

Nr 34.

Ankom till riksdagens kansli den 22 april 1937 kl. 10 f. m.

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen), dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 5 mars 1937 dagtecknad proposition, nr 184, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga följande förslag till

Lag

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.

I samband med denna proposition har utskottet till behandling förehaft två i anledning av densamma i andra kammaren väckta motioner, nämligen nr 449 av herr *Lindberg* i Stockholm och nr 456 av herr *Nordström* i Kramfors *m. fl.*

I motionen II: 456 har yrkats, att riksdagen måtte besluta att i stället för Kungl. Maj:ts proposition nr 184 om förlängd giltighet av lagen den 13 juli 1926 om arbetstiden å svenska fartyg (Sjöarbetstidslagen) för sin del till lag upphöja det förslag, som av Kungl. Maj:t framlades i proposition nr 240/1934.

I motionen II: 449 har hemställts, att riksdagen ville besluta sådan ändring av 10 § sjöarbetstidslagen, att halv fridag, som icke kan lämnas i spanska

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

hamnar, och sådana halva fridagar, som icke utgå på den grund att fartyget legat till sjöss under hel eller i det närmaste hel månad, må kunna uttagas när fartyg anlöper hamn där hinder för lämnande av sådan ledighet icke möter.

Motionen upptager ett förslag till tillägg till 10 § sjöarbetstidslagen av följande lydelse:

Har under någon månad eller månader, sjöman ej kunnat erhålla ovan sagda ledighet, varder han berättigad erhålla den förlorade ledigheten så snart tillfälle därtill gives.

Beträffande de skäl, som ligga till grund för det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget, tillåter sig utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas här nedan, att hänvisa till propositionen; och får utskottet i fråga om vad motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden hänvisa till motionerna.

Den 24 oktober 1919 utfärdades lag om arbetstiden å svenska fartyg (nr 663) att gälla till och med den 31 december 1923.

Genom lag den 29 juni 1923 (nr 290) utsträcktes giltighetstiden för 1919 års lag med en mindre väsentlig ändring till och med den 31 december 1926.

Den 30 april 1925 anmodade Kungl. Maj:t kommerskollegium att verkställa utredning angående verkningarna av 1919 års lag samt till Kungl. Maj:t inkomma med förslag i ämnet. Efter att hava verkställt den anbefallda utredningen avgav kommerskollegium den 28 november 1925 betänkande med förslag till sjöarbetstidslag m. m.

I proposition, nr 81, till 1926 års riksdag framlades förslag till ny lag, avseende definitiv reglering av sjöarbetstidslagstiftningen. Propositionen behandlades av andra lagutskottet, som i sitt utlåtande, nr 23, hemställde, att riksdagen måtte för sin del antaga ett av utskottet utarbetat förslag, upptagande ett antal sakliga ändringar. Beträffande lagens giltighetstid hade utskottet med hänsyn till lagens svårbedömliga karaktär och av de internationella förhållandena å detta område motiverad försiktighet funnit sig böra tillråda en ytterligare försöksperiod på förslagsvis fyra år. Sedan riksdagen bifallit utskottets hemställan, utfärdade Kungl. Maj:t i överensstämmelse med riksdagens beslut den 13 juli 1926 (nr 398) lag om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslag) att gälla från och med den 1 januari 1927 till och med den 31 december 1930.

Genom lag den 13 juni 1930 (nr 218) erhöll 1926 års lag, med ändrad lydelse av 9 § och slutbestämmelserna i lagen, fortsatt tillämpning till och med den 31 december 1933.

Samtidigt med den nya lagens utfärdande uppdrog Kungl. Maj:t åt kommerskollegium och socialstyrelsen gemensamt att verkställa utredning rörande de erinringar och ändringsförslag, som framställts eller under utredningens gång kunde komma att framställas i fråga om sjöarbetstidslagen, ävensom att till Kungl. Maj:t inkomma med berörda utredning jämte det förslag, vartill densamma kunde föranleda.

Genom lag den 21 april 1933 (nr 139) utsträcktes giltighetstiden för 1926 års sjöarbetstidslag till och med den 31 december 1934.

Efter verkställd utredning överlämnade kommerskollegium och socialstyrelsen ett den 25 september 1933 dagtecknat betänkande med förslag till ny sjöarbetstidslag (stat. off. utr. 1934: 8).

Genom proposition, nr 240, till 1934 års riksdag framlade Kungl. Maj:t 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, varjämte formell överarbetning av lagen i dess helhet verkställdes.

Propositionen 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 uppehållit 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 utslutande varit ägnat, däribland främst frågan om en internationell reglering av arbetstiden å fartyg. Utskottet fann sig 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.

Med bifall till utskottets hemställan antog riksdagen för sin del det med utskottets utlåtande framlagda lagförslaget.

I enlighet härmed utfärdade Kungl. Maj:t den 12 oktober 1934 (nr 496) lag angående fortsatt giltighet av 1926 års sjöarbetstidslag till och med den 31 december 1937.

I *förevärande proposition* föreslås nu, att 1926 års sjöarbetstidslag måtte få fortsatt giltighet till och med den 31 december 1938.

I propositionen har föredragande departementschefen, statsrådet Sköld, lämnat en redogörelse (sid. 4—9), till vilken utskottet får hänvisa, för vad som i hithörande ämnen förekommit efter 1934 års riksdagsbehandling. Departementschefen har därefter anfört bland annat:

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. Konventionsförslagens 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 ogörligt 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 inletts 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 konkurrensförmåga, som åtgärder av ifrågavarande slag kunna framkalla, måste uppenbarligen minska i mån som internationell eller i vart fall gemensam nordisk reglering kan åvägabringas. — — — — —

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 förorda, att nu gällande sjöarbetstidslag förlänas förlängd provisorisk giltighet till och med utgången av år 1938.

Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran.

Motionerna.

I *motionen II: 456* hemställes, att riksdagen måtte för sin del till lag upphöja det förslag, som framlades i propositionen nr 240 till 1934 års riksdag.

Till belysning av det i *motionen II: 449* behandlade spörsmålet får utskottet lämna följande redogörelse.

10 § i *gällande sjöarbetstidslag* är av följande lydelse:

Under fartygs uppehåll i hamn skall sjöman, för att få tillfälle att under affärs- och expeditionstid gå i land, en gång i månaden åtnjuta ledighet från skeppstjänsten för tiden efter klockan 12 middagen å dag, då affärs- och expeditionslokaler hållas öppna. Överstiger icke fartygs oavbrutna uppehåll i hamn fyrtioåtta timmar, må dock sådan ledighet påfordras allenast, såvida fartygets avgång därigenom icke fördröjes.

Av intresse i förevarande sammanhang torde även vara stadgandet i 51 § andra stycket *sjömanslagen* den 15 juni 1922, vilket stadgande är så lydande:

Ligger fartyget förtöjt i hamn eller eljest å säker ankarplats, må sjöman icke vägras tillstånd att under fritid gå i land, såvida ej sjömannens kvarstannande ombord är av behovet påkallat med hänsyn till fartygets, lastens eller de ombordvarandes säkerhet, fullgörandet av nödvändig skeppstjänst eller fartygets förestående avresa eller förhållning. Där så lämpligen kan ske, äger sjömannen rätt att utan kostnad anlita fartygets båtar för att komma i land.

Utskottet tillåter sig även erinra om vissa bestämmelser i *lagen den 5 mars 1937 angående åtgärder för att förhindra frivilligas deltagande i inbördeskriget i Spanien m. m.*, vilken lag trätt i kraft den 7 i nämnda månad och gäller t. o. m. den 28 februari 1938 eller den tidigare dag Konungen förordnar. Enligt 4 § i denna lag åligger det befälhavaren å svenskt fartyg, som anlöper Spanien, att utan hinder av bestämmelserna i 51 § andra stycket sjömanslagen och 10 § sjöarbetstidslagen förbjuda besättningen landstiga i Spanien, där ej tjänsten så kräver. Jämlikt 5 § i lagen äger Konungen i fråga om svenskt fartyg, som anlöper Spanien, föreskriva, att fartyget skall på resan anlöpa viss hamn för att taga ombord eller ilandsätta särskilt utsedda kontrollörer.

I herr Lindbergs motion ifrågasättes sådan ändring i 10 § sjöarbetstidslagen, att halv fridag, som icke kan lämnas i spanska hamnar, och sådana halva fridagar, som icke utgå på den grund, att fartyget legat till sjöss under hel eller i det närmaste hel månad, må kunna uttagas när fartyget anlöper hamn, där hinder för lämnande av sådan ledighet icke möter.

Den ifrågavarande bestämmelsen i sjöarbetstidslagen har varit föremål för åtskillig uppmärksamhet.

I 1919 års lag om arbetstiden å svenska fartyg fanns i 11 § ett stadgande av samma lydelse som 10 § i gällande sjöarbetstidslag.

I sitt den 28 november 1925 avgivna utlåtande angående verkningarna av 1919 års lag jämte förslag till sjöarbetstidslag m. m. föreslog *kommerskollegium*, att stadgandet skulle uteslutas ur sjöarbetstidslagstiftningen. Om ett stadgande av detta innehåll överhuvud taget alltjämt vore behövt, borde detsamma enligt kommerskollegii mening överflyttas till sjömanslagen samt intagas i dennas 51 §.

Förslaget har av kommerskollegium motiverats med att stadgandet i fråga dels fölle utom ramen för sjöarbetstidslagstiftningen samt i stället syntes till sin karaktär närmare sammanhånga med en del bestämmelser i sjömanslagen, speciellt 51 §, dels ock till följd av de i sjöarbetstidslagen bestämda inskränkningarna i sistnämnda lags tillämpningsområde icke bleve gällande beträffande åtskilliga kategorier av sjömän.

Kommerskollegium framhöll, att 11 § intoge en viss undantagsställning i 1919 års lag, samt yttrade i anslutning härtill bland annat:

Detta förhållande understrykes ytterligare av det sätt, på vilket man kringgårdat den rätt, som genom stadgandet i fråga tillförsäkrats sjömännen. Därest sjöman i strid mot 11 § hålles i arbete, äger han icke därför åtnjuta ersättning såsom för overtidsarbete eller eljest något personligt vederlag. Den enda garanti, som ansetts lämplig, bjudes genom bestämmelsen i 21 § om straff för befälhavare, som förvägrar sjöman ifrågavarande rätt. Detta förhållande, sammanställt därmed, att syftet med stadgandet, sådant det uttryckligen angivits, icke är att tillförsäkra sjömännen en halv dags semester i månaden utan att bereda dem tillfälle att ombesörja egna angelägenheter i land, är ägnat att draga i tvivelsmål, huruvida stadgandet överhuvudtaget har sin plats i arbetstidslagen. Såsom huvudsakligt syfte med den genom

lagstiftning åstadkomna begränsning av arbetstiden har städse framstått det sociala kravet på ett förebyggande av missbruk av besättningens arbetskraft. Det i 11 § tillgodosedda intresset synes emellertid vara av särskild, personlig art och nära sammanhängande med åtskilliga andra dylika, vilka kommit till beaktande i samband med det tillgodoseende av olika sociala synpunkter, som erhållit uttryck i den år 1922 tillkomna sjömanslagen. Denna lag innehåller i sin 51 § ett stadgande rörande rätt för sjöman att under fritid gå i land, varmed föreskriften i 11 § i arbetstidslagen i själva verket synes så nära besläktad, att det naturligaste synes vara, att båda bestämmelserna förbundnes med varandra.

Med anledning av vad sålunda andragits föreslår kollegium, att det stadgande, som utgöres av 11 § i lagen, uteslutes och, därest så befinner sig erforderligt, regleras i sammanhang med i 51 § i sjömanslagen intagna bestämmelser, därvid stadgandet emellertid torde böra erhålla en avfattning, som i motsats till den nuvarande lydelsen begränsar ledighetens åtnjutande till sådana fall, då detta är av behovet påkallat i och för förverkligande av det angivna syftet att bereda sjömännen tillfälle att ombesörja egna angelägenheter.

Till vad sålunda anförts vill kollegium emellertid i anslutning till ovan gjorda förbehåll i fråga om stadgandets behövlighet foga den anmärkningen, att det icke synes alldeles uppenbart, att stadgandet längre erfordras, sedan sjömännen numera tillförsäkrats rätt att under fritid gå i land. I flertalet större hamnstäder lära affärerna hållas öppna jämväl om aftnarna, varför tillfälle till uppköp, där behov därav tilläventyrs skulle kunna föreligga, i allmänhet torde erbjudas jämväl efter arbetstidens slut för dagen. För möjligen påkommande viktigare angelägenheter, för vilkas ombesörjande landlov tidigare på dagen erfordras, lärer återigen tillstånd näppeligen vägras, därest sannolika skäl för behovet av ledighet förebringas. Vid sådant förhållande synes det kunna ifrågasättas, huruvida icke stadgandet numera är överflödigt.

Enligt kommerskollegii förslag skulle ifrågavarande stadgande upptagas i 51 § sjömanslagen med följande lydelse:

Under fartygets uppehåll i hamn eller eljest å säker ankarplats skall sjöman beredas tillfälle att för egna angelägenheter ordnande en gång i månaden vistas i land under tiden efter klockan 12 middagen å dag, då affärs- och expeditiionslokaler hållas öppna. Överstiger berörda uppehåll icke en oavbruten tid av 48 timmar, må dock sådant landlov påfordras allenast, såvida fartygets avgång därigenom icke fördröjes.

I det förslag till sjöarbetstidslag, som av Kungl. Maj:t framlades för 1926 års riksdag, hade emellertid i 10 § bestämmelsen i 11 § i 1919 års lag upptagits oförändrad. Föredragande departementschefen förklarade sig anse, att bestämmelsen tillhörde sjöarbetstidslagstiftningen.

I två i anledning av propositionen väckta motioner framställdes yrkanden med avseende å detta stadgande. I den ena (II: 371) hemställdes, att stadgandet måtte utgå ur sjöarbetstidslagen, och i den andra (II: 388), att bestämmelsen måtte givas sådant innehåll, att, om befälhavare utan giltigt skäl nekade sjöman ifrågavarande ledighet, denne skulle i stället för ledigheten erhålla ersättning såsom för övertid.

Andra lagutskottet yttrade i sitt utlåtande (nr 23), att utskottet icke ansåge lämpligt att för den av utskottet föreslagna provisorietiden förorda ändring beträffande ifrågavarande paragraf.

Riksdagen anslöt sig till utskottets uppfattning, till följd varav stadgandet upptogs oförändrat i 1926 års lag.

Vid 1933 års riksdag behandlades i sammanhang med Kungl. Maj:ts proposition med förslag om provisorisk förlängning av 1926 års lag bland annat dels en motion (II: 251), vari yrkades, att varje sön- och helgdag på sjön skulle kompenseras med motsvarande fridagar i hamn, dels ock en motion (II: 448), vari ifrågasattes, att 10 § borde få följande lydelse:

Under fartygs uppehåll i hamn skall sjöman, för att få tillfälle att under affärs- och expeditionstid gå i land, en gång i månaden åtnjuta fyra timmars ledighet från arbetet. Sådan ledighet skall lämnas å svensk söckendag.

Andra lagutskottet förklarade i utlåtande, nr 28, sig finna lämpligt, att den gällande sjöarbetstidslagen, såsom i propositionen föreslagits, finge äga giltighet under ytterligare ett år. Riksdagen anslöt sig till utskottets uppfattning.

I det av *kommerskollegium* och *socialstyrelsen* den 25 september 1933 avgivna betänkandet med förslag till sjöarbetstidslag uttalade ämbetsverken, att de funnit sig böra förorda, att bestämmelsen om landlov bibehölles i sjöarbetstidslagen samt att för åvägabringande av önskvärd tydlighet ifråga om bestämmelsens innebörd och syfte, smärre jämkningar i dess ordalydelse vidtagits.

Stadgandet, som upptagits i 8 § sista stycket i ämbetsverkens lagförslag, har där erhållit följande lydelse:

Under fartygets uppehåll i hamn skall sjöman, på därom av honom gjord framställning, beredas tillfälle att för egna angelägenheters ordnande en gång i månaden å dag, då affärs- och expeditionslokaler hållas öppna, vistas i land under tiden efter klockan 12 eller under annan tid, varom överenskommelse träffats. Överstiger icke fartygets oavbrutna uppehåll i hamn fyrtioåtta timmar, må dock sådant landlov kunna påfordras allenast, såvida fartygets avgång ej därigenom fördröjes.

I det lagförslag, som framlades för 1934 års riksdag i proposition nr 240, fick ifrågavarande stadgande sin plats i 8 § sista stycket med den lydelse, som förordats i 1933 års betänkande.

I likalydande motionerna I: 332 och II: 611, vari hemställdes, att riksdagen måtte, med avslag å propositionen, för sin del antaga en sjöarbetstidslag av samma innehåll som den nu gällande lagen i ämnet med vissa ändringar, påyrkades, att 10 § i gällande lag måtte uteslutas eller alternativt överflyttas till sjömanslagen, varvid vissa jämkningar i avfattningen ifrågasattes.

Såsom ovan framhållits anslöt sig riksdagen till andra lagutskottets uppfattning, att den gällande sjöarbetstidslagstiftningen då icke borde revideras vare sig i dess helhet eller i mera begränsad omfattning.

1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga hava i en den 18 februari 1937 dagtecknad promemoria med förslag till lagbestämmelser angående sjöarbetstid m. m. föreslagit överflyttning från sjöarbetstidslagen till sjö-

manslagen av det i 10 § gällande sjöarbetstidslag förefintliga stadgandet med i huvudsak den ändrade form, vari bestämmelsen förekommer i 1934 års proposition.

Utskottet.

Det pågående utredningsarbetet rörande sjöarbetstidslagstiftningen jämte i samband därmed stående frågor beräknas enligt uttalanden i propositionen vara avslutat å sådan tid, att förslag i ämnet kan föreläggas nästa års riksdag. I avvaktan på arbetets slutförande anser utskottet det lämpligt att, såsom i propositionen föreslagits, låta gällande sjöarbetstidslag äga giltighet under ytterligare ett år eller till och med den 31 december 1938.

Utskottet kan sålunda icke förorda, att sjöarbetstidslagstiftningen för närvarande göres till föremål för revision vare sig i dess helhet, vilket föreslagits i motionen II: 456, eller i den begränsade omfattning, som anges i motionen II: 449. Utskottet utgår ifrån att vid det fortsatta utredningsarbetet de i motionerna innefattade förslagen bliva föremål för övervägande.

Mot avfattningen av det i propositionen framlagda lagförslaget har utskottet intet att erinra.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att förevarande proposition måtte bifallas av riksdagen, samt

B) att motionerna II: 449 och II: 456 icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 20 april 1937.

På andra lagutskottets vägnar:

IVAR ÖSTERSTRÖM

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Tamm, Hagman, Sam Larsson, Norman, Olof Carlsson, Västberg, Ekströmer* och *Holstenson**;

från andra kammaren: herrar *Österström, Johanson* i Hallagården, *Molander* och *Sandström* i Sollefteå samt fru *Nordgren*, herr *Hansson* i Örebro, fröken *Andersson** och herr *Holm*.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.