

Nr 184.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen); given Stockholms slott den 5 mars 1937.

Under åberopande av bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen).

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Per Edvin Sköld.

F ö r s l a g

till

L a g

angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen).

Härigenom förordnas, att lagen den 13 juli 1926 om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen), vilken lag gäller till och med den 31 december 1937¹, skall äga fortsatt giltighet efter sistnämnda dag till och med den 31 december 1938; och skall beträffande sådan under tiden för sjöarbetstidslagens giltighet begången förseelse, som avses i 21—24 §§, ävensom i fråga om domstol i tvistemål, som bör bedömas efter samma lag, vad i lagen är stadgat fortfara att gälla även efter den 31 december 1938.

¹ Se 1934: 496. Senaste lydelse i vissa delar, se 1930: 218.

Utdrag av protokoll över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 19 februari 1937.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Sköld, anför efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och socialdepartementen:

Sedan lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen), vilken ersatte 1919 års provisoriska lag i ämnet, efter en giltighetstid av fyra år genom lag 1930 med viss ändring erhållit förlängd giltighet till och med år 1933 och därefter genom lag sistnämnda år i dess ändrade lydelse tillagts giltighet under ytterligare ett år, eller till utgången av år 1934, framlade Kungl. Maj:t genom proposition, nr 240, till 1934 års riksdag förslag till ny lag, avseende definitiv reglering av sjöarbetstidslagstiftningen. Detta lagförslag innehöll dels vissa reformförslag av principiell natur, innebärande utsträckt tillämpning av åtta-timmarsprincipen eller i vissa fall en anpassning av arbetstidsregleringen i riktning mot en närmare överensstämmelse med denna princip, dels ock förslag till sakliga ändringar i flertalet av lagbestämmelserna i övrigt, ävensom formell överarbetning av lagen i dess helhet. Reformförslagen avsågo dels en minskning från 12 till 8 timmar om dygnet av den ordinarie arbetstiden till sjöss för vaktindelad däcksmanskap å större fartyg, nämligen med en bruttodräktighet överstigande 2,000 ton i fråga om passagerarfartyg och 3,000 ton i fråga om andra fartyg, dels en motsvarande minskning av arbetstiden för den del av det vaktindelade maskinmanskabet å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 700 ton, vars arbetstid icke redan var inskränkt till 8 timmar om dygnet, dels en minskning från 9 till 8 timmar om dygnet av den ordinarie arbetstiden till sjöss för dagmän, dels en minskning från 12 till 10 timmar om dygnet av den ordinarie arbetstiden såväl till sjöss som i hamn för kökspersonalen, dels slutligen begränsning, till maximum 10 timmar om dygnet, av den enligt gällande lag till högst 12 timmar fastställda ordinarie arbetstiden vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn.

Propositionen hänvisades till lagutskott och behandlades jämte i ämnet väckta motioner av andra lagutskottet, som i sitt utlåtande nr 42 hemställde, att riksdagen måtte för sin del antaga lag i ämnet i enlighet med ett av utskottet framlagt förslag, innebärande fortsatt provisorisk förlängning av 1926 års sjöarbetstidslag i den lydelse den erhållit genom 1930 års lag. Såsom motiv för detta sitt förslag åberopade utskottet, som i utlåtandet särskilt uppe-

hållit sig vid ämnets internationella sida, huvudsakligen det väntade återupptagandet i Genève av de sjöfartsspörsmål åt vilka internationella arbetskonferensens trettonde sammanträde (tredje sjöfartskonferensen) i oktober 1929 uteslutande varit ägnat, däribland främst frågan om en internationell reglering av arbetstiden å fartyg. I betraktande av den i vissa hänseenden avgörande betydelse som den internationella handläggningen av hithörande frågor måste erhålla jämväl för den svenska lagstiftningen i ämnet, förklarade utskottet sig hysa betänkligheter mot att, kort tid innan den internationella behandlingen kunde väntas bli återupptagen och slutförd, skrida till en mera definitiv reglering av den svenska sjöarbetstidslagstiftningen. Under föreliggande omständigheter syntes det utskottet ändamålsenligast att, i avvaktan på resultatet av internationella arbetskonferensens fortsatta behandling av ämnet, tillägga den svenska lagen någon tids fortsatt provisorisk giltighet utan att i samband därmed upptaga frågan om partiell revision till prövning. Utskottet fann sig sålunda icke böra förorda, att den svenska sjöarbetstidslagstiftningen för det dåvarande gjordes till föremål för revision, vare sig i dess helhet eller i mera begränsad omfattning, utan tillstyrkte utsträckning av gällande lags giltighet för en tid av ytterligare tre år.

I propositionen lämnade upplysningar rörande förberedelser för en strängare reglering av bemanningsförhållandena ombord å svenska fartyg, bland annat genom nya författningsbestämmelser av administrativ karaktär, vartill förberedande utkast framlagts, hade föranlett detta ämnes upptagande i vissa av de till behandling i utskottet föreliggande motionerna. Utskottet yttrade i detta hänseende, att utskottet med hänsyn till bemannings- och arbetstidsfrågornas inbördes sammanhang icke funnit anledning att i ärendets dåvarande läge göra något uttalande beträffande innehållet av de ifrågasatta bestämmelserna rörande bemanning av fartyg; utskottet förutsatte emellertid, att riksdagen, när fråga i framtiden uppstode om utfärdande av dylika bestämmelser, skulle beredas tillfälle att yttra sig om deras innehåll.

Med bifall till utskottets hemställan antog riksdagen, enligt dess skrivelse nr 297, för sin del det med utskottets förenämnda, av riksdagen godkända utlåtande framlagda lagförslaget.

I enlighet härmed utfärdade Kungl. Maj:t den 12 oktober 1934 (nr 496) lag angående fortsatt giltighet av 1930 års sjöarbetstidslag, i dess enligt 1930 års lag ändrade lydelse, till och med den 31 december 1937. Genom kungörelse samma dag (nr 497) utsträcktes giltigheten av förordningen den 13 juli 1926 (nr 399) med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen till samma tid som stadgats för lagens förlängda giltighet.

Efter 1934 års riksdagsbehandling av hithörande frågor har i förevarande ämne förekommit följande.

Sedan de sakkunniga som omhänderhaft den i propositionen nr 240/1934 omförmälda utredning rörande reglering av bemanningsförhållandena å svenska fartyg och därmed sammanhängande frågor, den 30 maj 1934 avgivit be-

tänkande med förslag till förordning angående bemanning av fartyg,¹ hava kommerskollegium och socialstyrelsen efter vederbörande organisationers hörande den 20 juni 1935 däröver avgivit gemensamt utlåtande, vari ämbetsverken bl. a. med föranledande av de sakkunnigas förslag framkommit med vissa uppslag till förbättrad kontroll å bemanningsförhållandena.

Därefter har bemanningsfrågan upptagits till behandling på en av internationella arbetsbyrån i Genève under tiden den 25 november till den 6 december 1935 anordnad förberedande teknisk konferens, varest ämnet behandlats tillsammans med frågan om internationell reglering av sjöfolkets arbetstid, vilken såsom förut nämnts redan tidigare varit föremål för handläggning inom internationella arbetsorganisationen och stått på dagordningen vid sjöfartskonferenser 1920 i Genua och 1929 i Genève. Vid den förberedande konferensen, i vilken Sverige deltog med en delegation, bestående av representanter för regeringen, redarna och sjöfolket,² upptogs jämväl spörsmålet om semester för sjöfolk.

För beredande av ärenden som komme att föranledas av Sveriges medverkan i internationella arbetsorganisationens fortsatta arbete för åvägabringande av internationell reglering av där upptagna sjöfartsfrågor samt det lagstiftningsarbete å ifrågavarade område som i fortsättningen kunde bliva erforderligt för Sveriges vidkommande, tillkallade chefen för handelsdepartementet den 29 maj 1936, jämlikt Kungl. Maj:ts samma dag meddelade bemyndigande, tvenne sakkunniga med uppdrag att inom handelsdepartementet biträda med handläggning av frågor rörande ej mindre internationell reglering av sjöfolkets arbetstid och bemanning av fartyg samt andra i samband därmed ifrågakommande internationella spörsmål rörande sjöfolkets arbetsförhållanden, än även förberedelser till förslag till riksdagen beträffande reformering av sjöarbetstidslagen samt reglering av bemanningsförhållandena å svenska fartyg och därmed sammanhängande frågor.

Sedan resultaten av förhandlingarna vid den förberedande konferensen varit föremål för vederbörande regeringars prövning, upprättades av internationella arbetsbyrån förberedande förslag till konventioner och rekommendationer i frågorna rörande arbetstid, bemanning och semester för sjöfolk att framläggas för internationella arbetsorganisationens generalkonferens å ett till hösten 1936 utsatt sammanträde, vid vilket förutom nyssberörda frågor tillika skulle behandlas vissa från sjöfartskonferensen 1929 till slutlig prövning kvarstående sjöfartsfrågor, nämligen rörande kompetensfordringar för befäl å fartyg, skydd för sjöfolk i händelse av sjukdom eller skada (redares ansvarighet, sjukförsäkring) samt åtgärder för främjande av sjöfolks välfärd i hamnar.

¹ Statens off. utredn. 1934: 23.

² Genom Kungl. Maj:ts beslut den 25 oktober 1935 hade att deltaga i konferensen utsetts: såsom *regeringsombud* byråassistenten hos socialstyrelsen, sjökaptanen E. A. F. Eggert med dåv. notarien hos kommerskollegium G. M. E. Böös såsom expert;

såsom *arbetsgivarombud* verkställande direktören i Sveriges redareförening O. A. Nordborg med inspektören hos aktiebolaget Broströms linjeagentur F. Carman såsom expert; samt

såsom *arbetarombud* ordföranden i svenska sjöfolksförbundet S. Lundgren med ombudsmannen i nämnda förbund J. Svensson och redaktör S. Backlund såsom experter.

Den 6 oktober 1936 sammanträdde internationella arbetsorganisationens generalkonferens till sin tjugoförsta session (fjärde sjöfartskonferensen) för behandling av ovannämnda sjöfartsfrågor. Antalet representerade stater utgjorde 44. Sverige deltog i sammanträdet med en delegation,¹ bestående av representanter för regeringen och sjöfolket; för redarna utsedda representanter kommo icke tillstådes vid konferensen.

Efter tre veckors förhandlingar, under vilka de nordiska ländernas regeringsombud upprätthöllo ett nära samarbete sinsemellan och med den holländska regeringens ombud, antog konferensen den 24 oktober 1936

1:o förslag till konvention angående arbetstiden å fartyg samt bemanning jämte en rekommendation i samma ämnen;

2:o förslag till konvention angående semester för sjöfolk;

3:o förslag till konvention angående redares ansvarighet i fall av sjöfolks sjukdom, skada eller död;

4:o förslag till konvention angående sjukförsäkring för sjöfolk;

5:o förslag till konvention angående minimifordringar i fråga om yrkeskvalifikationer för befäl å fartyg;

6:o rekommendation angående åtgärder för främjande av sjöfolks välfärd i hamnar.

Under tiden 22—24 oktober 1936 sammanträdde internationella arbetsorganisationens generalkonferens i Genève jämväl till dess tjuogoandra session (femte sjöfartskonferensen) för behandling av frågan om partiell revision av 1920 års konvention angående minimiålder för användning i skeppstjänst.² Konferensen antog vid sammanträde den 24 oktober 1936 förslag till reviderad konvention i nyssnämnda ämne.

Av omförmälda beslut är förslaget till konvention angående sjöarbets-tiden och bemanning av fartyg utan jämförelse det viktigaste. Detta kon-

¹ Genom Kungl. Maj:ts beslut den 18 september 1936 hade att deltaga i konferensen från svensk sida utsetts:

såsom *regeringsombud* f. d. byråchefen i socialstyrelsen J. A. E. Molin och kommerserådet C. E. Landberg med byråassistenten i socialstyrelsen sjökaptanen E. A. F. Eggert och sekreteraren hos kommerskollegium G. M. E. Böös såsom experter;

såsom *arbetsgivarombud* verkställande direktören i svenska arbetsgivarförbundet G. Söderlund med verkställande direktören i järnbruksförbundet K. K:son Wistrand såsom expert och suppleant samt direktören i Sveriges redareförening O. A. Nordborg och direktören K. M. Källström såsom experter; samt

såsom *arbetarombud* dåvarande ordföranden i landsorganisationen i Sverige J. A. Forslund med ordföranden i svenska sjöfolksförbundet S. Lundgren såsom expert och suppleant samt ombudsmannen i nämnda förbund J. Svensson, direktören i Sveriges fartygsbefälsförening sjökaptanen G. Osvald, direktören i svenska maskinbefälsförbundet S. Åström och redaktören S. Backlund såsom experter.

² Genom Kungl. Maj:ts beslut den 18 september 1936 hade att deltaga i konferensens 22 sammanträde från svensk sida utsetts:

såsom *regeringsombud* hrr Molin och Landberg;

[såsom *arbetsgivarombud* hr Söderlund med hr Wistrand såsom expert och suppleant; samt

såsom *arbetarombud* hr Forslund med hr Lundgren såsom expert och suppleant och hr Backlund såsom expert.

ventionsförslag avser arbetstiden och bemanningen å maskindrivna fartyg som nyttjas till handelssjöfart i internationell trafik; undantag må göras för fartyg som nyttjas i begränsad fart på angränsande länder. Arbetstidsreglerna i förslaget avse både befäl och manskap och gälla såväl då fartyget är till sjöss eller ankommer till eller avgår från hamn, som under uppehåll i hamn. Åtta-timmarsprincipen är grundläggande, och gäller såsom allmän regel vid fartygets uppehåll i hamn (med begränsning till 48 timmar i veckan). Den är likaledes normgivande för arbetstidsbegränsningen vid ankomst och avgång, därvid det dock är förutsatt att det normalt ökade behovet av arbete vid ankomst och avgång må tillgodoses genom utökning av arbetstiden i den utsträckning som bestämmes genom nationell lag eller kollektivavtal. Till sjöss gäller åtta-timmarsprincipen beträffande dagmän (med begränsning till 48 timmar i veckan) samt för vaktindelad maskinmanskap å fartyg med större bruttodräktighet än 700 registerton ävensom för vaktindelad däckspersonal å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 2,000 registerton, med tillägg beträffande styrmän av en timme om dagen för observations- och expeditionsgöromål; för vaktgörande maskinister gäller åtta-timmarsregeln så snart det för bemanningen föreskrivna antalet maskinister uppgår till tre. Från arbetstidsregleringen undantagas befälhavare och en del andra personer, såsom icke vaktgörande högre befäl, telegrafister, läkare m. fl. För köks- och intendenturpersonalen gälla särskilda regler, innebärande, såvitt angår arbete till sjöss och vid ankomst eller avgång, för personal å lastfartyg en begränsning av arbetstiden till 10 timmar, samt för personal å passagerarfartyg föreskrift om minst 12 timmars vila, därav 8 sammanhängande; för köks- och intendenturpersonalens arbetstid i hamn gäller åtta-timmarsprincipen med de undantag som må föreskrivas av varje land för sig. Från arbetstidsbegränsningen undantagas säkerhetstjänst, arbete för lämnande av hjälp vid sjönöd m. m.

Bemanningsreglerna, vilka gälla såväl befäl som manskap tillhörande däck- och maskinbesättningen å fartyg med större bruttodräktighet än 700 registerton, avse att säkerställa tillräcklig och fullgod bemanning för tillgodosende av sjöfartssäkerhetens krav samt för tillämpning av arbetstidsbestämmelserna. De innebära fordran på tre styrmän å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 2,000 registerton, samt tre maskinister å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 700 registerton eller med en maskinstyrka överstigande 800 indikerade hästkrafter (valfritt); i fråga om maskinister gäller dock en övergångsperiod av fem år räknat från konventionens ikraftträdande. Beträffande däcksmanskapet stadgas, att dess antal skall vara tillräckligt för att medgiva indelning av tre man på varje vakt. Denna föreskrift, sammanställd med förut återgivna regler beträffande åtta-timmarsprincipens tillämpning, ger till resultat ett minimiantal av sex man på däck å fartyg med storlek mellan 700 och 2,000 bruttoton samt nio man å större fartyg. Därjämte stadgas minimifordringar i fråga om yrkeskompetens hos viss del av däcksmanskapet. Beträffande fartygens bemanning med underordnad maskinpersonal innehåller konventionsförslaget

icke någon föreskrift; antalet av dylik personal regleras sålunda uteslutande indirekt genom arbetstidsbestämmelserna.

Till omförmälda regler ansluta sig ett antal allmänna bestämmelser, varibland märkes ett övergångsstadgande angående rätt till undantag i fråga om existerande fartyg för vilka sådan ombyggnad eller nyinredning, som skulle krävas för tillämpning av konventionsförslaget arbets- och bemanningsregler, befinnes icke skäligen kunna påfordras.

Konventionsförslaget, som av konferensen antogs med 62 röster mot 17, innehåller bestämmelse om konventionens ikraftträdande sex månader efter ratificering av fem medlemsstater med en handelsflotta om minst 1 miljon bruttoregister-ton var.

Den till det nu avhandlade konventionsförslaget fogade rekommendationen angående sjöarbetstid och bemanning avser fartyg som nyttjas i fart som icke faller inom konventionens tillämpningsområde eller som må undantagas därifrån, ävensom fartyg av mindre storlek varå vissa av konventionens bestämmelser icke äga tillämpning. Beträffande dylika fartyg rekommenderar konferensen, att de medlemsstater som ännu icke reglerat arbetstiden och bemanningen å dessa olika slag av fartyg, måtte föranstalta om undersökning rörande förhållandena å dessa fartyg, sedda i belysning av de bestämmelser som fastställts i konventionen, ävensom att varje sådan medlemsstat måtte vidtaga alla erforderliga åtgärder till förekommande av oskäligt lång arbetstid och otillräcklig bemanning å fartyg av nämnda slag.

Med hänsyn till önskvärdheten av att om möjligt ernå en gemensam nordisk reglering av de viktigare av de ämnen som varit föremål för behandling vid internationella arbetskonferensens förenämnda sammanträden, utfärdade Kungl. Maj:t den 8 januari 1937 inbjudan till danska, finska och norska regeringarna att låta sig representera vid en konferens i Stockholm för överläggningar angående frågan om åvägabringande av ensartade regler i de nordiska länderna rörande sjöarbetstiden, bemanning av fartyg, samt semester för sjöfolk. Sedan samtliga nämnda regeringar antagit denna inbjudan, sammanträdde av dem utsedda ombud den 22 januari 1937 i Stockholm med ombud för svenska regeringen till överläggning angående nyss angivna ämne.¹

Konferensen ledde till enighet beträffande i huvudsak ensartade bestämmelser i de nordiska länderna rörande sjöarbetstid, semester för sjöfolk och vissa därmed sammanhängande ändringar i de nordiska sjömanslagarna. I dessa ämnen utarbetades vid konferensen oförbindliga förslag, grundade på internationella arbetskonferensens konventionsförslag i samma frågor. Därjämte diskuterades vid konferensen frågan om innehållet och formen för författningsbestämmelser som kunde påkallas av de i vederbörande konvention innefattade föreskrifterna rörande bemanning.

¹ I konferensen deltog: för Danmark expeditionssekreteraren O. Nielsen och fuldmaectig J. Christiansen; för Finland sjöfartsinspektören W. Söderman och regeringssekreteraren T. Wikman; för Norge sjöfartsdirektören E. Bryn och byråchefen E. Wettergreen; för Sverige kommerserådet C. E. Landberg och sekreteraren G. M. E. Böös.

I anledning av den nordiska konferensens förslag har jag åt öfvermälda, inom handelsdepartementet tillkallade sakkunniga uppdragit att på grundval av samma förslag upprätta utkast till svenska författningsbestämmelser i berörda ämnen. Dylika utkast, innefattande förslag till sjöarbetstidslag samt lag angående semester för ombord å fartyg anställda ävensom till ändrad lydelse av vissa paragrafer i sjömanslagen jämte av de sakkunniga verkställda översättningar av hithörande konventionsförslag och rekommendation, har jag överlämnat till kommerskollegium och socialstyrelsen med anmodan att däröfver gemensamt avgiva utlåtande; därvid komma vederbörande redare- och sjöfolksorganisationer liksom sakkunniga representanter för intressenterna att i vanlig ordning beredas tillfälle att yttra sig öfver konventions- och författningsförslagen. Vidare ärnar jag på samma sätt infordra yttranden öfver förslag till reglering av bemanningsförhållandena, så snart sådant föreligger utarbetat.

Sedan förslagen sålunda undergått granskning, kan det visa sig erforderligt att de för ensartad nordisk reglering lämpade frågorna, vilka torde få antagas under tiden hava gjorts till föremål för öfvervägande jämväl i övriga nordiska länder, ånyo upptagas till gemensamma öfverläggningar mellan representanter för regeringarna för förnyad prövning av de tidigare förslagen i belysning av det nya utredningsmaterialet och för fastställande av slutliga texter som kunna läggas till grund för lagstiftningen.

Ehuru internationella arbetskonferensens förslag till konvention angående arbetstid å fartyg och bemanning, såsom av min redogörelse för dess innehåll framgår, i fråga om arbetstidsregleringen i väsentliga avseenden företer stor likhet med det förslag till ny sjöarbetstidslag som av Kungl. Maj:t förelades 1934 års riksdag, föreligga dock betydande skiljaktigheter. Konventionsförslagets bemanningsföreskrifter innebära även väsentliga nyheter som äro att taga i betraktande i detta sammanhang. Med hänsyn till den korta tid som stått till buds för denna frågas förberedande, sedan konventions- och rekommendationstexterna förelegat i slutligt skick, har det befunnits ögörligt att till 1937 års riksdag framlägga förslag till ny sjöarbetstidslag tillika med förslag om godkännande av konventionen. Den allsidiga och omsorgsfulla prövning, som med hänsyn till förevarande frågas vikt måste ägnas densamma jämväl under medverkan av de närmast intresserade parterna, skulle icke hava medhunnits. Det för den skull nödvändiga uppskovet med framläggande av förslag till ny sjöarbetstidslag bereder också möjlighet för fullföljande av det nordiska samarbete som inlets i syfte att skapa en grundval för ensartade regler i samtliga nordiska länder på detta område.

I sistnämnda hänseende är att beakta ej blott önskvärdheten i allmänhet av en till allt flera rättsområden utsträckt enhetlig lagstiftning i de nordiska länderna, utan även och särskilt de gynnsamma verkningar ett samgående på förevarande område otvivelaktigt skulle medföra till undanröjande av osund konkurrens och främjande av skäligen förbättring av sjöfolkets arbets- och levnadsvillkor. De betänkligheter med hänsyn till rederinäringens konkurrens-

Departements-
chefen.

förmåga som åtgärder av ifrågavarande slag kunna framkalla, måste uppenbarligen minskas i mån som internationell eller i vart fall gemensam nordisk reglering kan åvägbringas. Jag tillåter mig i detta sammanhang erinra om de gynnsamma erfarenheter som gjorts av samverkan på närliggande området särskilt beträffande de med här ifrågavarande spörsmål besläktade förhållanden som regleras genom de i allt väsentligt likalydande nordiska sjömanslagarna, ävensom beträffande sjöfartssäkerhetslagstiftningen, inom vars område på grundval av dels de i London 1929 och 1930 avslutade allmänna internationella sjöfartssäkerhets- och lastlinjekonventionerna och dels den i Köpenhamn den 28 januari 1926 mellan de nordiska länderna ingångna konventionen rörande fartygs sjövärdighet och utrustning skapats en värdefull enhetlighet i fråga om anstalter av olika slag för såväl betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss som förbättrande av sjöfolkets levnads- och arbetsförhållanden. Ett fortgående på denna väg för ernående av möjligast ensartad reglering jämväl av de ur social och ekonomisk synpunkt betydelsefulla frågor som här äro föremål för uppmärksamhet, synes vara synnerligen önskvärt.

Med hänsyn till vad jag sålunda framhållit har jag, som förutsätter att erforderliga utredningsarbeten ävensom det förberedande nordiska samarbetet skola kunna slutföras så tidigt att förslag skola kunna föreläggas nästa års riksdag, funnit mig böra förordna, att nu gällande sjöarbetstidslag förlänas förlängd provisorisk giltighet till och med utgången av år 1938.

Departementschefen hemställer härefter, att lagrådets utlåtande över ett i enlighet med förestående utarbetat *förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen)*, av den lydelse bilaga¹ vid detta protokoll utvisar, måtte, för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet, inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten.

Ur protokollet:

Nils Sehlberg.

¹ Denna bilaga, vilken är lika lydande med det vid propositionen fogade lagförslaget, har här uteslutits.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 2 mars 1937.

Närvarande:

justitierådet AFZELIUS,
regeringsrådet ASCHAN,
justitieråden FORSBERG,
SANDSTRÖM,

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokoll över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 19 februari 1937, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen).

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av sekreteraren Gunnar Böös.

Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.

Ur protokollet:
Ragnar Kihlgren.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 5 mars 1937.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Sköld, anmäler efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och socialdepartementen lagrådets den 2 mars 1937 avgivna utlåtande över det den 19 februari 1937 till lagrådet remitterade förslaget till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen) samt hemställer, att förslaget, som av lagrådet lämnats utan erinran, måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Elin Sjöcrona.