

## Nr 52.

Ankom till riksdagens kansli den 10 maj 1938 kl. 4 e. m.

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts särskilda propositioner med förslag till sjöarbetstidslag m. m. och förslag till lag angående ändrad lydelse av 10, 23, 51 och 73 §§ sjömanslagen den 15 juni 1922 (nr 270), dels ock i ämnet väckta motioner.*

Genom en den 12 mars 1938 dagtecknad proposition, nr 223, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, *dels*, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslagit riksdagen att antaga ett vid propositionen fogat förslag till sjöarbetstidslag, *dels ock* anhållit om riksdagens yttrande beträffande ett av den internationella arbetskonferensen år 1936 vid dess tjugoförsta sammanträde (fjärde sjöfartskonferensen) antaget förslag till konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg samt en vid samma tillfälle antagen rekommendation angående arbetstid och bemanning å fartyg ävensom ett av den internationella arbetsorganisationen år 1936 vid dess tjuogoandra sammanträde (femte sjöfartskonferensen) antaget förslag till reviderad konvention angående fastställande av minimi-ålder för barns användande till sjöss.

Därjämte har Kungl. Maj:t genom en likaledes den 12 mars 1938 dagtecknad proposition, nr 224, vilken ävenledes hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, under återopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag angående ändrad lydelse av 10, 23, 51 och 73 §§ sjömanslagen den 15 juni 1922.

Förenämnda båda lagförslag, vilka av utskottet företagits till behandling i ett sammanhang, äro av följande lydelse:

# Förslag

till

## Sjöarbetslagslag.

Häri genom förordnas som följer:

### 1 KAP.

#### Inledande bestämmelser.

##### 1 §.

*1 mom.* Denna lag äger, med nedan omförmälda undantag, tillämpning beträffande arbete som å svenskt fartyg 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 (främste) styrman vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter, eller vilken är anställd å fartyg i inskränkta fart än nordsjöfart;

förste (främste) maskinist vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter, eller vilken är anställd å fartyg i inskränkta fart än nordsjöfart;

sådan föreståndare för ekonomiavdelningen vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter;

läkare;

person som är anställd uteslutande för sjukvård;

radiotelegrafist som är anställd uteslutande i sådan egenskap;

radiotelefonist som är anställd uteslutande i sådan egenskap;

person vilken å fartyg i inskränkta fart än nordsjöfart är anställd huvudsakligen för passagerares direkta betjäning;

person tillhörande redarens familj å fartyg i inskränkta fart än nordsjöfart;

person som 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, eller fartyg som nyttjas till verksamhet omedelbart förbunden med fiske eller fångst,

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

d) lustfartyg,

e) skolfartyg som icke i allmän trafik befordrar gods eller passagerare,  
 f) segelfartyg utan hjälpmaskin, sådant segelfartyg med hjälpmaskin vars bruttodräktighet understiger 100 registerton, eller ock annat fartyg som har en nettodräktighet understigande 20 registerton och nyttjas i inskränktare fart än nordsjöfart, 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;

*styrman*: annan till fartygsbefälet hörande person än befälhavaren;

*maskinist*: till maskinbefälet hörande person;

*ekonomipersonal*: personal som är anställd för besättningens eller passagerarnas förplägning eller upppassning eller andra sysslor som med dylikt arbete äga samband, eller för expeditionsgöromål eller annan liknande tjänstgöring;

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

*passagerarfartyg*: fartyg för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat;

*oavbruten gång*: färd sätt kännetecknat därav att icke land angöres eller eljest beröring med land äger rum under längre tid än 2 timmar vid varje tillfälle;

*dygn*: tiden från klockan 0 till klockan 24;

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

*nordsjöfart*: fart väster om linjen Hanstholm—Lindesnäs och bortom Cuxhaven intill linjen Shetlands nordpynt—Trondheimsfjorden; 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest).

Fartyg skall under resa hela tiden anses nyttjat i den fart som bestämmes av det från svenskt land längst bort belägna i resan ingående farvatten, dock ej i den mån fartyget till följd av storm, sjöskada eller annan trängande nöd kommit utanför farvatten som resan skolat omfatta.

2 mom. Vid beräkning av arbetstid enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, försåvitt sjömannen enligt förmans besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar, där fråga är om fartyg som i 9 § avses, minst en halv timme och eljest minst 1 timme.

## 2 KAP.

**Ordinarie arbetstid å fartyg som nyttjas i fjärrtrafik.**

## 3 §.

I detta kapitel meddelade bestämmelser avse fartyg som nyttjas i nordsjö- eller vidsträcktare fart, eller i fart vari ingår resa som under vanliga förhållanden kräver mer än 12 timmars oavbruten gång (fjärrtrafik).

## 4 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindelad sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen utgör sammanlagt högst 24 timmar för två dygn i följd, dock att arbetstiden för dygn räknat ej må överstiga

a) 8 timmar för styrman i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet styrmän uppgår till minst tre;

b) 8 timmar för maskinist i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister uppgår till minst tre;

c) 8 timmar för sjöman som tillhör däcksmanskapet i fall fartygets bruttodräktighet överstiger 2,000 registerton;

d) 8 timmar för sjöman som tillhör maskinmanskapet i fall fartygets bruttodräktighet överstiger 700 registerton; samt

e) 8 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 mer än 24 timmars oavbruten gång samt fartyget är statt i 1) vidsträcktare fart än nordsjöfart, eller 2) nordsjöfart och har en maskinstyrka av minst 250 indikerade hästkrafter, eller ock 3) inskränktare 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 1 timme om dygnet såsom ordinarie arbete utföra nautiska och meteorologiska observationer ävensom journalföring och andra expeditionsgöromål; styrman som tillika är mot särskild ersättning anställd såsom radiotelegrafist eller radiotelefonist må under sistnämnda tid jämväl användas till radiotelegraf- eller radiotelefontjänst samt därutöver beordras att under ytterligare högst 2 timmar om dygnet såsom ordinarie arbete förrätta dylik telegraf- eller telefontjänst.

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, 2) radiotelegraf- och radiotelefontjänst, 3) lättare rengöring och spolning av däck under sammanlagt högst 1 timme samt 4) för besättningens förplägning erforderligt arbete.

Utöver vad ovan i denna paragraf stadgas må hissning av aska som hopats under fartygets gång åläggas sjöman som tillhör maskinmanskapet såsom ordinarie arbete.

## 5 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman utgör för dygn räknat högst 8 timmar, dock att arbetstiden icke må överstiga 48 timmar i veckan, samt att dagman å helgdag icke må under längre tid än sammanlagt högst 1 timme såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än sådan som regelmässigt ingår i hans åliggande och icke kan tåla uppskov.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas mellan klockan 6 och klockan 20.

## 6 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman tillhörande ekonomipersonalen utgör för dygn räknat högst 10 timmar; å helgdag må dock dylik sjöman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än sådan som erfordras för besättningens och passagerarnas förplägning jämte nödig upppassning i övrigt samt lättare rengöring.

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

Från tillämpning av förestående stadganden i denna paragraf undantages arbete som utföres å passagerarfartyg, dock att ordinarie arbetstid för ekonomipersonal å dylikt fartyg icke må överstiga 12 timmar om dygnet, samt att denna arbetstid skall så förläggas, att en sammanhängande vilotid av minst 8 timmar erhålles under loppet av 24 timmar.

Ekonomipersonalens ordinarie arbetstid bör fördelas i enlighet med en av befälhavaren på förhand fastställd arbetsplan.

## 7 §.

Ordinarie arbetstid vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn utgör för dygn räknat högst 10 timmar för styrman och högst 9 timmar för annan sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen, 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) radiotelegraf- och radiotelefontjänst, 3) arbete för fartygets klargöring i anledning av ankomsten eller avgången, 4) arbete för ilandförande och ombordtagande av passagerare, post och passagerares effekter samt ombordtagande av proviant och skeppsförnödenheter i mindre omfattning, 5) lastning och lossning av stycke gods i mindre omfattning och av gods vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, 6) lättare rengöring och spolning av däck under sammanlagt högst 1 timme samt 7) för besättningens förplägning erforderligt arbete.

Utöver vad ovan i denna paragraf stadgas må hissning av aska som hopats under fartygets gång åläggas sjöman som tillhör maskinmanskabet såsom ordinarie arbete.

Befinner sig fartyget till sjöss eller eljest i gång under större delen av dygn varunder ankomst till eller avgång från hamn äger rum, må vid beräkning av ordinarie arbetstid för vaktindelad sjöman å sådant dygn tillämpas de bestämmelser som enligt 4 § gälla, då fartyget är till sjöss; dock att i dylikt fall skeppstjänst icke må, medan fartyget ligger förtöjt eller förankrat i hamn, såsom ordinarie arbete åläggas sådan sjöman under längre tid än 1 timme.

Beträffande ordinarie arbetstid för sjöman tillhörande ekonomipersonalen skola vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn bestämmelserna i 6 § lända till efterrättelse.

### 8 §.

Ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn utgör för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen högst 8 timmar om dygnet och högst 48 timmar i veckan; samt

för sjöman som tillhör ekonomipersonalen högst 8 timmar om dygnet, dock att, där för behörig fortgång av den övriga besättningens skeppstjänst eller för passagerarnas betjänande så kräves, dylik sjöman må, utöver sagda tid, såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst å passagerarfartyg under sammanlagt högst 2 timmar om dygnet, och å annat fartyg under sammanlagt högst 1 timme om dygnet.

Å helgdag må såsom ordinarie arbete i hamn icke åläggas sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen annan skeppstjänst än vanligen förekommande löpande göromål och lättare rengöring under tillhoppa högst 1 timme; ej heller må å helgdag såsom ordinarie arbete i hamn åläggas ekonomipersonalen annan skeppstjänst än sådan som erfordras för besättningens och passagerarnas förplägning jämte nödig uppässning i övrigt samt lättare rengöring.

Ordinarie arbetstid i hamn skall förläggas för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen, 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 ekonomipersonalen å annat fartyg än passagerarfartyg 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.

## 3 KAP.

### Ordinarie arbetstid å fartyg som nyttjas i närtrafik.

#### 9 §

Nyttjas fartyg i annan fart än i 3 § sägs (närtrafik), skall, där skeppstjänsten ej är anordnad i enlighet med vad i 2 kapitlet stadgas, ordinarie arbetstid utgöra högst 24 timmar för två dygn i följd,

dock att sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen å passagerarfartyg, icke må såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst under längre tid än sammanlagt 63 timmar i veckan.

#### 4 KAP.

#### Säkerhetstjänst och övertidsarbete.

##### 10 §.

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;

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.

För skeppstjänst som sjöman utför på grund av förestående bestämmelser är han, såvida ej annat överenskommits, icke berättigad till särskild ersättning.

##### 11 §.

Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må mot ersättning åläggas sjöman jämväl annan än i 10 § omförd skippstjänst (övertidsarbete).

##### 12 §.

Till övertidsarbete må sjöman användas högst 24 timmar i veckan, dock att å fartyg i fjärrtrafik övertidsarbete icke må förekomma i sådan utsträckning att tiden för sjömannens skeppstjänst under ett och samma dygn därigenom skulle uppgå till mer än 16 timmar; å fartyg i nordsjö- eller vidsträcktare fart må övertidsarbete ej heller förekomma regelbundet till sjöss. Har styrman å vars arbete stadgandet i 4 § punkt a) äger tillämpning, utöver där angiven tid såsom ordinarie arbete under mer än 1 timme, för dygn räknat, ålagts radiotelegraf- eller radiotelefontjänst, skall från här medgiven tid för övertidsarbete av högst 24 timmar i veckan avdragas den tid styrmannen sålunda mer än 1 timme för dygn tagits i anspråk för radiotelegraf- eller radiotelefontjänst.

Från nu stadgad begränsning undantages övertidsarbete som erfordras för:

a) nödig vakttjänst i hamn;

b) vidtagande av åtgärd som blivit påbjuden av myndighet i hamn;

c) skeppstjänst som föranledes därav att besättningen blivit under pågående resa förminskad;

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

##### 13 §.

1 mom. Ersättning för övertidsarbete skall utgå i penningar, eller ock då fråga är om vakttjänst i hamn eller om arbete utfört av sjöman som icke upp- bär 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. Vid övertidsarbetets ersättande med fritid skall iakttagas, att mot övertiden svarande fritid skall vara förlagd till samma dygn som det varunder övertidsarbetet utförts, eller ock till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn.

## 5 KAP.

### Övriga bestämmelser.

#### 14 §.

Innehåller avtal om skeppstjänst villkor stridande mot denna lag, vare det villkor utan verkan, där ej om sådant villkor överenskommits genom parterna bindande kollektivavtal samt villkoret godkänts av Konungen, eller den myndighet åt vilken Konungen må hava uppdragit prövningen därutinnan.

#### 15 §.

För varje dag varunder övertidsarbete förekommer åligger det befälhavaren eller, under hans tillsyn och ansvar, styrman eller maskinist eller föreståndare för ekonomiavdelningen 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 såvitt angår fartyg i inskränkta fart än nordsjöfart.

#### 16 §.

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

#### 17 §.

Tillsyn å efterlevnaden av denna lag utövas av fartygsinspektionens tillsynsorgan; och skall i övrigt beträffande tillsynen i tillämpliga delar lända till efter rättelse vad i 1, 6 och 7 kapitlen lægen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg finnes stadgat.

Närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen.



18 §.

Befälhavare som använder sjöman till skeppstjänst i strid mot vad i denna lag stadgas, straffes med dagsböter.

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

Frihet från ansvar enligt denna paragraf äger dock rum, där visas kan att tillgång till nödig bemanning för anordnande i allo av skeppstjänsten i enlighet med denna lag icke funnits i senast besökta hamn.

19 §.

Bryter befälhavare, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelningen eller redare mot bestämmelse som är meddelad i 15 §, straffes med dagsböter.

20 §.

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 har sådan av befälhavaren begången förseelse skett med redarens vetskap och vilja, vare han förfallen till enahanda ansvar.

Vad här sagts om befälhavare gäller även styrman, maskinist och föreståndare för ekonomiavdelningen.

21 §.

Åsidosätter befälhavare den skyldighet som enligt 16 § åligger honom, straffes med böter från och med fem till och med etthundra kronor.

22 §.

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

23 §.

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

24 §.

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

25 §.

Böter som ådömas enligt denna lag tillfalla kronan.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1939.

Vederbörande myndighet äger att jämväl innan denna lag trätt i kraft meddela undantag som avses i 1 § 3 mom. och 15 § eller godkännande som avses i 14 §.

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 vid tillämpning av stadgandena i 4 § punkt c) och d) angående ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman som tillhör däck- eller maskinmannskapet större antal man än det för vilket fartygets bostäder eller stadigvarande inrättningar äro avsedda, må där Konungen, eller den myndighet åt vilken Konungen må hava uppdragit prövningen därutinnan, funnit anordnande av ytterligare bostäder eller inrättningar icke vara praktiskt möjligt eller icke kunna ske utan oskäligen kostnad, samt däröver utfärdats särskilt bevis, ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, varom här är fråga, beräknas utan avseende å vad i nämnda lagrum stadgas. Bevis som nyss sagts må icke utfärdas att gälla för längre tid än fyra år åt gången; beviset skall förvaras ombord.

## F ö r s l a g

till

## L a g

**angående ändrad lydelse av 10, 23, 51 och 73 §§ sjömanslagen den 15 juni 1922 (nr 270).**

Härigenom förordnas, att 10, 23, 51 och 73 §§ sjömanslagen den 15 juni 1922<sup>1</sup> skola, 10, 51 och 73 §§ i nedan angivna delar, erhålla följande ändrade lydelse:

10 §.

Minderårig under femton år må ej användas i skeppstjänst.

I eldartjänst — — — års ålder.

Å fartyg — — — års ålder.

Å fartyg i fart väster om linjen Hanstholm—Lindesnäs och bortom Cuxhaven må minderårig under sexton år under tiden mellan klockan 20 och klockan 8 ej användas i skeppstjänst i vidare mån än att han under nämnda tid erhåller en sammanhängande vilotid av minst nio timmar. Vad här sagts skall dock icke utgöra hinder för den minderåriges nyttjande till skeppstjänst av följande slag, nämligen

a) skeppstjänst som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods;

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;

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 10 och 73 §§ se 1925:49.

d) skeppstjänst som erfordras för vidtagande av åtgärd som blivit påbjuden av tull- eller hälsovårdsmyndighet;

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

Från stadgandet i första stycket, såvitt angår minderårig som uppnått fjorton års ålder, samt från vad i tredje stycket finnes stadgat äger Konungen, eller den myndighet åt vilken Konungen må hava uppdragit prövnin-gen därutinnan, för särskilda fall medgiva undantag.

### 23 §.

Varder besättningen under resa förminskad, skall därigenom inbesparad hyra för den tid fartyget är till sjöss fördelas mellan de kvarblivna i förhållande till det ökade arbete envar fått vidkännas, dock allenast i mån som de icke åtnjutit ersättning härför såsom för övertidsarbete enligt vad därom är särskilt stadgat.

### 51 §.

Sjöman skall — — — från skeppsbord.

Under fartygs uppehåll 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.

Under dylikt uppehåll 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 fyrtioåtta timmar, må dock sådant landlov kunna påfordras allenast såvida fartygets avgång ej därigenom fördröjes.

Där så lämpligen kan ske, äger sjömannen rätt att i fall som avses i andra och tredje styckena kostnadsfritt anlita fartygets båtar för att komma i land.

Varder sjöman — — — underrätta befälhavaren.

### 73 §.

Befälhavare eller — — — med böter:

1. om han — — — konsuls beslut;

6. om han vägrar någon utan laga skäl tillstånd att gå i land enligt bestämmelserna i 51 §;

7. om han — — — omförmäld rapport.

Lika med — — — och vilja.

Har i — — — femtio kronor.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1939.

Utän hinder av vad i 10 § första stycket finnes stadgat må den som vid tiden för lagens ikraftträdande användes i skeppstjänst fortfarande användas i sådan tjänst.

Beträffande lydelsen av de i propositionen nr 223 omförmälda konventionsförslag och rekommendation får utskottet hänvisa till de vid propositionen såsom Bil. A, B och C (sid. 145—157) fogade svenska översättningar av samma konventionsförslag och rekommendation.

I samband med förenämnda propositioner har utskottet till behandling förehaft elva i anledning av propositionerna väckta motioner, nämligen i första kammaren nr 273 av herr *Ohlin*, nr 289 av herr *Berg, Robert*, nr 290 och nr 292 av herr *Velander m. fl.*, nr 291 av herr *Andersson, Elon*, samt nr 296 av herr *Petersson, Knut*, och herr *Hansén*, ävensom i andra kammaren nr 399 av herr *Lindberg* i Stockholm, nr 423 av herrar *Åqvist* och *Tengström*, nr 424 av herr *Tengström* samt nr 425 och nr 426 av herr *Bagge m. fl.*

I motionen I: 273 hemställes, att riksdagen måtte *dels* uttala, att genomförandet av åttatimmarsprincipen i fråga om skeppstjänst till sjöss för vaktindelad befäl eller manskap i vidare mån än hittills skett bör anstå till dess motsvarande lagstiftning införes jämväl i Danmark, Finland och Norge, *dels ock* i och för sådant ändamål besluta, att till den föreslagna sjöarbetstidslagen skall fogas en övergångsbestämmelse av innebörd, att stadgandena i 4 § punkt c) och d) skola, såvitt angår sjöman vars arbetstid till sjöss enligt gällande lag utgör högst 24 timmar för två dygn i följd, träda i kraft först på dag som av Konungen bestämmes.

I motionerna I: 289 och II: 399, vilka äro likalydande, hemställes, att riksdagen måtte i huvudsak antaga ett i motionerna angivet förslag till sjöarbetstidslag, innefattande ändringar i vissa delar av 1, 2, 3, 4, 7, 9, 18 och 25 §§ i Kungl. Maj:ts förslag. Redogörelse för ändringsförslagen lämnas nedan vid behandlingen av de paragrafer vartill de hänföra sig.

I motionerna I: 290 och II: 425, vilka äro likalydande, hemställes, att riksdagen måtte *dels*, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 223, för sin del antaga lag om fortsatt giltighet tills vidare av nu gällande sjöarbetstidslag, *dels ock* förklara, att internationella arbetsorganisationens förslag till konventioner angående arbetstid och bemanning å fartyg samt angående minimiålder för användning till skeppstjänst icke för närvarande kunna ratificeras av Sverige, samt att rekommendationen angående arbetstid och bemanning å fartyg ej heller för närvarande bör föranleda till någon åtgärd från de svenska statsmakternas sida.

I motionerna I: 291 och II: 423, vilka äro likalydande, hemställes, att 7 § första stycket i Kungl. Maj:ts förslag till sjöarbetstidslag gives en sådan avfattning, att arbetstiden för styrmän, vilkas arbetstid enligt 4 § ej må överstiga 9 timmar, skall å avgångs- och ankomstdygn såsom i gällande lag utgöra 9 timmar.

I motionerna I: 292 och II: 426, vilka äro likalydande, hemställes, under hänvisning till vad som i motionerna I: 290 och II: 425 anförts angående propositionen nr 223, att riksdagen måtte jämväl avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 224.

I motionerna I: 296 och II: 424, vilka äro likalydande, hemställes, att före-

liggande förslag till ny sjöarbetstidslag måtte träda i tillämpning först när konventionen angående arbetstid och bemanning ombord å fartyg vunnit anslutning av samtliga nordiska länder, Nederländerna, Sovjetunionen och Storbritannien.

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

### Lagförslagen.

Rörande den svenska *sjöarbetstidslagstiftningens utveckling* får utskottet hänvisa till historiken i propositionen nr 223 (sid. 11—21). Den nu föreslagna lagstiftningen har två skilda huvudsyften, nämligen dels att ersätta hittillsvarande provisoriska sjöarbetstidslag med nya lagbestämmelser, avsedda att utgöra en definitiv reglering av denna lagstiftningsfråga, dels ock att skapa grundval för svensk ratificering av förenämnda båda konventionsförslag.

En sammanfattande redogörelse för de *allmänna synpunkter* som från myndigheternas samt de hörda organisationernas och intresserepresentanternas sida under förarbetena framkommit i fråga om den internationella regleringen av hithörande ämnen ävensom beträffande frågorna om svensk ratificering av de föreliggande konventionsförslagen och en med eller utan samband därmed företagen revision av den svenska lagstiftningen på området har i propositionen nr 223 lämnats under rubriken »Allmänna synpunkter» (sid. 22—39).

*Allmän motivering* för det med propositionen nr 223 framlagda förslaget till sjöarbetstidslag återfinnes i propositionen å sid. 39—42; *specialmotivering* till de särskilda lagbestämmelserna innehålles i propositionen under vederbörande kapitel- och paragrafrubriker.

Specialmotiveringen till det med propositionen nr 224 framlagda förslaget till ändringar i sjömanslagen återfinnes i propositionen nr 223 å sid. 137—144.

*Lagrådets* uttalanden i anledning av de särskilda lagförslagen hava intagits i propositionen nr 223 å sid. 202 och i propositionen nr 224 å sid. 8.

Vid prövning av de genom propositionerna nr 223 och 224 framlagda lagförslagen har utskottet i första hand beaktat hurusom — fränsett kravet på en utsträckning av 8-timmarsprincipens tillämpning för sjöfolkets del — behovet av en revision av sjöarbetstidslagstiftningen i många avseenden länge gjort sig gällande beträffande hittillsvarande provisoriska bestämmelser i ämnet. Detta förhållande har till fullo klarlagts redan genom den av kommerskollegium och socialstyrelsen verkställda utredning (se Statens offentliga utredningar 1934: 8, Betänkande med förslag till sjöarbetstidslag), som

*Utskottet.*

föregick Kungl. Maj:ts vid 1934 års riksdag framlagda förslag till ny sjöarbets-tidslag (prop. nr 240/1934). I vilken utsträckning nämnda behov gjort sig gällande framgår bland annat av en vid ämbetsverkens betänkande fogad redogörelse för yrkanden om ändringar i sjöarbetstidslagen som tid efter annan i olika sammanhang framkommit (se sid. 38 i betänkandet). Vid be-handling av 1934 års lagförslag framhöll lagrådet, som visserligen fann sig icke kunna tillstyrka mera vittgående reformer i fråga om 8-timmarsprin-cipens tillämpning, bland annat att det internationella samarbete som på-ginge i syfte att reglera sjöfolkets arbetstid genom en allmän konvention icke kunde få utgöra hinder för ett genomförande av sådana ändringar i vår provisoriska lagstiftning på området som befundes påkallade av redan vun-nen erfarenhet.

Utskottet, som ansluter sig till denna uppfattning, delar även den så-som motiv för Kungl. Maj:ts nu framlagda förslag i propositionen nr 223 (sid. 42) uttalade mening, att det icke längre kan ifrågasättas att yt-terligare uppskjuta genomförandet av sjöarbetstidslagens reformering. De förslag i sådant syfte som innehållas i propositionen innebära tillämpning för sjöfolkets vidkommande av principer som numera utsträckts till nästan alla mera betydande arbetsområden i land. Sjöfartens säregna förhållan-den skapa visserligen svårigheter för en undantagslös tillämpning av 8-tim-marsprincipen beträffande allt arbete som regleras genom sjöarbetstids-lagen. Gentemot en tillämpning därav i den utsträckning Kungl. Maj:ts för-slag avser kunna enligt utskottets mening avgörande invändningar icke res-sas. Visserligen måste, såsom i propositionen framhållits, de föreslagna re-formerna medföra icke obetydliga kostnadsökningar, vilka, även om de icke låta sig med full säkerhet på förhand beräkna, dock kunna antagas under mindre gynnsamma ekonomiska förhållanden vålla svårigheter för vissa delar av sjöfartsnäringen, i första hand för trampfarten, som utgör den svenska handelsflottans på en gång ekonomiskt svagaste och mest konjunk-turkänsliga del. Denna omständighet finner utskottet dock så mycket mindre kunna få förhindra en skäligen förbättring av de svenska sjömännens arbetsförhållanden som en begränsning av arbetstiden i jämförlig mån eller i än vidare utsträckning, enligt vad i propositionen upplysts, redan skett i vissa andra sjöfartsidkande stater av större betydelse, främst Storbritannien och Amerikas Förenta Stater. Det nordiska samarbete som i förevarande lagstiftningsfråga ägt rum och som skapat förutsättningar för en i huvud-sak enhetlig nordisk reglering av sjöarbetstidslagstiftningen är jämväl av betydelse i detta sammanhang. Utskottet har icke förbisett den inverkan på de internationella konkurrensförhållandena som förekomsten av subventio-ner på många håll utöva men vill i detta avseende ansluta sig till det av föredragande departementschefen i propositionen nr 223 (sid. 42) gjorda ut-talandet, att frågan om lämpliga anordningar från det allmännas sida till stöd för vår sjöfartsnäring torde få tagas under prövning, därest svensk sjöfart genom subventionsåtgärder för främmande länders fartyg eller på grund av andra omständigheter skulle försättas i ett så oförmånligt läge, att dess konkurrensförmåga och ekonomiska bärkraft icke skulle förslå. I

detta sammanhang vill utskottet också framhålla önskvärdheten av att i olika avseenden framkomna förslag till åtgärder av beskaffenhet att kunna medföra förbättringar i den svenska sjöfartens ställning snarast möjligt måtte upptagas till prövning i den mån så ej skett.

På grundval av föregående allmänna överbåganden har utskottet funnit sig böra förorda Kungl. Maj:ts med propositionerna nr 223 och 224 framlagda förslag till sjöarbetstidslag och lag om ändring av vissa paragrafer i sjömanslagen. Utskottet får följaktligen avstyrka i motionerna I: 290 och II: 425 framställda yrkanden om avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 223 och kan icke heller förorda motionerna I: 292 och II: 426, vari hemställts om avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 224.

Vid granskning av lagförslagets detaljer har utskottet för egen del icke funnit skäl till någon erinran. Utskottet saknar för den skull anledning att i detta sammanhang ingå på de med de enskilda lagbestämmelserna förbundna detaljspörsmålen. Till de frågor rörande särskilda bestämmelser i Kungl. Maj:ts förslag till sjöarbetstidslag som upptagits i motionerna I: 289 och 291 samt II: 399 och 423 vill utskottet senare återkomma. Om de yrkanden rörande sjöarbetstidslagets ikraftträdande som framställts i motionerna I: 273 och 296 samt II: 424 vill utskottet yttra sig efter behandlingen av de detaljspörsmål som röra enskilda stadganden i lagförslagen.

### **Bemanningsreglerna.**

Efter att i anslutning till behandlingen av sjöarbetstidslagets särskilda stadganden hava berört vissa tillämpningsfrågor rörande ordningen för handläggningen av ärenden angående undantag från lagen samt meddelande av råd och upplysningar rörande lagens innebörd och tillämpning, har föredragande departementschefen i propositionen nr 223 (sid. 129—137) redogjort för principerna för en blivande bemanningsreglering och den huvudsakliga innebörden av de förslag i sådant avseende som föranletts av förslaget till sjöarbetstids- och bemanningskonventionen (se vid propositionen såsom Bil. H och I fogade förslag till bemanningsförordning m. m. ävensom till vissa ändringar i befälsförordningen). Rörande den författningsmässiga regleringen av de svenska fartygens bemanningsförhållanden har i propositionen erinrats om att grundvalen därför utgöres av sjöfartssäkerhetslagstiftningens huvudstadgande, 5 a § sjölagen, varest i anslutning till allmänna lagbud rörande fartygs sjövärdighet m. m., innefattande bland annat föreskrift om att fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt, förefinnes bemyndigande för Kungl. Maj:t att utfärda närmare föreskrifter om vad som skall iakttagas i de avseenden som i lagrummet omförmälas. Departementschefen har i olika sammanhang (sid 129 och 136) framhållit, att den redogörelse som vid föredragningen lämnats rörande de tilltänkta författningsbestämmelserna i ämnet — vilka icke i detta sammanhang hänskjutits till Kungl. Maj:ts prövning — föranletts allenast av hänsyn till bemanningsbestämmelsernas samband på vissa punkter med arbetstidsregleringen samt för att tjäna till belysning av konventionsförslagets in-

nehåll i förevarande ämne. För egen del har departementschefen icke närmare ingått på hithörande frågor, utan inskränkt sig till att förklara, att han funnit de framlagda sakkunnigförslagen grundade å riktiga principer och ägnade att tjäna såsom grundval för blivande lagstiftning i ämnet. På grund av sambandet med arbetstidsregleringen har departementschefen dock funnit sig böra i ett särskilt avseende redan nu anmäla en av honom tilltänkt avvikelse från de sakkunnigas förslag. Beträffande denna fråga, som gäller antalet av styrmän, resp. maskinister, å fartyg med större brutto-dräktighet, resp. maskinstyrka, får utskottet hänvisa till departementschefens uttalande å sid. 136 i propositionen nr 223.

*Utskottet.*

Under framhållande av att ovan omförmälda förslag till bestämmelser rörande fartygs bemanning med befäl och manskap icke äro slutgiltiga utan få betraktas såsom huvudsakliga anvisningar rörande innebörden av de författningsbestämmelser som erfordras för tillämpning för Sveriges del av föreskrifterna angående bemanning i konventionsförslaget angående arbetstid och bemanning å fartyg, får utskottet tillkännagiva sin anslutning till den av föredragande departementschefen uttalade mening att de framlagda sakkunnigförslagen i förevarande ämne synas vara grundade å riktiga principer och ägnade att tjäna såsom grundval för blivande föreskrifter i ämnet; gentemot de av departementschefen tilltänkta avvikelserna från sakkunnigförslaget har utskottet icke något att erinra. I övrigt har utskottet ansett sig icke böra göra något uttalande rörande de vid propositionen fogade förslagen till bemanningsregler.

### Konventionsförslagen.

Vidkommande härefter frågan om Sveriges anslutning till internationella arbetsorganisationens vid propositionen nr 223 såsom Bil. A, B och C fogade förslag till konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg och rekommendation i samma ämne ävensom förslag till reviderad konvention angående fastställande av minimiålder för barns användande i arbete till sjöss, över vilka riksdagens yttrande begärts av Kungl. Maj:t, får utskottet, utöver vad i det föregående anförts rörande dessa beslut, hänvisa till de redogörelser för internationella arbetskonferensens tjugoförsta och tjuogoandra sammanträden (fjärde och femte sjöfartskonferenserna), som lämnats dels i Kungl. Maj:ts proposition nr 184 till 1937 års riksdag, och dels i förevarande proposition nr 223 sid. 16 och 17.

Upplysningar rörande i ärendet hörda organisationers och intresserepresentanters ställningstagande till frågan om Sveriges anslutning till förevarande konventionsförslag återfinnas i propositionen nr 223 å sid. 22—35.

*Kommerskollegium* och *socialstyrelsen* hava beträffande frågan om Sveriges anslutning till sjöarbetstids- och bemanningskonventionen å fartyg förklarat sig finna angeläget att, innan Sverige ratificerade denna konvention, visshet vunnes om att åtminstone de andra nordiska länderna — Danmark,



Finland och Norge — ävensom Nederländerna och Sovjetunionen samt Storbritannien komme att ansluta sig till konventionen. Vad ämbetsverken i detta sammanhang anfört återfinnes å sid. 38 och 39 i propositionen nr 223.

*Socialpolitiska delegationen*, vars befattning med ärendet förnämligast avsett en granskning av de upprättade författningsförslagen i syfte att fastställa, huruvida de kunde anses ägnade att förverkliga konventionsförslagens bestämmelser, har i detta hänseende förklarat sig kunna vitsorda, att de av delegationen granskade författningsförslagen, vilka legat till grund för de av Kungl. Maj:t med förevarande propositioner framlagda lagförslagen, på det hela taget väl motsvara konventionernas krav och i många fall tillförsäkra sjömännen avsevärt längre gående eller jämväl andra förmåner än dem konventionerna påbjuda. Rörande innebörden av detta uttalande har utskottet inhämtat, att de förmåner utöver vad konventionsbestämmelserna innehålla som härmed åsyftats väsentligen avse regler rörande arbetsförhållandena å sådana fartyg, respektive å fartyg nyttjade i sådan fart, varå konventionsbestämmelserna i olika avseenden icke äro tillämpliga, exempelvis fartyg med mindre bruttodräktighet än 2,000 resp. 700 ton såvitt angår däck- resp. maskinpersonalens arbetstidsreglering eller fartyg som nyttjas i närtrafik. Vidare har uttalandet giltighet jämväl beträffande innehållet i särskilda författningsbestämmelser, av vilka vissa icke äga någon direkt motsvarighet i konventionsförslagen, medan andra reglera frågor som i konventionsförslagen uttryckligen hänvisats till internt avgörande.

I propositionen nr 223 (sid. 205) har *föredragande departementschefen* framhållit, att antagandet av det framlagda förslaget till sjöarbetstidslag och det med propositionen nr 224 framlagda förslaget till lag om ändrad lydelse av vissa paragrafer i sjömanslagen, tillika med genomförandet av de administrativa föreskrifter rörande fartygs bemanning m. m. (innefattande jämväl ändringar i befälsförordningen) för vilka i det föregående redogjorts, skulle medföra tillämpning av reglerna i 1936 års konventionsförslag angående arbetstid och bemanning å fartyg, och sålunda utgöra grundval för svensk ratificering av denna konvention, ävensom innebära vederbörligt beaktande av den i samband med konventionen antagna rekommendationen i samma ämne. Med hänsyn härtill har departementschefen förordat, att konventionen ratificeras, dock med förut omförmäلت förbehåll för ratifikation av, förutom övriga nordiska länder, Nederländerna och Sovjetunionen samt Storbritannien såsom villkor för ikraftträdandet av Sveriges ratifikation. Beträffande skälen för detta förbehåll får utskottet hänvisa till propositionen nr 223, sid. 42. Vad förenämnda rekommendation angår har departementschefen funnit dess innehåll icke för närvarande påkalla andra åtgöranden från de svenska statsmakternas sida än de för vilka förut redogjorts. Vidare har han framhållit, att vid bifall till det med propositionen nr 224 framlagda förslaget, i vad det avser ändrad lydelse av 10 § första stycket sjömanslagen, förutsättning likaledes komme att skapas för svensk ratifikation av 1936 års reviderade konvention angående minimiålder för barns användande till sjöss;

departementschefen har för den skull förordat ratificering jämväl av sistnämnda konvention.

*Utskottet.* Enär de av utskottet i det föregående tillstyrkta lagförslagen i förening med förenämnda administrativa föreskrifter rörande bemanningsförhållandena helt täcka området för ifrågavarande beslut av internationella arbetskonferensen, anser utskottet, att ifrågavarande konventionsförslag böra ratificeras, dock såvitt angår förslaget till konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg med det förbehåll som i propositionen angivits. I övrigt har utskottet icke funnit något att andraga i anledning av vad departementschefen anfört rörande ifrågavarande beslut av internationella arbetsorganisationen.

### Vissa detaljspörsmål rörande förslaget till sjöarbetstidslag.

#### 1 § (lagens tillämpningsområde).

I *motionerna I: 289 och II: 399* har hemställts, att det i 1 § 2 mom. i Kungl. Maj:ts förslag förekommande undantag från lagens tillämpning för arbete som utföres av »sådan föreståndare för ekonomiavdelningen vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter», skulle erhålla sådan lydelse att det komme att avse arbete som utföres av »intendent eller chefssteward» ombord å passagerarfartyg i nordsjö- eller vidsträcktare fart.

I *sakkunnigförslaget* hade ifrågavarande undantagsbestämmelser erhållit följande lydelse »annan person som för befäl över avdelning av fartyget och vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter».

I yttrande över sakkunnigförslaget har *svenska maskinbefälsförbundet* uttryckt farhågor för att det föreslagna undantaget kunde komma att föranleda tillskapande av befälsbefattningar enbart i syfte att möjliggöra undantag från lagens tillämpning, samt yrkat att ifrågavarande undantag måtte utgå.

*Svenska sjöfolksförbundet* har beträffande samma undantagsbestämmelse framhållit, att enär någon begränsning med avseende å fartygens storlek icke angivits, följdén skulle kunna bliva att exempelvis stewarten å fartyg där allenast ytterligare en eller två personer funnes i köks-»avdelningen», skulle kunna undantagas från lagens tillämpning. Under erinran vidare om att köks- och intendenturdepartementet å större passagerarfartyg vore uppdelat i flera »avdelningar», var och en under förmanskap av särskild person, samt att ett betydande antal personer skulle ställas utanför lagen, om undantagsbestämmelsen bleve tillämplig i dylika fall, har förbundet förklarat sig finna ett förtydligande påkallat i syfte att klargöra att stadgandet allenast avsåge intendent eller person i motsvarande ställning å de största passagerarfartygen.

I anledning av förberörda anmärkningar från de anställdas sida beträffande ifrågavarande undantag, vilka anmärkningar i allt väsentligt överensstämma med motionärernas motivering till ändringsförslaget, hava *kommers-*

*kollegium och socialstyrelsen* föreslagit begränsning av undantaget till icke vaktindelad föreståndare för intendenturavdelningen å passagerarfartyg. Härvid må emellertid beaktas, att ämbetsverken under hänvisning till de svårigheter som vore förbundna med en rationell arbetstidsbegränsning för kökspersonalen, särskilt i närtrafiken, ansett sig böra föreslå återinförande av det i gällande lag förefintliga undantag beträffande den huvudsakligen för passagerarnas räkning anställda upppassarpersonalen (dock självfallet med begränsning till annan fart än konventionsfart). Sistnämnda undantag, vilket icke fanns i sakkunnigförslaget, har med föranledande av ämbetsverkens yttrande upptagits i Kungl. Maj:ts förslag, men har där, efter mönster av motsvarande stadgande i allmänna arbetstidslagen (1 § k), inskränkts till att avse person som är anställd huvudsakligen för passagerarnas direkta betjänande.

Rörande det nu ifrågavarande undantaget för arbete som utföres av icke vaktindelad föreståndare för ekonomiavdelningen, vars sakliga innehåll uppenbarligen beröres av avfattningen av undantaget för den egentliga upppassarpersonalen, har *föredragande departementschefen*, som upptagit ämbetsverkens förslag att genom snävare formulering av undantaget för »annan person som för befäl över avdelning av fartyget» tillmötesgå de önskemål som framstälts från de anställdas sida, anfört, att det genom den av ämbetsverken föreslagna formuleringen 'föreståndare för intendenturavdelningen', som av honom underkastats allenast en terminologisk justering, borde vara fullt klart, att med ifrågavarande undantagsbestämmelse avsåges allenast intendent, chefsstewart eller person i liknande ställning, som verkligen innehade chefskap över intendentur- eller ekonomiavdelningen i dess helhet och ej blott underavdelning därav. För att vinna överensstämmelse med föreliggande danska och finska förslag har departementschefen på tillskyndan av det nordiska expertmötet i Köpenhamn låtit undantaget gälla föreståndare för ekonomiavdelningen jämväl å andra fartyg än passagerarfartyg, vilket han förklarar sig anse vara principiellt riktigt och särskilt påkallat i fråga om större fartyg som utan att vara passagerarfartyg i egentlig mening, d. v. s. försedda med passagerarfartygscertifikat, föra ett begränsat antal passagerare.

Vad departementschefen sålunda anfört synes utskottet utgöra tillfredsställande garanti mot den av motionärerna och de anställdas organisationer befarade vantolkningen av undantagsstadgandet. Utsträckningen av undantagets tillämpning att gälla även lastfartyg förefaller utskottet motiverad, jämväl med hänsyn till angelägenheten av att så långt möjligt fullfölja det nordiska samarbetet i syfte att ernå enhetliga lagbestämmelser på hithörande områden.

*Utskottet.*

Beträffande stadgandet i 1 § 2 mom. punkt f) angående undantag för arbete som utföres av person anställd å segelfartyg med hjälpmaskin vars brutto-dräktighet understiger 100 registerton, eller ock annat fartyg som har en nettodräktighet understigande 20 registerton och nyttjas i inskränkta fart än nordsjöfart, har i *motionerna I: 289 och II: 399* föreslagits sådan ändring att

segelfartyg med hjälpmaskin skulle likställas med annat maskindrivet fartyg samt att tonnagegränsen skulle ändras från 20 nettoton till 25 bruttoton.

Motionärernas yrkande innebär återupptagande av ett i *sakkunnigförslaget* förekommande stadgande, från vilket *kommerskollegium* och *socialstyrelsen* avrått. Ämbetsverken hava utförligt motiverat sitt ståndpunktstagande i denna fråga; vad ämbetsverken därvid anfört återfinnes å sid. 54 och 55 i propositionen, vartill utskottet får hänvisa.

*Föredragande departementschefen* har för sin del i förevarande fråga anfört följande: »Vidkommande ifrågasatt utsträckning av sjöarbetstidslagens tillämpning till fartyg som för närvarande äro därifrån undantagna, har jag, efter prövning av de förslag som i sådant hänseende från skilda håll framkommit, anslutit mig till ämbetsverkens mening härutinnan. Jag har visserligen ej varit främmande för tanken att, på sätt i sakkunnigförslaget skett, likställa motorsegelfartyg med andra maskindrivna fartyg, eller att åtminstone genom en övergångsbestämmelse inskränka undantaget beträffande motorsegelfartyg under 100 bruttoton till existerande fartyg. Vid närmare övervägande har jag emellertid funnit förhållandena inom denna gren av sjöfarten med dess små och i allmänhet ekonomiskt föga bärkraftiga fartygsenheter, bemannade i regel med allenast några få man, överhuvud taget mindre lämpade för sådan reglering varom här är fråga, och jag har härvid jämväl tagit hänsyn till förefintligheten av liknande skäl och omständigheter som de vilka i fråga om den allmänna arbetstidslagen föranlett undantagande av smärre företag (med högst 4 arbetare).»

*Utskottet.*

I betraktande av vad sålunda framhållits samt med hänsyn till vad ämbetsverken med stöd av verkställda utredningar anfört, har utskottet för sin del funnit sig böra avstyrka det av motionärerna framställda ändringsförslaget.

## 2 § 2 mom. (undantag vid beräkning av arbetstid).

I *motionerna I: 289* och *II: 399* har hemställts, att förevarande moment måtte erhålla följande lydelse: »Vid beräkning av arbetstid enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, försåvitt sjömannen enligt förmans besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar minst en timma.»

Motionärernas förslag innebär, såvitt angår längden av avdragsgillt uppehåll, bibehållande av *gällande lag*. Enligt *sakkunnigförslaget* skulle uppehåll av minst en halv timmes varaktighet frändragas arbetstiden, oavsett i vilken fart fartyget nyttjades.

*Kommerskollegium* och *socialstyrelsen* hava erinrat om att här berörda fråga jämväl under förarbetena till 1934 års lagförslag varit föremål för ingående prövning, samt förordat att minskningen till en halv timme för avdragsgillt uppehåll skulle, på sätt från Kungl. Maj:ts sida föreslagits i 1934 års proposition, begränsas till fartyg i närtrafik, beträffande vilken särskilda

olägenheter försports av gällande bestämmelse. Ämbetsverkens yttrande i denna fråga är av följande lydelse:

»Utbytet av en timme mot en halv timme har rönt bifall hos redarerepresentanterna. Särskilt har det framhållits, att denna ändring städse varit behöflig för närtrafiken med dess många för däcksmanskapet uppkommande fristunder av ej fullt en timmes varaktighet mellan angöringsstationerna. Från de anställdas sida har ändringen däremot framkallat anmärkningar, och det har från manskapshåll t. o. m. yrkats, att längre tid än en timme skall fordras för att uppehållet skall få frånräknas arbetstiden.

Ämbetsverken kunna för sin del ej finna annat än att skäl tala för att det ifrågasatta utbytet av en timme mot en halv timme kommer till stånd. Då ett dylikt utbyte emellertid måste betecknas såsom en försämring för personalen, anse ämbetsverken det önskvärt, att utbytet endast äger rum i fråga om sådan trafik, där behov därav särskilt föreligger. Ämbetsverken föreslå för den skull, att utbytet, i anslutning till vad proposition nr 240 till 1934 års riksdag därom innehöll, begränsas till att avse fartyg i närtrafik.»

*Föredragande departementschefen* har lika med ämbetsverken funnit den lösning som föreslogs vid 1934 års proposition vara att förorda såsom innebärande ett skäligt tillgodoseende av båda parternas önskemål.

Utskottet ansluter sig till den av departementschefen sålunda uttalade mening.

*Utskottet.*

### 3 § (vaktindelning).

I *motionerna I: 289 och II: 399* har föreslagits, att till 3 § i Kungl. Maj:ts förslag skulle fogas ett nytt stycke av följande lydelse: »Till sjöss å dylik resa skall skeppstjänsten vara indelad i sjövakter, dock med undantag för ekonomipersonal och dagmän.»

I *gällande lag* finnes ett motsvarande stadgande av innebörd att skeppstjänsten skall vara indelad i vakter (skift) på allmänt brukligt sätt till sjöss å resa vilken under vanliga förhållanden kräver mera än 12 timmars oavbruten gång. Mot denna föreskrift svarande bestämmelse återfinnes i *sakkunnigförslaget*.

*Kommerskollegium* och *socialstyrelsen* hålla före, att stadgandet om vaktindelning på allmänt brukligt sätt har föga praktiskt värde, och hava föreslagit att det måtte uteslutas ur lagen. Ämbetsverken anföra härutinnan följande:

»Detta stadgandes tillämpningsområde omfattar endast sådana sjömän, vilkas ordinarie arbetstid till sjöss är vaktindelad och alltså regleras enligt 4 §. Gränserna för tillämpningsområdet äro synnerligen vaga, alldenstund föreskrift saknas om vilka sjömän som skola vara vaktindelade. Innebörden av uttrycket vaktindelning på allmänt brukligt sätt är i och för sig även ganska vag, i betraktande av de olika vaktssystem i skilda farter, som kunna inrymmas i begreppet. Stadgandets betydelse får därför anses vara

ganska ringa. Ett närmare preciserande av stadgandets innebörd skulle medföra så vidlyftiga detaljföreskrifter, att det ej gärna kan ifrågasättas, att de skola inrymmas i lagen. Det lärer för övrigt aldrig ifrågasatts att anordna i 4 § avsedd vaktindelning på annat sätt än som är allmänt brukligt. Under dessa förhållanden synes stadgandet i 3 § om vaktindelning på allmänt brukligt sätt kunna uteslutas ur lagen.»

Till denna mening ansluter sig *socialpolitiska delegationen*, som finner uteslutningen av stadgandet i andra stycket av 3 § i sakkunnigförslaget vara förmånlig ur synpunkten av lagstiftningens överensstämmelse med konventionsförslaget.

*Föredragande departementschefen*, som förmäler sig hava erfarit, att farhågor för oförutsedda verkningar av den föreslagna uteslutningen av stadgandet om vakthållning till sjöss yppats å de ombordanställdas sida, har framhållit, att en närmare granskning av lagförslaget, sådant det av honom förordats, visade att stadgandet utan olägenhet kunde undvaras, enär frågan om vakthållning i verkligheten komme att regleras av bestämmelserna rörande arbetstiden till sjöss i följande paragrafer. Efter att närmare hava utvecklat på vad sätt detta sker, har departementschefen förklarat, att han anslöte sig till ämbetsverkens förslag och förordade uteslutning av stadgandet om vakthållning.

*Utskottet.*

Utskottet har icke kunnat finna att av motionärerna befarade olägenheter skulle följa av uteslutningen av stadgandet om vakthållning till sjöss och har för den skull icke funnit skäl förorda upptagande i lagen av sådant tillägg som motionärerna föreslagit.

#### 4 § (ordinarie arbetstid till sjöss).

I *motionerna I: 289 och II: 399* har hemställts, att arbetstiden för eldare som har att för hand verkställa eldning med kol enligt punkt e) skulle bestämmas till åtta timmar oberoende av fart och maskinstyrka.

Under förarbetena till lagförslaget hava liknande yrkanden framställts av *svenska sjöfolksförbundet*, som till stöd därför bl. a. åberopat, att dylik begränsning genom kollektivavtal mellan förbundet och landets största kustfartsrederi genomförts för eldarepersonalen å flertalet fartyg med mindre maskinstyrka än den i gällande lag, respektive den i förslaget angivna.

Vidkommande det sålunda motiverade yrkandet har *föredragande departementschefen* förmått sig vid övervägande av förslaget hava funnit vara att beakta, dels att jämväl annan än av det åberopade kollektivavtalet berörd sjöfart förekomme i den begränsade fart varom här vore fråga, och dels att kollektivavtalets bestämmelser icke vore till sina verkningar fullt jämförliga med en reglering av föreslagen art. Departementschefen har för den skull icke ansett sig kunna förorda lagfästade i förevarande hänseende av den ordning som för viss del av kustfarten uppnåtts genom den åberopade kollektivavtalsregleringen.

De av motionärerna för ifrågavarande förslag anförda skälen överensstämma i sak med vad svenska sjöfolksförbundet till stöd för sitt ovan nämnda yrkande andragit och innefatta sålunda synpunkter som redan tagits i betraktande vid lagförslagets beredning. Utskottet har icke funnit anledning att frångå den ståndpunkt som intagits i Kungl. Maj:ts förslag.

7 § (ordinarie arbetstid vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn).

I motionerna I: 291 och II: 423 har beträffande ordinarie arbetstid för trevaktindeldad styrman, vilkens arbetstid till sjöss enligt 4 § ej må överstiga sammanlagt nio timmar för dygn räknat, hemställts, att arbetstiden vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn skall utgöra högst nio timmar för dygn räknat. Det av motionärerna anförda huvudmotivet för ifrågavarande förslag är att bärande skäl icke funnes att i förevarande avseende införa en reglering som skulle innebära en utökning av arbetstiden i jämförelse med gällande lag.

För en jämförelse mellan innehållet i gällande lag (9 §) och sakkunnigförslaget, med vilket Kungl. Maj:ts förslag överensstämmer, får utskottet hänvisa till den redogörelse i saken som i propositionen lämnats å sid. 83 och 84, varest jämväl upplysning meddelats rörande den praktiska innebörden av den föreslagna regleringen för arbetstiden vid ankomst eller avgång i jämförelse med arbetsordningen till sjöss. Såsom därav framgår, kommer ifrågavarande stadgande att medföra en ökning av arbetstiden vid ankomst och avgång med en timme för all trevaktindeldad däckspersonal, såväl befäl som manskap, och enahanda förhållande kommer att inträda för dagmännens vidkommande. För tvåvaktindeldad personal blir förhållandet det omvända, d. v. s. att den ordinarie arbetstiden vid ankomst och avgång blir kortare än till sjöss. Resultatet härav blir sålunda att de personalkategorier vilka till sjöss hava den kortaste arbetstiden få vidkännas en mindre ökning av arbetstiden vid ankomst och avgång, nämligen med en timme om dygnet (dock med undantag av trevaktindeldad maskinpersonal), medan den personal som till sjöss har en arbetstid av 12 timmar per dygn (d. v. s. tvåvaktindeldad personal) kommer i åtnjutande av kortare arbetstid vid ankomst och avgång än till sjöss.

Under förarbetena hava starka intressesättningar kommit till synes på denna punkt. De synpunkter som kommit till uttryck i förevarande motioner hava under förarbetena framförts av Sveriges fartygsbefälsförening, vars yttrande i frågan återfinnes i propositionen nr 223 sid. 85 (nederst) och följande.

Kommerskollegium och socialstyrelsen hava — under framhållande av att bestämmelserna i förevarande paragraf innebure en genomgripande förändring i fråga om regleringen av arbetet vid ankomst och avgång — framfört förslag om, förutom formella ändringar, fastställande av arbetstiden till tio timmar för ej blott styrmän utan jämväl vaktindelat däcksmanskap och dagmän. Såsom skäl för detta förslag hava ämbetsverken åberopat bl. a.

att samma arbetstid föreslagits av Kungl. Maj:t i 1934 års lagförslag, ävensom att den av ämbetsverken föreslagna arbetstiden vore fastställd i kollektivavtal, gällande vid tiden för ämbetsverkens utlåtande (juni 1937).

*Föredragande departementschefen* har för sin del fasthållit sakkunnigförslagets lösning, innebärande ett maximum av tio timmar för styrmän och nio timmar för annan sjöman (utom trevaktindelad maskinpersonal) samt till stöd härför, såvitt angår annan sjöman än styrman, åberopat senare träffad kollektivavtalsreglering. Till komplettering av vad därutinnan upplysts i propositionen, må här antecknas, att det mellan Sveriges redareförening och Sveriges fartygsbefälsförening gällande kollektivavtalet av den 27 oktober 1937 rörande arbetstiden vid ankomst till eller avgång från hamn upptager föreskrift om att ordinarie arbetstid för styrman icke må överstiga tio timmar för dygn räknat.

*Utskottet.*

Vid bedömande av den genom förevarande motioner väckta frågan torde till en början få beaktas, att de i propositionen föreslagna arbetstidsreglerna komma att innebära tillämpning av trevaktsystemet för däcksbefälets vidkommande i väsentligt större utsträckning än som för närvarande är fallet. Det normalt föreliggande behovet av större tillgång till arbetskraft vid de tillfällena, då fartyget ankommer till eller avgår från hamn, kommer även att påverkas av den minskade arbetstiden för dagmännen, vilka utgöra en kategori vars arbetskraft i betydande utsträckning tages i anspråk vid ifrågavarande tillfällen. Det synes för den skull nödvändigt att betrakta besättningen såsom en helhet och på lämpligt sätt avväga de intressen som här stå emot varandra i form av, å ena sidan, det normala behovet av arbete för fullgörande av de vid ankomst och avgångstillfällen hopade göromål och, å andra sidan, angelägenheten av att vid ankomst och avgång skapa ett övergångstillstånd som närmar sig hamnarbetstidsordningen. Den lösning som från Kungl. Maj:ts sida föreslagits synes utskottet innebära en lämplig avvägning mellan dessa motsatta intressen. Vad motionärerna anfört till stöd för sin hemställan har utskottet väl funnit äga visst berättigande i vad angår sådana styrmän (andra än förste styrmän) som enligt gällande lag åtnjuta en begränsning av den ordinarie arbetstiden vid ankomst och avgång till nio timmar, när det icke utan särskilt vägande skäl bör ifrågakomma att förminska en förmån som redan vunnit hävd eller stadfästelse. Enahanda skäl skulle emellertid kunna åberopas beträffande flera andra jämkningar i Kungl. Maj:ts förslag, vilka ur de anställdas synpunkt i och för sig skulle kunna betraktas såsom försämringar i jämförelse med gällande lag (exempelvis minskningen av längden av avdragsgillt uppehåll i arbetstiden eller komplettering av bestämmelserna rörande å helgdag tillåtet arbete). Enligt utskottets mening torde lagförslaget dock böra bedömas såsom en helhet, och Kungl. Maj:ts förslag lär tvivelsutan framstå såsom ett väsentligt socialt framsteg, medförande betydande förbättring för sjömännen. Detta omdöme torde äga giltighet jämväl för styrmännens vidkommande, betraktade såsom en kategori för sig. Vid sådant förhållande har utskottet



icke funnit skäl tillstyrka ifrågavarande motioner. De däri framförda synpunkterna innefatta icke något som icke varit föremål för beaktande under förarbetena till lagförslaget.

I *motionerna I: 289 och II: 399* har hemställts, att bestämmelsen i 7 § angående arbete å helgdag (punkt b) måtte erhålla sådan formulering, att å helgdag icke finge åläggas sjöman annan skeppstjänst än 1) sådan som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering samt arbeten som ha direkt samband med ankomsten respektive avgången, 2) arbete för ilandförande och ombordtagande av passagerares handbagage och post i mindre omfattning, 3) lättare rengöring där sådan kan anses ingå i sjömannens åligganden, 4) för besättningens förplägnad erforderligt arbete.

I jämförelse med den uppräkningslista som återfinnes i motsvarande stadgande i Kungl. Maj:ts förslag innebär motionärernas förslag uteslutning av åtskilliga slags arbeten, nämligen med fartygets framdrivande, manövrering eller navigering sammanhängande arbete som ej kan tåla uppskov, radiotelegraf- och radiotelefontjänst, arbete för ilandförande och ombordtagande av passagerare samt ombordtagande av proviant och skeppsförnödenheter i mindre omfattning, lastning och lossning av styckegods i mindre omfattning och av gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, samt spolning av däck, då detta arbete icke kan hänföras till lättare rengöring (såsom t. ex. vid nattning).

Vidare har i motionärernas förslag utelämnats dels ett stycke, innehållande föreskrift om askhissnings utförande av maskinmanskapet såsom ordinarie arbete, dels ock näst sista stycket i paragrafen, nämligen bestämmelsen om att reglerna i 4 § angående ordinarie arbetstid till sjöss må kunna tillämpas å sådan ankomst- eller avgångsdag, varunder fartyget befunnit sig till sjöss eller eljest i gång under större delen av dygnet.

Samtliga av motionärerna sålunda upptagna frågor hava i anledning av erinringar från de ombordanställdas sida under förarbetena ägnats ingående uppmärksamhet i propositionen. Frågan om begränsningen av det ordinarie arbetet å helgdag, liksom även spørsmålet om reglering av arbetstiden vid sen ankomst eller tidig avgång eller andra liknande fall har av departementschefen behandlats å sid. 91 och 92, varest förslagets bestämmelser i förevarande hänseende utförligt motiverats. Spørsmålet angående askhissning såsom ordinarie arbete för maskinmanskapet har i propositionen behandlats i samband med reglerna i 4 § angående ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindeldad personal; departementschefens uttalande i detta ämne återfinnes i propositionen å sid. 76.

Motionärerna, vilka icke anfört något skäl till stöd för förslaget om uteslutning av bestämmelser rörande askhissning, hava beträffande övriga frågor icke förebragt andra skäl eller omständigheter än sådana som tidigare anförts under förarbetena till lagförslaget och i propositionen ägnats uppmärksamhet av departementschefen. Utskottet har icke funnit skäl tillstyrka motionärernas ifrågavarande förslag.

*Utskottet.*

9 § (ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik).

I motionerna I: 289 och II: 399 har hemställts, att andra stycket i 9 § i Kungl. Maj:ts förslag måtte erhålla sådan lydelse, att sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen å passagerarfartyg icke må såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst under längre tid än nio timmar per dygn eller högst 54 timmar per vecka.

I jämförelse med *gällande lag* företer *Kungl. Maj:ts förslag* ändring i sak allenast i ett avseende, nämligen i fråga om ekonomipersonalen å lastfartyg, för vars arbetstid för närvarande gäller allenast huvudregeln om begränsning till 24 timmar under två dygn i följd, medan Kungl. Maj:ts förslag nu jämställer denna personal med den egentliga besättningen i så måtto, att begränsningen till 63 timmar i veckan utsträcks att gälla även nämnda personal. I detta sammanhang må emellertid jämväl erinras om den skärpning för ekonomipersonalens vidkommande som i lagförslaget åvägabragts därigenom, att undantaget i 1 § 2 mom. för arbete, som utföres av personal anställd huvudsakligen eller uteslutande för passagerares räkning, inskränkts att omfatta allenast arbete som utföres av person vilken å fartyg i inskränkta fart än norrsjöfart är anställd huvudsakligen för passagerares direkta betjäande.

Under förarbetena hava *svenska maskinbefälsförbundet* och *svenska sjöfolksförbundet* beträffande närtrafiken påyrkat begränsning av den för vecka beräknade ordinarie arbetstiden till 56 timmar. Å andra sidan har *Sve- riges segelfartygsförening* hemställt, att den för vecka bestämda tidsbegränsningen måtte ökas till 70 timmar.

*Kommerskollegium* och *socialstyrelsen* hava förklarat sig icke kunna förordna bifall till någotdera av förenämnda yrkanden.

*Föredragande departementschefens* yttrande rörande ifrågavarande paragraf vilar på förutsättningen, att den hittillsvarande summariska och elastiska regleringen av arbetstiden ombord å fartyg i närtrafik fortfarande bör bibehållas. De synpunkter som legat till grund för denna uppfattning har departementschefen närmare utvecklat i samband med behandlingen av frågan om regleringen av ekonomipersonalens arbetstid i den trafik varom här är fråga (sid. 104). Förenämnda förslag om ytterligare begränsning, respektive utökning av den ordinarie arbetstiden å fartyg i närtrafik hava icke därutöver föranlett till särskilda uttalanden från departementschefens sida.

*Utskottet.*

Utskottet har för sin del vid prövning av de med ifrågavarande paragraf sammanhängande frågor rörande möjligheterna till ytterligare begränsning av den för närtrafikens vidkommande stadgade ordinarie arbetstiden jämväl beaktat tidigare utredningar i detta ämne. Utskottet vill sålunda erinra om den utredning som på Kungl. Maj:ts föranstaltande verkställdes i anledning av 1926 års riksdags (skrivelse nr 220) begäran om utredning rörande lämpligheten av ett motionsvis (I: 250) framfört spörsmål om sådan ändring av

bestämmelserna i sjöarbetstidslagen, att sjöman å fartyg utan vaktindelning till skydd för överansträngning bereddes en sammanhängande vilotid under varje dygn. Redogörelse för den i anledning härav verkställda utredningen innehålles i kommerskollegii och socialstyrelsens förut omförmälda betänkande med förslag till sjöarbetstidslag av den 25 september 1933 (Statens offentliga utredningar 1934: 8) varest frågan behandlats i den vid betänkandet fogade bilagan Y (sid. 118). I Kungl. Maj:ts proposition nr 240 till 1934 års riksdag, i vilken den begärda utredningen redovisats, har föredragande departementschefen uttalat, att han med hänsyn till vad ämbetsverken anfört icke ansett sig böra framlägga förslag i det av motionärerna angivna syftet. I samma proposition har departementschefen förmält, att han haft frågan om en ytterligare begränsning av den för ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik såsom maximum för vecka stadgade tid av 63 timmar under övervägande i samband med förarbetena till det lagförslag som med nämnda proposition framlades, men att en närmare undersökning av förhållandena inom vissa grenar av ifrågavarande sjöfart föranlett honom att avstå från den tilltänkta begränsningen, då ett stadgande om kortare veckoarbetstid eller kortare arbetstid för månad räknat, som troligen på sina håll skulle kunna tillämpas utan allt för stora svårigheter, för annan hithörande sjöfart syntes kunna under rådande förhållanden medföra allvarliga hinder för trafikens upprätthållande i dittillsvarande omfattning.

Utskottet har vidare vid denna frågas bedömande tagit i betraktande de i förevarande proposition nr 223 närmare angivna skäl och omständigheter som i fråga om arbetsförhållandena inom närtrafiken och särskilt å passagerarfartyg göra särdeles stor rörlighet påkallad, i synnerhet med hänsyn till trafikens starkt säsongbetonade karaktär, växlande ej blott under skilda årstider, utan även inom en och samma arbetsvecka, med framträdande ökning av resandefrekvensen omkring veckoskiftena.

I betraktande av vad sålunda i förevarande fråga förekommit har utskottet funnit övervägande skäl tala för den lösning frågan erhållit i Kungl. Maj:ts förslag.

### 18 § (straffbestämmelser).

I *motionerna I: 289 och II: 399* har hemställts, att sista stycket i 18 § Kungl. Maj:ts förslag måtte uteslutas. Nämnda stycke avser befälhavares och redares ansvar för den händelse sjöman användes till skeppstjänst i strid mot sjöarbetstidslagen och stadgar frihet från dylikt ansvar där visas kan att tillgång till nödig bemanning för anordnande i allo av skeppstjänsten i enlighet med sjöarbetstidslagen icke funnits i senast besökta hamn.

Ifrågavarande bestämmelse, som förekommer i *sakkunnigförslaget*, har framkallat invändning från svenska maskinbefälsförbundet. Kommerskollegium och socialstyrelsen hava förordat de sakkunnigas förslag med allenast en formell jämkning.

*Föredragande departementschefen* har förklarat sig anse ifrågavarande bestämmelses sakliga innehåll grundat på en riktig princip.

*Utskottet.* Utskottet ansluter sig till den av departementschefen sålunda uttalade uppfattningen.

25 § (bötesfördelning).

I *motionerna I: 289 och II: 399* har hemställts, att böter som ådömas jämlikt sjöarbetstidslagen skola tillfalla handelsflottans pensionsanstalt.

Enligt *Kungl. Maj:ts förslag* skola böter som ådömas enligt lagen tillfalla Kronan.

En regel om bötesfördelning liknande den motionärerna föreslagit innehålls i förordningen den 12 juni 1936 angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. § 34, varest stadgas att av de enligt nämnda förordning ådömda böterna hälften tillfaller kronan och hälften handelsflottans pensionsanstalt. Böter som ådömas enligt lagen den 16 maj 1930 om arbetstidens begränsning eller lantarbetstidslagen den 26 juni 1936 skola tillfalla kronan.

*Utskottet.* Utskottet har icke ansett tillräckliga skäl föreligga att i förevarande hänseende föreslå ändring i *Kungl. Maj:ts förslag*.

*Lagens ikraftträdande och övergångsbestämmelser.*

På sätt förut omförmälts har i *motionerna I: 296 och II: 424* hemställts, att den nya sjöarbetstidslagens ikraftträdande måtte göras beroende av att den internationella konventionen angående arbetstid och bemanning å fartyg vinner anslutning av samtliga nordiska länder, Nederländerna, Sovjetunionen och Storbritannien.

*Föredragande departementschefen* har i propositionen nr 223 (sid. 123) lämnat upplysningar rörande tidpunkten för den föreslagna sjöarbetstidslagens ikraftträdande samt innebörden av de till lagförslaget fogade övergångsbestämmelserna. Såsom därav ävensom av vissa i samband med den allmänna motiveringen gjorda uttalanden (sid. 42) framgår, är avsikten att den nya sjöarbetstidslagen jämte lagen om ändringar i sjömanslagen tillika med vissa förut berörda ändringar i befälsförordningen skola träda i kraft den 1 januari 1939, då giltighetstiden för gällande sjöarbetstidslag utgår. Detta avses skola ske oberoende av ikraftträdandet av de till ratifikation föreslagna konventionsförslagen, medan däremot, på sätt förut omnämnts, tillämpningen av tilltänkta administrativa föreskrifter rörande manskapsbemanningen avses skola tillsvidare anstå i avvaktan på ikraftträdandet av svensk ratifikation av sjöarbetstids- och bemanningskonventionen, för vilken ratifikation, såsom ovan omförmälts, särskilda villkor skola uppställas. Departementschefen framhåller (sid. 42), att sjöfarten genom ett sådant till-

vägagångssätt erhåller en övergångstid med något lägre kostnader, varjämte vissa andra fördelar vinnas i form av bibehållen handlingsfrihet i lagstiftningshänseende samt med avseende å lagbestämmelsernas tillämpning.

Vid bifall till det av motionärerna framställda förslaget skulle tydligen erfordras antagande av lag om fortsatt giltighet tillsvidare av nu gällande sjöarbetstidslag till dess att de angivna förutsättningarna förelåge. Tidpunkten härför låter sig uppenbarligen icke med någon säkerhet beräkna. Väl har föredragande departementschefen i propositionen nr 223 förmått sig hava anledning antaga att i övriga nordiska länder komme att tillämpas enahanda förfarande i ratifikationshänseende som det för Sveriges del föreslagna, varför det synes möjligt att förutsättningar kunna skapas för samtliga och ensartade ratifikationsbeslut i samtliga nordiska länder. Vidkommande övriga länder vilkas anslutning till ifrågavarande konvention skulle erfordras såsom villkor för ikraftträdande av Sveriges ratifikation, nämligen bland andra Nederländerna, Sovjetunionen och Storbritannien, synes det däremot mera ovissst vid vilken tidpunkt frågan kan bliva aktuell. Utskottet har inhämtat, att konventionen i ämnet, enligt från internationella arbetsbyrå i Genève ingångna upplysningar, i samtliga nämnda länder på övligt sätt bragts till vederbörande folkrepresentations eller myndigheters kännedom. I Sovjetunionen har detta emellertid skett utan något uttalande i ratifikationsfrågan, medan för Nederländernas del uttryckligen förklarats, att konventionen komme att biträdas allenast under förutsättning att den vunne anslutning från Storbritanniens sida. Vid konventionens anmälan i brittiska parlamentet har allenast meddelats, att regeringen hade frågan under övervägande och tillsvidare icke kunde göra något uttalande i saken.

Utskottet.

Med hänsyn till vad sålunda upplysts och då, såsom av utskottets allmänna uttalande rörande lagförslagen framgått, utskottet i likhet med Kungl. Maj:t hyser den uppfattningen, att den svenska sjöarbetstidslagstiftningens reformering icke längre bör få förhindras av hänsyn till den tämligen ovissa utvecklingen av det internationella samarbetet för en allmän reglering av sjöfolkets arbetsförhållanden på grundval av den internationella konventionen i ämnet, finner utskottet sig icke kunna tillstyrka motionerna I: 296 och II: 424.

Slutligen återstår det genom *motionen I: 273* väckta förslaget att genomförandet av 8-timmarsprincipen i fråga om skeppstjänst till sjöss för vaktindelad befäl eller manskap i vidare mån än hittills skett borde anstå till dess motsvarande lagstiftning infördes jämväl i Danmark, Finland och Norge, samt att vad sjöarbetstidslagen beträffar för sådant ändamål borde antagas en övergångsbestämmelse varigenom ikraftträdandet av de stadganden som innefatta de ur konkurrenssynpunkt mest genomgripande reformerna, nämligen föreskrifterna i 4 § punkterna c) och d) angående 8-timmarsprincipens tillämpning i fråga om vaktindelad däck- och maskinmanskap,

såvitt angår sjöman vars arbetstid till sjöss enligt gällande lag utgör högst 12 timmar i genomsnitt för dygn räknat, bleve beroende på Kungl. Maj:ts förordnande.

*Utskottet.*

Utskottet delar den i motionen uttryckta uppfattningen om betydelsen av nordiskt samgående i förevarande lagstiftningsfråga. Vad i propositionen härutinnan anförts torde giva vid handen att även Kungl. Maj:t fäster stort avseende vid det nordiska samarbetets fullföljande. Av allt att döma synes denna uppfattning även vara till finnandes hos vederbörande inom övriga nordiska länder. Visserligen har danska riksdagen i mitten av nästlidne april åtskilts utan att proposition i ämnet blivit framlagd, men från dansk sida har, enligt vad för utskottet upplysts, officiellt förklarats, att danska regeringen har för avsikt att förelägga riksdagen förslag i ämnet, så snart den åter sammanträder. Enligt ingången underrättelse har norska regeringen i dagarna framlagt proposition med förslag till sjöarbetstidslag, grundad i huvudsak på det nordiska utkastet. Jämväl i Finland fortgår lagstiftningsarbetet, enligt vad utskottet inhämtat, i nära anslutning till de gemensamma nordiska riktlinjerna, och det torde vara anledning antaga att förslag kommer att föreläggas finska riksdagen, då den i höst åter sammanträder.

I betraktande av vad sålunda upplysts har utskottet icke kunnat finna erforderligt att för den svenska sjöarbetstidslagstiftningen uppställa förbehåll av den art motionären föreslagit, vilket för övrigt synts utskottet möjligen kunna på annat håll framkalla svårigheter för lagstiftningens genomförande, vilka icke behöva befaras uppkomma, därest den svenska lagstiftningen nu fullföljes i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag. Utskottet har för den skull funnit sig icke kunna förorda det i motionen I: 273 väckta förslaget.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

1. att riksdagen måtte

a) antaga det genom propositionen nr 223 framlagda förslaget till sjöarbetstidslag;

b) förklara att riksdagen för sin del ansluter sig till föredragande departementschefens i det vid propositionen nr 223 fogade statsrådsprotokollet av den 12 mars 1938 uttalade uppfattning rörande de konventionsförslag och den rekommendation, som fogats vid samma proposition;

c) antaga det genom propositionen nr 224 framlagda förslaget till lag angående ändrad lydelse av 10, 23, 51 och 73 §§ sjömanslagen den 15 juni 1922 (nr 270);

2. a) att de i anledning av propositionen nr 223 väckta motionerna I: 273, 289, 290, 291 och 296 samt II: 399, 423, 424 och 425, i den mån de icke blivit besvarade genom vad utskottet ovan under 1 a) och b) hemställt, icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd; samt

b) att de i anledning av propositionen nr 224 väckta motionerna I: 292 och II: 426 måtte anses besvarade genom utskottets hemställan under 1 c).

Stockholm den 7 maj 1938.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

---

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Norman, Linder, P. Sandström, Heiding, Knut Petersson\*, Västberg\*, Nordborg* och *Sten*;

från andra kammaren: herrar *Österström\*, Hage, Olovson, Skoglund\*, Hallagård, Sandström i Härnösand\*, Hermansson\** och *Hansson i Örebro*.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

---

### Reservationer:

1) av herrar *P. Sandström, Nordborg, Skoglund* och *Sandström i Härnösand*, vilka anförde:

Utskottsmajoritetens beslut synes oss lika litet som Kungl. Maj:ts genom förevarande propositioner nr 223 och 224 inrymma vederbörlig hänsyn till sakkunskapens omdöme och varningar beträffande konsekvenserna av ifrågavarande för en riksviktig näringsgren djupt ingripande lagstiftning.

I framlagda motioner, nämligen I: 290 och I: 292 samt II: 425 och II: 426, hava de näringspolitiska och ekonomiska förhållanden antytts, som bilda den bakgrund, mot vilken förevarande lagstiftningsfråga måste ses.

De allvarliga bekymmer för sjöfartens framtid, som de långtgående sociala reformer berörande denna näring, vilka i år föreslagits riksdagen, helt naturligt framkalla hos sjöfartsnäringens företrädare, förefalla särskilt välgrundade i betraktande av att den vikande konjunkturen nu rätt tydligt påvisar, att den till sina grunder ej klarlagda och antagligen exceptionella period av förhållandevis höga frakter, som rått från hösten 1936 och under större delen av 1937, nu icke längre kan påräknas till sjöfartens stöd under

de oundvikliga och betydande svårigheter, som den nya lagstiftningen oundgängligen måste vålla.

På längre sikt teckna sig den svenska sjöfartsnäringens utsikter ovissa och mörka. Ett symptom, vars betydelse ur många synpunkter synes oss förtjäna allvarligt begrundande, utgöres av den minskning den svenska handelsflottan undergått sedan 1931. I förenämnda motioner har detta sakförhållande tydligt påvisats medelst den officiella statistikens klara och ovedersägliga vittnesbörd. Denna tonnageminskning synes oss särskilt allvarsam, emedan den huvudsakligen givit sig till känna inom den svenska trampflottan, vars betydelse ur allmän näringspolitisk synpunkt är synnerligen stor, icke minst därigenom att den i väsentlig mån bidrager till de fraktintäkter, med vilkas hjälp den svenska betalningsbalansen hålles i jämvikt.

Den oroväckande innebörden av Kungl. Maj:ts förslag har ytterligare understrukits av vad som förekommit under utskottsbehandlingen. I första hand har det enligt vårt bedömande med full tydlighet klarlagts att genomförandet av åttatimmarsdagen på däck är icke blott ekonomiskt sett mycket kostbart utan jämväl med hänsyn till arbetets art mindre motiverat. Om de längst gående reformerna — vilka i främsta rummet hänföra sig till nämnda område — bedömda ur rent intern synpunkt sålunda kunna förefalla mindre behövliga, synes hänsynen till svenska handelsflottans möjligheter att hävda sig i den internationella konkurrensen hava blivit otillbörligt åsidosatta. Med all uppskattning av det nordiska samarbetet och strävandena att ernå största möjliga internationella enhetlighet på ifrågavarande område, synas oss alla försök i denna riktning mer eller mindre meningslösa, så länge subventionssystemen i olika länder florerar i nuvarande utsträckning. Handelsministerns i propositionen tillkännagivna intentioner att söka igångsätta en internationell aktion för subventionssystemets avskaffande torde icke kunna förväntas inom åtminstone de närmaste åren leda till resultat. Redan av propositionens ordalag framgår, att handelsministern såsom en konsekvens av den nya lagstiftningen förutsett nödvändigheten av statlig hjälpverksamhet till sjöfartens stödjande. Detta tillkännagivande synes oss på ett otvetydigt sätt karakterisera innebörden av Kungl. Maj:ts förslag. Till en lagstiftning med dylika konsekvenser kunna vi icke medverka. Fasthellre ansluta vi oss till den i förutnämnda motioner deklarerade uppfattningen, att statsmakterna i stället för att med artificiella metoder söka vidmakthålla den svenska handelsflottan under ekonomiskt omöjliga förhållanden, tillskapade genom en för långt driven socialpolitik, borde sörja för bevarandet av sjöfartsnäringens sunda utvecklingsmöjligheter.

Sådant det internationella läget för närvarande tecknar sig, synes ock försiktigheten bjuda att tillsvidare avvakta utvecklingen, och vi anse oss därför böra instämma i förenämnda motioner, vari hemställes om avslag å Kungl. Maj:ts propositioner nr 223 och 224 och förlängning tillsvidare av gällande sjöarbetstidslag.



Under åberopande av vad sålunda anförts, få vi hemställa,

att riksdagen måtte, med avslag å Kungl. Maj:ts propositioner nr 223 och 224, för sin del antaga lag om fortsatt giltighet tillsvidare av nu gällande sjöarbetstidslag, ävensom förklara att internationella arbetsorganisationens förslag till konventioner angående arbetstid och bemanning å fartyg samt angående minimiålder för användning till skeppstjänst icke för närvarande böra ratificeras av Sverige samt att rekommendationen angående arbetstid och bemanning å fartyg ej heller för närvarande bör föranleda till någon åtgärd från de svenska statsmakternas sida.

2) av herrar *Österström* och *Knut Petersson*, vilka ansett, att utskottet bort tillstyrka de i motionen I: 273 gjorda yrkandena.