

Nr 42.

Ankom till riksdagens kansli den 24 maj 1934 kl. 11 f. m.

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till sjöarbetstidslag, dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 9 mars 1934 till riksdagen avlämnad proposition, nr 240, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet hållna protokoll, föreslagit riksdagen att antaga följande förslag till

Sjöarbetstidslag.

Härigenom förordnas som följer:

1 KAP.

Inledande bestämmelser.

1 §.

1 mom. Denna lag äger, med nedan omförmälda undantag, tillämpning beträffande arbete, som å svenskt fartyg mot betalning anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag ombord å fartyget eller annorstädes utför.

2 mom. Från lagens tillämpning undantages arbete, som utföres av befälhavare å fartyg, å vilket utom befälhavaren minst två personer äro anställda;

förste styrman å fartyg, varest ytterligare minst en styrman finnes;

förste maskinist å fartyg, varest ytterligare minst en maskinist finnes;

läkare och telegrafist;

person, som är anställd huvudsakligen för passagerares förplägning och upppassning med därtill hörande rengöring och diskning eller för passagerares räkning i övrigt;

person tillhörande redarens familj; samt

person, vilken är anställd å fartyg av följande slag, nämligen:

a) kronan tillhörigt fartyg, om vilket Konungen icke annorlunda förordnat,

b) fiske- eller fångstfartyg, då det såsom sådant användes,

c) isbrytar- eller bärgningsfartyg, då det såsom sådant användes,

d) lustfartyg,

e) segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke över-

stiger 100 registerton, samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 registerton, såvida ej Konungen om fartyg, varom nu är sagt, annorlunda förordnat.

3 mom. När synnerliga skäl därtill äro, må Konungen eller den myndighet, åt vilken Konungen må hava uppdragit att i vissa avseenden därutinnan utöva beslutanderätt, medgiva undantag jämväl i övrigt från tillämpningen av denna lag.

2 §.

1 mom. I denna lag förstås med

skeppstjänst: arbete varom i 1 § 1 mom. sägs;

sjöman: en var som förrättar skeppstjänst, varå lagen äger tillämpning;

kökspersonal: personal vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter och som är anställd för tillsyn å provianten, för tillredning eller servering av kosten eller för uppässning i övrigt eller för den rengöring eller diskning, som med dylikt arbete äger samband;

dagman: sjöman vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter och som ej tillhör kökspersonalen;

passagerarfartyg: fartyg som enligt lagen om tillsyn å fartyg skall vara försett med passagerarfartygscertifikat;

oavbruten gång: att icke land angöres eller eljest beröring med land äger rum under längre tid än två timmar vid varje tillfälle;

helgdag: dygn varå söndag eller här i riket bruklig helgdag infaller;

oceanfart: fart bortom linjen Shetlands nordpynt—Trondheimsfjorden, 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest);

nordsjöfart: annan fart bortom linjen Hanstholm—Lindesnäs och bortom Cuxhaven.

2 mom. Vid beräkning av arbetstid enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, försåvitt sjömannen enligt förmäns besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar, där fråga är om fartyg som i 10 § avses, minst en halv timme och eljest minst en timme.

2 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i fjärrtrafik.

3 §.

I detta kapitel meddelade bestämmelser avse fartyg, som nyttjas i fart, varå ingår resa, under vanliga förhållanden krävande mera än tolv timmars oavbruten gång (fjärrtrafik).

Till sjöss å dylikt resa skall skeppstjänst vara indelad i vakter (skift) på allmänt brukligt sätt.

4 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, vilkens skeppstjänst är indelad i vakter, utgör sammanlagt högst tjugofyra timmar för två dygn i följd, dock att arbetstiden för dygn räknat ej må överstiga

a) åtta timmar för styrman, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet styrmän uppgår till minst tre;

b) åtta timmar för maskinist, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister uppgår till minst tre;

c) åtta timmar för sjöman, som tillhör däcksmanskapet, i fall resan under vanliga förhållanden kräver mera än tjugofyra timmars oavbruten gång samt fartygets bruttodräktighet överstiger, i fråga om passagerarfartyg 2,000 registerton och i fråga om annat fartyg 3,000 registerton;

d) åtta timmar för sjöman, som tillhör maskinmanskapet, i fall fartygets bruttodräktighet överstiger 700 registerton; samt

e) åtta timmar i annat fall än i punkt d) sägs för eldare, som har att för hand verkställa eldning med kol, därest resan under vanliga förhållanden kräver mera än tjugofyra timmars oavbruten gång samt fartyget är stätt i 1) oceanfart eller 2) nordsjöfart och har en maskinstyrka av minst 250 indikerade hästkrafter eller ock 3) inskränkta fart och har en maskinstyrka av minst 600 indikerade hästkrafter.

I fall som i punkt a) avses må, utöver där angiven tid, styrman åläggas att under högst en timme om dygnet såsom ordinarie arbete utföra nautiska och meteorologiska observationer ävensom journalföring och andra expeditiöns-göromål.

Å helgdag må såsom ordinarie arbete till sjöss icke åläggas vaktindelad sjöman annan skeppstjänst än 1) sådan, som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete, som ej kan tåla uppskov, samt 2) lättare rengöring och sådant annat arbete, som enligt 6 § kan å helgdag åläggas kökspersonal.

Utöver vad ovan stadgas må askhissning till sjöss åläggas sjöman såsom ordinarie arbete.

5 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman utgör för dygn räknat högst åtta timmar; å helgdag må dock dagman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än lättare rengöring samt sådant arbete, som regelmässigt ingår i hans åligganden och ej kan tåla uppskov, allt under sammanlagt högst en timme.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman skall, såvida ej annat överenskommit, förläggas å söckendag mellan klockan 6 och klockan 20 samt å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9.

6 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman tillhörande kökspersonalen utgör för dygn räknat högst tio timmar; å helgdag må dock sådan sjöman icke såsom

ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig upppassning i övrigt samt lättare rengöring.

Ordinarie arbetstid till sjöss för kökspersonal skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas mellan klockan 5 och klockan 20.

7 §.

Sjömans ordinarie arbetstid vid fartygets ankomst till hamn utgör för dygn räknat högst tio timmar, dock att

a) arbetstiden för sådan till maskinpersonalen hörande sjöman, vilkens skeppstjänst till sjöss är indelad i vakter, ej må överstiga den för sjömannen i fråga stadgade ordinarie arbetstiden till sjöss;

b) å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjöman än 1) sådan, som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete, som ej kan tåla uppskov, 2) arbete för fartygets klargöring i anledning av ankomsten samt lossning och lastning av post och passagerares effekter ävensom av proviant och skeppsförnödenheter, stycke gods i mindre omfattning och gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, samt 3) lättare rengöring och sådant annat arbete, som enligt 6 § kan å helgdag åläggas kökspersonal;

c) å söckendag annan skeppstjänst än sådan, som i punkt b) angives, icke må åläggas sjöman under längre eller annan tid än i 8 § sägs.

Äger ankomsten rum så sent på dygnet, att ankring eller förtöjning icke sker före klockan 18, må vid beräkning av ordinarie arbetstid för vaktindelaä personal å sådant dygn tillämpas de bestämmelser, som enligt 4 § gälla, då fartyget är till sjöss.

8 §.

Ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn utgör för dygn räknat högst

åtta eller i tropikerna sju timmar för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, dock att sjömannen därutöver må såsom ordinarie arbete åläggas utförande av nödvändiga förberedelse- eller avslutningsarbeten under högst en halv timme; samt

tio timmar för sjöman, som tillhör kökspersonalen.

Å helgdag må såsom ordinarie arbete i hamn icke åläggas sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöring; ej heller må å helgdag såsom ordinarie arbete i hamn åläggas kökspersonalen annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig upppassning i övrigt samt lättare rengöring.

Ordinarie arbetstid i hamn skall förläggas för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, å söckendag mellan klockan 6 och klockan 18 och å helgdag mellan klockan 7 och klockan 9, såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt, samt för kökspersonalen å söckendag mellan klockan

5 och klockan 19 och å helgdag mellan klockan 6 och klockan 19, såvida ej annat föränledes av sådan ändrad förläggning av arbetstid, varom nyss nämnts.

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.

9 §.

Sjömans ordinarie arbetstid vid fartygets avgång från hamn utgör för dygn räknat högst tio timmar, dock att

a) arbetstiden för sådan till maskinpersonalen hörande sjöman, vilkens skeppstjänst till sjöss är indelad i vakter, ej må överstiga den för sjömannen i fråga stadgade ordinarie arbetstiden till sjöss;

b) å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjöman än 1) sådan, som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering, ävensom därmed sammanhängande arbete, som ej kan tåla uppskov, 2) arbete för fartygets klargöring i anledning av avgången samt lossning och lastning av post och passagerares effekter ävensom av proviant och skeppsförnödenheter, styckegods i mindre omfattning och gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, samt 3) lättare rengöring och sådant annat arbete, som enligt 6 § kan å helgdag åläggas kökspersonal.

Äger avgången rum så tidigt på dygnet, att förtöjningarna lossas eller ankaret lättas före klockan 6, må vid beräkning av ordinarie arbetstid för vaktindelad personal å sådant dygn tillämpas de bestämmelser, som enligt 4 § gälla, då fartyget är till sjöss.

3 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg, som nyttjas i närtrafik.

10 §.

Nyttjas fartyg i annan fart än i 3 § första stycket sägs (närtrafik), skall,

a) där skeppstjänst är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, vad i 2 kapitlet stadgas lända till efter rättelse, samt

b) där skeppstjänst ej är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, ordinarie arbetstid utgöra:

för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, sammanlagt högst tjugofyra timmar för två dygn i följd, dock att sådan sjöman icke må såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst under längre tid än sammanlagt sextiotre timmar i veckan, samt

för sjöman, som tillhör kökspersonalen, högst tio timmar för dygn räknat;

skolande vad i 8 § sista stycket sägs äga motsvarande tillämpning.

4 KAP.

Säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.

11 §.

Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må skeppstjänst åläggas sjöman, då fråga är om:

a) skeppstjänst, som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods eller som nödvändigt kräves för utförande av segelmanöver eller lodning eller annan dylik, av fartygs navigering eller manövrering till sjöss betingad åtgärd av tillfällig natur;

b) skeppstjänst, som erfordras för lämnande av hjälp, varom i 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen sägs;

c) deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap samt andra säkerhetsanordningar, som i enlighet med vad därom särskilt stadgas varda anställda; samt

d) skeppstjänst, som föranledes därav, att besättningen blivit under pågående resa förminskad.

För skeppstjänst, som sjöman utför på grund av förestående bestämmelser, är han, såvida ej annat överenskommit, icke berättigad till särskild ersättning i vidare mån än i 23 § sjömanslagen sägs.

12 §.

Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må mot ersättning åläggas sjöman jämväl annan än i 11 § omförmäld skeppstjänst (övertidsarbete). Ersättningen skall utgå i penningar eller ock, såvitt angår vakttjänst i hamn, beredas i form av fritid.

13 §.

Till övertidsarbete må sjöman användas högst tjugofyra timmar i veckan, dock att övertidsarbetet sammanlagt icke må överstiga sjuttiotvå timmar under loppet av fyra veckor i följd.

Från nu stadgad begränsning undantages övertidsarbete, som erfordras för:

a) vidtagande av åtgärd, som blivit påbjuden av myndighet i hamn;

b) nödig vakttjänst i hamn;

c) annan skeppstjänst, som ej kan tåla uppskov och som måste fullgöras å tid, då sjöman icke eljest enligt denna lag har att förrätta arbete.

14 §.

1 mom. Övertidsersättning, som utgår i penningar, skall för timme räknat utgöra, när övertidsarbetet utförts å söckendag, minst en etthundrafemtion-

del och, när övertidsarbetet utförts å helgdag, minst en sjuttiofemtedel av sjömannens kontanta månadslön, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning.

Har sjöman någon dag mera än två timmar använts till övertidsarbete, bestående uti hanterande av last vid lastning eller lossning, skall, därest han under närmast följande dag eller dagar användes för enahanda arbete, sjömannen för det å sistberörda dag eller dagar utförda övertidsarbete av sådan art utfå ersättning efter den för övertidsarbete å helgdag stadgade beräkningsgrund, ändock att arbetet utförts å söckendag.

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

2 mom. Vid hamnvaktjänsts ersättande med fritid skall iakttagas, att mot vakttjänsten svarande fritid skall vara förlagd till samma dygn som det, varunder vakttjänsten utförts, eller ock till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn. Fullgöres hamnvaktjänst av samme sjöman tre eller flera dygn i följd och infaller därunder en eller flera helgdagar mellan tvenne söckendagar, må för den å helgdag förrättade vakttjänsten ersättning icke utgå annorledes än i penningar.

5 KAP.

Övriga bestämmelser.

15 §.

Innehåller avtal om skeppstjänst villkor stridande mot denna lag, vare det villkor utan verkan.

16 §.

För varje dag, varunder övertidsarbete förekommer, åligger det befälhavaren att senast nästföljande dag härom göra anteckning i särskild övertidsjournal, upprättad enligt formulär, som fastställles av fartygsinspektionens chefsmyndighet.

Ej må någon, vars rätt är därav beroende, förvägras att om övertidsjournalens innehåll undfå nödig kännedom och att därav taga skriftligt utdrag. Övertidsjournal skall av redaren förvaras minst två år efter dess avslutning.

När skäl därtill äro, må Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar meddela eftergift från skyldigheten att föra övertidsjournal.

17 §.

Befälhavare skall tillse, att ett exemplar av denna lag finnes tillgängligt ombord å fartyget.

18 §.

Tillsyn å efterlevnaden av denna lag utövas av fartygsinspektionens tillsynsorgan; och skall i övrigt beträffande tillsynen i tillämpliga delar lända

till efterrättelse vad i 1, 6 och 7 kapitlen lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg finnes stadgat.

Närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen.

19 §.

Befälhavare, som använder sjöman till skeppstjänst i strid mot vad i denna lag stadgas eller som bryter mot bestämmelsen i 8 § sista stycket, straffes med dagsböter.

Lika med befälhavare straffes redare, där förseelsen visas hava skett med hans vetskap och vilja.

20 §.

Bryter befälhavare eller redare mot bestämmelse, som är meddelad i 16 §, straffes med dagsböter.

21 §.

Har befälhavare, sig eller annan till nytta eller att därmed skada göra, fört falsk övertidsjournal eller övertidsjournalen ändrat eller förstört, undanstuckit eller oläslig gjort, straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Har redare gjort sig skyldig till förseelse, som nu sagts, eller visas sådan av befälhavaren begången förseelse hava skett med redarens vetskap och vilja, vare han förfallen till enahanda ansvar.

22 §.

Åsidosätter befälhavare den skyldighet, som enligt 17 § åligger honom, straffes med böter från och med fem till och med etthundra kronor.

23 §.

Allmän åklagare åligger att tala å förseelse, varom i denna lag sägs.

24 §.

Om domstol i tvistemål, som bör bedömas efter denna lag, skall vad i 86—88 §§ sjömanslagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

25 §.

Om domstol i mål rörande förseelse, varom i denna lag sägs, skall vad i 89 § sjömanslagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

26 §.

Böter, som enligt denna lag ådömas, tillfalla kronan och skola vid bristande tillgång till deras gäldande förvandlas enligt allmänna strafflagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1935.

Vederbörande myndighet äger att jämväl innan denna lag trätt i kraft meddela undantag, som avses i 1 § 3 mom. och 16 §.

Eftergift, som med stöd av någondera av lagarna den 24 oktober 1919 (nr 663) och den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg beviljats utan begränsning till viss tid, skall, i den mån vederbörande myndighet ej annorlunda bestämmer, fortfarande tillsvida äga giltighet.

I fråga om fartyg, som vid denna lags ikraftträdande redan i svensk mans ägo nyttjas till sjöfart eller som då redan är under byggnad för svensk mans räkning och blivit sjösatt, gäller följande:

Erfordras för tillämpning av stadgandet i 4 § punkt d) angående ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, som tillhör maskinmanskapet, större antal man än det, för vilket förefintligt bostadsutrymme är beräknat, må, där Konungen eller den myndighet, åt vilken Konungen må hava uppdragit prövningen därtinnan, finner inredande av ytterligare bostäder icke vara praktiskt möjligt eller icke kunna ske utan oskälig kostnad, ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, varom här är fråga, beräknas utan avseende å vad i nämnda lagrum stadgas.

Lagförslaget innehåller dels vissa reformförslag av principiell natur, innebärande en 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 formella och sakliga detaljändringar i flertalet av de hittillsvarande lagbestämmelserna. *Reformförslagen* avse dels en minskning från tolv till åtta timmar om dygnet av den ordinarie arbetstiden till sjöss för vaktindelade maskinmanskap 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 maskinmanskapet å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 700 ton, vars arbetstid icke redan nu är inskränkt till åtta timmar om dygnet, dels en minskning från nio till åtta timmar om dygnet av den ordinarie arbetstiden till sjöss för dagmän, dels en minskning från tolv till tio timmar om dygnet av den ordinarie arbetstiden såväl till sjöss som i hamn för kökspersonalen, dels slutligen begränsning, med ett maximum av tio timmar om dygnet, av den för närvarande till högst tolv timmar fastställda ordinarie arbetstiden vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn. *Ändringsförslagen i övrigt* — tillsammans med de ovan nämnda innebärande en så pass genomgripande revision i systematiskt, formellt och sakligt hänseende, att förslaget i dess helhet framstår såsom en väsentligen ny lag — beröra samtliga den nuvarande lagens materiella stadganden och åtskilliga av dess formella föreskrifter. De av nu ifrågavarande ändringsförslag, som icke allenast innebära en formell revision, avse såväl skärpningar som lindringar i förhållande till gällande lag. De viktigare av dessa gälla följande frågor, nämligen villkoren för avdragsgillt uppehåll i skeppstjänsten, regleringen av den ordinarie arbetstiden för styrmän vid indelning i tre vakter, jämkningar beträffande arbetstiden å helg-

dag för såväl vaktindelad personal som dagmän och kökspersonal, reglering efter nya grundsatser av arbetstiden vid ankomst och avgång, överarbetning av bestämmelserna om ledighet från skeppstjänsten, justering av reglerna rörande säkerhetstjänst och därmed likställd skeppstjänst, förenkling av föreskrifterna angående begränsning av övertidsarbete m. fl. Bland de förslag, som mera gälla lagens form än dess innehåll, avser det viktigaste upphävandet av det hittillsvarande provisoriet genom lagens antagande med permanent giltighet.

Rörande de skilda förslagens närmare innebörd samt motiveringen för desamma får utskottet hänvisa till propositionen.

I propositionen hava i samband med frågor rörande den ordinarie arbetstidens begränsning till behandling upptagits vissa spörsmål rörande *bemanningsförhållandena* och dessas inverkan å arbetstidsregleringen. Till belysning av dessa frågor inbördes sammanhang har vid propositionen fogats en av tvenne sakkunniga inom handelsdepartementet avgiven preliminär redogörelse för en pågående utredning i ämnet med en sammanfattning av utredningens resultat vid tiden för propositionens avlämnande ävensom de riktlinjer för reglering och kontroll av bemanningsförhållandena som synts framgå ur dittills verkställda undersökningar. För närmare kännedom om här berörda spörsmål får utskottet hänvisa till innehållet i de sakkunnigas redogörelse.

I sammanhang med berörda proposition har utskottet till behandling förehåft nio i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen motionerna i första kammaren nr 332 av herr *Nordborg*, nr 335 av herr *Löfgren*, nr 336 av herr *Carl Carlsson* samt nr 349 och nr 350 av herr *Lindley* ävensom motionerna i andra kammaren nr 591 av herr *Ekman*, nr 611 av herr *Holmgren m. fl.* samt nr 612 och 613 av herr *Lindberg* i Stockholm *m. fl.*

I motionerna I: 332 och II: 611, vilka äro likalydande, hemställes, att riksdagen måtte *dels*, med avslag å propositionen, för sin del antaga en sjöarbetstidslag av samma innehåll som den nu gällande lagen i ämnet med vissa ändringar, som närmare angivas i motionerna, *dels ock* i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att åtgärder rörande bemanningsförhållandena av beskaffenhet att öka den svenska handelsflottans konkurrenssvårigheter icke lämpligen böra under rådande förhållanden vidtagas.

I motionerna I: 335 och II: 591, vilka äro likalydande, hemställes, att riksdagen måtte *dels* förklara sig icke kunna godtaga det med propositionen framlagda förslaget till sjöarbetstidslag i oförändrat skick och för sin del antaga lag i ämnet av det innehåll Kungl. Maj:ts förslag utvisar med vissa ändringar, som närmare angivas i motionerna, *och dels* uttala sig mot utfärdandet i administrativ väg av skärpta bemanningsföreskrifter för fartygen.

I motion I: 336 yrkas, att riksdagen måtte

dels med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 240 för sin del antaga lag av innehåll, att lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska far-

tyg (sjöarbetstidslagen), vilken lag, med genom lagen den 13 juni 1930 (nr 218) ändrad lydelse av 9 § och av slutbestämmelserna i lagen, enligt lagen den 21 april 1933 (nr 139) gäller till och med den 31 december 1934, skall äga fortsatt giltighet efter sistnämnda dag till och med den 31 december 1937; skolande 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 fortfarande att gälla även efter den 31 december 1937,

dels ock uttala sig mot ett genomförande av skärpta bemanningsföreskrifter för handelsfartygen.

I motionerna I: 349 och II: 612, vilka äro likalydande, hemställes, att riksdagen måtte antaga det vid propositionen fogade förslaget till sjöarbetstidslag med vissa i motionerna föreslagna ändringar och tillägg.

I motionerna I: 350 och II: 613, vilka jämväl äro likalydande, yrkas, att riksdagen ville besluta, att i förslaget till sjöarbetstidslag 1 kap. 1 § 2 mom. c) utesluta orden »samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 registerton,» och att arbetstiden för å dylika fartyg anställd personal skall regleras i enlighet med den för arbetare i land antagna lagen om arbetstidens begränsning.

Beträffande i motionerna föreslagna ändringar i och tillägg till det med propositionen framlagda lagförslaget liksom i fråga om vad motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna.

Frågans tidigare behandling.

Under hänvisning till den historik, som innehålles i propositionen, får utskottet i korthet erinra om att 1926 års lag om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslag), vilken ersatte 1919 års provisoriska lag i ämnet, efter en giltighetstid av fyra år genom lag år 1930 erhöll förlängd giltighet till och med år 1933. Sistnämnda år utsträcktes lagens giltighetstid under ytterligare ett år, eller till och med utgången av år 1934, i avvaktan på slutförandet av den utredning i ämnet, vilken Kungl. Maj:t den 13 juni 1930 uppdragit åt kommerskollegium och socialstyrelsen att verkställa och — sedan ämbetsverken med föranledande av frågans behandling av internationella arbetskonferensen i Genève låtit utredningen vila — den 24 februari 1933 anbefallt ämbetsverken att omedelbart fullfölja och före den 1 oktober 1934 överlämna till Kungl. Maj:t jämte förslag till lagstiftning i ämnet.

Berörda utredning, som med skrivelse den 25 september 1933 överlämnats till Kungl. Maj:t jämte betänkande och förslag, ingår såsom nr 8 i serien statens offentliga utredningar för år 1934. Såsom av betänkandet kan inhämtas, har utredningen från början omfattat två huvuduppgifter, nämligen dels klarläggande av de frågor, som tidigare väckts eller som under utredningens gång framförts i form av erinringar och ändringsförslag rörande sjöarbetstidslagens tillämpning och avfattning, och dels övervägande av åtgärder i anledning av en eventuellt blivande internationell konvention i ämnet, som förberetts hos inter-

nationella arbetsorganisationen. Efter meddelandet av det föreläggande, som innefattades i Kungl. Maj:ts ovannämnda beslut av den 24 februari 1932, har utredningen helt inriktats på en lösning av den förstnämnda uppgiften.

Ämnets internationella sida.

Enligt sakens natur hava hänsyn till ämnets internationella sida alltifrån sjöarbetstidslagens stiftande tillmätts den största betydelse vid hithörande frågors behandling. Under framhållande av att dylika hänsyn i väsentliga avseenden varit avgörande för de svenska statsmakternas ställningstagande till de med denna lagstiftning förknippade problemen, hava *kommerskollegium* och *socialstyrelsen* i sitt förenämnda betänkande förmått sig hava ägnat uppmärksamhet åt denna sida av saken under ärendets tidigare skede och föranstaltat om särskilda utredningsåtgärder härutinnan. I detta ämne hava ämbetsverken anfört bl. a. följande.

Sedan internationella arbetskonferensen år 1929 å dess XIII:e sammanträde (sjöfartssession) till behandling upptagit sjöfolkets arbetstid och andra sjöfartsfrågor, hade ärendets internationella sammanhang blivit särskilt betydelsefullt. Under år 1930 hade sålunda ett från internationella arbetsorganisationen till vederbörande regeringar utsänt frågeformulär rörande regleringen av arbetstiden ombord å fartyg genom en internationell konvention varit föremål för såväl ämbetsverkens som Kungl. Maj:ts prövning och bl. a. föranlett utlåtande av kommerskollegium och socialstyrelsen den 2 april 1930 ävensom skrivelse från statsrådet och chefen för socialdepartementet den 27 december 1930 till internationella arbetsbyrån i Genève, innehållande bl. a. en utveckling av den svenska regeringens principiella uppfattning i ämnet. De internationella frågornas aktualitet hade stegrats under år 1931 därigenom, att från internationella arbetsbyrån utsänts en s. k. blå bok, innehållande bl. a. förslag till konvention rörande reglering av sjöarbetstiden, avsedd att behandlas av en internationell expertkommitté i Genève med början den 8 december 1931, vartill inbjudan för Sveriges del antagits av Kungl. Maj:t. Innehållet i nyssnämnda dokument hade föranlett omfattande statistiska och andra utredningar, avseende bemannings- och arbetsförhållanden ombord å fartyg, för belysning av konventionsförslagets innebörd för den svenska sjöfartsnäringens vidkommande. Detta arbete hade av ämbetsverken bedrivits i direkt samband med den av Kungl. Maj:t tidigare anbefallda utredningen.

Sjöfartsfrågornas fortsatta behandling i Genève hade emellertid till följd av olika omständigheter gång efter annan blivit uppskjuten, och då spörsmålet om den svenska lagens fortsatta tillämpning år 1933 åter förelåg till behandling hade den internationella situationen tett sig oviss, men det hade försports, att internationella arbetsorganisationen möjligen skulle komma att återupptaga det avbrutna arbetet redan under år 1933 eller 1934. I detta läge hade ämbetsverken funnit ett mera definitivt ställningstagande till de med revision av den svenska sjöarbetstidslagstiftningen förbundna frågorna böra tillsvidare anstå. Ämbetsverken hade för den skull i utlåtande den 25 januari 1933 hemställt om åtgärder för en förlängning av sjöarbetstidslagets giltighet för ytterligare tre år eller till utgången av år 1936. Härigenom skulle tillfälle hava beretts att vid lagens revision beakta de resultat, vilka under tiden kunde hava uppnåtts på det internationella området.

Kungl. Maj:t fann emellertid icke skäl att föreslå förlängning av lagen för längre tid än till utgången av år 1934 och anbefallde ämbetsverken, såsom förut nämnts, att fullfölja utredningen, vilket åläggande meddelades samtidigt som *proposition nr 164/1933* framlades för riksdagen. Enligt nämnda proposition bifogat utdrag av statsrådsprotokollet yttrade föredragande departementschefen, statsrådet Ekman, i förevarande hänseende bl. a., att den internationella handläggningen av förevarande fråga självklart hade det största intresse även ur svensk synpunkt men att den icke finge vara ett hinder för vidtagande snarast möjligt av de förändringar i den svenska lagstiftningen, som befundes påkallade av redan vunna erfarenheter, samt att, då det icke syntes lämpligt att framlägga förslag till en revision, innan den av ämbetsverken igångsatta utredningen slutförts, denna utredning — som ämbetsverken låtit vila i avvaktan på resultatet av den internationella arbetsorganisationens befattning med frågan — med det snaraste fullföljdes.

Utan att närmare ingå på ämnet förklarade *andra lagutskottet*, som behandlade propositionen, sig finna lämpligt, att den gällande sjöarbetstidslagen, såsom i propositionen föreslagits, finge, i avvaktan på slutförandet av den åt ämbetsverken uppdragna utredningen, äga giltighet under ytterligare ett år (utlåt. nr 28/1933).

I den nu föreliggande propositionen har föredragande *departementschefen, statsrådet Ekman*, vad ämnets internationella sida angår, förklarat sig alltjämt anse, att den omständigheten, att den internationella arbetsorganisationen tagit befattning med saken, icke borde få utgöra hinder för ett genomförande av sådana förbättringar i den svenska sjöarbetstidslagstiftningen, som befunnits erforderliga. Erfarenheten gäve vid handen, att, sedan en internationell konvention i ämne av denna art utarbetats och gillats av en internationell konferens, en avsevärd tid brukade förflyta, innan konventionen ratificerades av något större antal stater. Att avvakta godkännande och ratifikation i större utsträckning av den tilltänkta konventionen om sjöarbetstiden skulle därför kunna innebära åtskilliga års dröjsmål med en revision av den nuvarande svenska lagen. Departementschefen kunde så mycket mindre finna en dylik avvaktande hållning nödvändig, som den honom förordade revisionen av gällande lag borde vara ägnad att underlätta de ytterligare steg i avseende å arbetstidens begränsning, som anslutningen till en blivande internationell konvention sannolikt skulle kräva.

En redogörelse för det huvudsakliga innehållet i det från internationella arbetsbyrån härrörande *förslag till internationell konvention angående regleringen av arbetstiden ombord å fartyg*, varom ovan nämnts, återfinnes å sid. 18 i den föreliggande propositionen, vartill utskottet får hänvisa. Såsom därav framgår, äger det av Kungl. Maj:t nu framlagda lagförslaget ett visst samband med konventionsförslaget, i det att de föreslagna reformerna rörande ordinarie arbetstid till sjöss för däcksmanskapet å större fartyg samt maskinmanskapet å fartyg med större bruttodräktighet än 700 ton utgöra en tillämp-

ning av konventionsutkastets normer, dock med viss begränsning i fråga om maskinmanskabet. I andra hänseenden går Kungl. Maj:ts förslag längre än som skett i konventionsutkastet, vilket t. ex. är fallet i fråga om den i propositionen föreslagna begränsningen av kökspersonalens arbetstid; i ytterligare andra avseenden står propositionens förslag rent av i strid med de principer, som kommit till uttryck i konventionsutkastet; detta är exempelvis förhållandet beträffande formerna för ersättning för övertidsarbete, som enligt konventionsutkastet må kompenseras med fritid eller ock betalas med penningar, medan propositionsförslaget principiellt icke medger fritidskompensation för vanligt övertidsarbete.

Utskottet. Utskottet har inhämtat, att internationella arbetsbyråns styrelse vid sammanträde i Genève den 22—26 januari 1934 till behandling förehaft frågan om åtgärder för åvägabringande av fortsatt behandling av de sjöfartsspörsmål, åt vilka internationella arbetskonferensens session i oktober 1929 utslutande var ägnad och däribland främst frågan om en internationell reglering av arbetstiden ombord å fartyg ävensom att nämnda styrelse i syfte att snarast möjligt få till stånd den reglementsenliga andra behandlingen av dessa spörsmål beslutat att sammankalla internationella arbetskonferensen till en ny speciell sjöfartssession, vilken skulle hållas senast 1935 samt anordnas i omedelbar anslutning till 1935 års ordinarie session.

Vid sådant förhållande och i betraktande av den i vissa hänseenden avgörande betydelse, som den internationella handläggningen av hithörande frågor måste erhålla jämväl för den svenska lagstiftningen på detta område, kan utskottet icke undgå att hysa betänkligheter mot att, kort tid innan den internationella behandlingen kan väntas bliva återupptagen och slutförd, skrida till en mera definitiv reglering av den svenska sjöarbetstidslagstiftningen. Det torde i detta läge vara 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. För en sådan lösning talar jämväl angelägenheten av att under de nu rådande, för sjöfarten synnerligen besvärande förhållandena på den internationella varuomsättningens område undvika åtgärder, som kunna vara ägnade att för den svenska handelsflottan öka svårigheterna att hävda sin ställning i den internationella konkurrensen.

Utskottet anser sig sålunda icke böra förorda, att den svenska sjöarbetstidslagstiftningen nu göres till föremål för revision, vare sig i dess helhet eller i mera begränsad omfattning, utan tillstyrker, att den nuvarande lagens giltighetstid utsträcker för en tid av ytterligare tre år.

I propositionen lämnade upplysningar rörande förberedelser för en strängare reglering av bemanningsförhållandena ombord å svenska fartyg bl. a. genom nya författningsbestämmelser, vartill förberedande utkast framlagts, hava föranlett detta ämnes upptagande i vissa av de till behandling föreliggande motionerna. Med hänsyn till bemannings- och arbetstidsfrågornas inbördes sammanhang har utskottet i ärendets nuvarande läge ej funnit anledning att göra

något uttalande beträffande innehållet av de ifrågasatta bestämmelserna rörande bemanning av fartyg. Utskottet förutsätter, att riksdagen, när fråga i framtiden uppstår om utfärdande av dylika bestämmelser, beredes tillfälle att yttra sig om deras innehåll.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen, med förklarande att förevarande proposition ej kunnat av riksdagen bifallas, måtte i anledning av motion I: 336 för sin del antaga följande

L a g

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

Häri genom förordnas som följer:

Lagen den 13 juli 1926 om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen), vilken lag, i dess genom lagen den 13 juni 1930 (nr 218) ändrade lydelse, enligt lagen den 21 april 1933 (nr 139) gäller till och med den 31 december 1934, skall äga fortsatt giltighet efter sistnämnda dag till och med den 31 december 1937; 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 1937.

B) att motionerna I: 332 och II: 611, i den mån de ej kunna anses besvarade genom utskottets hemställan under A), icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

C) att motionerna I: 335 och II: 591, i den mån de ej kunna anses besvarade genom utskottets hemställan under A), icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

D) att motionerna I: 349 och II: 612 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd; samt

E) att motionerna I: 350 och II: 613 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 24 maj 1934.

På andra lagutskottets vägnar:

K. G. WESTMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *K. G. Westman, Linder, von Geijer, P. Sandström, Norman* och *Nordborg*, fröken *Hesselgren* samt herr *Olof Carlsson**;

från andra kammaren: herrar *Magnusson* i Kalmar*, *Hage, Gardell* i Gahns, *Molander**, *Sandström* i Nyland, *Lindberg* i Stockholm, *Hillgård** och *Sandberg*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Linder, Norman, Olof Carlsson, Magnusson* i Kalmar, *Hage, Molander* och *Lindberg* i Stockholm, som yttrat:

Den omständigheten att internationella arbetsbyråns styrelse nyligen ånyo uppfört frågan om en internationell reglering av sjöfolkets arbetstid på dagordningen för internationella arbetskonferensen är i och för sig glädjande nog. Erfarenheterna under de år som gått sedan frågan år 1929 genomgick den första behandlingen i Genève giva emellertid anledning till farhågor. Gång efter annan har ärendets fortsatta behandling uppskjutits. Vi erinra särskilt om den för behandling av sjöarbetstidsfrågan till december 1931 utlysta expertkonferensen vartill inbjudan för Sveriges del antagits av regeringen. Trots långt framskridna förberedelser blev konferensen inhiberad, och frågans återupptagande har ej heller därefter kommit till stånd. Det torde därför finnas goda skäl för tvivel om att den till nästa år planerade specialsessionen verkligen kommer till stånd.

Även om emellertid saken skulle utveckla sig i den riktning utskottsmajoriteten förutsatt och en förnyad behandling av frågan alltså skulle komma att äga rum nästa år, så har man dock härvid att beakta vad föredragande departementschefen i propositionen framhållit, nämligen att sedan en internationell konvention i ämne av denna art utarbetats och gillats av en internationell konferens en avsevärd tid brukar förflyta, innan konventionen ratificeras av något större antal stater. Att avvakta godkännande och ratifikation i större utsträckning av den tilltänkta sjöarbetstidskonventionen skulle därför kunna innebära åtskilliga års dröjsmål med en revision av den nuvarande svenska lagen.

Dessa synpunkter finna vi avgjort tala för ett omedelbart upptagande av frågan om en dylik revision. Att i nuvarande läge, på sätt genom majoritetsbeslutet skett, utan sakprövning avvisa Kungl. Maj:ts förslag synes oss så mycket mer oriktigt som nödvändigheten av ändringar i den nuvarande lagen är fullt intygad genom den av ämbetsverken verkställda utredningen. Oavsett vilken ställning de enskilda utskottsledamöterna skulle hava funnit sig böra intaga vid en prövning av de enligt vår mening nödiga och nyttiga reformer som av Kungl. Maj:t föreslagits med avseende å själva arbetstidsregleringen,

så kan man icke undgå att finna det beklagligt och i hög grad otillfredsställande att utskottet icke har berett sig tillfälle att ens taga kännedom om innebörden av propositionens detaljer. Även för dem, vilkas omsorger uteslutande gälla rederinäringens bästa, kunde åtskilliga skäl tyckas hava talat för en närmare prövning av Kungl. Maj:ts förslag, som ingalunda ensidigt tillgodoser de anställdas intressen.

För oss står det emellertid klart, att det med propositionen framlagda förslaget till ny sjöarbetstidslag är av beskaffenhet att bära utan uppskov antagas av riksdagen. Den motivering härför, som av föredragande departementschefen förebragts, synes oss fullt bärande, och vi ansluta oss helt till uppfattningen om önskvärdheten av att för sjöfolkets del åvägabringa en bättre anpassning till de arbetstidsförhållanden som på lagstiftningens väg i vidsträckt omfattning genomförts beträffande arbete i land.

Under åberopande av vad vi sålunda anfört, få vi hemställa,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 240, måtte antaga vid propositionen fogat förslag till sjöarbetstidslag.
