsvilan ska omfatta en möjlighet till åtta timmars sömn förutom tiden för resa och fysiologiska behov. Viloperioden ska förlängas för att kompensera kumulativ trötthet. Den förlängda viloperioden måste vara återkommande och tiden mellan dem får inte överstiga 163 dagar. Den ska dessutom vara minst 36 timmar

⁷⁶ <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-luftfart/EU/EU-OPS/Flygarbetstidsregler/>

⁷⁷ En sektor är en flygning

lång och omfatta två lokala nätter. Två gånger per månad ska även två lokala dagar omfattas. Utöver dessa viloperioder, ska ytterligare viloperioder finnas för att kompensera trötthet kumulativ trötthet m.m.(ORO.FTL.235). Under flygtjänstperioder ska det också finnas möjlighet till näringsintag, speciellt vid flygningar som överstiger sex timmar (ORO.FTL.240)

10 Forskning

Trötthetsforskningen kartlägger förekomsten av trötta förare och olyckor med samband till trötthet för att kunna identifiera riskfaktorer och arbeta förebyggande. Man undersöker faktorer som påverkar förarens prestation såsom tid på dygnet, vaken tid och antalet sömntimmar samt hur arbets- och körtid påverkar förekomsten av trötthet. En central fråga är hur man kan mäta och upptäcka trötthet hos förare. Frågan är viktig bl.a. för att kunna utveckla förarstödsystem dvs. system som varnar föraren vid uppkomst av trötthet.⁷⁸

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har nyligen publicerat en transportövergripande rapport om olika sätt att motverka trötthet.⁷⁹ Rapporten är framtagen på uppdrag av Transportstyrelsen och i samarbete med forskare på Stockholms Universitet. Största delen är en litteraturstudie som sammanfattar forskning på området men även sakkunniga på de olika trafikslagen har deltagit genom en workshop och en expertpanel. Rapporten går igenom de olika trafikslagen med tillhörande potentiella motåtgärder för att minska förartrötthet eller dess konsekvenser. Eftersom rapporten sammanfattar den aktuella forskningen på området, innehåller denna framställning ingen ambition att redogöra för ytterligare forskning utan nöjer sig med att kort sammanfatta rapporten ifråga.

Den viktigaste åtgärden för att motverka att förartrötthet är schemaläggning. Det finns ingen transportövergripande schemaläggning som skulle kunna fungera för alla förare men vetenskapliga studier har visat att det är viktigt att undvika nattarbete, kort dygnsvila, lång vakentid och långa arbetspass. Rekommenderad längd för arbetspass är 8 timmar om arbetet innebär säkerhetsrisk, hög arbetsbelastning eller sker på natten. På dagtid kan ett arbetspass vara 12 timmar långt om arbetsbelastningen inte är för hög och man har rätt till tillräckliga pauser. Tidiga starter, det vill säga pass som börjar innan 6:00, ska undvikas. Veckoarbetstiden bör vara högst 48 timmar. Vilotiden mellan arbetspassen bör vara minst 11 timmar, vilket i praktiken anses betyda att man behöver 15 till 16 timmar för att kunna balansera de olika aspekterna av livet: arbete, sociala behov och vila.⁸⁰ Rekommendationerna för förarnas schemaläggning av arbets- och vilotid är flera men om man jämför det som nu redovisats med reglerna om arbets- och vilotiderna, kan man redan dra en tydlig slutsats om att den gällande lagstiftningen på arbets- och vilotidsområdet inte till fullo tar hänsyn till forskningsresultaten på området. I VTI-rapporten konstateras att den gällande lagstiftningen varken beaktar arbetsbelastning eller tid på dygnet (förutom att flygtiden begränsas något och att körtiden för vissa lokförare är kortare på natten). Arbetstidsreglerna tar med andra ord inte hänsyn till biologiska behov gällande sömn och svårigheterna att hålla sig vaken under natten på grund av dygnsrytmen. Därför utgör gällande regelverket, enligt rapporten, ett begränsat skydd när det gäller att undvika allvarlig trötthet.⁸¹

Lagreglerad schemaläggning är dock inte den enda motåtgärden för att minska trötthet. Organisatoriskt, dvs. inom företaget, är det viktigt med arbetsgivarens acceptans för förarnas självrapportering av trötthet. Informationen är viktig för schemaläggning. Det är också viktigt

⁷⁸ <http://www.vti.se/forskningsomraden/manniskan-i-transportsystemet/trotthet/>

⁷⁹ VTI rapport 852A. *Countermeasures for fatigue in transportation. A review of existing methods for drivers on road, rail, sea and in aviation.* Anna Anund, Carina Fors, Göran Wessel van Leeuwen och Torbjörn Åkerstedt, VTI, 2015

⁸⁰ s.44 *ibid.*

⁸¹ s.11 *ibid.*

att föraren själv kan åtgärda trötthet genom att t.ex. ta paus eller inta koffein. Utbildningen är också viktig, så att förarna själva kan upptäcka trötthetssignalerna. *Fatigue risk management* (FRM) är en motåtgärd som lägger ansvar på organisationen. Den handlar om organisatorisk riskhantering av trötthet som kombinerar utbildning, självrapportering av trötthet/incidenter och matematisk riskmodellering.

Utöver de ovan nämnda motåtgärderna finns även tekniska lösningar. Inom tågtrafiken finns den så kallade "död mans grepp" som ger en kraftig ljudsignal vid frånvaro av svar på en uppmärksamhetssignal. Svarar man inte på den, stannar tåget automatisk. Samma typ av system används till sjöss där s.k. "Bridge Navigational Watch Alarm System" slås på automatiskt vid aktivering av autopilot. Systemet kräver svar på signaler var 3-12 minut. Vid avsaknad slås larm på. Svarar ingen ändå, slås flera larm på. Från och med juli 2014 har dessa system varit obligatoriska på alla fartyg. Inom vägtransporter används teknik som varnar när farliga trötthetsnivåer uppnås. Denna teknik finns även i vanliga personbilar nuförtiden.

Uppmärksamhet för trötthet kan framkallas även genom olika infrastrukturlösningar. Bullerremсор, som avger ljud och vibrationer vid kontakt med däck används vid vägtrafik. Inom tågtrafik används ett automatiskt tågkontrollsystem, (ATC) som stoppar tåget om inte föraren utför de åtgärder som systemet kräver efter ett varningsljud. Detta system kan i princip ta över framförandet av tåget.

Många av de motåtgärder som presenteras i rapporten saknar validering så deras effektivitet är ofta okänd. I rapporten dras dock en slutsats om att den mest effektiva transportövergripande åtgärder för yrkesförare är en förlåtande kultur, det vill säga en kultur som tillåter inrapportering av problem som uppstått, möjlighet att sova en stund vid behov och schemaläggning som beaktar människans begränsningar och utbildning.⁸²

Orsaken till att bara trötthetsforskningen är inkluderad här och inte annan forskning på arbetsmiljöområdet är att det finns, som framgått ovan, en klar koppling mellan trötthet i trafiken och trafiksäkerhet. De generella arbetsmiljöreglernas betydelse för trafiksäkerheten är inte lika tydlig, dock finner Trafikanalys inte heller att den förefaller ointressant. Tvärtom skulle en sammanställning av forskning på arbetsmiljöreglerna betydelse för trafiksäkerheten vara mycket intressant. Trafikanalysen har dock bestämt att begränsa redogörelsen här att enbart omfatta den ovanredovisade sammanfattningen av trötthetsforskning.

⁸² S.4 *ibid.*

11 Några reflektioner

Arbetsmiljö är en fråga som berör både arbetsmiljöpolitik och transportpolitik. Den gemensamma nämnaren är det förebyggande arbetet att hindra, eller i alla fall minska, antalet olyckor i trafiken. Enligt de transportpolitiska målen ska antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom de olika trafikslagen fortsätta att minska. Som exempel ges att inom vägtransportsystemet ska antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.⁸³ Preciseringsen syftar enligt propositionen främst till transportsystemets anpassning, men även till trafiksäkerhetsarbete.⁸⁴ Med hänsyn till det resultatet som forskningen visat är det tydligt att arbetsmiljöfrågorna påverkar trafiksäkerheten. Eftersom trötthet kan vara en bidragande orsak i omkring 10 till 40 procent av alla trafikolyckor⁸⁵, kan olika styrmedel inom arbetsmiljöområdet bidra till att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Forskningen handlar dock främst om arbetstidsfrågor och det är inte lika tydligt i vilken grad övrig arbetsmiljö påverkar trafiksäkerheten.

11.1 Arbetsmiljö generellt

Regler som gäller på arbetsmiljöområdet är delvis olika för sjöfart och för de andra trafikslagen. På väg, järnväg och flyg tillämpas samma arbetsmiljöregler som gäller även för alla andra branscher i Sverige. På sjöfartens sida ser reglerna till viss del annorlunda ut. Delvis är detta påkallat på grund av sjöfartens särskilda karaktär. Fartyg är inte enbart arbetsplatser utan även bostäder för dem som följer med fartygen för att arbeta till sjöss. Arbete på fartyg kan också innebära en särskild säkerhetsrisk då fartygen ofta befinner sig långt borta på öppna hav och det kan ta lång tid för hjälpinsatserna att komma fram. Dessa aspekter påverkar arbetsmiljön ombord då miljön måste anpassas till levnadsmiljön där sjömännen kan vila, äta och ägna sig åt fritidsaktiviteter. Även säkerhetsaspekten är viktig och kan i vissa fall åsidosätta arbetsmiljöhänsynen.

Föreskrifter

Arbetsmiljölagen började gälla 2003 även för fartygsarbete. Transportstyrelsen tillämpar arbetsmiljölagen och arbetsmiljöförordningen men inte några av Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Lagen anger å andra sidan att Transportstyrelsen har tillsynsansvar för fartygsäkerhetslagen och 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. Det sägs ingenstans i dessa lagar att tillsynen över föreskrifter omfattar bara de egna föreskrifterna. Även om det vanliga är att en myndighet ger ut, tillämpar och har tillsyn över sina egna föreskrifter, har ingenting hindrat att Transportstyrelsen tidigare tagit över tillsynen över t.ex. Sjöfartsverkets och Luftfartsverkets föreskrifter i samband med att vissa uppgifterna gått över till Transportstyrelsen från dessa myndigheter.

⁸³ S. 2 Prop. 2008/09:93

⁸⁴ S. 32 *ibid.*

⁸⁵ <http://www.vti.se/forskningsomraden/manniskan-i-transportsystemet/trotthet/>

Transportstyrelsen har dock i det aktuella fallet valt att tolka reglerna vid övergången av tillsynsansvaret som så att inga arbetsmiljöföreskrifter har gällt på sjöfartsområdet utan att de aktivt sätts i kraft. Detta har lett till ett regelvacuum på vissa områden. Regleringen av arbetsmiljö på sjöfartsområdet har skett i långsam takt och det finns fortfarande områden som är oreglerade.

Sedan uppkomsten av lagen om säkerheten på fartyg, som var föregångare till fartygssäkerhetslagen, har målsättningen varit att en utveckling av arbetsmiljörätten i land ska följas av en motsvarande utveckling av bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg.⁸⁶ Problemet på den tiden var att arbetsmiljölagen, som inte var tillämplig på fartygsarbete, kontinuerligt sågs över vilket ledde till att vissa bestämmelser fick ett nytt innehåll och nya bestämmelser tillkom. Någon motsvarande översyn av fartygssäkerhetslagens bestämmelser om arbetsmiljö gjordes inte. I proposition 2002/03:109 Sjösäkerhet anges följande: "Utgångspunkten bör vara att arbetsmiljön ombord på fartyg skall vara av lika god kvalitet samt förebygga olyckor och ohälsa i lika hög grad som på land. Regleringen bör alltså i princip vara densamma, utom när sjöfartens särskilda förhållanden påkallar andra bestämmelser."⁸⁷ Arbetsmiljölagen och arbetsmiljöförordningen tillämpas numera även på fartygsarbete. Problemet finns dock kvar även i dag men gäller istället föreskrifter. Propositionen anger tydligt att Arbetsmiljöverkets reglering, som är den generella regleringen av arbetsmiljö i Sverige, ska även gälla ombord. Transportstyrelsen kan låta bli att tillämpa den eller göra egna regler enbart när detta är påkallad av sjöfartens speciella förhållanden.

Tillsyn

När det kommer till tillsyn, finns olikheter mellan myndighetstillsynen. Det lagstadgade tillsynsansvaret är detsamma, förutom att Transportstyrelsens tillsynsansvar sker i samverkan med Arbetsmiljöverket och att Transportstyrelsen har tillsynsansvar även enligt fartygssäkerhetslagen. Tillsynen som utförs av Arbetsmiljöverket är riskbaserad och sker i form av inspektioner, även om dessa ofta är förankrade finns det skillnad jämfört med Transportstyrelsens tillsyn som sker i form av (av redaren) förbeställda besiktningar.

Enligt fartygssäkerhetslagen ska Transportstyrelsens tillsyn över arbetsmiljölagen och dess föreskrifter ske i samverkan med Arbetsmiljöverket. Det finns som nämnts två samverkansavtal; ett på myndighetsnivå och ett på trafikslagsnivån gällande sjöfart. Det första avtalet är mycket översiktligt medan det andra syftar till att i detalj förklara gränsdragningen för ansvarsområden för arbetsmiljötillsyn. Överenskommelsen öppnar också möjligheten för myndigheterna att planera och genomföra gemensamma inspektioner. Idag inspekteras fartygen av personer som inte har någon särskild utbildning inom arbetsmiljöområdet utan ofta är tekniker eller nautiker. Arbetsmiljöinspektionen är dessutom enbart en del av en större inspektion som utförs av Transportstyrelsen. Även på Arbetsmiljöverket arbetar inspektörer med varierande bakgrund. Arbetsmiljöfrågor är dock centrala i deras arbete och diskuteras flitigt på arbetsplatser ty det är där fokus på deras inspektioner ligger. I praktiken sker samverkan mellan myndigheterna främst genom informationsbyte i samverkansgrupp och myndigheterna samarbetar bland annat när Transportstyrelsen gör bottenbesiktningar av Arbetsmiljöverkets tillsynsobjekt, såsom flytande restauranger. Trots lagkravet om samverkan och avtalets ordalydelse sker gemensamma inspektioner sällan. Inte heller använder man varandras kompetenser genom till exempel utlåning av inspektörer till varandras besiktningar/inspektioner. Eftersom Arbetsmiljöverkets och Transportstyrelsens inspektörer

⁸⁶ S. 78 i prop. 2002/03:109

⁸⁷ S. 78 i prop. 2002/03:109

har mycket olika utbildningsbakgrund, torde de kunna dra stor nytta av varandras kompetenser, speciellt på områden där en av myndigheterna saknar kompetens. Detta gäller inte bara sjöfart utan även andra trafikslag. Något samverkansavtal finns emellertid inte gällande de andra trafikslagen, även om det i övergripande samverkansavtalet anges att samverkan på trafikslagsnivå regleras i överenskommelser för respektive trafikslag som beslutas på avdelningschefsnivå. Inte heller har det kommit fram under detta projekt att det skulle finnas samarbete mellan myndigheterna på andra trafikslag än sjöfart. Statens haverikommission har, efter en granskning av Arbetsmiljöverkets inspektionsverksamhet gällande spårmiljö, konstaterat att ett tätare samarbete med Transportstyrelsen skulle kunna öka möjligheterna för Arbetsmiljöverket att genomföra tillsyn. Vidare har Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket rekommenderats att utöka sin samverkan i syfte att öka Arbetsmiljöverkets möjligheter att genomföra tillsyn och inspektioner.⁸⁸

En annan viktig olikhet mellan trafikslagen är att på sjöfartsområdet besiktigas företag (fartyg) minst en gång vart femte år. Andra trafikslag är däremot objekt för riskbaserad tillsyn, vilket betyder att vissa företag aldrig blir föremål för inspektion. Dessutom finansieras fartygstillsynen genom avgifter.

Avgiftsfinansiering av tillsyn

Transportstyrelsen tillsynsverksamhet är avgiftsbelagd. Det är däremot inte Arbetsmiljöverkets. Arbetsmiljöverket tar dock avgift för att ersätta kostnader för undersökning av prov. För närvarande omfattas denna avgiftsbeläggning enbart tillsynen för marknadskontroll. Bemyndigande för detta finns i 7 kap. 6 § AML som ger regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Arbetsmiljöverket, att föreskriva om skyldighet att ersätta tillsynsmyndighetens kostnader för provtagning och undersökning av prov som skäligen har krävts. I 22 § i arbetsmiljöförordningen föreskrivs att den vars verksamhet har varit föremål för tillsyn enligt 7 kap. AML skall ersätta tillsynsmyndigheterna för sådana kostnader för undersökning av prov som har varit skäligen påkallade. Arbetsmiljöverket tar som sagt inte ut avgifter för övrig tillsyn. Frågan om att täcka Arbetsmiljöverkets inspektionskostnader genom att avgiftsbelägga inspektionerna är inte heller aktuell.⁸⁹ Arbetsmiljöverket har tidigare tydligt motsatt sig en eventuell övergång till avgiftsfinansierad arbetsmiljötillsyn och bl.a. anført att ett system med avgifter skulle kunna upplevas som orättvist och försvåra Arbetsmiljöverkets tillsyn.⁹⁰

Enligt Transportstyrelsen ingår myndighetens bemyndigande att ta ut avgifter för tillsyn av arbetsmiljö i 6 kap. 12 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Enligt den får Transportstyrelsen meddela föreskrifter med stöd av 7 kap. 6 § punkt 4 fartygssäkerhetslagen (2003:364) om avgifter som under rubriken "Tillsyn m.m." anger att regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får meddela föreskrifter om bl.a. avgifter till staten för tillsyn av fartyg, rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, verksamhet beträffande behörighet för sjöpersonal, provning och granskning av material och utrustning till fartyg och granskning av ritningar till fartyg. Transportstyrelsen anser att tillsyn av arbetsmiljö omfattas av fartygstillsynen. Som stöd för sin tolkning anför Transportstyrelsen att i bilaga 1 till Regeringens proposition 2010/11:30 om avgifter i Transportstyrelsens verksamhet, anges att inga ändringar föreslås när det gäller arbetsmiljö och att Arbetsmiljölagen hänvisar till tillsyn av fartyg i Fartygssäkerhetslagen. Det bemyndigande Transportstyrelsen hänvisar till vid avgiftsfinansiering av tillsynsarbetet kan inte anses vara helt tydligt för arbetsmiljötillsynens

⁸⁸ Slutrapport RJ 2014:05, Säkerhet vid arbete i spårmiljö, 2014-11-20

⁸⁹ Arbetsmiljöverket

⁹⁰ Arbetsmiljöverkets yttrande om förslag om en tydligare och effektivare offentlig tillsyn (SOU 2004:100), 2005-02-09, VUS 2005/49288

del. Något som talar emot Transportstyrelsens tolkning är att fartygssäkerhetslagen skiljer mellan tillsyn av fartyg och tillsyn av arbetsmiljön ombord (5 kap. 1 §). Möjligen kan Transportstyrelsens bemyndigande att ta ut avgifter för arbetsmiljötillsyn förtjäna att förtydligas.

En olikhet mellan trafikslagen är alltså att på sjöfartens område betalar redarna för arbetsmiljöinspektioner medan dessa görs kostnadsfritt för väg, järnväg och flyg.

Kollektivavtal

På flera ställen i lagarna som studerats i denna promemoria anges att myndighetstillsyn faller bort om det finns ett kollektivavtal på området. Även myndigheterna själva anger att de inte utövar någon tillsyn i praktiken i de fall kollektivavtal har slutits. Myndigheterna torde dock alltid ha kvar tillsynsansvaret över EU-spärren. Det vill säga, de regler som genom unionsrätten angivits som minimikrav. Arbetstidsregleringen är semidispositiv och kan enbart frångås genom kollektivavtal (och dispens i vissa fall) och enbart så länge avtalen inte strider mot den bakomliggande EU-regleringen. Även om kollektivavtal hade skrivits för hela området, torde myndigheternas tillsynsansvar finnas kvar för de delar av författningar som kommit till för att uppfylla direktivkraven. Detta gäller inte ifall själva direktiven tillåter undantag från dess bestämmelser. Att kontrollera de befintliga kollektivavtalen torde inte vara ett obetydligt arbete för Transportstyrelsen.

Arbetsmiljölagstiftning utomlands

En viktig skillnad mellan de olika trafikslagen är att på sjöfartens område gäller svensk arbetsmiljölagstiftning även utomlands. Det gör den inte på väg-, järnväg- och flygtransport-områden. Detta är ett problem som har uppmärksammats på Arbetsmiljöverket. Många arbetsmiljöfrågor blir mera aktuella utomlands. Beroende på var man kör, kan överfallsrisken vara större. Det kanske inte är lika lätt att hitta trygga platser att vila på och så vidare. Problemet är störst på vägsidan. Risker som utlandstransporter medför omfattas dock av systematiskt arbetsmiljöarbete och kan delvist täckas den vägen. I systematiskt arbetsmiljöarbete ska riskerna kartläggas och åtgärder vidtas vid behov. Genom det arbetet kan man säga att det ansvar som gäller arbetsgivaren som följd av svensk arbetsmiljölagstiftning ändå kan anses gälla till viss del, även om fordonet befinner sig utomlands.

Statsfartyg

Ansvaret för tillsyn av statsfartyg ligger på den myndighet som förvaltar fartyget. Att statsfartyg är undantagna från den vanliga tillsynen torde delvist bero på historiska orsaker; inom folkrätten undantas oftast statsfartyg från den internationella regleringen då de anses ha statsimmunitet. I Sverige är den allmänna uppfattningen att med statsfartyg menas ett fartyg som ägs eller brukas av en stat och som uteslutande används för statsändamål och inte för affärsdrift.⁹¹ Förenta Nationernas Havsrättskonvention⁹² talar dock även om statsfartyg som nyttjas i kommersiellt syfte.⁹³ Även om man av detta skulle kunna dra slutsatsen att inom folkrätten behöver fartyg inte förlora sin karaktär som statsfartyg även om det utnyttjas i kommersiellt syfte, utgår vi här från den inhemska uppfattningen om att statsfartyg per definition inte kan användas för kommersiellt syfte. Att staten "förvaltar" ett fartyg behöver inte

⁹¹ Se vidare t.ex. 3 kap. 1 § andra stycket fartygssäkerhetslagen, s. 29 Ds 2013:60 och s. 2 i Yttrande *Remiss: Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg*, SOU 2011:82 N2011/7100/TE av Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, 2012-04-04

⁹² United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS.

⁹³ Avsnitt B i SÖ 2000:1

betyda att staten äger fartyget i fråga utan det kan räcka att det t.ex. hyrs in och faktiskt används för statsändamål. Gränsdragningen är dock inte alltid enkel.⁹⁴ Kustbevakningsfartyg, isbrytare, museifartyg och forskningsfartyg är exemplar på statsfartyg där myndigheterna utövar egen arbetsmiljötillsyn. Även örlogsfartyg är statsfartyg men för dem finns ett annat tillsynssystem.

De myndigheter som brukar dessa fartyg i sin verksamhet har möjlighet att samråda med Transportstyrelsen och det finns i praktiken överenskommelser om tillsyn mellan de förvaltande myndigheterna och Transportstyrelsen. Man kan fråga sig om det är lämpligt att myndigheter utövar tillsyn över arbetsmiljön på sina egna fartyg. Troligen saknar många myndigheter kompetens på området och även om egentillsynen ska ske i samråd med Transportstyrelsen blir det faktiska genomförandet av de krävda ändringar beroende av myndighetsinterna beslut. De myndigheter som brukar fartyg i sin verksamhet har ofta inte heller resurser för att driva regelrätt tillsyn över dessa. Vissa, såsom Sjöfartsverket, vänder sig till Transportstyrelsen för att få hjälp med tillsynen. Men även om Transportstyrelsen i dessa fall utför tillsynen i praktiken har den förvaltande myndigheten kvar ansvaret för tillsynen. Dessutom finns det stora skillnader mellan de förvaltande myndigheterna i hur tillsynen bedrivs.⁹⁵

I promemorian Ds 2013:60 Tillsyn över civila fartyg föreslås att Transportstyrelsen tar över tillsynen över de statsfartyg som ägs eller brukas av svenska staten. Trafikanalys anser att det är ett lämpligt förslag att myndigheterna inte har tillsynsansvar över arbetsmiljön på de fartyg de själva förvaltar utan att detta ansvar läggs på utomstående aktör.

Något trafikslagsövergripande arbete sker i princip inte utöver den kontakten som Transportstyrelsen har med Arbetsmiljöverket. Detta beror på att Transportstyrelsen inte har något ansvar för arbetsmiljön inom luftfart, järnväg och vägtrafik. En beröringspunkt finns dock på arbetstidsområdet som behandlas i nästa avsnitt. Där har visst samarbete skett i en myndighetsintern forskningsgrupp inom området HF-MTO dvs. Human factors, Människa-Teknik-Organisation (HF-MTO). Även en arbetsmiljöhandläggare har tidigare ingått i gruppen.

11.2 Arbets- och vilotider

Arbetstidslagen tillämpas generellt på allt arbete i Sverige, förutom när lagen gör undantag. Undantagen gäller för vissa arbeten inom de olika trafikslagen. Fartygsarbete är helt undantaget. Detsamma gäller för vägtransporter som omfattas av vägarbetstidslagen. Dessa två undantag är uppbyggda på olika sätt. Inom sjöfarten omfattar arbetstidslagen inte en viss typ av arbete, nämligen fartygsarbete som är arbete i fartygets räkning utfört av dem som följer med fartyget. Alltså arbete som utförs av sjömän. Inom vägområdet tillämpas inte arbetstidslagen på den typen av körningar som omfattas av vägarbetstidslagen tillämpningsområde. Vägarbetstidslagen anger i sin tur att den gäller för arbete som omfattas av en viss internationell överenskommelse (AETR) eller en viss EG förordning (Förordning (EG) nr 561/2006). Lagens tillämpningsområde definieras alltså med en hänvisning till internationell reglering. Detta gör att lagarna är svåra att läsa och också att deras omfattning kan ändras genom en ändring i den internationella rätten. I korthet syftas till vissa internationella

⁹⁴ Se vidare resonemang i s. 31 -32 Ds 2013:60

⁹⁵ S. 26 Ds 2013:60

godstransporter med fordon som väger över 3,5 ton och persontransporter med fordon som kan transportera flera än 9 personer.

Vissa paragrafer i arbetstidslagen gäller inte heller för flygpersonal inom civilflyget och tågpersonal i gränsöverskridande, driftskompatibel trafik. Detta vill säga att för dessa personalkategorier gäller både en speciallag och de flesta bestämmelser i den allmänna arbetstidslagen.

Den allmänna arbetstiden i Sverige är åtta timmar, men man får flyga 13 timmar, arbeta på tåg som går i gränsöverskridande trafik nio timmar, arbeta ombord på ett fartyg 14 timmar och köra med tunga lastbilar och bussar på vägen nio timmar (körtiden kan förlängas till 10 timmar två gånger i veckan). Enligt gällande forskning⁹⁶ kan man arbeta 12 timmar på dagtid om arbetet inte innebär hård arbetsbelastning. Arbeta som innebär säkerhetsrisker får dock pågå längst åtta timmar. Enligt forskningen borde dygnsvilan vara minst 11 timmar, vilket skulle betyda 15-16 i praktiken för att hinna med balanserat liv mellan arbete, fritid och vila. Vidare borde nattarbete och arbetspass som börjar innan 6:00 undvikas. Tiden på dygnet påverkar inte alltid arbetstidens längd enligt den gällande regleringen. Både sjöfart och flyg saknar definition på nattarbete men inom flyget påverkar tiden på dygnet arbetstidens längd som kan minskas med max två timmar. Även tiden för tågpersonal inom gränsöverskridande trafik minskas med 1 timme på nattetid. Inget regelverk tar hänsyn till vilken tid på dygnet arbetspasset börjar. Den allmänna vilotiden är 11 timmar i Sverige, för flyg är det 12 timmar om man vilar på stationeringsorten och 10 timmar om man vilar borta. För tågpersonal inom gränsöverskridande trafik gäller samma dygnsvila som för flyget. Sover man borta, förkortas den till åtta timmar istället. Vilotiden av sjömän är 10 timmar och den kan delas i två pass varav ett minst ska vara minst sex timmar. De som arbetar med tunga lastbilar eller bussar ska få vila 11 timmar per dygn. Dygnsvilan kan delas i två. I så fall förlängs den sammanlagda tiden till 12 timmar, ett av passen ska vara nio timmar och den andra tre timmar. Det finns också möjlighet att reducera dygnsvilan till nio timmar under särskilda villkor.

En jämförelse visar att arbetstiden till sjöss är längst, tiden på dygnet påverkar minst och att sjömän får minst sammanlagd sömn. Detta kan möjligen motiveras med sjöfartens särskilda karaktär där säkerhetsfrågorna är viktiga och man befinner sig alltid på arbetsplatsen. Sjömän behöver inte åka till arbete, laga mat eller hämta från förskolan. Detta påverkar inte bara arbetsplatsens utformning utan även arbetstiderna. De långa arbetstiderna kompenseras med ledighet.

Regler om arbets- och vilotider är inte alltid helt lättillgängliga. Reglerna för samtliga trafikslag är internationellt reglerade. De mest komplexa reglerna hittar vi på flygets område där flygtiderna räknas enligt tämligen invecklade tabeller. Den är också, tillsammans med arbets- och vilotidsregleringen för tunga lastbilar och bussar, den mest detaljerade regleringen på området. En sammanställning av arbets- och vilotider finns i bilaga 1, figur 12.1, 12.2 och 12.3.

Tillsynsmyndighet

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för alla transportspecifika vilotidslagarna. Det finns dock skillnad i källa angående reglering av tillsynsmyndighet. Enligt förordning (2008:770) om tillsynsmyndighet för kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik är *Transportstyrelsen tillsynsmyndighet* enligt lagen om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik. Enligt 2 § i förordning (1998:962) om vilotid för sjömän *utövas tillsyn över efterlevnaden av lagen om*

⁹⁶ Kap. 10

vilotid för sjömän och av föreskrifter för tillämpningen av lagen av Transportstyrelsen. Enligt 22§ i lag (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete *ska Transportstyrelsen se till att lagen följs* och har rätt att av arbetsgivaren och egenföretagaren på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen. Enligt 6 § lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget, *ska Transportstyrelsen se till att lagen följs*. Att Transportstyrelsen också är behörig myndighet för de olika EU-förordningarna på inom flygets område framgår av 2 § i förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område.

De bestämmelser där Transportstyrelsen pekas ut som behörig myndighet finns på vissa områden på lagnivå och andra områden på förordningsnivå. Inom järnvägs- och sjöfartsregleringen fastställs att behörigheten sker på förordningsnivå medan den för vägområdet anges i lag. På flygets område fastställs tillsynsmyndighetsbehörigheten både i lag och förordning. För väg, regleras myndighetsbehörigheten i en förordning. Detsamma gäller för sjöfart. Själva bemyndigandet att utöva tillsyn utformas på olika sätt i de berörda författningarna men detta torde inte ha någon betydelse i praktiken.

11.3 Regeldisponering

Regeldisponering av de generella arbetsmiljöreglerna i figur 12.4 i bilaga 2 visar tydligt att källan av arbetsmiljöregleringen skiljer sig mellan sjöfarten och flyg, järnväg och väg. Medan flyg, järnväg och väg omfattas av de generella arbetsmiljöreglerna som gäller även för allt annat arbete i Sverige, finns regler för sjöfarten även i de speciallagar som normalt gäller på svenska fartyg, nämligen fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen. Detta kan delvist förklaras med sjöfartens särskilda karaktär, bl.a. med att arbetsmiljön ofta är även bostadsmiljö och dessutom en miljö som utnyttjas på fritiden. De mer detaljerade arbetsmiljöregler finns i föreskrifter. För flyg, järnväg och väg gäller Arbetsmiljöverkets föreskrifter. För sjöfart gäller Transportstyrelsens föreskrifter. Det är med andra ord Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen som var för sig tar hand om eventuella nya nationella regler som behövs för att säkerställa god arbetsmiljö, direktiv som tagits fram på EU-nivå och andra internationella överenskommelser som berör arbetsmiljö. Det faktum att två myndigheter arbetar med den faktiska regleringen av området kräver nära samarbete mellan myndigheterna, inte minst för att uppnå syftet med att arbetsmiljölagen gjordes tillämplig även för fartygsarbete, nämligen att samma arbetsmiljöregler ska tillämpas på arbete i land och ombord, utom när sjöfartens speciella förhållanden gör att detta inte är möjligt eller lämpligt.⁹⁷ För att uppnå helt homogen reglering av området torde det vara lättast att låta bara en myndighet arbeta med arbetsmiljöreglering. Troligen kunde dock samma kvalitet uppnås även genom myndighetsgemensamt föreskriftsarbete.

Såsom framgår av regeldisponeringen av arbets- och vilotider i figur 12.5 i bilaga 2, finns bakom de transportspecifika direktiven branschavtal mellan arbetsmarknadens parter som reglerar kör- och vilotider på området, förutom på vägtransportområdet. Orsaken till detta är att parterna inte kom överens om något förslag eller lyckades sluta avtal om arbetstider på vägområdet. Därför baseras den delen av unionslagstiftningen på kommissionens förslag. Vilotidsregleringen på de andra trafikslagens områden baseras däremot på överenskommelser mellan arbetsmarknadens parter: På flygets område gäller avtalet mellan Europeiska flygbolagsförbundet (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF),

⁹⁷ s. 1 och 78 Prop. 2002/03:109

Europeiska pilotförbundet (ECA), Europeiska regionala flygbolagsförbundet (ERA) och Internationella förbundet för flygtransportörer (IACA). På järnvägens område har man slutit ett avtal mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF). Slutligen gäller på sjöfartens område avtalet mellan Samfundet för europeiska redarförbund (ECSA) och Europeiska transportarbetareförbundet (FST). Detta betyder att både den bakomliggande regleringen och de av direktiven tillåtna undantagen ofta är framtagna av arbetslivets parter, det vill säga, representanter för arbetsgivarorganisationer och arbetstagarorganisationer. De avtal som är slutna mellan arbetsmarknadens parter på respektive transportbransch har genom direktiven omvandlats till unionslagstiftning som i sin tur sedermera har omarbetats till nationell lagstiftning. Dessutom ska de tillåtna undantagen främst göras genom kollektivavtal, vilket betyder att regleringen på området är till stor del kollektivavtalsdispositiv. Detta betyder att både den gällande reglering och de tillåtna undantagen är beroende av överenskommelser mellan arbetsmarknadens parter. Dessutom tillåter t.ex. vägarbetsrättsdirektivet även att den omhändertas nationellt genom kollektivavtal. Det framgår tydligt att viljan på unionsnivå är att arbetsmarknadens parter själva ska sköta regleringen av sina respektive arbets- och vilotider.

12 Referenser

12.1 Litteratur och myndighetspublikationer

Arbetsmiljölagen, kommentarer och författningar, Gullberg och Rundqvist, 2013

Arbetsmiljölagen – med kommentar. Arbetsmiljöverket, 2015

Arbetsmiljöverkets rapport Ohälsa och negativ stress, Arbetsmiljöinspektionen i Örebro

Arbetsbetslagen och dess förordning med kommentarer 1 januari 2015, Arbetsmiljöverket, januari 2015

Arbetsmiljöverkets yttrande om förslag om en tydligare och effektivare offentlig tillsyn, (SOU 2004:100), 2005-02-09, VUS 2005/49288

Europarättens grunder, Bernitz och Kjellgren, femte uppl., 2014, Nordstedts Juridik.

Kör- och vilotider – Regler och vägledning, mars 2015

Ohälsa och negativ stress, Arbetsmiljöinspektionen i Örebro, Arbetsmiljöverket, 2010.

Sjötendenser, Transportstyrelsen, 2014

Slutrapport RJ 2014:05, Säkerhet vid arbete i spårmiljö, Statens haverikommission, 2014-11-20

Samband mellan organisationers säkerhetskultur och faktisk säkerhet – sammanfattning av TØI rapport. Kompetenscentrum HF/MTO, Transportstyrelsen, 2013

Yttrande Remiss: Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg, SOU 2011:82 N2011/7100/TE, Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, 2012

VTI rapport 852A. Countermeasures for fatigue in transportation. A review of existing methods for drivers on road, rail, sea and in aviation. Anna Anund, Carina Fors, Göran Wessel van Leeuwen och Torbjörn Åkerstedt, VTI, 2015

Överenskommelse om samverkan mellan Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket, diarienummer: TSA 2009-787

Överenskommelsen mellan Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning och Arbetsmiljöverket om samverkan om tillsyn på sjöfartsområdet, diarienummer TSS 2013-155 och RS 2015/000234

Överenskommelse om samverkan om tillsyn av Sjöfartsverkets fartyg, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen, 2010

12.2 Offentligt tryck

SOU 2011:4 Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt

SOU 2011:57 En bättre arbetsmiljö genom effektivare sanktioner

Regeringens proposition 1995/96:162 EG:s arbetstidsdirektiv

Regeringens proposition 2001/02:145 Ändringar i arbetsmiljölagen

Regeringens proposition 2002/03:109 Sjösäkerhet

Regeringens proposition 2004/05:132 Arbetstid vid vägtransporter

Regeringens proposition 2004/05:134 Arbetstidsfrågor för flygpersonal m.m.

Regeringens proposition 2007/08:76 Kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Regeringens proposition 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter

Regeringens proposition 2011/12:35 2006 års sjöarbetskonvention

Promemoria, Kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik, Genomförande av direktivet 2005/47/EG om avtalet mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn, 2007-10-29 , N2007/8722/RS

Promemoria, Tillsyn över civila statsfartyg, Ds 2013:60

Regeringskansliet Faktapromemoria 2006/07:FPM71, Bättre kvalitet och produktivitet i arbetet: Gemenskapens arbetsmiljöstrategi 2007-2012, Arbetsmarknadsdepartementet, 2007-05-02

Regeringens skrivelse 2009/10:248 En förnyad arbetsmiljöpolitik med en nationell handlingsplan 2010–2015, september 2015

12.3 Författning

Lagar

Arbetsmiljölagen (1977:1160)

Arbetstidslagen (1982:673)

Fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Förvaltningslagen (1986:223)

Lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium

Lag (1998:958) om vilotid för sjömän

Lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

Lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget

Lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Förordningar

Arbetsmiljöförordning (1977:1166)

Förordning (1998:962) om vilotid för sjömän

Förordning (2003:108) om tillämpning a lagen (19998:958) om vilotid för sjömän

Fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

Förordning (2008:770) om tillsynsmyndighet för kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Föreskrifter

Luftfartsstyrelsens föreskrifter (2008:21) om kompletterande flygarbetstider

Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2011:18) om hygieniska gränsvärden

Sveriges internationella överenskommelser

Förenta nationernas havsrättskonvention Montego Bay den 10 december 1982 och avtalet om genomförande av Del XI i denna konvention, SÖ 2000:1

12.4 Europarättsligt material

Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85

Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

Kommissionens förordning (EU) nr 83/2014 av om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

Direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden

Rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts mellan European Community Shipowner's Association (ECSA) och Federation of Transport Worker's Union in the European Union (FST)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG som arbetstagare som är anställda som resande personal av företag som bedriver person- eller godstransport på väg, i luften eller via inre vattenvägar

Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden

Rådets direktiv 2005/47/EG om avtalet mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn

12.5 Internationellt material

Convention on the Hours of Work of Seafarers

Chicagokonventionen

The European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport

The European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport, Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR)

Maritime Labor Convention, Sjöarbetskonventionen

United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS.

12.6 Webbssidor

<http://www.av.se/teman/transport/>

<http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

<https://www.eurocockpit.be/pages/flight-time-limitations>

<http://www.av.se/teman/transport/trafiksakerhet/>

<http://www.av.se/pressrum/pressmeddelanden/2015/42698.aspx>

<http://www.av.se/inspektion/aktuella/>

<http://transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Tillsyn/>

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Finansiering/Avgifter/Sjofart/Avgifter-for-fartyg/Periodisk-tillsyn-av-fartyg/>

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Miljo-och-halsa/Arbetsmiljo/Asbest/Inventering-av-asbest/>

<http://www.transportstyrelsen.se/static/thb/WebHelp/tillsynshandboken.htm>

http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/dokument/tillsyn/ok_samverkan_till_syn_sjov_fartyg.pdf

<http://www.vti.se/forskningsomraden/manniskan-i-transportsystemet/trotthet/>

http://www.transportstyrelsen.se/se/sjofart/miljo-och-halsa/arbetsmiljo/Sjoarbetskonventionen_MLC/

<http://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Kor--och-vilotider/LAnder-dar-reglerna-galler/>

<http://www.cer.be/about-us/who-we-are/>

<http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

<https://www.eurocockpit.be/pages/flight-time-limitations>

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-luftfart/EU/EU-OPS/Flygarbetsidsregler/>

<http://www.vti.se/forskningsomraden/manniskan-i-transportsystemet/trotthet/>

12.7 Telefonsamtal och intervjuer

Almblad, Sofie, Arbetsmiljöverket, 2015-05-08

Sundström, Carl-Axel, Arbetsmiljöverket, 2015-06-11

Östberg, Christina, Transportstyrelsen, 2015-06-05

Wallman, Ulf, Transportstyrelsen, 2015-05-29

Bilaga 1 Arbets- och vilotider

Sammanfattning av arbetstid i timmar

	Ordinarie arbetstid	Övertid	Veckoarbetstid	Nattarbete
ATL	40 h (5§)	48h/4 veckor 50h/1 månad 200h/år (8§) +150h/år (8a§)	48 h/7 d under 4 veckor (10b§)	8h/24h inom 4 månader (13a§) Nattarbete= 3h, 1/3 av a-tiden mellan kl. 22-6.00
Flyg Förordning	Maximal flygtjänstperiod 13 h. Minskas med 30 minuter för varje sektor ⁹⁸ (efter 3.sektor, upp till 2h). Även tiden för flygningen påverkar och max tiden minskas (kortaste 11h)	I vissa fall ok, om finns möjlighet till vila ombord och vid oförutsedda händelser.	Tjänstgöringsperiod: 60/7d 110h/14 d 190 h/28d Flygtiden: 100/28 d 900/kalenderår 1000h/12 månaders period	Tiden på dygnet påverkar maximala flygtjänstperioden. 13 h kan minskas med högst 2 h.
Järnväg Gränsöverskridande driftskompatibel trafik (2008:475) Annan trafik: ATL.	9 h körtid			8 h körtid Nattarbete: minst 3h pass, mellan 23.00 -6.00
Sjöfart fartygsarbete (1998:958), Fartygsarbete som undantagits och där	14h Om överstiger 40 h/vecka, rätt till fritid i hamn för		48h/vecka i genomsnitt, under beräkningsperiod på 12 månader.	

⁹⁸ En sektor är en flygning.

Så föreskrivits, gäller ATL	överskjutande delen (7§).			
Väg Vägtransporttidslagen (2005:395)	40h/vecka (5§)	200h/år (7§) Nödfallsövertid t.ex. olyckshändelse	48h/vecka i genomsnitt under beräkningsperiod av 4 månader (12§). Max 60 timmar/en vecka. (12§)	Max 10h/24 h Nattarbete: en del mellan kl. 1.00-5.00 (14 och 15§§)
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006	Körtid 9 h/dag, undantag: 10 h/dag 2 gånger/vecka		Körtid 56 h/vecka (direktivets max tid får ej överskridas)	

Sammanfattning av vilotid i timmar

	dygnsvila	Veckovila
ATL	11h/24h (13§)	35h/7 dagar Tillfälliga avvikelser ok om ges kompledighet (14§)
Flyg Förordning	Undantag från ATL. 12h/innan flygtjänst på stationeringsorten 10h/innan flygtjänst borta från stationeringsorten (inkl. möjlighet till 8h sömn)	Undantag från ATL - för kompledighet. ”Förlängd viloperiod” av 36 h, inkl 2 nätter. Max 168 h mellan dessa viloperioder.
Järnväg Gränsöverskridande driftskompatibel trafik (2008:475) Annan trafik: ATL.	12h/24h i bostaden (6§) eller 8h/24h utanför bostaden (7§)	24h/7dagar (11§) 104 perioder varav 24 dubbla om arbetar minst 3h/dag med sådan trafik övervägande andel av dagarna (12§)
Sjöfart Fartygsarbete	10h/24h (4§ p.1)	77h/7dagar

(1998:958), Fartygsarbete som undantagits och där så föreskrivits, gäller ATL	får delas upp i 2 perioder, varav en minst 6 timmar. Max 14 h mellan två perioder. (4§ 2st). Tillfälliga avvikelser ok i vissa fall (t.ex. fara)	
Väg Vägtransporttidslagen (2005:395)		
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006	Normal dygnsvila minst 11h/24 h eller delad dygnsvila minst 12 h/24h delad i två perioder bestående av minst 3h och 9h. Reducerad dygnsvila minst 9h/24h. Max 3 reducerade mellan två veckovilor.	Normal veckovila 45 h, reducerad 24 h. Under två veckor minst 2 normala veckovilor eller en normal och en reducerad. Den reducerade ska kompenseras.

Raster och ledighet

	Raster	Månadsledighet	Årsledighet
ATL	Max 5 h utan rast (15§ 3st)		
Flyg Lag (2005:426) Förordningen	Möjlighet till näringsintag, speciellt om flygtjänstperioden överstiger 6 h	7d/kalendermånad	99d/kalenderår
Järnväg Gränsöverskridande driftskompatibel trafik (2008:475) Annan trafik: ATL.	Förare: 30 min om a-tiden 6-8 h 45 min om 8 h< Övriga: 30 min om 6h <		
Sjö	-		
Väg Vägtransporttidslagen (2005:395)	Max 6 h utan rast 30 min om a-tiden 6-9 timmar 45 min om 9h< (18§)		
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006	Max 4 h 30 minuter mellan rasterna. Minst 45 minuter eller minst 15 minuter + 30 minuter.		

Bilaga 2 Regeldisponering

Regeldisponering av arbetsmiljönormering

	Flyg	Sjö	Järnväg	Väg
Arbetsmiljölagen	X	X	X	X
Arbetsmiljöförordningen	X	X	X	X
Arbetsmiljöverkets föreskrifter AFS	X		X	X
Fartygssäkerhetslagen		X		
Fartygssäkerhetsförordningen		X		
Transportstyrelsens föreskrifter		X		

Regeldisponering på arbets- och vilotidsområdet

Internationell överenskommelse	EU-förordning eller direktiv	Förarbeten	Lag	Förordning	Föreskrifter
A-TID Generellt	Sk Arbetsstidsdirektivet Rådets direktiv 93/104/EG ⁹⁹ + ändrat genom 2000/34/EG, kodifierats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG ¹⁰⁰	Prop. 1981/82:152	ATL (1982:673)	Arbetsstidsförordningen (1982:901)	
FLYG	Rådets förordning (EEG) nr				LFS 2008:21 ¹⁰²

⁹⁹ Direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden

¹⁰⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden

¹⁰² Luftfartsstyrelsens föreskrifter (2008:21) om kompletterande flygarbetstider

	3922/91, ¹⁰¹ bilaga III, kapitel Q				
	Kommissionens förordning (EU) nr 83/2014 ¹⁰³				
Branschavtal mellan AEA, EFT, ECA, ERA och IACA	S.k. flygarbetsstidsdirektiv: Rådets direktiv 2000/79/EG ¹⁰⁴	Prop. 2004/05:134 ¹⁰⁵	Lag (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget	Förordning (2010:1579) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget	
SJÖ					
Branschavtal mellan ECSA och FST	Rådets direktiv 1999/63/EG ¹⁰⁶	Prop. 1997/98:128	Lag (1998:958) om vilotid för sjömän	Förordning (1998:962) om vilotid för sjömän Förordning (2003:108) om tillämpning av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän	Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2003:9) om vilotid för sjömän.
JÄRNVÄG					
Branschavtal mellan	Rådets direktiv 2005/47/EG ¹⁰⁷	Prop. 2007/08:76	Järnvägstidstrafiklagen (2008:475)	Förordning (2008:770) om tillsynsmyndighet för kör- och vilotid vid	

¹⁰¹ Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

¹⁰³ Kommissionens förordning (EU) nr 83/2014 av om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

¹⁰⁴ Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA).

¹⁰⁵ Regeringens proposition 2004/05:134 Arbetstidsfrågor för flygpersonal m.m.

¹⁰⁶ Rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts mellan European Community Shipowner's Association (ECSA) och Federation of Transport Worker's Union in the European Union (FST)

¹⁰⁷ Rådets direktiv 2005/47/EG om avtalet mellan Europeiska järnvägsstaterna (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn

CER och EFT				internationell järnvägstrafik	
VÄG					
	Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG ¹⁰⁸	Prop. 2004/05:132	Vägtransporttidslagen (2005:395)	Förordning (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete	
	Förordning (EG) nr 561/2006			Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.	
AETR ¹⁰⁹			Lag (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer	Förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter + ändringsförfordningar	

¹⁰⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter

¹⁰⁹ *The European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport*



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.