

Nr 20.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående viss ändring av 14 § 2 mom. sjöarbetstidslagen.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 245 i första kammaren av herr *Ericsson, Carl Eric*, samt nr 304 i andra kammaren av herr *Edström*.

I motionerna, vilka äro likalydande, har hemställts, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t förelägga Kungl. Maj:t förslag om sådan ändring av 14 § 2 mom. sjöarbetstidslagen, att ordet 'månadslön' ersättes med ordet 'grundhyra'».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för denna hemställan, får utskottet hänvisa till motionerna.

Sjöarbetstidslagen den 26 augusti 1948 äger enligt 1 § 1 mom. tillämpning beträffande arbete som å svenskt fartyg anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag utför ombord å fartyget eller annorstädes. Från denna regel stadgas i 2 mom. vissa undantag. Enligt 1 § 3 mom. må, när synnerliga skäl därtill äro, Konungen eller myndighet som Konungen förordnar medgiva undantag jämväl i övrigt från tillämpningen av lagen.

2 § 1 mom. innehåller vissa definitioner. Sålunda sägs bl. a. att i lagen förstås med skeppstjänst arbete varom i 1 § 1 mom. sägs, med sjöman en var som förrättar skeppstjänst varå lagen äger tillämpning, med styrman annan till fartygsbefälet hörande person än befälhavaren, med ekonomipersonal personal som är anställd för besättningens eller passagerarnas förplägning eller upppassning eller andra sysslor som äga samband med dylikt arbete eller för expeditionsgöromål eller annan liknande tjänstgöring och med dagman sjöman vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter och som ej tillhör ekonomipersonalen.

I 3—10 §§ finnas bestämmelser om den ordinarie arbetstiden å fartyg. Genom 1948 års lag förkortades arbetstiden i såväl fjärr- som närtrafik jämfört med den förut gällande sjöarbetstidslagen av år 1938.

I 11—14 §§ finnas bestämmelser om säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.

Beträffande säkerhetstjänst må enligt 11 § utöver den ordinarie arbetstiden skeppstjänst åläggas sjöman i vissa närmare angivna fall, exempelvis då fråga är om skeppstjänst som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods. För skeppstjänst som sjöman utför på grund av bestämmelserna om säkerhetstjänst är han, såvida ej annat överenskommits, icke berättigad till särskild ersättning.

Enligt 12 § kan utöver den ordinarie arbetstiden mot ersättning åläggas sjöman jämväl annan än i 11 § omförmäld skeppstjänst, övertidsarbete.

Övertidsarbete må enligt 13 § åläggas sjöman under högst 24 timmar i veckan. Dock må övertidsarbete icke förekomma i sådan utsträckning att tiden för sjömannens skeppstjänst under ett och samma dygn därigenom skulle uppgå till mer än 16 timmar. Från den stadgade begränsningen undantages övertidsarbete som erfordras för nödig vaktjänst i hamn, vidtagande av åtgärd som blivit påbjuden av myndighet i hamn, skeppstjänst som föranledes därav att besättningen blivit under pågående resa förminskad eller annan skeppstjänst som ej kan tåla uppskov och som måste fullgöras å tid då sjöman icke eljest enligt lagen har att förrätta arbete. I denna paragraf sägs vidare att övertidsarbete ej bör förekomma regelbundet.

Bestämmelserna om *ersättning för övertidsarbete* finnas i 14 §. Paragrafen är av följande lydelse:

»1 mom. Ersättning för övertidsarbete skall utgå i penningar eller ock, då fråga är om vaktjänst i hamn eller om arbete utfört av sjöman som icke uppbär kontant lön, beredas i form av fritid.

2 mom. Övertidersättning som utgår i penningar skall för timme räknat utgöra, när övertidsarbetet utförts å söckendag, minst en 150-del och, när övertidsarbetet utförts å helgdag, minst en 75-del av sjömannens kontanta månadslön, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning.

Övertidersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle övertidsarbete utförts, varvid påbörjad halvtimme skall ersättas såsom hel halvtimme.

3 mom. Då övertidsarbete ersättes med fritid skall iakttagas, att mot övertiden svarande fritid förlägges till samma dygn som det varunder övertidsarbetet utföres, eller ock till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn. Är fråga om sjöman som uppbär kontant lön, skall fritiden beredas i hamn och må icke, om övertidsarbetet utföres å helgdag, förläggas till söckendag varunder sjömannen utför övertidsarbete mot annan ersättning än fritid å samma söckendag.»

I 15 § sägs att om avtal om skeppstjänst innehåller villkor stridande mot lagen, skall det villkoret vara utan verkan, där ej om sådant villkor överenskommits genom kollektivavtal samt villkoret godkänts av Konungen eller myndighet som Konungen förordnat.

1948 års sjöarbetstidslag trädde i kraft den 1 januari 1949. Särskilda övergångsbestämmelser gälla i fråga om fartyg som vid lagens ikraftträdande redan i svensk ägo nyttjades till sjöfart eller som då var under byggnad för svensk räkning och blivit sjösatt.

På grund härav må i vissa fall undantag göras från tillämpningen av bestämmelserna om den ordinarie arbetstiden till sjöss.

I juni månad 1946 ägde Internationella arbetskonferensens tjuguoåttonde session (sjätte sjöfartskonferensen) rum i Seattle. Vid konferensen, som samlat representanter för 32 länder, antogs nio konventioner jämte ett an-

tal rekommendationer. Bl. a. antogs en konvention (nr 76) angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg, kallad *Seattlekonventionen*. Konventionens föreskrifter innebära i stor utsträckning tillämpning av 8-timmarsdagen och 48-timmarsveckan för personalen inom däck-, maskin- och radioavdelningarna. Principen om 8 timmars arbetsdag har i viss mån antagits jämväl för ekonomipersonalen, och konventionens bestämmelser innebära härutinnan en väsentlig begränsning av den ordinarie arbetstiden i jämförelse med vad som dittills i allmänhet praktiserats inom handelsflottorna.

Artikel 17 i konventionen innehåller bestämmelser om övertidsersättning. I artikeln sägs att grunderna för beräkning av övertidsersättningens storlek skola fastställas genom nationell lagstiftning eller genom kollektivavtal; dock må ersättningen i intet fall understiga 125 procent av månadslönen för timme räknat. I stället för penningersättning må genom kollektivavtal överenskommas om kompensation i form av motsvarande ledighet med rätt att lämna fartyget eller i annan form.

I artikel 18 sägs bland annat att övertidsarbete ej må förekomma regelbundet.

Frågan om ratificering av konventionen förelades 1947 års riksdag (prop. nr 321). Vid anmälan av ärendet i statsrådet anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Gjöres*, att enär de i konventionen berörda frågorna vore föremål för utredning av sjömanskommittén, konventionen icke för det dåvarande borde ratificeras. Då det framstode såsom önskvärt att skapa förutsättningar för ratifikation vid en senare tidpunkt, vore det dock angeläget, att de i konventionen uttryckta principerna beaktades vid det fortsatta utredningsarbetet, i den utsträckning så kunde befinnas möjligt och lämpligt. Riksdagen yttrade (skr. nr 477), att riksdagen på de i propositionen anförda skälen ansåge, att med avgörandet av frågan om ratificering borde tills vidare anstå. I det fortsatta lagstiftningsarbetet borde emellertid eftersträvas, att konventionen så småningom skulle kunna ratificeras.

I anledning av de betänkligheter mot en ratificering av konventionen, som framkommit i olika sammanhang, har frågan om en revision av konventionen upptagits av Internationella arbetsbyrån. I propositionen nr 265 till 1948 års riksdag med förslag till sjöarbetstidslag uttalade *föredragande departementschefen, statsrådet Gjöres*, beträffande Seattlekonventionen — efter att ha erinrat om olika yttranden över konventionen — följande:

»Av det anförda framgår, att Seattlekonventionen angående hyror, arbetstid och bemanning i vissa stycken har sådant innehåll, att konventionen icke torde böra ratificeras i oförändrat skick. Härvid är särskilt att märka att konventionen saknar övergångsbestämmelser, som kunde göra det möjligt att medgiva lättnader för redan existerande fartyg, samt att den upptar ett undantagslöst förbud mot regelbundet övertidsarbete. Jag anser därför, i likhet med sjömanskommittén och de remissinstanser som yttrat sig i frågan, att konventionen icke bör ratificeras för närvarande. Då emellertid frågan om en revision av konventionen upptagits av Internationella arbetsby-

rån, torde det icke vara skäl att nu taga slutlig ställning till ratifikations-spörsmålet.»

Förslag till ändringar i konventionen har sedermera uppgjorts av Internationella arbetsbyrån. De föreslagna ändringarna beröra emellertid icke konventionens bestämmelser om ersättning för övertidsarbete.

Förevarande spörsmål behandlades jämväl vid 1949 års riksdag. Beträffande historik m. m. och yttranden över då väckta motioner i ämnet får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till utskottets utlåtande nr 27 till sistnämnda års riksdag.

1948 års sjöarbetstidslag förelades 1948 års riksdag av Kungl. Maj:t genom propositionen nr 265. Andra lagutskottet, som behandlade propositionen, uttalade i sitt av riksdagen i nu ifrågavarande del godkända utlåtande nr 54, att av såväl sjömanskommitténs betänkande som propositionen framginge med all tydlighet, att den föreslagna minskningen av den ordinarie arbetstiden komme att för skeppstjänstens behöriga fortgång nödvändig göra anlåtande av övertidsarbete i avsevärd utsträckning.

I fråga om ersättning för övertidsarbete uttalade utskottet vidare:

Vid behandlingen inom utskottet av stadgandet i 14 § i departementsförslaget (motsvarande 13 § i gällande lag) har särskild uppmärksamhet ägnats frågan om sättet för bestämmande av övertidersättningens storlek. Med hänsyn till övertidersättningens karaktär av arbetslön har utskottet haft under övervägande förslag om att, såsom i andra fall skett (jfr 1942 års detaljhandelslag), överlåta åt parterna att avtalsvägen reglera övertidersättningens belopp. Detta kan förefalla motiverat jämväl på den grund att övertidersättningen enligt gällande system för de högst avlönade besättningskategorierna enligt vad utskottet inhämtat kan uppgå till anmärkningsvärt höga belopp. Den mycket stora skillnad som ersättningen för arbete på övertid följaktligen måste uppvisa skilda besättningskategorier emellan kan i och för sig synas mindre tilltalande och kan för övrigt medföra den olägenheten att sjömän med lägre avlönning belastas med övertidsarbete i större utsträckning än bättre avlönade besättningsmän. Frågan har även uppmärksamats av departementschefen, som emellertid — främst av hänsyn därtill, att Seattlekonventionen ställt övertidersättningen i bestämd relation till den ordinarie avlöningen — ansett sig icke kunna förorda, att parterna ensamma skulle få fritt bestämma övertidersättningens storlek. Ehuru ifrågakommande stadgande i konventionen (art. 17), såvitt utskottet kunnat finna, icke utesluter att grunderna för beräkning av övertidersättningens storlek fastställas genom kollektivavtal, synes det oklart på vad sätt av konventionen fordrad garanti för att ersättningen icke i något fall må understiga 125 procent av månadslönen efter timme räknat skall kunna utformas. Med hänsyn härtill och då tiden icke medgivit utskottet att företaga någon mera ingående prövning av olika tänkbara metoder att bestämma övertidersättningen, har utskottet funnit sig nödsakat att inskränka sig till detta omnämnande med uttalande av att frågan enligt utskottets förmenande förtjänar att ägnas fortsatt uppmärksamhet framdeles.

I likalydande motionerna I: 46 och II: 44 vid 1949 års riksdag yrkades, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om omedelbar

utredning inom vederbörande ämbetsverk angående övertidersättningsbestämmelserna för sjöfolket, samt att Kungl. Maj:t måtte förelägga riksdagen det förslag, vartill denna utredning kunde föranleda.

Andra lagutskottet, som behandlade motionerna, lät inhämta yttrande över motionerna från ett flertal remissinstanser.

Kommerskollegium ansåg att frågan om ändring av de svenska bestämmelserna om övertidersättning borde tills vidare anstå. Svenska arbetsgivareföreningen fann angeläget, att en utredning enligt motionärernas förslag kom till stånd snarast möjligt, och Sveriges redareförening framhöll, att en omedelbar utredning var nödvändig. Jämväl Sveriges segelfartygsförening tillstyrkte en utredning. Landsorganisationen avstyrkte däremot förslaget om utredning, och Tjänstemännens centralorganisation hemställde att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd. I de av Centralorganisationen inhämtade yttrandena från Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska stewartföreningen avstyrktes likaledes motionerna.

Andra lagutskottet uttalade i sitt i anledning av motionerna avgivna, av riksdagen godkända utlåtande nr 27 bland annat följande:

Rent principiella skäl tala för att samtliga lönevillkor regleras genom avtal mellan vederbörande parter. Såsom framgår av utredningen i förevarande ärende kunna dock, med hänsyn till de speciella förhållanden under vilka sjöfolket arbetar, starka skäl åberopas för en legal reglering av övertidersättning till sjöfolk.

De över motionerna avgivna yttrandena giva stöd åt riktigheten av utskottets tidigare uttalande att övertidersättningen till de högst avlönade besättningskategorierna kan uppgå till anmärkningsvärt höga belopp. Härvidlag torde man emellertid böra hålla i minnet att enligt sjöarbetstidslagen övertidsarbete kan uttagas i en utsträckning som torde sakna motsvarighet inom alla andra verksamhetsområden, för vilka arbetstiden är reglerad. I motsats till andra arbetstagare är därjämte sjömannen vid äventyr av straffansvar skyldig utföra övertidsarbete så snart han beordras därtill. En relativt kraftigt tilltagen övertidersättning torde — vilket av de ombordanställdas organisationer starkt understrukits — utgöra ett korrektiv mot missbruk av rätten att uttaga övertidsarbete. Enligt vad som upplysts inom utskottet, ansågo sig sistnämnda organisationer under förarbetet till den nya sjöarbetstidslagen kunna godtaga de nu gällande bestämmelserna om vidsträckt rätt att uttaga övertidsarbete särskilt på den grund att de ansett reglerna om övertidersättningens beräkning innebära en garanti mot missbruk av denna rätt. De upplysningar utskottet erhållit i förevarande ärende giva ej belägg för att någon större risk föreligger för att de nuvarande bestämmelserna kunna medföra, att sjömän med lägre avlöning belastas med övertidsarbete i större utsträckning än bättre avlönade besättningsmän.

Vid en jämförelse med sjöfolkets avlöningsförhållanden i vissa andra länder, som ur konkurrenssynpunkt äro av intresse, framstår den svenska övertidersättningen till vissa befälskategorier som hög. Med hänsyn till de betydande skiljaktigheter i arbetstidsreglering, anställnings- och avlöningsförhållanden och de omständigheter under vilka övertidersättning utbetalas torde en direkt jämförelse mellan de olika ersättningsbeloppen per fimme dock bliva missvisande och för ett riktigt bedömande torde fordras en ingående utredning av alla olika detaljbestämmelser i respektive lagar och kollektivavtal m. m.

Även om, såsom utskottet uttalade vid fjolårets riksdag, frågan om sätet för bestämmande av övertidsersättningens storlek förtjänade att ägnas fortsatt uppmärksamhet framdeles, böra dock de skäl som skola föranleda att redan nu, då den nya sjöarbetstidslagen nätt och jämt trätt i kraft, till närmare utredning upptaga frågan äga synnerlig styrka. Med beaktande av vad utskottet ovan anfört kunna dylika skäl icke anses ha förebragts i ärendet. Visserligen är grunden för ersättningens beräkning oförändrad i den nya lagen, men man synes dock böra avvakta de verkningar i olika avseenden som lagen kommer att medföra. Vidare synes frågan om övertidsarbetets omfattning — och därmed jämväl frågan om de sammanlagda kostnaderna för övertidsarbete — vara intimt förknippad med spörsmålet om fartygens bemanning. Detta har av 1946 års sjömanskommitté — som fått i uppdrag att verkställa utredning och avgiva förslag i fråga om sjöfolkets levnads- och arbetsförhållanden — så till vida redan upptagits, att kommittén hos kommerskollegium anhållit, att vissa statistiska utredningar måtte företagas rörande den svenska handelsflottans bemanning m. m.

Även de internationella förhållandena på ifrågakvarande område synas tala för att utvecklingen bör avvaktas. Enligt vad utskottet inhämtat kommer frågan om en revision av Seattlekonventionen att upptagas på dagordningen för Internationella arbetskonferensens sammanträde innevarande år. Revisionen torde endast komma att avse förbudet mot regelbundet övertidsarbete och förslag läser icke ha väckts om ändring av konventionens bestämmelse att övertidsersättningen i intet fall må understiga 125 procent av månadslönen för timme räknat. Det oaktat synes denna revision av Seattlekonventionen och de ur konkurrenssynpunkt betydelsefulla ländernas ställningstagande till konventionen vara av vikt för bedömning av det nu väckta spörsmålet. Framhållas må även, att i Norge, som ur konkurrenssynpunkt är av särskilt intresse, inom den närmaste tiden kommer att behandlas ett förslag till ny sjöarbetstidslag. Jämväl utvecklingen i vissa andra länder torde böra avvaktas.

På grund av vad sålunda anförts finner utskottet, att frågan om utredning av de svenska bestämmelserna om övertidsersättning åt sjöfolket bör tills vidare anstå.

Utskottet vill emellertid till sist i likhet med kommerskollegium erinra om att den nu gällande svenska sjöarbetstidslagens avfattning medger möjligheter för godkännande av en mellan arbetsmarknadens parter träffad överenskommelse om att exempelvis för vissa grupper sjöfolk i kollektivavtal fastställa annan övertidsersättning än den ersättning, som skulle utgå enligt i lagen fastställt beräkningsätt.

Utskottet hemställde, att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd, och utskottets hemställan bifölls av riksdagen.

I Norge har den 10 juni 1949 antagits en ny sjöarbetstidslag, »Lov om arbeidstiden på skip», vilken lag trätt i kraft den 1 september 1949. I 15 § i lagen stadgas, att när gottgörelse för övertidsarbete utbetalas i pengar, betalningen skall för arbete på vardagar för varje timme vara minst en 150-del och för arbete på helgdagar minst en 75-del av »grunnhyren».

I den förut gällande norska sjöarbetstidslagen stadgades, att betalningen för övertidsarbete skulle vara minst en krona 50 öre per timme för styrmän, maskinister och dem, som hörde till kontorspersonalen, samt minst en krona

per timme för övriga. Enligt då gällande kollektivavtal utgick dock högre ersättning för övertidsarbete än den i lagen föreskrivna.

Förslaget till den nya norska sjöarbetstidslagen framlades i juni 1948 av en särskild kommitté (Arbeidstidskommiteen). Majoriteten inom kommittén föreslog de bestämmelser angående beräkning av övertidsersättning, som sedermera kommo att inflyta i lagen. Kommittén anförde bland annat, att dessa bestämmelser använts jämväl i det då föreliggande svenska lagförslaget. Till »grunnhyren» skulle räknas ålderstillägg och sådana tillägg, som utbetalades för särskild kunnighet, men däremot icke värdet av fritt logi, vederlag för kost, Amerikatillägg, tvåvaktstillägg, tanktillägg eller risktillägg.

I yttrande över kommitténs förslag framhöll »Skipsfartens Arbeidsgiverforening» bland annat, att den föreslagna bestämmelsen om ersättningen i pengar skulle komma att verka opraktisk. Regeln skulle också i många fall medföra en orimligt hög övertidsersättning. Som exempel nämndes att en andre maskinist skulle komma upp i en övertidsersättning av 5 kronor 76 öre per timme på vardagar och 11 kronor 52 öre per timme på helgdagar. Enligt den då gällande lagen utgjorde ersättningen 1 krona 50 öre både på vardagar och helgdagar, och enligt avtalet utgjorde den 2 kronor 50 öre respektive 5 kronor. Föreningen framhöll vidare, att ännu mera orimlig verkade denna ökning av övertidsersättningen, när man betraktade den ökning av antalet övertidstimmar, som lagen nödvändigtvis skulle föra med sig i praxis.

»Redernes Arbeidsgiverforening» uttalade i sitt yttrande över kommittéförslaget bland annat, att ersättning på övertid borde utgå med samma belopp, antingen det gällde arbete på vardagar eller helgdagar samt att de föreslagna reglerna kommo att leda till för höga ersättningar.

I det norska departementsförslaget (Ot. prp. nr 77, 1948) föreslogs, att då gottgörelse för övertidsarbete lämnades i pengar, sådan betalning skulle utgå med minst 25 procent högre belopp än grundhyran per timme. Vid beräkningen av grundhyran per timme skulle arbetstiden för sjömän som tillhöra däck- och maskinbesättningen å fartyg om 500 bruttoton och därutöver och för dagman fastställas till 208 timmar per månad och för andra sjömän till 224 timmar.

I departementsförslaget anfördes bland annat, att systemet med två fasta tariffer för övertidsersättningen per timme, som man hade i den då gällande norska sjöarbetstidslagen, ävensom det system med fyra olika tariffer, som förekom i avtalen, hade praktiska fördelar. Det medförde ett enkelt beräkningssätt och kunde icke giva anledning till tvist om fördelningen av övertidsarbetet mellan sjömän av olika grader och med olika hyror. Å andra sidan bröt det starkt med det vanliga sättet för att beräkna övertidsersättning i andra yrken, däri det var vanligt att sätta övertidsersättningen i direkt förhållande till den vanliga lönen per timme. Departementet fann, att man borde stanna vid Seattlekonventionens bestämmelser angående övertidsersättningens storlek. För att undgå tvistigheter vid beräkningen av »grunn-

hyren» per timme och för att undgå att denna blev oproportionerligt låg för dem, som hade den längsta arbetstiden, hade man i förslaget medtagit det tiotal per månad som arbetstiden skulle fastställas till vid beräkningen av »grunnhyren». Man ansåg vidare, att man icke i lagen borde föreskriva, att ersättningen för helgdagsarbete skulle vara dubbelt så hög som för arbete på vardagar. Därest det skulle betalas mera för övertidsarbete på helgdagar än för sådant arbete på vardagar, ansåg man, att det borde överlämnas åt vederbörande parter att avtala därom.

Departementsförslaget i ifrågavarande del blev icke upphöjt till lag, utan lagen erhöll den lydelse, som kommittén föreslagit.

Utskottet. De vid fjolårets riksdag väckta motionerna om utredning angående sjöarbetstidslagens bestämmelser om övertidsersättning avstyrktes av utskottet, och utskottets utlåtande godkändes av riksdagen. De av utskottet då åberopade skälen mot en ändring av bestämmelserna torde alltjämt äga full giltighet.

Till stöd för sin hemställan att ifrågavarande bestämmelser nu ånyo måtte upptagas till omprövning ha motionärerna främst åberopat, att efter riksdagens förenämnda beslut i Norge utfärdats en ny sjöarbetstidslag, vari man enligt motionärernas uppfattning på ett mera praktiskt och skäligen sätt tillgodosett parternas skilda intressen vid övertidsersättningens bestämmande.

Enligt den nya norska lagen beräknas, såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen, övertidsersättning på »grunnhyren» och i den svenska sjöarbetstidslagen stadgas, att ersättningen skall beräknas på den kontanta månadslönen, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning. Motionärerna ha nu föreslagit, att i den svenska lagen ordet »månadshyra» skall utbytas mot ordet »grundhyra». En dylik lagändring skulle obestriddigt medföra en sänkning av övertidsersättningen åt svenskt sjöfolk.

Vid en jämförelse mellan de norska och svenska bestämmelserna måste hänsyn tagas till den olika konstruktionen av lönerna i respektive länder, ävensom till övriga förefintliga skiljaktigheter beträffande arbetstidsreglering, anställnings- och avlöningsförhållanden m. m. På grund därav torde den norska »grunnhyren» icke kunna direkt jämföras med den till svenskt sjöfolk utgående grundhyran. Framhållas må också att de nya bestämmelserna i Norge medfört en höjning såväl av den lagstadgade övertidsersättningen som av den övertidsersättning, som tidigare utgick enligt då gällande norska kollektivavtal. Sveriges ställning ur konkurrenssynpunkt gentemot Norge torde således icke ha försämrats på grund av de nya norska bestämmelserna om sättet för övertidsersättningens beräkning. Vad sålunda förekommit i Norge föranleder därför icke utskottet att frångå den ståndpunkt till förevarande spörsmål, som utskottet intog vid 1949 års riksdag.

Kommerskollegium — som har att bland annat följa utvecklingen av rikets handel och sjöfart och att efter omständigheterna vidtaga eller hos Kungl. Maj:t föreslå de åtgärder, som kollegium anser lämpliga för befräm-

jandet av respektive näringar eller i övrigt för befordrande av de ändamål, kollegii ämbetsbefattning avser — har i sitt år 1949 till utskottet avgivna yttrande uttalat, att kollegium komme att med uppmärksamhet följa utvecklingen på ifrågavarande område såväl inom landet som utomlands. Utskottet förutsätter därför, att därest utvecklingen skulle föranleda därtill, kommerskollegium kommer att vidtaga de åtgärder, som kunna anses påkallade.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att förevarande motioner, I: 245 och II: 304, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 9 mars 1950.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar Norman, Forslund, Sten, Hallagård, Nils Elowsson, Carl Eric Ericsson, Englund* och Bengtson;

från andra kammaren: herr Jacobsson i Igelsbo, fru Sandström, herrar Nilsson i Göteborg, Lundberg, Carlsson i Bakeröd, Jönsson i Lund, Svensson i Göteborg och fröken Wetterström.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herr *Carl Eric Ericsson* och fröken *Wetterström*.