

Nr 27.

Ankom till riksdagens kansli den 5 maj 1942 kl. 5 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om viss ändring i sjöarbetstidslagen.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen nr 144 i första kammaren av herrar *Berg, Robert*, och *Gillström*, samt nr 196 i andra kammaren av herrar *Lundgren* och *Lindberg* i Stockholm.

I motionerna, vilka äro likalydande, har hemställts, att riksdagen måtte besluta sådan ändring av 1 § 2 mom. sjöarbetstidslagen, att det undantag från lagens tillämpning, vilket gäller arbete som utföres av »sådan föreståndare för ekonomiavdelningen vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter», i stället måtte gälla arbete som utföres av »föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg med passagerarcertifikat».

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

Över motionerna har utskottet i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver begärt yttrande från kommerskollegium, varjämte Sveriges redareförening, Svenska sjöfolksförbundet och Svenska stewartföreningen beretts tillfälle att yttra sig över motionerna. Yttranden hava inkommit från nämnda myndighet och sammanslutningar. Kommerskollegium har bilagt yttranden av vissa sjöarbetstidssakkunniga. Yttrandena av kommerskollegium och nämnda sammanslutningar ävensom av direktören H. F. Reuterskiöld i egenskap av sjöarbetstidssakkunnig — till vilket sistnämnda yttrande Svenska redareföreningen anslutit sig — finnas såsom bilagor A—E fogade vid detta utlåtande. Utskottet får hänvisa till innehållet i bilagorna.

Sjöarbetstidslagen den 30 september 1938, som trädde i kraft den 1 januari 1939, äger 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. Jämlikt 1 § 2 mom. i lagen undantages emellertid från dess tillämpning arbete som utföres av, bland andra, sådan föreståndare för ekonomiavdelningen vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter. Enligt samma moment är vidare undantaget arbete som utföres av person vilken å fartyg i inskränktare fart än nordsjöfart är anställd huvudsakligen för passagerares direkta betjäning. I 3 mom. i nämnda paragraf stadgas slutligen, att Konungen, eller den myndighet åt vilken Konungen må hava uppdragit att i vissa avseenden därutinnan utöva beslutanderätt, må, när syn-

nerliga skäl därtill äro, medgiva undantag utöver vad i 2 mom. sägs från tillämpningen av lagen.

Enligt 3 § e) *kungörelsen den 30 september 1938 med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen* åligger det kommerskollegium, i dess egenskap av fartygsinspektionens chefsmyndighet, att tillhandagå redare, befälhavare och besättning med råd och upplysningar rörande tillämpningen av gällande föreskrifter om arbetstiden å svenska fartyg.

Enligt 20 § *lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg* gäller, att, därest maskindrivet fartyg uteslutande eller huvudsakligen nyttjas till att mot ersättning befordra passagerare eller eljest å fartyg, som framdrives annorledes än medelst rodd, på en gång medföras flere än tolv passagerare, fartyget skall vara försett med passagerarfartygscertifikat.

Förslag till gällande sjöarbetstidslag framlades genom proposition nr 223 till 1938 års riksdag. I propositionen anhöll Kungl. Maj:t därjämte om riksdagens yttrande beträffande, bland annat, ett av den internationella arbetskonferensen år 1936 vid dess tjugoförsta sammanträde (fjärde sjöfartskonferensen) antaget förslag till konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg (1936 års arbetstids- och bemanningskonvention). Till grund för Kungl. Maj:ts förslag till lag i ämnet låg, bland annat, ett av 1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga utarbetat förslag till sjöarbetstidslag (sakkunnigförslaget), vilket anslöt sig till konventionens bestämmelser.

Enligt artikel 3 i *1936 års arbetstids- och bemanningskonvention* undantogs från tillämpningen av föreskrifterna i konventionens avdelning om arbetstid, bland andra, befälspersoner, som föra befäl över en avdelning av fartyget och icke göra vakt.

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 uttryckte *svenska maskinbefälsförbundet* farhågor för att det föreslagna undantaget kunde komma att föranleda tillskapande av befälsbefattningar enbart i syfte att möjliggöra undantag från lagens tillämpning, samt yrkade att ifrågavarande undantag måtte utgå.

Svenska sjöfolksförbundet framhöll beträffande samma undantagsbestämmelse, att enär någon begränsning med avseende å fartygets storlek icke angivits, följden skulle kunna bli att exempelvis stewarten å fartyget, 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, förklarade sig förbundet finna ett förtydligande påkallat i syfte att klargöra att stadgandet allenast avsåge intendent eller person i motsvarande ställning å de största passagerarfartygen.

Svenska stewartföreningen framförde önskemål om snävare och tydligare formulering av undantaget för »annan person som för befäl över avdelning av fartyget»; föreningen anförde därutinnan följande:

»De sakkunniga torde icke hava avsett, att begreppet 'annan person som för befäl över avdelning o. s. v.' skall omfatta andra personer tillhörande kategorien köks- och intendenturpersonal än intendentur och i vissa fall chefsstewarder å passagerarfartyg.

Med förevarande bestämmelse föreslagna formulering torde emellertid risk föreligga för en tolkning av bestämmelsen, varigenom stewarder å lastfartyg samt köksmästare, förrådsförvaltare, styckmästare och andra å passagerarfartyg anställda personer, om vilka man möjligen skulle kunna säga, att de föra befäl över avdelning, skulle komma att ställas utanför sjöarbetstidslagens tillämplighetsområde.

Bestämmelsen, som nästan ordagrant hämtats från konventionsförslaget, torde med den avfattning, § 1 i förslaget fått, överhuvud endast komma att avse köks- och intendenturpersonal, sedan nämligen övriga ombordanställda, vilka kunna tänkas å svenska fartyg hava den ställning, som i bestämmelsen avses, i förslaget särskilt angivits. Motsvarande bestämmelse i konventionen däremot är avsedd att omfatta även sistnämnda personer. Redan på denna grund anser Föreningen förevarande bestämmelser upptagande i förslaget mindre lyckligt.

Då vidare Föreningen anser frågan vara av synnerligen stor betydelse på grund av den ovan påpekade risken, föreslår Föreningen, att bestämmelsen helt uteslutes ur förslaget och att den ersättes med uttrycket: 'intendentur och chefsstewarder å passagerarfartyg;'.

Skulle bestämmelsen av någon anledning finnas böra kvarstå, anser Föreningen det vara nödvändigt, att den erhåller en sådan formulering, att någon tvekan icke kan råda därom att den icke avser andra till kategorien köks- och intendenturpersonal hörande personer än intendentur och chefsstewarder å passagerarfartyg.»

I anledning av förberörda anmärkningar från de anställdas sida beträffande ifrågavarande undantag hade *kommerskollegium 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 förut gällande lag förefintliga undantag beträffande den huvudsakligen för passagerarnas räkning anställda upppassarpersonalen (dock med begränsning till inskränkta fart än nord-sjöfart). Sistnämnda undantag, vilket icke fanns i sakkunnigförslaget, hade med föranledande av ämbetsverkens yttrande upptagits i Kungl. Maj:ts förslag, men hade där, efter mönster av motsvarande stadgande i allmänna arbetstidslagen (1 § k), inskränkts till att avse person som är anställd huvudsakligen för passagerarnas direkta betjäning.

Rörande det nu ifrågavarande undantaget för arbete som utföres av icke vaktindelad föreståndare för ekonomiavdelningen anförde *föredragande departementschefen*, som upptagit ämbetsverkens förslag att genom snävare formulering av undantaget för »annan person som för befäl över avdelning av fartyg» tillmötesgå de önskemål som framstälts från de anställdas sida,

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 hade departementschefen på tillskyndan av det nordiska expertmötet i Köpenhamn 1937 låtit undantaget gälla föreståndare för ekonomiavdelningen jämväl å andra fartyg än passagerarfartyg, vilket han förklarat 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.

I anledning av propositionen nr 223/1938 väcktes inom riksdagen bland annat motionen nr 289 i första kammaren av herr *Berg, Robert*, och motionen nr 399 i andra kammaren av herr *Lindberg* i Stockholm. I motionerna, vilka voro likalydande, hemställdes 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.

Andra lagutskottet, som behandlade propositionen och motionerna, yttrade i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 52 på denna punkt följande:

Vad departementschefen sålunda anført synes utskottet utgöra tillfredsställande garanti mot den av motionärerna och de anställdas organisationer befarande 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.

Sjöarbetstidslagen den 30 september 1938 äger i princip tillämpning beträffande allt arbete, som å svenskt fartyg anställd person utför för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag. Enligt stadgande i lagen undantages emellertid från dess tillämpning, bland annat, arbete som utföres av sådan föreståndare för ekonomiavdelningen vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter. I motionerna har gjorts gällande, att med denna avfattning av undantagsstadgandet en betydande kategori anställda kommit att falla utanför lagens tillämpningsområde, ehuru deras arbete vore av sådan art, att det rimligen bort regleras av lagens bestämmelser. I syfte att begränsa stadgandets räckvidd har i motionerna yrkats, att undantaget måtte avse endast sådant arbete, som utföres av föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg med passagerarfartygscertifikat.

Enligt utskottets mening bör icke undantagsbestämmelsen i fråga medföra, att sådan föreståndare för ekonomiavdelningen, som själv deltagar i arbe-

tet på sådant sätt att han närmast är att betrakta som arbetare, uteslutes från lagens tillämpning. Såsom kommerskollegium i sitt yttrande över motionerna framhållit kan emellertid bestämmelsens nuvarande lydelse giva anledning härtill. På grund härav anser utskottet en viss inskränkning i bestämmelsens räckvidd vara påkallad.

Såsom nämnts hava motionärerna föreslagit den begränsningen, att undantaget skulle gälla allenast i fråga om föreståndare å passagerarfartyg. Kommerskollegium har däremot — under framhållande att frågan, huruvida föreståndare för ekonomiavdelningen deltagar i arbetet på sådant sätt att han bör falla under lagen, väsentligen sammanhänger med storleken av den honom underställda personalen å avdelningen — förordat en inskränkning av undantagsstadgandet i anslutning till antalet anställda inom ekonomiavdelningen. Endast i de fall, då det förutom föreståndaren finnes minst tre personer anställda å avdelningen, skulle enligt kommerskollegii förslag föreståndaren undantagas från lagens tillämpning.

Därest inom ekonomiavdelning förutom föreståndaren äro anställda tre personer eller flera, torde det finnas giltig anledning att antaga, att föreståndaren, åtminstone i regel, ej behöver deltaga i arbetet på sådant sätt, att han bör falla under lagen. Då såsom kommerskollegium framhållit sådan föreståndare kan förväntas mera självständigt, utan direkt tillsyn av befälhavaren eller annan, handhava avdelningens skötsel och arbetets ordnande, torde den av ämbetsverket förordade begränsningen av undantagsbestämmelsen medföra, att den osäkerhet, som för närvarande i vissa fall är rådande beträffande stewarts egenskap av föreståndare, i stort sett kommer att försvinna. På grund härav och då, på sätt kommerskollegium och motionärerna framhållit, den nuvarande begränsningen med avseende å vakttjänst torde kunna uteslutas, vill utskottet föreslå en lagändring i enlighet med det av kommerskollegium framlagda förslaget. Därest detsamma upphöjes till lag, torde syftet med de i ämnet väckta motionerna i stort sett bliva tillgodosett.

Den föreslagna lagen synes böra träda i kraft den 1 januari 1943.

Under hänvisning till vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen med anledning av motionerna I: 144 och II: 196 måtte för sin del antaga följande förslag till

L a g

om ändrad lydelse av 1 § 2 mom. sjöarbetstidslagen den 30 september 1938 (nr 607).

Härigenom förordnas, att 1 § 2 mom. sjöarbetstidslagen den 30 september 1938 skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

1 §.

2 mom. Från lagens — — — utföres av befälhavare å — — — maskinist vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter, eller vilken är anställd å fartyg i inskränkta fart än nordsjöfart;

föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg å vilket utom föreståndaren minst tre personer äro anställda inom avdelningen;

läkare;

person som är anställd uteslutande — — — sagt annorlunda förordnat.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1943.

B. att motionerna I: 144 och II: 196, i den mån de icke blivit besvarade genom vad utskottet under **A.** hemställt, icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 5 maj 1942.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Norman, Forslund, Wistrand, Olof Carlsson, Sten, Nordborg,* Holstenson** och *Näslund*;

från andra kammaren: fröken *Hesselgren,** herr *Hage*, fröken *Andersson*, herrar *Olovson* i Västerås, *Holm, Lundgren, Jansson* i Hällefors och *Hedlund* i Rådom.*

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservat ioner:

1) av herr *Wistrand*;

2) av herr *Nordborg*, som anförde:

Den nu gällande sjöarbetstidslagen, vilken tillkom år 1938 och i huvudsak grundar sig på 1936 års Genèvekonvention angående arbetstid å fartyg, innefattar vittgående skärpningar i förhållande till tidigare gällande föreskrifter på området hos oss och i andra länder.

Av förarbetena till denna lag framgår, att det icke varit statsmakternas mening, att Sverige ensamt skulle antaga en lagstiftning av dylikt innehåll. Avsikten var att genom ett nordiskt samarbete åvägbringa ett ungefärligen

samtidigt ikraftträdande av likartade lagar i de nordiska länderna. Ett flertal internordiska sammanträden höllos på sin tid, och härvid upprättade lagförslag hava, som det heter i Kungl. Maj:ts proposition i ämnet till 1938 års riksdag, i samtliga nordiska länder gjorts till föremål för ett efter i stort sett ensartade linjer upplagt utredningsarbete. I sagda proposition kom detta syftemål till uttryck på ett otvetydigt sätt. Även andra lagutskottet vid 1938 års riksdag, till vilket propositionen i fråga remitterades, räknade med detta som ett förhållande av synnerlig vikt, vilket kom till synes i utskottets utlåtande.

Under debatten i riksdagens båda kamrar år 1938 åberopade sig även en del talare på detta förhållande och gjorde mot bakgrunden därav, liksom regeringen och utskottet, gällande, att konkurrenssvårigheterna genom en sådan gemensam lagstiftning i de nordiska länderna skulle komma att i viss mån minskas.

När förslag till ny sjöarbetstidslag framlades vid 1938 års riksdag framfördes från sjöfartshåll en på sakliga skäl starkt grundad motivering för ett tillbakavisande av lagförslaget. Främst åberopades det betänkliga i att Sverige ensamt skulle genomföra föreskrifter, vilka skulle komma att få svåra följder för den svenska sjöfartsnärings. Dessa följder visade sig redan, då riksdagen i maj 1938 antagit den nya lagen, i det att ett stort antal fartyg försålles till utlandet, enär desamma icke kunde drivas under svensk flagg på grund av konkurrensen från andra länder, där arbetstidslagar, grundade på Genèvekonventionen, icke genomförts. Sålunda försålles från maj månad 1938 till krigsutbrottet i september 1939 ej mindre än 44 svenska fartyg till utlandet. Så kom kriget med exportförbud för fartyg och statlig kontroll av frakternas storlek, varvid hänsyn måste tagas till fartygens ökade omkostnader. Det måste emellertid befaras, att verkningarna av sjöarbetstidslagen komma att i än högre grad göra sig kännbara, då det nu pågående världskriget en gång upphört och sjöfarten på nytt pågår under normala förhållanden. Utan tvivel kommer då vårt lands sjöfart att få vidkännas svår konkurrens från de länder, vilka icke genomfört så restriktiva bestämmelser i allmänhet för rederinäringen, som gjorts och förberedas här i Sverige.

Enbart den omständigheten att en skärpt sjöarbetstidslag genomförts, under förhoppning att vissa förhållanden skulle inträda utan att man var bestämt förvissad härom, måste anses såsom synnerligen obilligt mot vår rederinäring. Som bekant hava varken de övriga nordiska länderna eller andra länder genomfört så långt gående föreskrifter på området, som vi gjort här i Sverige. Än obilligare skulle det framstå, därest riksdagen nu, sedan det visat sig att sagda förhoppningar icke uppfyllts, skulle skärpa den under felaktiga förutsättningar tillkomna sjöarbetstidslagen.

Beträffande härefter den ändring, som av utskottet föreslås, kan jag icke finna några sakliga motiv för densamma. En steward ombord å ett fartyg torde mycket väl kunna anses såsom föreståndare för ekonomiavdelningen, oberoende av huru många han har under sig i tjänsten. Detta framgår med full tydlighet av ett av kommerskollegium under 1939 med anledning av

framställd förfrågan gjort uttalande rörande stewartens ställning ombord. I detta sammanhang kan omnämnas, att det åligger kollegium att tillhandagå redare, befälhavare och besättning med råd och upplysningar rörande tillämpningen av föreskrifterna om arbetstiden å fartygen. Jag tillåter mig här återgiva ovannämnda förfrågan och uttalande:

»Fråga: I s. k. trampbåtar är vanligtvis för besättningens förplägnad anställda stewart, kock och mässuppassare eller endast stewart och kock. Är stewarten i dessa fartyg att anse såsom sådan föreståndare för ekonomiavdelningen, varom talas i 1 § sjöarbetstidslagen?

Svar: För bedömande av ifrågavarande spörsmål erfordras kännedom om de faktiska förhållandena å de enskilda fartygen, vadan något för alla fall tillämpligt svar icke kan lämnas.

Det må emellertid anmärkas, att stewarten lärers få anses såsom föreståndare för ekonomiavdelningen i varje fall där direkt tillsyn över ekonomiavdelningen icke utövas av befälhavare eller annan och stewarten förty mera självständigt handhaver avdelningens skötsel och arbetets ordnande. Detta torde i regel vara förhållandet då avdelningens personal består av två eller flera man förutom stewarten, och lärers ofta vara fallet även då stewarten har allenast en man sig underställd.»

Av detta framgår, att lösning från fall till fall är det enda riktiga, i stället för generella lagbestämmelser.

Kommerskollegium har emellertid nu, trots sin tidigare uttalade uppfattning, framlagt ett kompromissförslag av innehåll, att endast föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg, där förutom föreståndaren minst 3 personer äro anställda inom avdelningen, skall undantagas från lagens tillämpning. Detta har även blivit utskottets förslag. För min del kan jag såsom nämnts icke finna några sakliga skäl härför. — När det gäller stewartens ställning ombord vill jag framhålla, att det får anses mycket rimligt, att denne är undantagen från sjöarbetstidslagens föreskrifter, enär han själv bestämmer sin arbetstid och ledighet under dagen. Därest stewarten nu i vissa fall skulle komma in under lagen, kommer han själv också att bestämma om sitt övertidsarbete, något som ingen ombord kan kontrollera.

Ingen lag torde tillfredsställa alla önskemål, men vart bär det hän, om riksdagen skall taga hänsyn till alla för missnöje lyhörda motionärer, som varje år komma med nya yrkanden.

Under återopande av vad sålunda anförts får jag hemställa, att riksdagen måtte avslå förevarande motioner.

Bilaga A.

Till riksdagens andra lagutskott.

Kungl. Maj:t har anbefallt kommerskollegium att avgiva och direkt till Eder inkomma med yttrande över motion nr 144 av hrr Robert Berg och Gillström i första kammaren samt motion nr 196 av hrr Lundgren och Lindberg i Stockholm i andra kammaren angående viss ändring i sjöarbetstidslagen.

Sedan kollegium därefter begärt yttranden i ärendet av direktörerna H. F. Reuterskiöld och G. Osvald, sjökaptenen P. Malmberg samt ombudsmannen K. Ring i egenskap av sjöarbetstidssakkunniga och erhållit dylika yttranden av dessa sakkunniga utom Osvald, får kollegium, bifogande de inkomna yttrandena,¹ anföra följande.

I de båda motionerna, som äro likalydande, hemställes, att riksdagen måtte besluta sådan ändring av 1 § 2 mom. sjöarbetstidslagen, att det undantag från lagens tillämpning, vilket gäller arbete som utföres av »sådan föreståndare för ekonomiavdelningen vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter», i stället måtte gälla arbete som utföres av »föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg med passagerarecertifikat».

Beträffande tillkomsten av undantaget i dess nuvarande lydelse må nämnas, att i artikel 3 av 1936 års arbetstids- och bemanningskonvention undantogs från tillämpningen av föreskrifterna i konventionens avdelning om arbetstid bl. a. »befälspersoner, som föra befäl över en avdelning av fartyget och icke göra vakt» (prop. 223/1938 sid. 146). I anslutning härtill innehöll det förslag till ny sjöarbetstidslag, som 1936 års sjöarbetstids- och bemannings-sakkunniga upprättade, undantag från lagens tillämpning beträffande — förutom vissa styrmän och maskinister — »annan person som för befäl över avdelning av fartyget och vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter» (prop. 223/1938 sid. 46 och 179). Kollegium och socialstyrelsen, vilka avgåvo gemensamt yttrande över lagförslaget, hemställde, att det ifrågavarande undantaget måtte begränsas till att avse »sådan föreståndare för intendenturavdelningen å passagerarefartyg vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter» (prop. 223/1938 sid. 53 och 179). Vid lagförslagets behandling i konselj föreslog föredragande departementschefen, att undantaget skulle avse »sådan föreståndare för ekonomiavdelningen vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter» (prop. 223/1938 sid. 2 och 56). Enligt Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut fick lagen i förevarande del, såsom av det ovanstående redan framgår, den av departementschefen föreslagna lydelsen.

Av våra nordiska grannländer är det allenast Norge, som efter tillkomsten av 1936 års arbetstids- och bemanningskonvention reviderat sin sjöarbetstidslagstiftning. Den nya norska sjöarbetstidslagen av den 10 mars 1939 undantager från lagens tillämpning — förutom vissa särskilt uppräknade ombord anställda — »andra som föra befäl över en avdelning ombord och vilkas tjänstgöring icke är indelad i vakter». Denna bestämmelse tolkas så, att t. ex. en steward, som har ett biträde, undantages från lagens tillämpning.

¹ Beträffande Reuterskiölds yttrande, se Bilaga C. Övriga yttranden här uteslutna.

Beträffande tillämpningen av den svenska sjöarbetstidslagens ifrågavarande bestämmelse har kollegium under utövande av den upplysningsverksamhet, som anbefallts i 3 § e) av lagens tillämpningskungörelse, på en trampfartyg avseende förfrågan meddelat, *att* stewarden lärar få anses såsom föreståndare för ekonomiavdelningen i varje fall där direkt tillsyn över ekonomiavdelningen icke utövas av befälhavaren eller annan och stewarden förty mera självständigt handhaver avdelningens skötsel och arbetets ordnande, *samt att* detta torde i regel vara förhållandet då avdelningens personal består av två eller flera man förutom stewarden, och lärar ofta vara fallet även då stewarden har allenast en man sig underställd.

Bestämmelsens nuvarande lydelse kan emellertid onekligen ge anledning till att sådan föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg, som själv deltagar i arbetet på sådant sätt att han närmast är att betrakta som arbeare och alltså rimligtvis bör falla under lagen, likväl blir undantagen från dess tillämpning. Viss inskränkning av bestämmelsens räckvidd synes för den skull påkallad.

Såsom det ovanstående utvisar förordade kollegium i sitt under förarbetena till lagen gemensamt med socialstyrelsen avgivna yttrande en begränsning av bestämmelsens räckvidd, som i realiteten överensstämmer med motionärernas förslag att begränsa undantaget till att gälla allenast i fråga om fartyg med passagerarfartygscertifikat. Vid det övervägande, som kollegium nu företagit, har kollegium dock kommit till den uppfattningen, att en sakligt sett riktigare begränsning skulle kunna åstadkommas på annan väg.

Frågan om, huruvida föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg deltagar i arbetet på sådant sätt att han bör falla under lagen, sammanhänger, liksom frågan om huruvida vederbörande överhuvud taget är att anse såsom föreståndare, väsentligen med storleken av den honom underställda personalen å avdelningen. Uppgår denna personal till allenast en å två personer torde det kunna förutsättas, att föreståndaren måste deltaga i arbetet på nyssnämnda sätt. Är personalen större, torde detta däremot ej vara förhållandet. Det synes därför ändamålsenligt, att bestämmelsen undergår sådan ändring att det genom bestämmelsen stadgade undantaget från lagens tillämpning begränsas till att avse allenast de fall, då det förutom föreståndaren finnes minst tre personer anställda å avdelningen.

Alldenstund steward, som har tre eller flera personer till sitt förfogande, kan så gott som undantagslöst förväntas, utan direkt tillsyn över ekonomiavdelningen av befälhavaren eller annan, mera självständigt handhava avdelningens skötsel och arbetets ordnande, skulle sistnämnda begränsning dessutom medföra, att den osäkerhet rörande ifrågakommande stewarts egenkap av föreståndare, som föranlett ovan berörda förfrågan hos kollegium, i stort sett komme att försvinna.

Göres denna begränsning av undantagsbestämmelsen i fråga, torde en sakligt riktig och tillräcklig inskränkning av bestämmelsens räckvidd åstadkommas, samt torde det alltså ej föreligga något behov av att begränsa bestämmelsen till att avse allenast fartyg med passagerarfartygscertifikat, d. v. s. passagerarfartyg. Arbetsförhållandena för föreståndare för ekonomiavdelningen å passagerarfartyg och för dylik föreståndare å lastfartyg äro för övrigt ofta nog ganska ensartade. Detta tager sig bl. a. uttryck vid jämförelse mellan ekonomipersonalens antal. Medan sålunda lastfartyg med plats för högst 12 passagerare kan hava en ekonomipersonal av 9 å 10 personer, finnes det passagerarfartyg, som äro avsedda för ända upp till 60 å 70 passagerare men ej hava större ekonomipersonal än 7 å 8 personer.

Undantagsbestämmelsen är för närvarande underkastad den begränsning, att den ej avser sådant fall, där föreståndarens skeppstjänst är indelad i vak-

ter. Denna begränsning torde bero på att ovan omnämnda, i artikel 3 av arbetstids- och bemanningskonventionen intagna undantag från konventionens arbetstidsföreskrifter förutsätter, att vederbörande icke gör vakt. Det torde emellertid ej förekomma, att sådan föreståndare för ekonomiavdelningen, som har fler än två personer under sig, är vaktindelad. På grund av det förbehåll, som gjorts vid Sveriges ratifikation av konventionen (Sv. Ö. m. fr. m. 1939, nr 6), förefaller det dessutom oviss, om och när konventionen kan komma att träda i kraft för Sveriges del. Begränsningen med avseende å vakt-tjänst torde under sådana förhållanden sakna betydelse och kunna uteslutas.

I anledning av vad ovan anförts anser kollegium, att 1 § 2 mom. sjöarbets-tidslagen bör ändras så, att det undantag från lagens tillämpning, vilket gäller arbete som utföres av sådan föreståndare för ekonomiavdelningen vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter, i stället kommer att gälla arbete som utföres av föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg å vilket utom föreståndaren minst tre personer äro anställda inom avdelningen.

I avgörandet av detta ärende hava deltagit generaldirektören Sahlén, kommerserådet Sjöholm, t.f. kommerserådet, amanuensen Möller samt byrådirektören Eggert, den senare föredragande.

STIG SAHLIN.

E. EGGERT.

/ O. Koch.

*Bilaga B.**Till riksdagens andra lagutskott, Stockholm.*

Genom skrivelse den 3 februari 1942 har andra lagutskottet berett Sveriges redareförening tillfälle avgiva yttrande över motion nr 144 i första kammaren av herrar Berg och Gillström om viss ändring i gällande sjöarbetstidslag samt likalydande motion i andra kammaren nr 196 av herrar Lundgren och Lindberg.

Med anledning härav får föreningen framhålla, att dess verkställande direktör i egenskap av sjöarbetstidssakkunnig för redare av fartyg i ocean- och nordsjöfart tidigare av kungl. kommerskollegium anmodats att till kollegium inkomma med yttrande över nu ifrågavarande båda motioner. Det härvid avgivna yttrandet¹ bilägges här och får föreningen framhålla, att den till alla delar ansluter sig till vad i yttrandet i fråga anförts.

Föreningen får särskilt framhålla det orättmätiga i att 1938 års sjöarbetstidslag, som i förhållande till den tidigare på området gällande lagen innebär väsentliga skärpningar nu åter skulle ändras i för rederinäringen restriktiv riktning; detta i synnerhet mot bakgrunden av vad som beträffande ärendets internationella och interskandinaviska behandling förekom i samband med lagens tillkomst. Det hade i stället varit på sin plats att nu få de långt gående föreskrifter, som införts i lagen och som basera sig på den internationella konventionen i ämnet, avlägsnade. Föreningen får i dessa avseenden hänvisa till sin underdåniga framställning till Konungen av den 22 juni 1939 med därvid fogad promemoria, vilka handlingar² härmed närslutas i avskrift.

Under åberopande av vad sålunda förekommit i samband med tillkomsten av 1938 års sjöarbetstidslag samt då i övrigt sakliga skäl för en ändring på sätt av motionärerna yrkats icke förefinnas, får Sveriges redareförening hemställa, att andra lagutskottet för sin del måtte avstyrka motionernas antagande av riksdagen.

Göteborg den 13 mars 1942.

Sveriges redareförening.

G. CARLSSON.

/ Hans Larsson.

¹ Se bilaga C.

² Handlingarna här uteslutna.

Bilaga C.

Till kungl. kommerskollegium, Stockholm.

Genom skrivelse den 16 februari 1942 har kungl. kommerskollegium anmodat mig att i egenskap av sjöarbetstidsakkunnig för redare av fartyg i ocean- och nordsjöfart inkomma med yttrande över motionerna nr 144 i första och nr 196 i andra kammaren rörande viss ändring av sjöarbetstidslagen.

I anledning därav får jag framhålla följande.

Vid 1938 års riksdag antogs en ny sjöarbetstidslag, i huvudsak grundad på 1936 års Genèvekonvention angående arbetstid och bemanning å fartyg. Lagen, som utfärdades den 30 september 1938, innefattade vittgående skärpningar i förhållande till tidigare gällande föreskrifter på området. I sitt yttrande över lagförslaget avstyrkte Sveriges redareförening genomförandet av bestämmelser, baserade på nyssnämnda konvention, vilken icke antagits av de länder, med vilka Sverige hade att konkurrera på sjöfartens område. Lagen antogs likväl och ratificerade Sverige därefter i december månad 1938 den ovannämnda Genèvekonventionen, visserligen med det förbehållet, att konventionen för Sveriges vidkommande skulle träda i kraft först när jämväl Danmark, Finland, Nederländerna, Norge, Ryssland och Storbritannien godtagit konventionen. Sagda länder hava icke ratificerat konventionen, varför Sveriges villkor alltjämt kvarstå. Detta saknar emellertid helt betydelse i praktiken, då ju en sjöarbetstidslag i huvudsak grundad på konventionen redan genomförts. Vid genomförandet av den nya lagen åberopades jämväl med skärpa det nordiska samarbetet å lagstiftningens område. Jag tillåter mig härutinnan hänvisa till närslutna, av mig den 12 juni 1939 upprättade promemoria,¹ vilken jag tidigare överlämnat till kommerskollegium. Av denna framgår på ett oförtydligt sätt, att vi här i landet stå inför brustna förutsättningar, då det gäller antagandet av sjöarbetstidslagen.

Den nu ifrågavarande föreskriften finnes i berörda internationella konvention och är en följd av konventionens inarbetande i vår sjöarbetstidslagstiftning. Konventionen innehöll såsom nämnts vissa mycket långt gående föreskrifter, som samtidigt inarbetats i lagen och vilka för rederinäringen verkat mycket betungande. Det måste befaras, att verkningarna av dessa föreskrifter komma att i än högre grad göra sig kännbara, då det nu pågående världskriget en gång upphör och sjöfarten på nytt börjar glida in i normala förhållanden. Då kommer helt säkert vårt lands sjöfart att arbeta under trycket av en lagstiftning även på detta område, vilken är mycket längre gående än motsvarande lagstiftning för sjöfarten i konkurrentländerna.

Jag kan icke finna det riktigt, att man nu ensidigt går in för ett upphävande av en bestämmelse, vars innebörd i konventionen måste anses vara klarlagd, utan att samtidigt vidtaga modifikationer i avseende å de bestämmelser i lagen, vilka skärpts genom konventionen.

Motionärerna framhålla, att det nu ifrågavarande undantaget i sjöarbetstidslagen ursprungligen hade hänsyftning endast å vissa större passagerarfartyg. Vidare framhålles, att beträffande lastfartyg, även större sådana,

¹ Promemorian här utesluten.

det icke finnes någon särskild föreståndare för ekonomiavdelningen. Såvitt jag kunnat utröna, finnes, när det gäller det första påståendet, icke något stöd i förarbetena till lagen. Det senare är ej heller riktigt. Jag tillåter mig härutinnan bland annat hänvisa till ett uttalande, som på sin tid gjorts av kungl. kommerskollegium med anledning av följande till kollegium den 14 april 1939 riktade förfrågan med stöd av föreskrifterna i Kungl. Maj:ts kungörelse den 30 september 1938 med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen.

Fråga: I s. k. trampbåtar är vanligtvis för besättningens förplägnad anställda steward, kock och mässuppassare eller endast steward och kock. Är stewarten i dessa fartyg att anse såsom sådan föreståndare för ekonomiavdelningen, varom talas i 1 § sjöarbetstidslagen?

Svar: För bedömande av ifrågavarande spörsmål erfordras kännedom om de faktiska förhållandena ombord å de enskilda fartygen, vadan något för alla fall tillämpligt svar icke kan lämnas.

Det må emellertid anmärkas, att stewarten lär få anses såsom föreståndare för ekonomiavdelningen i varje fall där direkt tillsyn över ekonomiavdelningen icke utövas av befälhavaren eller annan och stewarten förty mera självständigt handhaver avdelningens skötsel och arbetets ordnande. Detta torde i regel vara förhållandet, då avdelningens personal består av två eller flera man förutom stewarten, och lär ofta vara fallet även då stewarten har allenast en man sig underställd.

Som av ovanstående framgår giver kommerskollegii uttalande en helt annan innebörd åt nu omskrivna spörsmål än motionärerna vilja göra gällande. Uttalandet ifråga har intagits i diverse facktidsskrifter, varför det givits sådan publicitet, att man ombord å fartygen med ledning av detsamma icke bör hava haft svårighet att komma till rätta med tolkningen av bestämmelsen. I tveksamma fall finnes ju alltid möjlighet höra kommerskollegium. Vad som i motionerna framhålles därom, att bestämmelsen för anlett missbruk och att »lagbestämmelsen, som från början måste anses vara mindre väl formulerad, har kommit att tillämpas utöver det område, som lagstiftarna ursprungligen avsett», måste sålunda även anses såsom ogrundat.

Vidare får jag tillägga, att stewarten själv disponerar över sin arbetstid och förläggningen därav, varför det även ur denna synpunkt är olämpligt att inränga denna under sjöarbetstidslagens föreskrifter. Detta skulle i praktiken medföra, att stewarten själv komme att bestämma, när han skulle arbeta å övertid. Huruvida detta verkligen är av behovet påkallat, bleve svårt att kontrollera.

Slutligen vill jag framhålla, att det påståendet, att stewartar och köksföreståndarinnor fått en oskäligt lång arbetstid, icke är riktigt. Tvärtom torde det förhålla sig så, att dessa personer, åtminstone å lastfartygen, hava ett jämförelsevis lindrigt arbete ombord och att nu ifrågavarande bestämmelse i sjöarbetstidslagen icke förändrat detta förhållande.

Under åberopande härav får jag hemställa, att kungl. kommerskollegium måtte avstyrka ett bifall till motionerna i fråga.

Göteborg den 23 februari 1942.

H. F. REUTERSKIÖLD.

Bilaga D.

Till riksdagens andra lagutskott.

Genom skrivelse den 3 februari har Svenska sjöfolksförbundet beretts tillfälle avgiva yttrande över motionerna nr 144 i första kammaren och nr 196 i andra kammaren. Sjöfolksförbundets styrelse får med anledning därav vördsamt anföra följande.

I vårt den 14 april 1937 avgivna yttrande till kommerskollegium över då föreliggande preliminärt förslag till sjöarbetstidlag anförde vi bl. a. följande: »Med 'annan person som för befäl över avdelning av fartyget och vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter' torde avses intendenten å de större passagerarfartygen, vars tjänsteställning närmast kan jämföras med förste (främste) styrman eller maskinist. Då emellertid någon begränsning nedåt icke är angiven skulle följden bliva, att exempelvis stewart, å fartyg där det finns ytterligare en eller två personer inom köks-'avdelningen', skulle vara undantagen från lagens tillämpning. Å de större passagerarfartygen är köks- och intendenturdepartementet uppdelat i en mångfald avdelningar med någon som för befäl eller har förmanskap var över sin avdelning. Skulle alla dessa personer mot förmodan åsyftas bleve resultatet att ett betydande antal personer ställdes utanför lagen.» Som synes var det i tvenne avseenden vi befarade, att den då föreslagna formuleringen skulle komma att leda till icke avsedda konsekvenser. Våra farhågor avsågo således, dels den omständigheten att stewarten å mindre fartyg, där ytterligare en å två personer äro anställda i köksdepartementet, skulle begåvas med en befäls- eller chefstitel, som icke motsvaras av hans verkliga tjänsteställning och därigenom undantaga honom från lagens tillämpning, och dels att under- och avdelningschefer å de större passagerarfartygen skulle komma att undantagas. I sistnämnda avseende beaktade ämbetsverken vårt påpekande. I deras yttrande över sakkunnigeförslaget säges bl. a. följande: »Då konventionens stadgande, enligt ämbetsverkens förmenande närmast torde avse den icke vaktindelade föreståndaren för intendenturavdelningen å passagerarfartyg och en sådan begränsning av stadgandet även synes skäligen och lämpligen föreslå ämbetsverkens ändring i enlighet härmed.» I sitt yttrande till statsrådsprotokollet anförde departementschefen med avseende på denna punkt följande: »Genom den av ämbetsverken föreslagna formuleringen 'föreståndare för intendenturavdelningen', som av mig underkastats allenast en terminologisk justering, bör det vara fullt klart, att med ifrågavarande undantagsbestämmelse avses allenast intendent, chefsstewart eller person i liknande ställning, som verkligen innehar chefskapet över intendentur- eller ekonomiavdelningen i dess helhet och ej blott underavdelning därav.» I det första av oss åsyftade avseendena klargjordes härigenom, att en tolkning av den beskaffenhet som av oss befarades, icke kunde komma till stånd. I det andra avseendet däremot synes vårt påpekande icke ha blivit observerat, vare sig av ämbetsverken eller departementschefen. Någon annan förklaring kunna vi icke finna till det eljest egendomliga förhållandet, att avdelningschefer i de större passagerarfartygen, vilka faktiskt föra befäl över ett betydande antal personer, icke avses med undantagsbestämmelsen under det att stewarten på lastfartyg, som själv tillsammans med 1—3 andra personer utför det verk-

liga arbetet, skall vara undantagen från arbetstidsbegränsningen. Jämförelsen ter sig så mycket mer egendomlig, som i det förra fallet hänsynen till passagerarnas bekvämlighet och trivsel möjligen skulle kunna tänkas ur drifts-ekonomisk synpunkt motivera mera obegränsad arbetstid för de ifrågavarande personerna, under det att hänsyn av sådan art icke på samma sätt och i samma grad behöver tagas till fartygets besättning.

Under dessa förhållanden finna vi det i motionerna gjorda yrkandet väl-motiverat.

Göteborg den 6 mars 1942.

Svenska sjöfolksförbundet.

NIKLAS OLSSON.

Bilaga E.

Till andra lagutskottet.

Sedan undertecknade, Svenska stewartsföreningen, beretts tillfälle att i anledning av inom riksdagen väckta motioner, nämligen nr 144 i första kammaren av herrar Robert Berg och Gillström samt nr 196 i andra kammaren av herrar Lundgren och Lindberg angående viss ändring i sjöarbetstidslagen, till andra lagutskottet avgiva yttrande över motionerna, få vi härmed vördsamst anföra följande.

Genom kungl. kommerskollegii skrivelse den 26 februari 1937 anmodades vi att avgiva yttrande i anledning av den av sakkunniga inom handelsdepartementet utarbetade promemorian med förslag till lagbestämmelser angående sjöarbetstid, semester för sjöfolk och minimiålder vid skeppstjänst m. m. Den 13 april samma år avgåvo vi begärt yttrande, i vilket vi bland annat behandlade § 1 mom. 2 st. 5 i förslaget till sjöarbetstidslag. Yttrandet finnes återgivet i Kungl. Maj:ts proposition nr 223 med förslag till sjöarbetstidslag m. m., given Stockholms slott den 12 mars 1938 sid. 49—50, vartill vi tillåta oss hänvisa. I yttrandet föreslogo vi, att nyssnämnda lagbestämmelse skulle uteslutas och ersättas med uttrycket »intendenter och chefsstewarter å passagerarefartyg» eller att i varje fall bestämmelsen skulle erhålla en sådan formulering, att tvekan icke skulle kunna råda därom, att den icke skulle avse andra till kategorien köks- och intendenturpersonal hörande personer än intendenter och chefsstewarter å passagerarefartyg.

Vi tillåta oss vidare hänvisa till kommerskollegii och socialstyrelsens förslag till jämkning av lagbestämmelsen i fråga, åberopat å sid. 52 i nyssnämnda proposition. Ämbetsverken föreslogo där sådan begränsning av undantagsbestämmelsen, att den endast skulle komma att avse »icke vaktindelad föreståndare för intendenturavdelningen å passagerarefartyg».

Anledningen till att bestämmelsen erhöll sin nuvarande lydelse framgår av departementschefens å sid. 56—57 i nämnda proposition åberopade uttalande. Uttalandet i fråga har enligt vår uppfattning icke varit ägnat att bidra till tolkningen av lagbestämmelsen. Trots att departementschefen anser, att det bör vara fullt klart att med bestämmelsen avses allenast intendent, chefsstewart eller person i liknande ställning samt att undantaget kan anses särskilt påkallat även för sådana större fartyg, som utan att vara passagerarefartyg i egentlig mening föra ett begränsat antal passagerare, har undantaget dock i praktiken kommit att tillämpas på alla fartyg.

Vi tillåta oss hänvisa till bilagda avskrift av vår skrivelse den 26 april 1939 till kungl. kommerskollegium samt till avskrift av kollegii svar med därvid fogad bilaga.¹

På grund av nu gällande undantagsbestämmelse har stewart kommit i ett betydligt sämre läge än tidigare. Enligt äldre sjöarbetstidslag undantogs endast sådan intendenturpersonal, stewarter inräknade, som var anställd för betjäning av passagerare, medan numera samtliga stewarter å vanliga lastfartyg äro undantagna. Detta har i förhållande till övriga ombordanställda medfört bland annat det underliga förhållandet, att t. ex. å fartyg i nordsjö- eller

¹ Dessa handlingar, som bl. a. avse den i Bilaga C återgivna, till kommerskollegium riktade förfragan samt svaret dära, här uteslutna.

vidsträcktare fart stewart är undantagen från sjöarbetstidslagens bestämmelser, medan desamma äro tillämpliga å förste styrman och förste maskinist, trots att dessa senare måste anses hava chefsställning i förhållande till stewart.

Under åberopande av vad vi här ovan anført, tillåta vi oss vördsamt att livligt tillstyrka bifall till motionerna.

Göteborg den 11 mars 1942.

Svenska stewartsföreningen.

JOEL CARLSSON.