

**Nr 265.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till sjöarbetstidslag; given Stockholms slott den 21 maj 1948.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till sjöarbetstidslag.

**GUSTAF.**

*Axel Gjöres.*

---

**Sammanfattning.**

Enligt lagförslaget förkortas arbetstiden i såväl fjärr- som närtrafik i jämförelse med gällande lag. Vad först fjärrtrafiken angår bestämes den ordinarie arbetstiden till sjöss för vaktindelad däcks-, maskin- och radiopersonal i allmänhet till 8 timmar om dygnet, så snart fartyget har en bruttodräktighet av minst 500 registerton (vissa modifikationer gälla dock beträffande befälet). Den ordinarie arbetstiden å ankomst- och avgångsdagar minskas i förslaget från 9 timmar (10 timmar för styrmän) till 8 timmar. Därutöver må å fartyg av mindre storleksordning i vissa fall förekomma arbete under ytterligare högst 1 timme. Vidare föreslås väsentliga inskränkningar beträffande ekonomipersonalens arbetstid, nämligen till sjöss samt å ankomst- och avgångsdagar från 10 timmar å lastfartyg och 12 timmar å passagerarfartyg till 9 resp. 10 timmar. Jämväl den ordinarie arbetstiden i hamn minskas i icke obetydlig grad för ekonomipersonal. Såsom en nyhet föreslås att i fjärrtrafik vederlag i någon form skall utgå för den ordinarie arbetstid som överstiger i vissa fall 48 timmar i veckan och i andra fall 112 timmar under loppet av två veckor i följd. I fråga om fartyg i närtrafik upptager förslaget en minskning av arbetstiden från i allmänhet 63 timmar i veckan till 112 timmar under två veckor i följd. Förslaget, som avses skola träda i kraft den 1 januari 1949, upptager dessutom bland annat vissa övergångsbestämmelser, som medgiva att tvåvaktsystemet efter prövning i varje särskilt fall alltjämt kan få tillämpas för vissa existerande fartyg.

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

**Nr 607.**  
**Sjöarbetstidslag;**

*given Stockholms slott den 30 september 1938.*

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;*

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

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

**Förslag till**  
**Sjöarbetstidslag.**

Härigenom förordnas som följer.

1 KAP.

**Inledande bestämmelser.**

1 §.

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

2 mom. Från lagens tillämpning undantages arbete som utföres av

befälhavare å fartyg *varå* utom *denne* minst två personer äro anställda;

*främste styrman* vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter;

*maskinchef* vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter;

föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg *varå* utom *denne* minst tre personer äro anställda inom avdelningen;

läkare;

person som är anställd uteslutande för sjukvård;

person vilken är *anställd å fartyg med en bruttodräktighet under-*

## (Gällande lag:)

huvudsakligen för *passagerares direkta betjänande*;

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 inskränkta 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 därtutinnan 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;

## (Kungl. Maj:ts förslag:)

*stigande 500 registerton* huvudsakligen för att *direkt betjäna passagerare*;

person tillhörande redarens familj å fartyg med en *bruttodräktighet understigande 500 registerton*; eller

person som är anställd å fartyg av följande slag, nämligen

a) kronan tillhörigt fartyg, *såvida icke* Konungen annorlunda förordnat,

b) fiskefartyg då det *användes såsom sådant*, eller fartyg som nyttjas till verksamhet omedelbart förbunden med fiske,

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

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, såvida ej Konungen om fartyg varom nu är sagt annorlunda förordnat.

3 mom. När synnerliga skäl därtill äro, må Konungen eller myndighet som Konungen förordnar 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;

(Gällande lag:)

*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*: färdsätt 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 bestämes 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.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

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

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

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

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

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

*oavbruten gång*: färdsätt 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 bestämes 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.

(Gällande lag:)

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 *sammanslagt 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;

(Kungl. Maj:ts förslag:)

2 mom. Vid beräkning av arbetstid enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, såvida sjömannen enligt förmans besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar, där fråga är om fartyg som avses i 10 §, minst en halv timme och eljest minst 1 timme.

## 2 KAP.

## Ordinarie arbetstid å fartyg 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 *högst 8 timmar om dygnet i följande fall, nämligen*

a) för styrman i fall fartyget är *stätt i 1) nordsjö- eller vidsträcktare fart och har en bruttodräktighet som uppgår till minst 500 registerton eller 2) inskräntare fart och har en bruttodräktighet överstigande 1 000 registerton;*

b) för sjöman som tillhör maskinbefälet i fall fartyget är *stätt i 1) nordsjö- eller vidsträcktare fart och har en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter eller en brut-*

(Gällande lag:)

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) inskräntare 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

(Kungl. Maj:ts förslag:)

todräktighet av minst 500 registerton eller 2) inskräntare fart och har en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter eller en bruttodräktighet överstigande 1 000 registerton;

c) för sjöman som tillhör däcksmanskapet i fall fartygets bruttodräktighet uppgår till minst 500 registerton;

d) för sjöman som tillhör maskinmanskapet i fall fartyget har en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter eller en bruttodräktighet av minst 500 registerton;

e) i annat fall än i punkt d) sägs för eldare som har att för hand elda med kol, därest resan under vanliga förhållanden kräver mer än 24 timmars oavbruten gång; samt

f) för sjöman som tillhör radio-personalen, därest fartygets bruttodräktighet uppgår till minst 500 registerton.

I annat fall än under a)—f) sägs må den ordinarie arbetstiden till sjöss för vaktindelad sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen icke överstiga 24 timmar för två dygn i följd.

(Gällande lag:)

(Kun gl Maj:ts förslag:)

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 maskinmanskabet 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.

Å helgdag må såsom ordinarie arbete till sjöss icke åläggas sjöman som avses i denna paragraf 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.

## 5 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman utgör högst 8 timmar om dygnet. Arbetstiden må dock icke överstiga 48 timmar i veckan. Ej heller må å helgdag dagman 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.

(Gällande lag:)

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

(Kungl. Maj:ts förslag:)

6 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman tillhörande ekonomipersonalen utgör högst

å passagerarfartyg: 10 timmar om dygnet under loppet av 14 timmar i följd; samt

å annat fartyg: 9 timmar om dygnet under loppet av 13 timmar i följd.

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

7 §.

1 mom. Ordinarie arbetstid vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn utgör för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen högst 8 timmar om dygnet. Nyttjas fartyget i inskränkta fart än nordsjöfart och uppgår dess bruttodräktighet till högst 1 200 registerton, må dock sjömannen utöver sagda tid såsom ordinarie arbete under sammanlagt högst 1 timme om dygnet åläggas skeppstjänst av följande slag, nämligen 1)



(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

skeppstjänst som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering ävensom därmed sammanhängande arbete som ej kan tåla uppskov, 2) arbete för fartygets klargöring i anledning av ankomsten eller avgången samt 3) arbete för ilandförande och ombordtagande av passagerare, post och passagerares effekter.

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 styckegods 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

Å helgdag må annan skeppstjänst icke åläggas sjömannen såsom ordinarie arbete än dels skeppstjänst som i första stycket sägs, dels arbete av följande slag, nämligen 1) radiotelegraf- och radiotelefontjänst, 2) arbete för ombordtagande av proviant och skeppsförnödenheter i mindre omfattning, 3) lastning och lossning av styckegods i mindre omfattning och av gods vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, 4) lättare rengöring och spolning av däck under sammanlagt högst 1 timme samt 5) för besättningens förplägning erforderligt arbete.

Befinner sig fartyget till sjöss eller eljest i gång under större delen av

(Gällande lag:)

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 betjäning 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

(Kungl. Maj:ts förslag:)

dygn varunder *fartyget ankommer till eller avgår från hamn*, 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.

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

8 §.

1 *m o m.* Ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn utgör för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen högst 8 timmar om dygnet. *Arbetstiden må dock icke överstiga 48 timmar i veckan. Ej heller må å helgdag sjömannen såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än vanligen förekommande löpande göromål och lättare rengöring under tillhoppa högst 1 timme.*

2 *m o m.* För sjöman som tillhör ekonomipersonalen utgör ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn för dygn högst

å *passagerarfartyg:*

då passagerare finnes ombord, 10 timmar under loppet av 14 timmar i följd; och

i annat fall 8 timmar under loppet av 12 timmar i följd, dock att arbets-

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

fartyg under sammanlagt högst 1 timme om dygnet.

tiden icke må överstiga 5 timmar å lördag eller helgdag samt att annan ekonomipersonal än köks- och upppassarpersonal å helgdag icke må såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än vanligen förekommande löpande göromål eller lättare rengöring under tillhoppa högst 2 timmar; samt

å annat fartyg:

8 timmar under loppet av 12 timmar i följd, dock att arbetstiden icke må överstiga 6 timmar å lördag samt att ekonomipersonalen å helgdag icke må åläggas annan skeppstjänst än sådan som erfordras för besättningens och passagerares förplägning jämte nödig upppassning i övrigt samt lättare rengöring under sammanlagt högst 5 timmar.

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 upppassning 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

3 m o m. Ordinarie arbetstid i hamn skall, såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt, förläggas

för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen, å söckendag mellan klockan 6 och klockan 18 och å helgdag mellan klockan 7 och klockan 9; samt

(Gällande lag:)

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

(Kungl. Maj:ts förslag:)

för ekonomipersonalen å fartyg  
som icke för passagerare, till tiden  
före klockan 19.

## 9 §.

Överstiger den ordinarie arbets-  
tiden

a) 48 timmar under loppet av en  
vecka då fråga är om vaktindelad  
sjöman vars ordinarie arbetstid till  
sjöss utgör högst 8 timmar om dyg-  
net, eller

b) 112 timmar under loppet av två  
veckor i följd då fråga är om annan  
sjöman,

skall sjömannen för överskjutande  
tid åtnjuta vederlag i form av fri-  
tid eller på annat sätt enligt vad  
därom må fastställas genom kollektiv-  
avtal eller annan överenskommelse.

## 3 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg som  
nyttjas i närtrafik.

## 9 §.

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

dock att sjöman som ej tillhör eko-  
nomipersonalen å passagerarfartyg,  
icke må såsom ordinarie arbete åläg-  
gas skeppstjänst under längre tid än  
sammanlagt 63 timmar i veckan.

## 3 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg  
i närtrafik.

## 10 §.

Nyttjas fartyg i annan fart än i 3 §  
sägs (närtrafik), skall, där skepps-  
tjänsten ej är anordnad i enlighet  
med vad i 2 kap. stadgas, ordinarie  
arbetstid utgöra högst 24 timmar för  
två dygn i följd; dock må arbetstiden  
icke överstiga 112 timmar under lop-  
pet av två veckor i följd.

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

## 4 KAP.

## 4 KAP.

## Säkerhetstjänst och övertidsarbete.

Säkerhetstjänst och övertidsarbete  
m. m.

## 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 § omförmäld skeppstjänst (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

## 11 §.

Utöver vad i 2 och 3 kap. 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 *anställas* i enlighet med vad därom särskilt stadgas; *eller*

*d) sedvanliga och nödvändiga nautiska och meteorologiska observationer.*

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

## 12 §.

Utöver vad i 2 och 3 kap. stadgas må mot ersättning åläggas sjöman jämväl annan än i 11 § omförmäld skeppstjänst (övertidsarbete).

## 13 §.

Övertidsarbete må *åläggas sjöman under* högst 24 timmar i veckan. Dock må övertidsarbete icke förekomma i sådan utsträckning att tiden för sjömannens skeppstjänst under ett och samma dygn därigenom skulle uppgå till mer än 16 timmar.

*Övertidsarbete bör ej förekomma regelbundet.*

(Gällande lag:)

(Kungl Maj:ts förslag:)

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 uppbär kontant lön, beredas i form av fritid.

2 mom. Övertidsersättning, 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.

Från den i första stycket stadgade begränsningen 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; eller
- 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.

## 14 §.

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 uppbär kontant lön, beredas i form av fritid.

2 mom. Övertidsersättning 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.

(Gällande lag:)

Övertidsersättningen 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 förlägges till samma dygn som det, varunder övertidsarbetet utföres, eller ock till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn samt att, då fråga är om sjöman som uppbär kontant lön, fritiden beredes i hamn och, om övertidsarbetet utföres å helgdag, icke förlägges till söckendag, varunder sjömannen utför övertidsarbete mot annan ersättning än fritid å samma söckendag.

## 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 här- om göra anteckning i särskild över-

(Kungl Maj:ts förslag:)

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

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

## 5 KAP.

## Övriga bestämmelser.

## 15 §.

Innehåller avtal om skeppstjänst villkor stridande mot denna lag, vare det villkor utan verkan, där ej om sådant villkor överenskommits genom kollektivavtal samt villkoret godkänts av Konungen eller myndighet som Konungen förordnat.

## 16 §.

Det åligger befälhavaren eller, under hans tillsyn och ansvar, styrman eller någon av maskinbefälet eller föreståndare för ekonomiavdelningen att föra arbetstidsjournal upprättad enligt formulär som fastställes av fartygsinspektionens chefsmyndighet.

(Gällande lag:)

*tidsjournal*, upprättad enligt formulär som fastställs av fartygsinspektionens chefsmyndighet.

Ej må någon vars rätt är *därav beroende* förvägras att om *övertidsjournal*s 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 efterrättelse vad i 1, 6 och 7 kapitlen lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg finnes stadgat.

Närmare föreskrifter angående *tillsynens utövande* meddelas av Konungen.

## 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 vetenskap och vilja.

(Kungl Maj:ts förslag:)

*Anteckningarna i journalen skola införas senast dagen efter den under vilken arbetet utföres.*

Ej må någon vars rätt är *beroende därav* förvägras att *erhålla* nödig *kännedom* om *arbetstidsjournal*s innehåll och att taga skriftligt utdrag *därav*. *Arbetstidsjournal* skall av redaren förvaras minst två år efter dess avslutning.

När skäl därtill äro må Konungen eller myndighet *som* Konungen förordnar meddela eftergift från skyldigheten att föra *arbetstidsjournal* såvitt angår fartyg *med en brutto-dräktighet understigande 500 registerton*.

## 17 §.

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

## 18 §.

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

Närmare föreskrifter angående *tillsynen* meddelas av Konungen.

## 19 §.

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 vetenskap och vilja.



*(Gällande lag:)*

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

*(Kungl. Maj:ts förslag:)*

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

## 20 §.

Bryter någon mot föreskrift som är meddelad i 16 §, straffes med dagsböter.

## 21 §.

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

## 22 §.

Om domstol i tvistemål som bör bedömas efter denna lag skall vad i

(Gällande lag:)

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.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

86 och 87 §§ sjömanslagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

23 §.

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

24 §.

Böter som ådömas enligt denna lag tillfalla kronan.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1939.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1949.

*Genom denna lag upphäves sjöarbetstidslagen den 30 september 1938 (nr 607). I fråga om domstol i tvistemål som bör bedömas efter sistnämnda lag skall dock vad där är stadgat alltjämt gälla.*

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 §.

Vederbörande myndighet äger att jämväl innan denna lag trätt i kraft meddela undantag som avses i 1 § 3 mom. och 16 § eller godkännande som avses i 15 §.

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:

I fråga om fartyg som vid denna lags ikraftträdande redan i svensk ägo nyttjas till sjöfart, eller som då är under byggnad för svensk 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 maskinmanskapet 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 därutin-

Erfordras vid tillämpning av stadgandena i 4 § *punkterna a)—f)* angående ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman som tillhör däck-, maskin- eller radiopersonalen större antal man än det för vilket fartygets bostäder eller stadigvarande inrättningar äro avsedda, må där Konungen eller myndighet som Konungen förordnar funnit anordnande av ytter-

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

nan, 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.

ligare bostäder eller inrättningar icke vara praktiskt möjligt eller icke kunna ske utan oskäligen kostnad, samt särskilt bevis utfärdats därom, ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, beräknas utan avseende å vad i nämnda stadganden föreskrives. Bevis som nyss sagts må icke utfärdas att gälla för längre tid än fyra år åt gången; beviset skall förvaras ombord.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans  
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å  
Stockholms slott den 8 maj 1948.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, GJÖRES, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och socialdepartementen anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Gjöres, följande.

Genom beslut den 18 januari och den 1 februari 1946 bemyndigade Kungl. Maj:t min företrädare i ämbetet att tillkalla sju utredningsmän för att verkställa utredning och avgiva förslag i fråga om sjöfolkets levnads- och arbetsförhållanden. Enligt direktiven för utredningen skulle utredningsmännen bl. a. undersöka möjligheterna för en mera allmän tillämpning inom sjöfartens område av principen om 8-timmars arbetsdag. Såsom utredningsmän tillkallades fil. dr. A. Björnberg, ordförande, kommerserådet G. Böös, direktören H. F. Reuterskiöld, förbundsordföranden J. Svensson, direktören A. Söre, ombudsmannen E. Blomgren och sjökaptenen Å. Strömberg. Sedan Björnberg erhållit begärt entledigande, förordnades den 5 juni 1947 f. d. ordföranden i Landsorganisationen i Sverige Aug. Lindberg till ordförande i kommittén.

Utredningen, som antagit benämningen 1946 års sjömanskommitté, har den 2 februari 1948 avgivit betänkande med förslag till sjöarbetsstidslag (SOU 1948: 16). Förslaget är icke enhälligt. Särskilda yttranden ha sålunda avgivits av kommittéledamöterna Böös och Reuterskiöld.

Över betänkandet ha utlåtanden avgivits av kommerskollegium, delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet, Sveriges fartygsbefälsförening, Inrikessjöfartens befälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewartsföreningen, Landsorganisationen i Sverige, Sveriges redareförening, Kanalflottans rederiförening, Skärgårds- och målarflottornas rederiförening, Föreningen Sveriges inrikessjöfart, Sveriges segelfartygsförening och Svenska arbetsgivareföreningen. Sveriges allmänna sjöfartsförening, som erhållit tillfälle att yttra sig över betänkandet, har icke inkommit med yttrande.

På grundval av vad sålunda i ärendet förekommit har inom handelsdepartementet upprättats förslag till ny sjöarbetsstidslag. Detta torde såsom *Bihang* fogas till statsrådsprotokollet för denna dag. I detta bihang har gällande sjöarbetsstidslag sammanställts i parallelltext med departementsförslaget.

### Inledning.

Den första lagen om arbetstiden till sjöss å svenska fartyg utfärdades år 1919 och trädde i kraft den 1 januari 1920. Lagen, som var av provisorisk karaktär, erhöll med vissa smärre ändringar förlängd giltighet intill 1926 års utgång. Den följande lagen, utfärdad den 13 juli 1926, var gällande under en försöksperiod av fyra år. Efter vissa ändringar förlängdes den 1930 på tre år. En anledning till att lagstiftningen förblev provisorisk var att frågan om en internationell reglering av sjöarbetstidsspörsmålet, som upptagits av Internationella arbetsorganisationen och behandlats vid dess trettonde generalkonferens (tredje sjöfartskonferensen) i Genève 1929, inom en nära framtid väntades få sin lösning. Den fortsatta internationella behandlingen av frågan lät emellertid vänta på sig. Bland annat denna omständighet föranledde att 1926 års lag erhöll fortsatt provisorisk giltighet intill utgången av år 1934. För 1934 års riksdag framlades emellertid förslag om en permanent sjöarbetstidslag. Förslaget innebar en närmare anpassning av arbetstiden till sjöss till de principer, som gällde för arbetstiden i land. Vid förslagets anmälan inför Kungl. Maj:t yttrade föredragande departementschefen bl. a., att Internationella arbetsorganisationens befattningsstagande med saken icke borde få utgöra hinder för genomförande av erforderliga förbättringar i den svenska sjöarbetstidslagstiftningen. Vid riksdagsbehandlingen hemställde andra lagutskottet, i anslutning till ett uttalande av lagrådet, att riksdagen måtte med hänsyn till att arbetstiden å fartyg vore föremål för internationell behandling för sin del antaga lag i ämnet i enlighet med ett av utskottet framlagt förslag, innebärande fortsatt provisorisk förlängning av 1926 års sjöarbetstidslag. Med bifall till utskottets hemställan antog riksdagen lagförslaget, varefter Kungl. Maj:t utfärdade lag den 12 oktober 1934 angående fortsatt giltighet av 1926 års sjöarbetstidslag till och med den 31 december 1937.

Vid Internationella arbetsorganisationens fjärde sjöfartskonferens i Genève antogs den 24 oktober 1936 bl. a. en konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg jämte en rekommendation i samma ämnen. Rörande innehållet i konventionen och rekommendationen torde få hänvisas till Kungl. Maj:ts proposition nr 223 till 1938 års riksdag.

Den 22—30 januari 1937 hölls en konferens i Stockholm mellan representanter för svenska, danska, finska och norska regeringarna med syfte att avvägbringa ensartade regler i de nordiska länderna rörande bl. a. sjöarbetstiden. Konferensen ledde bl. a. till enighet beträffande i huvudsak likartade bestämmelser för de nordiska länderna rörande sjöarbetstiden. På grundval härav utarbetades ett oförbindligt förslag, grundat på Internationella arbetsorganisationens konventionsförslag.

Med hänsyn bl. a. till det pågående nordiska samarbetet utfärdades den 13 maj 1937 en provisorisk lag angående fortsatt giltighet av 1926 års sjöarbetstidslag till och med den 31 december 1938.

Under år 1937 fortsatte det nordiska samarbetet. Sålunda höllos överläggningar mellan representanter för de nordiska länderna i Oslo rörande huvudprinciperna för det gemensamma lagstiftningsarbetet samt i Köpenhamn för författningsteknisk sammanjämkning av de förslag beträffande reglering av sjöfolkets arbetstid, som framkommit inom de olika länderna. Bl. a. på grundval härav framlade Kungl. Maj:t till 1938 års riksdag proposition (nr 223) med förslag till sjöarbetstidslag. Propositionen innefattade även förslag att 1936 års arbetstids- och bemanningskonvention måtte ratificeras, dock med det förbehåll att såsom villkor för ikraftträdande av svensk ratifikation skulle uppställas fordran på ratifikation av, förutom övriga nordiska länder, Nederländerna, Sovjetunionen samt Storbritannien.

Propositionen bifölls av riksdagen, och i enlighet härmed utfärdade Kungl. Maj:t den 30 september 1938 (nr 607) ny sjöarbetstidslag att träda i kraft den 1 januari 1939. Den 16 december 1938 ratificerade Sverige Genèvekonventionen angående arbetstid och bemanning å fartyg. Konventionen, som ratificerats av, förutom Sverige, Amerikas Förenta Stater, Australien och Belgien, har icke trätt i kraft.

### **Gällande sjöarbetstidslag.**

Gällande sjöarbetstidslag är, såsom förut nämnts, återgiven i bihang till statsrådsprotokollet. Enligt lagen utgör den ordinarie arbetstiden till sjöss å fartyg i fjärrtrafik högst 8 timmar om dygnet för styrmän och maskinister, där det för behörig bemanning enligt befälsförordningen kräves minst tre av vardera kategorien, samt för däcks- och maskinmanskaper å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 2 000, resp. 700 registerton. Dagmännen ha i fjärrtrafik en arbetstid till sjöss av högst 8 timmar om dygnet och 48 timmar i veckan. Under ankomst- och avgångsdygn utgör den dagliga arbetstiden å fartyg i fjärrtrafik högst 10 timmar för styrmän och 9 timmar för annan sjöman, som ej tillhör ekonomipersonalen, med undantag av trevaktindeldad maskinpersonal, för vilken den dagliga arbetstiden är bestämd till högst 8 timmar. Ordinarie arbetstid under fartygs uppehåll i hamn är för sjöman, som ej tillhör ekonomipersonalen, högst 8 timmar om dygnet och 48 timmar i veckan i fjärrtrafik. Den dagliga ordinarie arbetstiden för ekonomipersonalen å fartyg i fjärrtrafik är till sjöss samt under ankomst- och avgångsdygn högst 10 timmar på lastfartyg och 12 timmar på passagerarfartyg samt i hamn högst 8 timmar, dock att personalen för vissa slag av arbeten i hamn får användas under ytterligare 1 timme om dagen å lastfartyg och 2 timmar å passagerarfartyg. I närtrafik är den ordinarie arbetstiden högst 24 timmar för två dygn i följd med den begränsningen att sjöman, som ej tillhör ekonomipersonalen å passagerarfartyg, må åläggas skeppstjänst såsom ordinarie arbete under sammanlagt högst 63 timmar i veckan.

## Seattlekonventionen år 1946.

I juni månad 1946 ägde Internationella arbetskonferensens tjuguaåttonde session (sjätte sjöfartskonferensen) rum i Seattle. Vid konferensen, som samlat representanter för 32 länder, antogs nio konventioner jämte ett antal rekommendationer. Bl. a. antogs en konvention (nr 76) angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg. Konventionen torde såsom *Bilaga I* få fogas till statsrådsprotokollet.

Konventionen äger tillämpning å maskindrivna handelsfartyg med en bruttodräktighet om 500 registerton eller mera. Å fartyg i vad konventionen benämner fjärrtrafik utgör arbetstiden för befäl och manskap inom däck-, maskin- och radioavdelningarna till sjöss och å ankomst- och avgångsdagar högst 8 timmar om dygnet samt i hamn 2 timmar (för visst arbete) å söndagar och 8 timmar å övriga dagar. Arbetstid därutöver betraktas såsom övertid för vilken särskild ersättning skall utgå. Ifall det totala antalet arbetstimmar under en vecka överstiger 48 — med undantag av tid som betraktas såsom övertid — skall i enlighet med vad som kan överenskommas genom kollektivavtal mellan redar- och sjöfolksorganisationer kompensation lämnas i form av fritid i hamn eller annorledes. I fart som enligt konventionen må anses såsom närtrafik utgör förenämnda personals ordinarie arbetstid till sjöss 24 timmar för två dygn i följd; under hamndygn må den ordinarie arbetstiden liksom i fjärrtrafik utgöra högst 2 timmar på söndagar samt högst 8 timmar övriga dagar. För arbetstid därutöver skall övertidsersättning utgå. Överstiger det sammanlagda antalet arbetstimmar, övertidsarbete oräknat, 112 timmar under en period av två veckor i följd (eller sålunda genomsnittligt 8 timmar per dygn), skall på samma sätt som stadgas för fartyg i fjärrtrafik kompensation lämnas för arbetstid utöver nämnda timantal. Konventionens föreskrifter innebära sålunda i stor utsträckning tillämpning av 8-timmarsdagen och 48-timmarsveckan för personalen inom däck-, maskin- och radioavdelningarna.

I fråga om personer som tillhöra ekonomiavdelningen innehåller konventionen särskilda bestämmelser dels för passagerarfartyg, dels för andra fartyg. Till sjöss samt å ankomst- och avgångsdygn utgör den ordinarie arbetstiden för dygn räknat högst 10 timmar å passagerarfartyg samt 9 timmar å annat fartyg. Å passagerarfartyg utgör arbetstiden i hamn, då passagerare finnas ombord, högst 10 timmar om dygnet samt i annat fall högst 8 timmar om dygnet, utom å lördagar, då den utgör 5 timmar, samt å söndagar, då den utgör 5 timmar för personal i mässtjänst samt 2 timmar för annan personal. Å lastfartyg må den ordinarie arbetstiden i hamn uppgå till högst 8 timmar om dygnet, utom å lördagar och söndagar, då den är maximerad till 6 resp. 5 timmar. Även för ekonomipersonalen stadgas, att vederbörande sjöman skall för ordinarie arbetstid utöver 112 timmar under två veckor i följd åtnjuta kompensation enligt vad som kan över-

enskommas genom kollektivavtal i form av fritid i hamn eller annorledes. Sålunda har principen om 8 timmars arbetsdag i viss mån antagits jämväl för ekonomipersonalen, och konventionens bestämmelser innebära härutinnan en väsentlig begränsning av den ordinarie arbetstiden i jämförelse med vad som hittills i allmänhet praktiserats inom handelsflottorna.

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

Frågan om ratificering av konventionen dryftades vid en nordisk konferens i Oslo hösten 1947. Därvid framhölls från olika håll, att konventionen icke innehåller någon övergångs- eller dispensbestämmelse, som medger att hänsyn tages till eventuell bemanningsbrist eller till de tekniska svårigheter som kunna föreligga för ombyggnad av fartygen. Likaså framhölls det betänkliga däri att konventionen stadgar ovillkorligt förbud mot regelbundet övertidsarbete. Konventionens ratifikationsbestämmelser ansågos ej tillfredsställande, och vidare ifrågasattes, huruvida man vid ratificering kunde undgå att lagstifta beträffande lönerna.

Ratificeringsfrågan befann sig vid tidpunkten för Oslokonferensen ännu på utredningsstadiet i Sverige, Norge och Finland. I den vid konferensen antagna kommunikén meddelades, att det under konferensen kommit till uttryck, att det skulle vara av den största betydelse att i fortsättningen upprätthålla samarbetet mellan de nordiska länderna rörande de vid konferensen behandlade spörsmålen.

I anledning av de betänkligheter mot en ratificering av konventionen som framkommit vid konferensen antog Internationella arbetsbyråns paritetiska sjöfartskommission vid sitt sammanträde i Genève i december 1947 bl. a. en resolution med anhållan att arbetsbyråns styrelse måtte infordra rapporter före utgången av mars 1948 från de olika ländernas regeringar rörande inställningen till Seattlekonventionerna samt att styrelsen måtte ålägga arbetsbyrån att iordningställa en rapport rörande de inkomna regeringssvaren att överlämnas till en trepartskonferens, som borde hållas snarast möjligt och i varje fall inte senare än i början av hösten 1948 och som skulle besluta om vidare åtgärder på området. Enligt senare ingångna meddelanden från Internationella arbetsbyrån har byrån vidtagit förberedande åtgärder i det syfte paritetiska sjöfartskommissionen angivit.



*Sjömanskommittén* har av skäl som anförts vid Oslokonferensen icke funnit det möjligt att helt acceptera bestämmelserna i Seattlekonventionen angående hyror, arbetstid och bemanning. Kommittén har därför som sin uppfattning uttalat, att svensk lagstiftning för närvarande icke kan bringas i överensstämmelse med konventionens bestämmelser. Med hänsyn härtill avstyrker kommittén att Sverige ratificerar konventionen.

**Remissyttrandena.** *Kommerskollegium* och *Landsorganisationen* ha på grunder som angivits av sjömanskommittén avstyrkt att Seattlekonventionen ratificeras. Icke heller övriga remissinstanser ha förordat ratifikation.

*Delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet* anför bl. a. följande.

Även vid ett genomförande av sjömanskommitténs lagförslag skulle, på sätt kommittén framhållit, hinder föreligga för en ratifikation av Seattlekonventionen. Då de hinder, som av kommittén åberopats mot en anpassning av den svenska lagstiftningen i enlighet med konventionens bestämmelser, syntes delegationen avgörande, vill delegationen icke göra gällande en från kommittén avvikande uppfattning i förevarande avseende.

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

### **Sjömanskommitténs lagförslag.**

Kommitténs lagförslag torde såsom *Bilaga II* få fogas vid statsrådsprotokollet.

Vad angår **f j ä r r t r a f i k e n** innebär förslaget bl. a., att trevaktssystemet (8 timmars arbetsdag till sjöss) skall tillämpas i vidsträcktare omfattning än vad som gäller för närvarande. Styrmän och maskinister skola sålunda vara trevaktindelade å samtliga fartyg i nordsjö- och vidsträcktare fart samt å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 1 000 registerton i inskräntare fart. Dessutom har 8-timmarsregeln föreslagits gälla för maskinbefäl å fartyg i inskräntare fart med en maskinstyrka överstigande 700 indike-

rade hästkrafter samt för allt maskinbefäl som självt förrättar smörjningsarbete. Det torde få omnämnas, att förslaget i denna del går utöver Seattlekonventionens krav dels genom att det stadgar trevaktsystem för samtliga fartyg i nordsjö- eller vidsträcktare fart (konventionen omfattar endast fartyg med större bruttodräktighet än 500 registerton), dels genom att det stadgar trevaktsystem i östersjö- och inskräntare fart, där konventionen icke nödvändigtvis kräver tillämpning av detta system. Däcksmanskapets och radiopersonalens ordinarie arbetstid till sjöss utgör enligt förslaget 8 timmar om dygnet å alla fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 registerton. Principen om åtta timmars arbetsdag föreslås vidare bli tillämplig för maskinmanskaper å alla fartyg i nordsjö- eller vidsträcktare fart samt i inskräntare fart å fartyg som har en dräktighet om minst 500 bruttoton eller en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter. För den tvåvaktindelade personalen har arbetstiden såsom i gällande lag begränsats till 24 timmar för två dygn i följd.

Även den föreslagna arbetstidsregleringen för ekonomipersonalen avviker ej oväsentligt från gällande lag. Det föreslås sålunda, att den dagliga ordinarie arbetstiden till sjöss minskas å passagerarfartyg från 12 timmar till 10 timmar för person som är anställd huvudsakligen för passagerarnas direkta betjänande, till 9 timmar för den egentliga kökspersonalen och till 8 timmar om dygnet för annan ekonomipersonal samt å lastfartyg från 10 till 9 timmar. Därjämte ha ändrade bestämmelser i fråga om förläggningen av arbetstiden föreslagits.

Vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn har den ordinarie arbetstiden generellt inskränkts till 8 timmar om dygnet för annan personal än ekonomipersonal. För ekonomipersonalens vidkommande har gällande lags bestämmelse om att arbetstiden skall vara densamma som till sjöss bibehållits oförändrad såvitt angår passagerarfartygen, medan arbetstiden å lastfartygen inskränkts till 8 timmar om dygnet.

Jämväl i nu berörda avseenden går kommittéförslaget på vissa punkter utöver vad Seattlekonventionen fordrar.

Lagförslaget innehåller vidare en för svensk sjöarbetstidslagstiftning ny bestämmelse (9 §) om att vederlag skall lämnas för viss ordinarie arbetstid och utgå efter överenskommelse mellan arbetsmarknadsparterna i form av fritid i hamn eller på annat sätt. Å fartyg om minst 500 bruttoregisterton skall personalen i allmänhet erhålla vederlag i den mån den ordinarie arbetstiden överstiger 48 timmar i veckan. För ekonomipersonalen å dylika fartyg samt för all personal å mindre fartyg skall rätten till vederlag inträda först när den ordinarie arbetstiden överstiger 112 timmar under loppet av två veckor i följd. Vissa kategorier av sjöfolket skola sålunda erhålla kompensation för söndagsarbete till sjöss, medan andra erhålla vederlag för ordinarie arbete, som genomsnittligt per dag överstiger normalarbetsdagen i land.

För närtrafikens del har den ordinarie arbetstiden liksom i gällande lag begränsats till 24 timmar för två dygn i följd. Den gällande be-

gränsningen för vecka till 63 timmar har däremot ersatts med en maximering till 112 timmar under loppet av två veckor i följd, vilken begränsning i förslaget gjorts generell och sålunda omfattar jämväl ekonomipersonalen å passagerarfartyg.

Vidkommande slutligen begränsningen av övertidsarbetet torde få nämnas, att gällande lags regel att övertidsarbete ej må förekomma i sådan utsträckning att tiden för sjömannens skeppstjänst under ett och samma dygn kommer att uppgå till mer än 16 timmar har utsträckts till att omfatta även närtrafik. Förbudet mot regelbundet övertidsarbete till sjöss i norrsjö- och vidsträcktare fart har ersatts med en generell rekommendation att övertidsarbete ej bör förekomma regelbundet.

### Allmänna synpunkter.

*Sjömanskommittén* finner det vara i hög grad önskvärt, att sjöfolkets arbetstid anpassas efter den reglering som i allmänhet sedan länge tillämpas för arbetstagare i land. Kommittén anför, att betydelsefulla sociala motiv — bl. a. sjömansyrkets krävande natur samt sjöfolkets insatser under det senaste världskriget — talade för att sjöfolkets arbetsförhållanden förbättrades. Kommittén, som i enlighet med sina direktiv eftersträvat en mera allmän tillämpning inom sjöfartens område av principen om 8 timmars arbetsdag ansåge, att en fortsatt rationalisering av skeppstjänsten samt utvecklingen av de tekniska hjälpmedlen gäve praktiska möjligheter för en dylik reform. Uppenbarligen måste dock alltfört hänsyn tagas till såväl ämnets internationella karaktär som de ekonomiska återverkningarna av en längre gående arbetstidsbegränsning än den nuvarande.

För att erhålla en uppfattning om de ekonomiska konsekvenser, som skulle uppstå om Seattlekonventionen genomfördes, har kommittén hänvänt sig till kommerskollegium med begäran om yttrande i frågan. Kollegium har hört Sveriges redareförening och Stockholms rederiaktiebolag Svea i ärendet samt dessutom verkställt viss egen utredning.

Redareföreningens utredning, som avser till föreningen anslutna fartyg, visar, att kostnadsökningen per år för fartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller mera (med undantag för passagerarfartyg) skulle uppgå till, under förutsättning av tre man på varje vakt, omkring 13 milj. kronor per år samt, under förutsättning av två man på varje vakt, i det närmaste 9 milj. kronor per år. Till dessa årliga merkostnader skulle komma kostnader för ombyggnad av bostäder i förra fallet uppgående till något mer än 17 milj. kronor och i det senare till omkring 9 milj. kronor. För passagerarfartygen skulle kostnadsökningen uppgå till omkring 700 000 kronor per år samt omkring 4 milj. kronor för ombyggnad av bostäder. Föreningen har framhållit, att härutöver tillkomme såväl engångs- som fortlöpande kostnader vilka endast kunde approximativt beräknas eller antydvas. Föreningen har vidare understrukit att föreningen låtit sig angeläget vara att i sitt utredningsarbete

iakttaga försiktighet och återhållsamhet, varför vid bedömandet av utredningen måste hållas i minnet, att den angåve minimiresultat. Den fråga som enligt Redareföreningens mening i synnerhet framträtt när det gällde ratificering av konventionen vore, huru man i dagens läge tänkt sig att kunna genomföra den ofrånkomliga ökningen av bemanningen inom skilda kategorier, då bristen på såväl fartygs- som maskinbefäl redan vore framträdande och rekryteringen av kökspersonal långt ifrån tillfredsställande. Icke mindre än 250 styrmän, 205 maskinbefäl och 333 man tillhörande kökspersonalen skulle enligt Redareföreningens utredning behöva nyanställas å lastfartygsflottan. Därtill komme 94 personer — huvudsakligen kökspersonal — å passagerarfartygen. Icke ens med en sådan tillströmning till navigationsskolorna att samtliga klasser bleve fullbelagda skulle den nuvarande bristen på befäl, i synnerhet maskinbefäl, kunna täckas på åtskilliga år, och än mindre skulle detta bliva fallet, därest ytterligare 463 befäls personer skulle behöva anställas. Föreningen har vidare framhållit, att det ringa antal elever som årligen utbildas vid landets enda skola för skeppskockar — 12 stycken — icke ens tillnärmelsevis förmådde fylla det nuvarande rekryteringsbehovet.

Kommerskollegium har efter granskning av Redareföreningens utredning funnit sig kunna i huvudsak godtaga de vunna utredningsresultaten. Kollegium har dock ifrågasatt, huruvida engångskostnaderna komme att bliva fullt så betydande som Redareföreningens beräkning utvisat, eftersom det torde finnas en del reservutrymmen ombord å fartygen, som eventuellt kunde tagas i anspråk såsom bostäder för nytillkommande besättningsmän. Beträffande Redareföreningens utredning rörande passagerarfartygen har kommerskollegium anmärkt, att kollegium till följd av de invecklade arbetsförhållanden, vilka råda ombord å dessa fartyg, icke haft möjlighet att närmare kontrollera denna utredning. Slutligen har kommerskollegium anmärkt, att personalkostnaderna sannolikt torde kunna beräknas utgöra 20—25 procent av handelsflottans totala driftkostnader.

Den av Stockholms rederiaktiebolag Svea utförda utredningen, som avser bolagets för den svenska kustfarten representativa trafik, utvisar, att ekonomipersonalen å rederiets fartyg enligt gällande sjöarbetstidslag och kollektivavtal redan uppnått arbetstidsförhållanden liknande dem konventionen avser. Om konventionens närtrafikklausul (art. 12) tillämpades för den övriga personalen, skulle nämnvärda ekonomiska konsekvenser för kustfartygen icke uppstå. De mindre fartygen skulle sålunda få en övertid av högst 9 timmar per man och månad. Däremot skulle en tillämpning av fjärrtrafikklausulen medföra, att ett stort antal arbetstimmar måste kompenseras, nämligen å större kustbåtar 33 arbetstimmar samt å mindre 41 arbetstimmar per man och månad. Utredningen, som omfattat 26 lastfartyg och 6 passagerarfartyg, hade givit till resultat, att vid tillämpning av fjärrtrafikklausulen den totala enångskostnaden för ombyggnad av bostäder skulle belöpa sig till 915 000 kronor samt att de årliga merkostnaderna under samma förutsättning skulle uppgå till omkring 520 000 kronor, varvid utgående indextillägg å grundhyran icke medräknats.

Bolaget har vidare anfört, att det för alla fartyg framträdde en annan avsevärd försämring än den beräknade merkostnaden. De befälshytter som skulle inbyggas i fartygen ansåges vara ytterst svårplacerade. Man finge räkna med att däckslast av trä minskades med cirka 10 standard, däckslast av koks med 20 ton och däckslast av massa med 15 ton, varigenom fartygens inkomstmöjligheter komme att betydligt nedgå. Bolaget har även framhållit, att det om konventionen lades till grund för lagstiftning skulle bli betydligt svårare att bemanna svenska fartyg med kvalificerat manskap. Det kunde ifrågasättas om det över huvud taget vore möjligt att tillgodose konventionens bestämmelser. Slutligen har rederiet erinrat om att den inrikes sjöfarten vore hårt trängd av konkurrensen från landväga trafikmedel och hävdad, att gällande sjöarbetstidslag och kollektivavtal gäve så restriktiva bestämmelser angående arbetstiden att gränsen redan nåtts för inrikestrafikens räntabilitet. Rederiet ansåge sålunda, att om konventionen antoges, sådana svårigheter skulle uppstå för kusttrafiken att densamma svårigen skulle kunna upprätthållas.

Kommerskollegii egna utredningar, vilka baserats på material, som varit tillgängligt inom ämbetsverket, ha avsett att fastställa dels den bemanningsökning och de därmed följande kostnadsstegringar som skulle föranledas av en tillämpning av konventionens bestämmelser i jämförelse med nu förekommande faktisk bemanning och kostnaderna för denna och dels i vad mån befintliga bostäder ombord å fartygen lämna utrymme för en bemanningsökning. Utredningen om bemanningsökningen har omfattat 300 fartyg i storleksgruppen 500—2 000 bruttoregisterton och visat, att en bemanningsökning om 946 man erfordrades för att uppfylla konventionens bestämmelser. Ökningen fördelade sig på 270 styrmän, 233 maskinister, 111 man tillhörande däcksmanskapet och 18 tillhörande maskinmanskapet samt 314 personer tillhörande ekonomipersonalen. Årskostnaderna hade enligt det lägsta alternativet (6 man på däck) beräknats till omkring 9 milj. kronor samt engångskostnaderna för ombyggnad av bostäder till ungefärligen samma belopp. Den speciella utredningen om behovet av nya bostäder grundade sig på en individuell undersökning beträffande bostadsbeståndet å varje särskilt i utredningen ingående fartyg, medan Redareföreningens motsvarande undersökning avsett bostäder för samtliga nytillkomna besättningsmän, oavsett huruvida i särskilda fall förefintligt bostadsutrymme kunnat medge inhysande av en del av de nytillkomna. Utredningen visade, att bostadsutrymmen skulle behöva anskaffas endast för 744 personer, varför engångskostnaderna vid alternativet 6 man på däck skulle belöpa sig till cirka 7,5 milj. kronor (i stället för 9 milj. kronor). Kollegium gör dock den reservationen, att beräkningarna utgått från faktiskt tillgänglig bemanning resp. befintligt bostadsutrymme utan hänsyn till de särskilda uppgifter, för vilka i förhållande till gällande arbetstidsreglering övertalig personal (dagmän, befälselever) kunde vara avsedd. Kollegium påpekar, att dylik personals användning i vakttjänst kunde medföra ekonomiska konsekvenser av annan art, såsom ökat underhållsarbete i hamn. Likaså

kunde, framhåller kollegium, ianspråktagande av tillgängligt bostadsutrymme hindra medtagande av befälselever med därav följande konsekvenser för befälsrekryteringen.

För egen del erinrar sjömanskommittén till en början, att de utredningar, som utförts av Redareföreningen och Sveabolaget tillkommit för att belysa de ekonomiska verkningar som skulle uppstå, därest Seattlekonventionen genomfördes. Kommittén anser likväl, att utredningarna kunde vara belysande jämväl för ett bedömande av kommitténs lagförslag. Vissa omständigheter komme emellertid att verka i kostnadsreducerande riktning. Härom anför kommittén följande.

Först torde observeras att utredningarna äro baserade på den förutsättningen att konventionens bestämmelser utan undantag skulle genomföras på alla svenska fartyg med en bruttodräktighet om 500 registerton eller mera. Detta har kommittén emellertid funnit icke vara möjligt, och om möjligheter till undantag från tillämpning av trevaktsystemet beredas existerande fartyg i enlighet med kommitténs förslag, torde kostnaderna för ombyggnad av bostäder komma att högst avsevärt reduceras. Verkningarna mildras även därigenom att sådana ombyggnadsarbeten, från vilka dispens eventuellt icke kan påräknas under fartygens hela återstående livstid, likväl kunna fördelas på ett flertal år. Genom de föreslagna övergångsbestämmelserna, vilka kommittén har anledning antaga komma att i ganska stor omfattning få tillämpas under en övergångstid, reduceras ju även de årliga kostnaderna, eftersom bemanningsökning med därav följande ökade löner och övriga omkostnader därigenom kan i viss utsträckning undvikas. Vidare ha i utredningarna den s. k. fritidskompensationen beräknats enligt ett kompensationsförfarande med ersättning timme för timme. En sådan fritidskompensation lämnas visserligen för vissa kategorier ombordanställda i Danmark, men enligt kommitténs förslag skulle det överlåtas åt arbetsmarknadsparterna att själva överenskomma om compensationens art och storlek, och det är sålunda ovisst huruvida compensationen kommer att bli av den förutsatta storleksordningen. Vad angår däcksbemanningen torde kommittén särskilt få omnämna, att den för sin del anser en bemanning av 6 man tillfredsställande åtminstone på fartyg med mindre bruttodräktighet än 2 000 ton; endast de i utredningarna förekommande lägsta kostnadsalternativen torde sålunda få anses vara av intresse. I fråga om ekonomipersonalen torde vidare nu liksom vid förarbetena till gällande lag kunna åberopas, att en bättre genomförd rationalisering och mera arbetsbesparande metoder i många fall skola göra det möjligt att tillgodose behovet av arbetskraft ombord utan bemanningsökning. Ehuru kommittén icke kunnat närmare precisera de reduceringar som sålunda få göras i kostnadsberäkningarna, uppskattar kommittén dem till så betydande belopp att den icke anser att hänsyn till de ekonomiska förhållandena böra utgöra hinder för det framlagda lagförslaget.

Kommittén framhåller vidare, att dess förslag på vissa punkter komme att medföra större kostnader än som skulle uppkomma vid ett genomförande av konventionen. Dessa merkostnader vore dock relativt obetydliga. Kommittén anför härom följande.

Dessa avvikelser avse bl. a. en vidsträcktare tillämpning av 8-timmarsprincipen till sjöss för personer som icke tillhöra ekonomipersonalen, en förkortning av arbetstiden för vissa kategorier av ekonomipersonalen samt

en vidsträcktare tillämpning av 48-timmarsklausulen beträffande kompensation än konventionen kräver. Avvikelserna äro emellertid till sin ekonomiska innebörd av obetydlig storleksordning i jämförelse med de tidigare nämnda reduceringarna.

Kommittén lämnar även en redogörelse för regleringen av arbetstiden för sjöfolk i Storbritannien, Danmark och Norge. I Storbritannien och Danmark är arbetstiden reglerad uteslutande genom kollektivavtal. I Norge däremot finnes förutom kollektivavtal även en sjöarbetstidslag. Beträffande sjöarbetstiden i nu nämnda länder anför kommittén i huvudsak följande.

Ehuru det erbjuder stora svårigheter att tillförlitligt redogöra för utländska kollektivavtal, torde i allt fall, med reservationer för i avtalen förekommande specialbestämmelser och undantag m. m., få lämnas en kortfattad orientering rörande arbetstidsregleringen för Storbritanniens handelsflotta. För trevaktindelad befäl utgör arbetstiden å fartyg i vidsträcktare utrikes fart 8 timmar om dygnet till sjöss, å ankomst- och avgångsdygn samt i hamn. I hamn är dock arbetstiden å lördagar inskränkt till 5 timmar samt å söndagar till tid som erfordras för sedvanligt rutinarbete. Å fartyg med en bruttodräktighet av mer än 1 600 ton skola tre styrmän finnas anställda, såvida befälstillgången tillåter detta. För tvåvaktindelad befäl gäller samma arbetstid i hamn (8 timmar), medan arbetstiden i övrigt regleras enligt bestämmelserna för inrikes fart (home trade, omfattande jämväl fart på närbelägna främmande länder). I inrikes fart gäller för nämnda kategorier en arbetstid av sammanlagt 112 timmar under loppet av två veckor i följd, d. v. s. 8 timmar i genomsnitt per dygn; till sjöss är arbetstiden maximerad till 14 timmar om dygnet. Under ankomst- och avgångsdygn gäller en kombinerad regel för beräkning av ordinarie arbetstid: Maximum är 8 timmar måndag—fredag samt 6 timmar lördag—söndag. Tid därutöver är att betrakta såsom övertid, dock endast om det överskjutande arbetet ägt rum under fartygets uppehåll i hamn, medan skeppstjänst till sjöss får fortgå såsom ordinarie arbete intill sedvanligt maximum av 14 timmar under ifrågavarande dygn. Arbetstiden under vanligt hamndygn är liksom i utrikes fart 8 timmar. Andra förläggningstider gälla dock. För däcksmanskapet är arbetstiden å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 2 500 ton i utrikes fart begränsad till 56 timmar i veckan till sjöss samt under ankomst- och avgångsdygn. För dygn räknat är arbetstiden maximerad till 12 timmar med en sammanhängande minimifritid av 8 timmar. För trevaktindelad maskinmanskaf gälla samma veckobegränsning. För arbete utöver 8 timmar om dygnet skall särskild kompensation lämnas, såvida det ej gäller säkerhetstjänst. I inrikes fart beräknas arbetstiden till sjöss och i hamn på basis av 8 timmar per dygn i genomsnitt under loppet av två veckor i följd (d. v. s. med ett maximum av 112 timmar för hela tidsperioden). Till sjöss är arbetstiden per dygn maximerad till 14 timmar. Beträffande arbetstiden vid ankomst och avgång tillämpas samma kombinerade regel som nyss återgivits i fråga om befålet, dock att det för ordinarie arbete under fartygets uppehåll i hamn angivna maximum utgör 9 timmar (i stället för 8). Arbetstiden under hamndygn utgör liksom för befålet i såväl utrikes som inrikes fart 8 timmar. Ekonomipersonalens arbetstid är begränsad till 10 timmar om dygnet (med en minsta sammanhängande vilotid av 8 timmar) till sjöss samt under ankomst- och avgångsdygn. Samma bestämmelse gäller under hamndygn, då passagerare finnas ombord, medan arbetstiden i annat fall i hamn är 6 timmar å söndagar (resp. 2 timmar för person som icke tillhör köks- och upppassarper-

sonalen), 7 timmar å lördagar samt 8 timmar å övriga dagar. Särskilda bestämmelser gälla beträffande kompensation för söndagar till sjöss. För varje söndag skall sålunda åtnjutas kompensation med en halv fridag (för ekonomipersonalen sex halva fridagar för fem söndagar till sjöss).

Enligt de danska kollektivavtalen är arbetstiden för personer som icke tillhöra ekonomipersonalen 8 timmar i hamn. Till sjöss utgör den ordinarie arbetstiden 8 timmar per dygn för styrmän och maskinister. Denna arbetstidsbegränsning innebär dock ej med nödvändighet tillämpning av trevaktsystemet, men å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 1 400 register-ton skola, där bostadsutrymmen kunna inrättas till rimlig kostnad, tre styrmän vara anställda. Varje söndag till sjöss kompenseras med ett fridygn i hamn. För däcksmanskapet har överenskommits, att trevaktsystem skall tillämpas å fartyg med en bruttodräktighet överstigande 500 register-ton, där enligt bemanningsreglerna föreskrivet antal medger detta. De som arbeta i två vakter erhålla ett månadstillägg om 25 kronor. För maskinmanskapat utgör arbetstiden till sjöss 8 timmar om dygnet. Ekonomipersonalens arbetstid är såväl i hamn som till sjöss fastställd till 10 timmar om dygnet.

Arbetstiden å norska fartyg i utrikes fart har genom s. k. lönnsmndkjennelser (obligatorisk skiljedom), gällande till den 1 mars 1948, för vissa personalkategorier blivit förkortad i jämförelse med gällande lag. Sålunda har fastställts, att trevaktsystemet skall tillämpas för däck- och maskinmanskapat å alla fartyg med en bruttodräktighet över 1 200 ton. Ekonomipersonalens arbetstid skall till sjöss samt under ankomst- och avgångsdygn utgöra 9 timmar samt i hamn 8 timmar. Arbetstiden för radiotelegrafisterna utgör till sjöss 8 timmar om dygnet och 56 timmar i veckan samt i hamn 8 timmar om dygnet och 48 timmar i veckan.

Vidkommande de ekonomiska verkningarna av en utan stöd av en internationell reglering företagen reformering av den svenska sjöarbetstidslagstiftningen hävdar kommittén, att en i begränsad omfattning och med hänsyn till de praktiska förhållandena utformad revision i närmare anslutning till den nuvarande lagens huvudprincip icke, såvitt kommittén kunde bedöma, syntes komma att medföra större hinder för svensk sjöfartsnäring, vare sig i konkurrensen med främmande sjöfart eller med andra trafikmedel i hemlandet. Kommittén framhåller, att kostnadsökningarna till följd av en reform i enlighet med kommitténs förslag icke torde bliva av sådan storleksordning att de komme att i högre grad påverka konkurrensläget. Dessutom skulle förslaget, om det upphöjdes till lag, enligt kommitténs uppfattning sannolikt medföra förmånliga verkningar på rekryteringen till sjömansyrket, vilket skulle vara till fördel för sjöfartsnäringen. Kommittén hyser förhoppningen, att den förbättring av sjöfolkets arbetsförhållanden, som kommittén åsyftade, skulle medföra ökad tillgång till kvalificerad personal, såväl befäl som manskap, för vår handelsflotta.

Kommittéledamoten Böös uttalar, att han kände sig mera tveksam än kommitténs majoritet beträffande den svenska sjöfartsnäringens förmåga att i en sämre konjunktur än den nuvarande uthärda konkurrensen från andra länders handelsflottor utan stöd av en mera allmänt genomförd internationell reglering av sjöfolkets arbetsförhållanden. De ekonomiska konsekvenserna av kommitténs lagförslag anser Böös vara av sådan art,



att det borde övervägas huruvida icke, i avvaktan på en allmänare internationell anslutning till den princip som kommit till uttryck i kommittéförslaget, lagens ikraftträdande borde anstå och göras beroende av särskilt beslut av Kungl. Maj:t.

Böös anser det vidare vara tveksamt, huruvida behovet av befäl och manskap skulle kunna fyllas vid ett genomförande av kommitténs förslag. Detta komme sannolikt icke att kunna ske, varför bristen komme att få täckas med övertidsarbete. De med lagens genomförande följande förmånerna i form av minskad arbetstid eller ökad övertidsersättning syntes dock så småningom komma att medföra förbättrade rekryteringsförhållanden. Särskilt med hänsyn härtill anser sig Böös, ehuru icke utan tvekan, kunna biträda förslaget om utsträckt tillämpning av 8-timmarsprincipen jämväl i vad angår befålet.

Böös framhåller slutligen, att han ansåge det oriktigt att kommittén i sitt förslag infört bestämmelser, vilka komme att medföra att arbete, som regelmässigt måste utföras, förvandlades till övertidsarbete. Därigenom komme övertidsarbetets mängd att ökas, medan arbetstidens summa lämnades obeskuren. Om man i likhet med kommittén ansåge, att lönefrågor principiellt borde lämnas åt arbetsmarknadens parter att reglera genom kollektivavtal utan lagstiftarens inblandning, krävde konsekvensen, att man borde undvika att skapa lagregler, vilkas verkan vore löneroglerande och icke arbetstidsbegränsande.

Kommittéledamoten *Reuterskiöld* har framhållit, att de ekonomiska verkningarna av kommittéförslaget skulle bliva alltför betungande särskilt för de medelstora och mindre fartygen. Reuterskiöld yttrar bl. a.

Sedan den första sjöarbetstidslagens tillkomst år 1919 ha avsevärda förbättringar i sjöfolkets arbetstid genomförts. Detta skedde framför allt genom 1938 års sjöarbetstidslag. De ekonomiska verkningarna av denna lag ha för sjöfartsnärigen varit betydande. Det framhålles ofta, att näringen utan svårigheter kunnat tåla dessa belastningar. Därvid bortser man emellertid från, att sjöfarten till följd av världskriget och dess efterverkningar kunnat arbeta under goda konjunkturen. På grund härav har sjöfartsnärigen hittills kunnat bära de merkostnader, som arbetstidsinskränkning medfört. Men huru skulle det gestaltat sig, om näringen fått arbeta under en lågkonjunktur? Det kan vara av intresse att i detta sammanhang hänvisa till den utredning, som företogs av kommerskollegium år 1934 rörande den svenska sjöfartsnärigen ekonomiska förhållanden. Utredningen skulle, såsom kollegium framhöll, vara ägnad att klargöra den inverkan, som de tidigare årens utveckling på sjöfartens område finge anses hava utövat och utövade på den svenska sjöfartsnärigen möjligheter inom olika verksamhetsområden. Såsom bekant rädde under de första åren av 1930-talet en omfattande depression, vilken i synnerhet träffade sjöfarten. År 1933 torde hava varit det för åtminstone trampsjöfarten svåraste året. Driftresultatet sistnämnda år för de i utredningen ingående 205 tramprederiföretagen, omfattande en fartygsflotta av 609 fartyg om 573 000 brutoton, utvisade, att före avskrivning endast intjänats 2,1 miljoner kronor. För ej mindre än 94 rederier förelåg rent driftunderskott med 1,2 miljoner kronor. Endast 62 rederier hade haft möjlighet att göra avskrivningar till ungefär 5 % av bokföringsvärdet. Om affärsmässig avskrivning hade

verkställt av samtliga rederier, skulle trampfarten detta år ha gått med en förlust av 2,9 miljoner kronor. — Det må erinras om att trampflottan ännu icke på långt när uppnått förkrignivån. Orsakerna härtill hava varit flera. Bland annat hava de höga priserna å detta tonnage omöjliggjort nybeställningar i många fall. Därest tramprederierna finna, att omkostnaderna för bedrivandet av rörelsen så väsentligt ökas, som genom den föreslagna arbetstidslagen blir fallet för dem tillhöriga fartyg, är fara värt, att varken köp från utlandet eller nybyggen komma till stånd. Detta vore att beklaga, enär svensk sjöfart härigenom blir utträngd från transportområden, som av ålder betjänats av svenska fartyg. Vad detta skulle betyda för vårt land i form av minskade arbetstillfällen och reducerade fraktintäkter ligger i öppen dag.

Beträffande ämnets internationella sidor anför Reuterskiöld i huvudsak följande.

Enligt min mening är det oriktigt, att man från svensk sida nu framlägger förslag till arbetstidsregler på grundval av Seattlekonventionen, innan man sett resultatet av det igångsatta arbetet på en revidering av konventionen. Det synes mig vidare oriktigt, att man såsom i flera fall skett som skäl för införandet av skärpta bestämmelser i vår sjöarbetstidslag åberopar deras förefintlighet i konventionen, om icke därmed förknippas den bestämda förutsättningen, att en sådan lagsättning här i landet icke tillämpas, förrän konventionen, i den form den kan komma att få, trätt i kraft jämlikt föreskrifterna i art. 26. Att det för svenskt vidkommande är av synnerlig vikt, att de övriga nordiska länderna och Storbritannien ansluta sig, torde icke närmare behöva utvecklas.

I betänkandet har lämnats en kortfattad redogörelse för arbetstidsregleringen i Storbritannien. Därav framgår, att denna är på många punkter till och med mindre betungande för rederinäringen än nu gällande sjöarbetstidslag här i Sverige. För att rätt förstå, huru man i Storbritannien, vilket land dock ännu måste anses såsom världens främsta sjöfartsidkande nation, ser på dessa problem, torde utöver vad i betänkandet framhålles böra anföras följande. Befälens arbete regleras över huvud taget icke genom några arbetstidsbestämmelser om vederbörande anses vara heltidsanställd i rederiet och har vissa närmare bestämda förmåner såsom sjukhyra, extra semester etc. Man fordrar icke heller en så omfattande befälsbemanning, som förslaget till sjöarbetstidslag, om det genomfördes, skulle medföra. Sålunda behöver man först å fartyg i utrikes fart, överstigande 1 600 bruttoton, 3 styrmän, detta endast under förutsättning att så många styrmän kunna anskaffas, och å fartyg mellan 700 och 1 600 bruttoton 2 styrmän. För fartyg under 700 ton synas inga föreskrifter finnas. Man får icke heller bortse från, att en ej oväsentlig del av den engelska utrikestrafiken faller under begreppet »home trade», för vilken trafik för rederierna betydligt fördelaktigare villkor, när det gäller arbetstiden, äro fastställda. Denna home trade omfattar icke endast, såsom namnet skulle kunna giva vid handen, fart i brittiska farvatten utan jämväl fart mellan Storbritannien och de vid Nordsjöns södra kust belägna länderna ävensom fart på franska kanalhamnar.

I fråga om arbetstiden för manskapet är det först å fartyg, överstigande 2 500 bruttoton i utrikes fart, som man fordrar trevaktsystem. Det framgår jämväl av de brittiska arbetstidsbestämmelserna, att man icke ansett sig kunna uppspalta ekonomipersonalen på ett sådant sätt, som skett i det nu föreliggande sjöarbetstidsförslaget. Man har sålunda fastställt en arbetstid av 10 timmar per dygn till sjöss samt under ankomst- och avgångsdygn för all sådan personal. Det torde sålunda vara ovedersägligt, att de nyligen genom

kollektivavtalen antagna reglerna om arbetstiden i Storbritannien äro väsentligt förmånligare än vad såväl konventionen som kommittébetänkandet innebär.

De nordiska länderna hava tagit upp frågan om samarbete i detta ärende. Det torde under sådana förhållanden icke vara riktigt att framlägga svenskt förslag i avseende å sjöarbetstiden, innan detta samarbete avslutats.

Reuterskiöld förklarar vidare, att han ansåge den brist på befäl och kvalificerad kökspersonal, som nu förefunnes, vara av så allvarlig natur, att den för närvarande icke möjliggjorde ett genomförande av kommittéförslaget. Härom anför Reuterskiöld bl. a. följande.

Det torde icke bliva möjligt att på mycket lång tid, om ens någonsin, bemanna fartygen med författningsenligt befäl vad både antal och kvalifikationer angå. För närvarande föreligger en befälsbrist på sammanlagt omkring 500 personer (huvudsakligen maskinbefäl) och förslaget skulle medföra ett ytterligare behov av cirka 450 man, varav omkring hälften nautiskt befäl, å vilket en begynnande brist redan visat sig, och hälften maskinbefäl.

Reuterskiöld anser slutligen i likhet med Böös det oriktigt att införa sådana bestämmelser att konsekvensen härav i stor utsträckning bleve en maskerad löneförhöjning.

**Remissyttrandena.** *Kommerskollegium* anser, att det ur social synpunkt är önskvärt att den svenska sjöarbetstidslagstiftningen reformeras. Kollegium påpekar, att de av kommittén föreslagna åtgärderna sannolikt kunna få betydelse för att underlätta den på senare år otillräckliga rekryteringen till sjömansyrket, särskilt befälsbanan.

Ämbetsverket framhåller emellertid, att de ekonomiska konsekvenserna för den svenska sjöfartsnäringen och dennas konkurrensförmåga ej få underskattas. Kollegium anför härom följande.

Principiellt hyser kollegium alltjämt den av kollegium vid tidigare tillfällen hävdade uppfattningen, att reformer inom sjöarbetstidslagstiftningens område kräva hänsynstagande till den internationella utvecklingen och att man följaktligen bör framgå med varsamhet så länge man icke kan med säkerhet räkna på utjämning i skälig mån av konkurrensen länderna emellan genom en något så när tillfredsställande internationell enhetlighet i fråga om kostnadskrävande sociala reformer. Kollegium menar, att slutförandet av ämnets behandling inom Internationella arbetsorganisationen helst borde avvaktas, innan ytterligare lagstiftningsåtgärder för Sveriges del vidtagas.

Såsom särskilt angeläget framstår emellertid, fortsätter kollegium, att klarhet vinnes i vad mån en med förslaget jämförlig reglering av arbetstidsförhållandena kommer till stånd i utländska handelsflottor som konkurrera med svensk sjöfart, varvid främst läget i Norge och Storbritannien bör ägnas uppmärksamhet. Om rådande förhållanden i dessa länder yttrar kollegium i fortsättningen bl. a. följande.

Det torde härvid få anmärkas, att den norska arbetstidsregleringen f. n. i huvudsak icke går längre än gällande svenska lag och kollektivavtal, medan den helt och hållet på kollektivavtal grundade regleringen för Storbritan-

niens del i vissa avseenden går längre. För den engelska handelsflottan gäller detta dock bl. a. ej den betydelsefulla grupp som däcksmanskapet utgör, för vilken trevaktsystemet genomförts endast å fartyg med en större bruttodräktighet än 2 500 ton. För Norges del är en kommitté i färd med att utarbeta förslag till nya sjöarbetstidsbestämmelser, och enligt vad kollegium inhämtat torde kommitténs betänkande komma att avgivas inom en nära framtid.

Enligt kollegii mening är det i det läge, som sålunda nu råder, av synnerlig vikt att framför allt det nordiska samarbetet på området fortsätter. Innan definitivt avgörande träffas för Sveriges del, bör, säger kollegium, säkerhet ha vunnits för att en med svensk sjöarbetstidslagstiftning till sina ekonomiska verkningar i huvudsak likvärdig arbetstidsreglering beslutats för den norska handelsflottans vidkommande.

Kollegium framhåller slutligen, att den i ärendet förebragta utredningen rörande fartyg mellan 500—2 000 bruttoregister-ton tillfyllestgörande visar, att kostnadsökningen kommer att bli så betydande, att försiktighet och varsamhet vid revisionens genomförande otvivelaktigt är av nöden.

*Sjöfolksförbundet* tillstyrker kommittéförslaget. Med anledning av de av kommittéledamoten Böös uttalade farhågorna om minskad konkurrenskraft för den svenska handelsflottan framhåller förbundet, att under de senaste 25—30 åren en rad reformer genomförts i fråga om arbetstiden till sjöss. Trots detta hade denna näringsgren blomstrat som aldrig tillförne.

*Fartygsbefälsföreningen* vill icke bestrida, att en övergång till generell 8-timmarsdag för sjöfarten kommer att medföra stora engångs- och årliga kostnader för rederinäringen. Enligt förbundets mening finnas emellertid vägar att trots de ökade kostnaderna göra den svenska rederinäringen lika konkurrenskraftig som tidigare. En handelsflotta med moderna och mera ändamålsenliga fartyg än de flesta andra och med en sjömanskår som hör till de allra bästa torde nog, menar föreningen, kunna hävda sig i konkurrensen. Då föreningen anser det tillbörligt, att sjöfolket i fråga om arbetstidens längd blir jämnställt med landets övriga medborgare, tillstyrker föreningen i huvudsak kommittéförslaget.

Enligt *Inrikesjöfartens befälsförening* skulle ett genomförande av kommitténs förslag icke ha någon större ekonomisk betydelse med hänsyn till de stora vinster rederinäringen har. Icke heller anser föreningen att konkurrensen mot utlandet skulle försvåras, då de flesta utländska fartygen enligt föreningen som regel nu ha större besättningar än motsvarande svenska. Föreningen anser, att kommittéförslaget borde ha gått längre och generellt genomfört 48-timmarsveckan. För att bibehålla den svenska handelsflottans konkurrenskraft måste man, framhåller föreningen, begränsa sjöfolkets arbetstid, varigenom rekryteringen underlättas. Föreningen tillstyrker i huvudsak kommittéförslaget men hemställer, att frågan om ytterligare arbetstidsbegränsning för sjöfolket å det mindre tonnaget snarast måtte utredas.

*Landsorganisationen* finner kommitténs förslag till revision av sjöarbetstidslagstiftningen vara väl motiverat och i stort sett väl avvägt. Organisatio-

nen finner vidare icke att de med den föreslagna reformen förenade ekonomiska konsekvenserna äro av den betydelse att de böra få hindra att denna genomföres. Organisationen framhåller, att de bibehållna och vidgade dispensmöjligheterna för existerande fartyg betyda en avsevärd minskning av de kostnader för ombyggnad och bemanning, som en omedelbar anpassning till lagstiftningen skulle draga med sig. Därtill kommer, fortsätter organisationen, att man torde kunna förutsätta att den trots allt ofrånkomliga kostnadsökningen på längre sikt kommer att motverkas av en effektivare arbetsorganisation, ökad maskinell utrustning och andra rationaliseringsåtgärder. Vad beträffar de av redarorganisationerna företagna ekonomiska utredningarna anser Landsorganisationen, att kommittén anfört välgående skäl för sitt omdöme att utredningsresultaten icke böra innebära avgörande hinder för att förslaget förverkligas. Organisationen erinrar slutligen om att den föreslagna regleringen i lag redan i stor omfattning föregripits av kollektivavtalsmässig reglering, särskilt i vad gäller de mindre fartygen.

*Sveriges redareförening* erinrar om att vår sjöarbetstidslag är tämligen ny och därtill en av de mest framskridna i världen. Föreningen avstyrker förslaget och framhåller, att kommittén icke tillräckligt beaktat ärendets internationella karaktär samt de ekonomiska återverkningarna — särskilt under en lågkonjunktur — av en längre gående sjöarbetstidslag än den nuvarande. Den rådande bristen på befäl och befälspersonal talar också enligt föreningens mening emot ett antagande av kommitténs förslag. Föreningen anser, att vi böra iakttaga en i förhållande till andra sjöfartsnationer avvaktande hållning, då det gäller att antaga en på Seattlekonventionen baserad lag angående sjöarbetstiden. I avseende å de allmänna skäl som i övrigt tala emot en revision av gällande sjöarbetstidslag i den omfattning, som föreslagits, ansluter sig föreningen helt till de synpunkter, som framförts av kommittéledamoten Reuterskiöld.

Föreningen vänder sig mot kommittémajoritetens uppfattning, att den internationella utvecklingen syntes giva stöd för en reformering av den svenska sjöarbetstidslagen. Enligt föreningens mening skulle kommitténs förslag, om det upphöjdes till lag, få mycket olyckliga konsekvenser för den svenska handelsflottans konkurrensförmåga mot utlandet. Enligt undersökningar, som föreningen gjort, vore de svenska fartygen redan nu hårdare ekonomiskt belastade än likartade fartyg i Danmark och Norge. Vad Danmark anginge vore det riktigt, att förmånligare arbetstidsbestämmelser än de svenska i en del hänseenden fastställts. Å andra sidan vore emellertid övertidsersättningen lägre i Danmark än i Sverige. Vidare vore i Danmark inkomst av rederirörelse mellan utländska hamnar fri från skatt. Vad Norge beträffade hade, såvitt föreningen visste, slutlig ståndpunkt till en revision av sjöarbetstidslagen ännu icke tagits. Föreningen ville även påstå att vårt sjöfolk redan med gällande lagstiftning genomsnittligt hade bättre villkor än det brittiska.

Vad övriga ekonomiska konsekvenser av förslaget beträffar uttalar Redareföreningen, att övergångsbestämmelserna i viss mån vore ägnade att nedbringa engångsutgifterna för ombyggnad av fartygen. De eftergifter, som medgäves, vore emellertid alltför snäva och endast temporära. Kvar stode, att man å existerande fartyg i mycket stor utsträckning bleve nödsakad att vidtaga kostsamma ombyggnader. Det vore enligt föreningens mening obilligt, att rederierna nu åter skulle tvingas att ändra sina fartyg, sedan de på grund av 1938 års sjöarbetstidslag och 1943 års befälsförordning nedlagt stora summor på ombyggnaden av bostadsutrymmena.

*Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening* räknar med att för det 60-tal skärgårds- och mälarbåtar, som föreningen representerar, den årliga merkostnaden vid förslagets genomförande skulle uppgå till i runt tal 500 000 kronor. Härutöver komme sedan ombyggnadsarbeten för cirka 900 000 kronor för att utöka personalbostäderna. Föreningen framhåller, att de till föreningen anslutna rederierna redan arbetade med stora ekonomiska svårigheter. Som exempel härpå nämnes, att det största av dessa rederiföretag under åren 1946 och 1947 redovisat underskott å sin rörelse med 16 000 respektive 200 000 kronor. Föreningen befarar, att en skärpning av sjöarbetstidslagsstiftningen i den omfattning kommittén föreslagit ofelbart skulle medföra, att skärgårdstrafiken helt eller delvis bringades att upphöra. Med hänsyn till de anförda synpunkterna hemställer föreningen i första hand, att gällande sjöarbetstidsbestämmelser måtte bibehållas oförändrade. I andra hand yrkar föreningen, att vissa ändringar måtte göras i förslaget. Dessa angivas i samband med behandlingen av remissyttrandena i den speciella motiveringen.

Även *Segelfartygsföreningen* framhåller de kännbara ekonomiska verkningar, som ett antagande av kommitténs förslag skulle få, särskilt för det mindre tonnaget. Konkurrensen från utländska fartyg är redan nu, framhåller föreningen, ganska hård och inom inrikestrafiken är konkurrensen från järnväg och bilar ytterst skarp. Föreningen framhåller särskilt, att verkningarna av förslaget skulle bli mycket kännbara under en lågkonjunktur, och befarar att det då skulle bli nödvändigt att i stor utsträckning lägga upp det mindre tonnaget. Till belysning av förslagets ekonomiska verkningar har föreningen föranstaltat om utredning av den väntade kostnadsökningens storlek för segelfartyg med hjälpmaskin. Enligt utredningen skulle den årliga kostnadsökningen för dessa fartyg, tillsammans 670 stycken, uppgå till i runt tal 8 000 000 kronor. Till ombyggnadsarbeten för bostäder skulle komma engångsutgifter å 7 600 000 kronor. Föreningen motsätter sig därför skärpta bestämmelser inom sjöarbetstidslagsstiftningen.

*Kanalflottans rederiförening* framhåller, att speciella förhållanden gällde för de till föreningen anslutna båtarna. Trafiken vore helt begränsad till de inre vattenvägarna. På grund av kanalledernas ringa djup och bredd och icke minst slussarnas dimensionering vore de i denna fart gående fartygens storlek ytterst begränsad och lastkapaciteten liten. Dräktigheten uppginge i medeltal till ca 200 bruttoregisterton. Trots detta vore fartygen talrikt beman-

nade — 10 till 12 man å lastfartyg och 19 man å passagerarfartyg. Anledningen härtill vore att vissa slussar måste manövreras för hand av fartygens egna besättningar. Driftkostnaderna hade undan för undan stegrats. Enbart lönekostnaderna hade ökat med mera än 60 % sedan 1939. Höjningen av fraktsatserna hade icke kunnat fortgå i samma takt på grund av den allt starkare konkurrensen från landtrafiken. De till föreningen hörande fartygen kämpade därför med stora ekonomiska svårigheter och ett stort antal fartyg hade måst tagas ur bruk.

Föreningen uttalar vidare, att möjligheter att ytterligare öka besättningen saknades på grund av utrymmesskäl. Nedskärning av arbetstiden kunde därför icke ske genom vakternas fördelning å ett större antal besättningsmän. Den nedsättning i arbetstiden, som av sociala skäl åsyftats, skulle icke kunna genomföras, utan verkningarna skulle endast bli av ekonomisk natur, i det att besättningen skulle genom ökat övertidsarbete bli än ytterligare tillgodosedd i inkomsthänseende. Enligt föreningens mening torde det icke vara en lagstiftarens angelägenhet att genom en sjöarbetstidslags bestämmelser garantera de ombordanställda en dylik inkomstökning genom att fastställa så snäva gränser för den ordinarie arbetstiden att en avsevärd del av det regelbundna arbete, som på grund av de inom farten rådande förhållandena måste påkallas, bleve hänförligt till övertidsarbete.

Föreningen framhåller slutligen att kanalfarten icke minst med hänsyn till ett möjligen kommande krisläge torde vara av synnerligen stort intresse för det allmänna. Det syntes därför föreningen vara av största vikt att denna fart icke genom lagstiftning betoges möjligheterna till fortsatt existens, något som med sannolikhet skulle bli följderna därest förslaget genomfördes. Föreningen hemställer att förslaget måtte omarbetas.

*Föreningen Sveriges inrikessjöfart* yttrar, att förslagets reglering av arbetstiden ginge längre än lagen den 16 maj 1930 om arbetstidens begränsning, som reglerade arbetstiden för flertalet anställda i land. Enligt sistnämnda lag vore arbetstiden begränsad till 8 timmar om dygnet eller 48 timmar i veckan med möjlighet att inom ramen av nämnda 48 timmar för vissa dagar utsträcka arbetstiden till 9 timmar. Det nu framlagda förslaget stipulerade däremot kategoriskt högst 8 timmar per dygn, där denna siffra vore normgivande. Även härutöver innehölle förslaget längre gående bestämmelser än den allmänna arbetstidslagen.

Föreningen framhåller vidare att förslaget på flera punkter även ginge längre än Seattlekonventionen.

*Arbetsgivareföreningen*, som yttrat sig såsom representant för det mindre tonnaget, i huvudsak bogserbåtar samt båtar, vilka användas för transport av anställda till och från arbetet, framhåller bl. a., att 8 timmars arbetsdag inom sjöfarten förutsatte en mycket stor ökning av manskap och befäl. Denna utökning vore icke möjlig att genomföra. Det rådde redan en stark brist på sjöfolk, framför allt befäl. I många fall komme det därför att bli nödvändigt att antingen lägga ned trafiken eller också riskera att överträda sjöarbetstidslagen. Föreningen avstyrker förslaget.

**Departementschefen.** Under det att åttatimmarslagen sedan lång tid tillbaka är lagfäst för flertalet arbetstagare i land, har sjöfolket icke i samma omfattning fått arbetstiden begränsad genom lagstiftning. Anledningen härtill är att söka i de speciella förhållandena, varunder sjöfolket arbetar. Sedan länge har det dock framstått som ett önskemål att i möjlig mån utjämna den skillnad, som sålunda föreligger i fråga om arbetstidsreglerna för sjöfolket och andra arbetstagare. Tid efter annan har också sjöarbetstidslagstiftningen ändrats till sjöfolkets förmån. Ett stort steg i denna riktning togs genom 1938 års sjöarbetstidslag, som fortfarande gäller. Under de tio år, som gått efter denna lags tillkomst, ha från sjöfolkets sida vid flera tillfällen framförts yrkanden om en ny revision av sjöarbetstidslagstiftningen i syfte att ytterligare närma sjöfolkets arbetstid till den i land gängse arbetstiden. Sociala skäl synas mig motivera att frågan om en förkortning av arbetstiden för sjömännen nu ånyo prövas av statsmakterna. En omprövning av sjöarbetstidslagen aktualiseras vidare därav, att frågan om en förbättrad arbetstidsreglering för sjöfolket upptagits på många andra håll, bland annat i våra grannländer.

De internationella konkurrensförhållandena inom sjöfarten samt den inrikes sjöfartens särskilda arbetsvillkor göra det nödvändigt att vid en revision av sjöarbetstidslagen gå fram med försiktighet, så att icke sjöfartsnäringsen tillfogas skador, som kunna ha menliga återverkningar för folkhushållet i dess helhet och för sjömansyrkets utövare. Å andra sidan måste iakttagas, att den nya lagen bör utformas på sådant sätt att sjöfolkets berättigade intressen i möjligaste mån bli tillgodosedda. Därjämte synes största möjliga hänsyn böra tagas till Seattlekonventionens regler, så att förutsättningarna för Sveriges framtida anslutning till konventionen föreligga, om denna senare revideras i de stycken, som enligt vad tidigare sagts nu hindra ratificering. De krav, som sålunda måste ställas på en ny lagstiftning om sjöarbetstiden, uppfyllas i väsentliga stycken av sjömanskommitténs lagförslag. I vissa avseenden synes förslaget dock gå längre i arbetstidsförkortande riktning än som för närvarande kan anses tillrädligt. Jag har därför inom handelsdepartementet låtit verkställa en överarbetning av kommittéförslaget. Ändringarna innebära i stort sett, att vissa av kommittén gjorda avvikelser från Seattlekonventionen frångåtts och att lagförslaget sålunda jämkats till närmare överensstämmelse med konventionen.

Enligt departementsförslaget förkortas arbetstiden i såväl fjärr- som närtrafik i jämförelse med gällande lag. Vad den förstnämnda trafiken angår bestämmes den ordinarie arbetstiden till sjöss för vaktindelad däck-, maskin- och radiopersonal i allmänhet till 8 timmar om dygnet, så snart fartyget har en bruttodräktighet av minst 500 registerton. Den ordinarie arbetstiden å ankomst- och avgångsdagar minskas i förslaget från 9 timmar (10 timmar för styrmän) till 8 timmar. Vidare föreslås väsentliga inskränkningar beträffande ekonomipersonalens arbetstid, nämligen till sjöss samt å ankomst- och avgångsdagar från 10 timmar å lastfartyg och 12 tim-



mar å passagerarfartyg till 9 respektive 10 timmar. Jämväl den ordinarie arbetstiden i hamn minskas i icke obetydlig grad för ekonomipersonalen. Såsom en nyhet föreslås, att i fjärrtrafik vederlag i någon form skall utgå för den ordinarie arbetstid, som överstiger i vissa fall 48 timmar i veckan och i andra fall 112 timmar under loppet av två veckor i följd. I fråga om fartyg i närtrafik upptager förslaget en minskning av arbetstiden från i allmänhet 63 timmar i veckan till 112 timmar under två veckor i följd. Förslaget, som avses träda i kraft den 1 januari 1949, upptager dessutom bl. a. vissa övergångsbestämmelser, som medgiva att tvåvaktsystemet efter prövning i varje särskilt fall allttjämt kan få tillämpas beträffande vissa vid ikraftträdandet existerande fartyg.

De ekonomiska konsekvenserna av departementsförslaget äro svåra att beräkna med full säkerhet. De av sjömanskommittén redovisade ekonomiska kalkylerna giva dock en viss ledning för frågans bedömande. Kommittén har, såsom tidigare nämnts, inhämtat uppgifter om hur stora kostnaderna skulle bli för att genomföra Seattlekonventionens bestämmelser och med ledning härav dragit slutsatser rörande de ekonomiska konsekvenserna av det förslag, som kommittén utarbetat. Då departementsförslaget i högre grad än kommittéförslaget ansluter sig till Seattlekonventionen, kunna de siffror, som sjömanskommittén utgått från, med större säkerhet användas för att bedöma de ekonomiska följderna av en lagstiftning enligt departementsförslagets linjer.

Såsom av den förut lämnade redogörelsen framgår har Sveriges redareförening framlagt två alternativ, ett dyrare och ett billigare, för beräkningen av kostnaderna för det fall att Seattlekonventionens bestämmelser genomföras. Skillnaden mellan de båda alternativen hänför sig till bemanningsstyrkan på däck. I det ena alternativet har räknats med tre och i det andra med två man på varje vakt. Vid trevaktsystemets tillämpning skall manskapsbemanningen på däck utgöra i det ena fallet nio och i det andra fallet sex man. Frågan vilket av dessa alternativ, som bör läggas till grund för kostnadsuppskattningen, rör närmast sjöfartssäkerheten. Kommittén har uttalat, att den för sin del ansåge en däcksbemanning av sex man tillfredsställande, åtminstone på fartyg med mindre bruttodräktighet än 2 000 ton. Denna kommitténs uppfattning, som också utgjort en förutsättning för kommerskollegii utredning i ärendet, finner jag mig kunna godtaga. Vid bedömandet av kostnadsfrågan skulle man alltså kunna hålla sig till det lägre alternativet, vilket — några större passagerarfartyg oräknade — upptager en årlig kostnadsökning på omkring 9 miljoner kronor jämte engångskostnader till likaledes omkring 9 miljoner kronor. Kommerskollegii utredning, vilken avser även andra än till Sveriges redareförening anslutna fartyg och omfattar jämväl fartyg i inrikes fart, utvisar kostnadsökningar av samma storleksordning. Både Redareföreningens och kommerskollegii utredning gäller för fartyg om minst 500 ton brutto.

Vad kustfarten beträffar må anmärkas, att den av Stockholms rederi-

aktiebolag Svea utförda utredningen vilar på förutsättningen att konventionens regler för fartyg i fjärrtrafik skulle tillämpas i full utsträckning för kustfarten. Då detta icke är fallet vare sig beträffande kommittéförslaget eller i fråga om departementsförslaget, ger denna utredning i förevarande läge icke någon tillförlitlig vägledning beträffande verkningarna för kustfartens del. Det bör emellertid uppmärksammas att i kommerskollegii utredningar ingå jämväl fartyg som nyttjas i kustfart. Vidkommande fartyg i fjärrtrafik av mindre storlek än 500 ton brutto vill jag framhålla, att den jämkning, som skett i departementsförslaget, särskilt avsett just dessa mindre fartyg, för vilka de för den större sjöfarten gällande reglerna enligt departementsförslaget i väsentliga avseenden icke skulle bli tillämpliga; detta gäller i främsta rummet bestämmelser som skulle inverka på bemanningens storlek och därmed på behovet av ökat bostadsutrymme. Kostnadsökningen för motorsegelflottan till följd av en arbetstidsreglering i enlighet med departementsförslaget kan för den skull icke antagas bli tillnärmelsevis av den storleksordning som Sveriges segelfartygsförening uppgivit såsom resultat av föreningens förut omförmälda utredning. Vad åter angår närtrafiken torde den utformning departementsförslaget erhållit i vad det gäller fartyg i denna trafik berättiga till det antagandet, att den föreslagna arbetstidsförkortningen i allmänhet skall kunna genomföras utan större ökning av personalen och följaktligen icke behöva föranleda sådana kostnader som Skärgårds- och målarflottornas rederiförening räknat med i fråga om kommittéförslaget.

Ehuru många osäkra faktorer försvåra en uppskattning av de ekonomiska verkningarna av den tilltänkta lagreformen, torde man dock med tämligen stor säkerhet kunna utgå ifrån att det för handelsflottan i dess helhet kan röra sig om ett tiotal miljoner kronor i engångskostnader och ungefär lika mycket i årlig kostnadsökning, därest de föreslagna bestämmelserna i full utsträckning skulle bringas i tillämpning omedelbart. Detta är emellertid icke avsikten. De föreslagna övergångsbestämmelserna för redan existerande fartyg äro avsedda att åstadkomma en anpassning gradvis till de nya reglerna. Tillämpningen av dessa bestämmelser, vilka särskilt taga sikte på de fall där kostnaderna för nya bostäder m. m. skulle bli oskäligt höga, måste antagas komma att i väsentlig mån minska kostnaderna. Härtill kommer att erfarenheten visat, att en arbetstidsförkortning alltid leder till personalbesparande rationaliseringsåtgärder. Inom sjöfarten torde visserligen rationaliseringsmöjligheterna vara mindre än på många andra håll, men vissa möjligheter till kostnads- och personalbesparande åtgärder äro säkerligen för handen.

Vid bedömande av de ekonomiska verkningarna måste särskild hänsyn tagas till konkurrensläget i förhållande till främmande länder. I detta hänseende äro förhållandena ej lätta att bedöma. Amerikas Förenta Stater, som för närvarande ha världens största handelsflotta, tillämpa principiellt trevaktsystemet och 48-timmarsveckan för de ombord å fartygen

anställda, men detta är ur konkurrenssynpunkt av mindre intresse, enär det vittgående amerikanska subventionssystemet förhindrar varje tillförlitlig ekonomisk jämförelse med våra förhållanden. Vad Storbritannien beträffar har den brittiska regeringen, som icke läser vara betänkt att föranstalta om lagstiftning på området, officiellt förklarat, att gällande kollektivavtal i väsentliga avseenden, ehuru icke fullständigt, uppfylla Seattlekonventionens bestämmelser. Av den redogörelse kommittén lämnat för innehållet i de brittiska kollektivavtalen framgår emellertid att avvikelserna från konventionen äro jämförelsevis betydande. Sålunda synes exempelvis trevaktsystemet till sjöss för styrmän och däcksmanskap tillämpas i avsevärt mindre utsträckning än konventionen angiver, och arbetstiden för ekonomipersonalen står icke heller i överensstämmelse med konventionens krav. I andra avseenden äro dock förmånerna för de anställda större, och det kan i vart fall konstateras, att väsentliga förbättringar i arbetsvillkoren åvägabragts på senare år. Danmark är ett annat land, för vilket man tills vidare icke har att räkna med lagstiftning i fråga om sjöfolkets arbetstid. De danska kollektivavtalen innebära emellertid en vittgående tillämpning av 8-timmarsprincipen såväl till sjöss och vid ankomst och avgång som vid uppehåll i hamn. Detta gäller för däcksmanskapets del å alla fartyg med en bruttodräktighet överstigande 500 ton, där bemanningen är tillräcklig här för. För befälet synes 8-timmarsprincipen vara generellt tillämplig, men det får observeras, att detta icke med nödvändighet medför att trevaktsystemet tillämpas, enär ett antal av tre styrmän icke är obligatoriskt å mindre fartyg. Ehuru den danska kollektivavtalsregleringen lika litet som den engelska tillåter en direkt jämförelse med de föreslagna svenska lagbestämmelserna, är det dock tydligt att de danska avtalen innehålla betydligt större förmåner för de anställda än dessa tidigare åtnjutit. Vad Norge beträffar kan ett kommittéförslag till ny sjöarbetstidslag, i huvudsak grundat på Seattlekonventionen, väntas bliva framlagt inom den närmaste tiden. Proposition i ämnet torde komma att föreläggas årets storting. Slutligen får jag nämna, att den finska regeringen vidtagit förberedelser för att framlägga förslag om en ny sjöarbetstidslag efter i huvudsak samma riktlinjer som det här föreliggande.

Av vad jag nu anfört torde framgå, att man visserligen icke kan påvisa någon mera allmän överensstämmelse mellan den tilltänkta svenska sjöarbetstidslagen och förhållandena i de länder som för oss närmast äro av intresse, men tendensen till högst väsentliga förbättringar i sjöfolkets arbetsvillkor är dock påtaglig. Med hänsyn härtill och i betraktande av den svenska rederinäringens förutsättningar torde en med lämpliga modifikationer genomförd reformering av sjöarbetstidslagen efter de linjer sjömanskommittén föreslagit icke behöva möta allvarligare betänkligheter ur ekonomisk synpunkt. Mina förhoppningar om att den svenska handelsflottan jämväl i fortsättningen skall visa sig konkurrenskraftig styrkas särskilt därav att fartygsbeståndet på senare år i mycket stor utsträckning förnyats och förbättrats på sådant sätt att fartygens konkurrensförmåga ökats väsentligt.

Den föreslagna lagstiftningen kommer att ställa ökade krav på tillgången på befäl. Det har i remissyttrandena framhållits, att det skulle komma att bli mycket svårt, ja kanske omöjligt, att fylla befälsbehovet, särskilt vad gäller fartygsbefälet. De verkställda utredningarna visa också med tämligen stor samstämmighet, att ett väsentligt antal befälspersoner måste nyanställas, när lagen i full utsträckning träder i kraft. I den mån existerande fartyg tills vidare komma att undantagas genom att övergångs- eller dispensklausuler tillämpas, minskas dessa svårigheter, men helt eller ens till större delen kunna de icke på så sätt undanröjas. Det behöver dock icke befaras att befälsbristen i allmänhet skulle komma att hindra att fartygen nyttjas. Enligt särskilda stadganden i sjöarbetstidslagen och befälsförordningen blir nämligen befälhavare, som avseglar utan att ha erhållit erforderligt antal vederbörligen kvalificerat befäl, fri från ansvar, därest han kan visa, att tillgång till pålitligt behörigt befäl icke funnits i senast besökta hamn. I den utsträckning bristen kommer att täckas med hjälp av övertidsarbete kunna kostnaderna visserligen bli betydande, men det är dock icke oberättigat att antaga, att just de förmåner, som sjöfolket erhåller, därest den nya sjöarbetstidslagen genomföres, så småningom skola medföra förbättrade rekryteringsförhållanden. Givetvis verka i samma riktning också alla de andra förbättringar med avseende å sjömännens arbets- och levnadsvillkor, som på skilda vägar redan blivit genomförda eller äro på väg att genomföras.

Slutligen vill jag med några ord beröra den mot kommittéförslaget riktade anmärkningen att dess genomförande i stor utsträckning skulle innebära allenast en löneförbättring i form av ökad övertidsersättning i stället för verklig minskning av arbetstiden. En sådan verkan finner jag icke önskvärd och jag har för den skull på flera punkter vidtagit ändringar i kommitténs förslag i syfte att undvika dylika konsekvenser. Jag vill emellertid också framhålla, att en genom arbetstidsregleringen vållad fördyring av arbetskraften kan verka förmånligt så till vida att den kan framkalla rationaliseringsåtgärder i form av förbättrade arbetsmetoder o. d. i syfte att undvika eljest erforderligt övertidsarbete.

Av vad jag nu anfört torde framgå, att jag varken ur ekonomiska eller andra synpunkter finner avgörande skäl tala emot att genomföra en ny sjöarbetstidslagstiftning, som i den mån under förhandenvarande omständigheter är möjligt tillgodoser sjöfolkets berättigade önskemål om förkortning av arbetstiden. Jag övergår därför nu till att närmare redogöra för det inom handelsdepartementet upprättade förslaget till ny sjöarbetstidslag. Framställningen kommer därvid att i stort sett begränsas till de stadganden, som i sak avvika från den gällande lagens bestämmelser eller beträffande vilka eljest sakliga ändringar ifrågasatts. Formella jämkningar i den nuvarande lagtexten komma däremot i regel icke att särskilt beröras i framställningen. De framgå emellertid av förut nämnda bihang, som upptager den gällande lagen och departementsförslaget i parallelltext.

**De särskilda stadgandena i departementsförslaget.**

## 1 KAP.

**Inledande bestämmelser (1 och 2 §§).**1 § (*lagens tillämpningsområde*).

Sjöarbetstidslagen äger enligt 1 § 1 mom. tillämpning beträffande arbete som å svenskt fartyg anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag utför ombord å fartyget eller annorstädes.

Från denna regel stadgas i 2 mom. vissa undantag. Sålunda undantages arbete, som utföres av bl. a. följande kategorier, nämligen dels befälhavare å fartyg, varå utom denne minst två personer äro anställda, dels förste (främste) styrman resp. förste (främste) maskinist, vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter eller vilken är anställd å fartyg i inskränkta fart än nordsjöfart, dels föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg, varå utom denne minst tre personer äro anställda inom avdelningen, dels radiotelegrafist resp. radiotelefonist, som är anställd uteslutande i sådan egenkap, samt dels, å fartyg i inskränkta fart än nordsjöfart, person som är anställd huvudsakligen för att direkt betjäna passagerare eller tillhör redarens familj. Bland undantagen märks vidare arbete av person som är anställd å fångstfartyg eller fartyg, som nyttjas till verksamhet omedelbart förbunden med fångst, eller å isbrytar- eller bärgningsfartyg eller å maskindrivet fartyg, som har en nettodräktighet understigande 20 registerton och nyttjas i inskränkta fart än nordsjöfart, såvida ej Konungen om fartyg som sist nämnts annorlunda förordnat.

Slutligen upptager paragrafen i 3 mom. en allmän dispensregel. Enligt denna må, när synnerliga skäl därtill äro, Konungen eller den myndighet, åt vilken Konungen må hava uppdragit att i vissa avseenden utöva beslutanderätt därutinnan, medgiva ytterligare undantag från tillämpningen av sjöarbetstidslagen.

*Sjömanskommittén* föreslår vissa ändringar i undantagsbestämmelserna i 2 mom. Sålunda är till en början undantaget beträffande styrmän och maskinister i kommitténs förslag inskränkt till att gälla endast främste styrman resp. maskinchef, vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter. Kommittén anför härom, att Seattlekonventionen avsåge även fartyg i inskränkta fart än nordsjöfart men att den å andra sidan vore tillämplig endast å fartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller däröver. Ehuru det sålunda skulle vara möjligt att, utan att åsidosätta konventionens krav, införa ett undantag för vaktindelad främste styrman och maskinchef å mindre fartyg, ansåge kommittén det vara olämpligt att i en principiell fråga sådan som denna göra skillnad mellan befattningshavare å större och mindre fartyg. Några nämnvärda ekonomiska verkningar av förslaget i denna del torde icke behöva befaras, eftersom nu ifrågavarande vaktindelade styr-

män och maskinister redan genom kollektivavtal hade sin arbetstid reglerad i huvudsaklig överensstämmelse med gällande lags bestämmelser.

Sjömanskommitténs förslag skiljer sig vidare från gällande lag däri, att undantaget för arbete av radiotelegrafister och radiotelefonister utgått. Förslaget överensstämmer härutinnan med Seattlekonventionen. I propositionen nr 223:1938, varigenom gällande lag förelades riksdagen, yttrade dåvarande departementschefen, att han icke funne anledning att föreslå någon reglering i lag av yrkestelegrafisternas arbetstid, eftersom det kunde befaras att därigenom skulle vållas inskränkningar i den trådlösa kommunikationen med fartygen, till nackdel i vissa fall även för besättningarna. Kommittén anser, att man numera icke torde behöva hysa några sådana farhågor.

Ytterligare föreslås av sjömanskommittén, att de i lagen förekommande undantagen beträffande arbete av person, som är anställd huvudsakligen för att direkt betjäna passagerare, och person tillhörande redarens familj begränsas till att gälla fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton. Enligt kommittén måste den föreslagna gränsdragningen, som står i överensstämmelse med Seattlekonventionen, anses lämpligare än den nu gällande begränsningen till fartyg i inskräntare fart än nordsjöfart. Kommittén framhåller därjämte, att ändringen icke torde förorsaka några större kostnadsökningar.

Slutligen föreslår sjömanskommittén den ändringen, att undantaget beträffande fångstfartyg och fartyg, som nyttjas till verksamhet omedelbart förbunden med fångst, skall utgå samt att undantaget för arbete å maskindrivet fartyg med en nettodräktighet under 20 registerton skall vara generell och sålunda icke begränsas till det fall att fartyget nyttjas i inskräntare fart än nordsjöfart. Beträffande fångstfartygen framhåller kommittén, att Seattlekonventionen icke medger undantag för sådana. Såvitt kommittén har sig bekant finnes i vårt land f. n. icke något fångstfartyg av den storleksordning att det beröres av ändringen. Emellertid framhåller kommittén, att om i framtiden exempelvis valfångstfartyg skulle införlivas med den svenska handelsflottan och särskild reglering av arbetstiden skulle behövas för dem, dispensbestämmelsen i 1 § 3 mom. ger möjlighet därtill.

De av sjömanskommittén föreslagna undantagen överensstämma i övrigt helt med gällande lag.

Kommittéledamoten *Reuterskiöld* förklarar i sitt särskilda yttrande, att den nuvarande formuleringen av 1 § 2 mom. sjöarbetstidslagen enligt hans förmenande bör bibehållas. I yttrandet anföres vidare bl. a. följande.

Det kan icke vara riktigt, att under lagens tillämpningsområde lägga sådana sjömän, vilka äro att anse såsom förmän för viss avdelning ombord eller vilka kunna själva i stor utsträckning reglera sin arbetstid. Jag syftar härvid närmast å förslaget om att i större utsträckning än hittills arbetsreglera främste styrmans och maskinchefs arbete ävensom att helt reglera radiotelegrafists och radiotelefonists arbete. — Det bör framhållas, att från arbetstidslagen för detaljhandeln av den 18 juli 1942 undantagits företagsledare eller annan befattningshavare i överordnad ställning ävensom sådant arbete, som utföres under sådana förhållanden, att det ej kan anses

tillkomma arbetsgivaren att vaka över arbetets anordnande. — Det är icke meningen, att främste styrmän och maskinister skola erhålla en överhövan betungande arbetstid, men deras ställning såsom arbetsledare synes mig motivera, att de undantagas från lagens tillämpning. — När det gäller radiotelegrafister och radiotelefonister kunna liknande synpunkter anföras. Liksom i avseende å förste styrmannens och maskinchefens arbete är det synnerligen svårt att kontrollera den övertid, som radiotelegrafisten uttager. Med hänsyn härtill har också hans arbete hittills ansetts böra stå utanför lagens reglering.

**Remissyttrandena.** Beträffande de av sjömanskommittén föreslagna undantagsbestämmelserna i 1 § 2 mom. ha i åtskilliga yttranden påyrkats ändringar.

*Sveriges Redareförening* och *Segelfartygsföreningen* anse, att de nu gällande reglerna böra lämnas helt orubbade.

Undantagsbestämmelsen för befälhavare beröres i yttrandena av *Fartygsbefälsföreningen* och *Inrikessjöfartens befälsförening*. Den förstnämnda föreningen uttalar, att det måste anses orimligt att befälhavare å mindre fartyg, vilken måste vara beredd att gripa in när som helst och därför måste vila, när tillfälle erbjudes, dessutom skall vara tvungen att gå vakt. Detta missförhållande bör, anser föreningen, avhjälpas genom att man ändrar antingen sjöarbetstidslagen eller befälsförordningens bemanningsföreskrifter. *Inrikessjöfartens befälsförening* föreslår, att undantagsbestämmelsen för befälhavare ändras till att avse befälhavare å fartyg, å vilket förutom befälhavaren minst ett fartygsbefäl finnes anställt. Föreningen framhåller, att om en befälhavare icke har annat fartygsbefäl till sitt förfogande, han icke har någon möjlighet att anpassa arbetstiden efter egen önskan. En arbetstid om 14, 16 och 18 timmar per dygn förekommer enligt föreningen i mycket stor utsträckning på det mindre tonnaget, och ännu längre arbetstid tillhör icke ovanligheten. Speciellt å bogserfartyg förekommer det även, framhåller föreningen, att besättningen tjänstgör i två skift, medan befälhavaren icke får någon avlösning.

*Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening* förordar, att även arbete av ende styrman och ende maskinist på passagerarfartyg i närtrafik undantages från lagens tillämpningsområde. Föreningen framhåller, att inom skärgårdstrafiken sådana styrmän och maskinister för närvarande äro undantagna från sjöarbetstidsbestämmelserna på grund av dispensbeslut av Kungl. Maj:t jämlikt 1 § 3 mom. Emellertid anser föreningen det vara olämpligt att undantaget skall vara betingat av särskilt beslut. Följden därav bleve ett permanent osäkerhetstillstånd.

Undantaget beträffande föreståndare för ekonomiavdelningen behandlas av *Sjöfolksförbundet* och *Stewartsföreningen*. Sjöfolksförbundet ifrågasätter, om icke föreståndaren borde undantagas endast i sådana fall när ekonomipersonalen uppginge till fem eller sex personer. *Stewartsföreningen* yrkar, att undantaget skall avse allenast intendenten eller, där sådan saknas, chefsstewarten å passagerarfartyg. I andra hand hemställer föreningen, att undantaget skall omfatta blott de fall, då sammanlagt minst sju perso-

ner äro anställda inom ekonomiavdelningen. Såsom motivering anför för-  
eningen bl. a. följande.

Man måste räkna med att den minskning av arbetstiden för övrig inten-  
denturpersonal, som kommittén föreslår, kommer att icke endast direkt  
öka arbetstiden för stewartarna utan motsvarande kompensation utan där-  
jämte medföra en oundgänglig ökning av antalet anställda inom intenden-  
turavdelningarna. Detta leder självfallet till att å en mängd fartyg, där  
stewartarna nu få tillgodonjuta lagens bestämmelser, de i framtiden kom-  
ma att falla utanför. — Stewarten ombord å ett fartyg, som har en så pass  
liten bemanning i fråga om ekonomipersonal, att förutom stewarten endast  
tre—fyra personer äro anställda i intendenturavdelningen, måste i stor ut-  
sträckning utföra en mängd grovsysslor av olika slag. Någon anledning var-  
för en dylik föreståndare för ekonomiavdelningen skall stå utanför lagens  
bestämmelser kan icke föreligga.

Förslaget att föra in radiopersonalen under sjöarbetstidslagen kritiserar  
av *Sveriges redareförening*, som anför följande.

Så länge förläggningen av radiotelegrafisternas arbetstid i vissa fall reg-  
leras genom bl. a. 1929 års sjösäkerhetskonvention, torde det enligt för-  
eningens förmenande vara uteslutet, att man genom bestämmelse i arbets-  
tidslagen skall kunna ernå en minskning av denna personals verkliga ar-  
betstid. Omständigheterna fordra nämligen, att telegrafisten förrättar tjänst  
å tider på dygnet, då förbindelse kan erhållas med vederbörande kuststa-  
tion. Mera sällan sammanfalla dessa tider med de, då passning jämlikt sä-  
kerhetskonventionen erfordras. Resultatet blir sålunda, att ordinarie arbete  
förvandlas till övertidsarbete. Jämväl den omständigheten att det ställer  
sig omöjligt för en utomstående att effektivt kontrollera telegrafistens ar-  
betstid, torde böra medföra, att denne liksom i vissa fall föreståndare för  
ekonomiavdelningen undantages från lagens tillämpning.

Något undantag för arbete av anställda å isbrytar- och bärgningsfartyg  
bör enligt *Sjöfolksförbundet* icke göras. Såsom skäl härför anför förbun-  
det i huvudsak följande.

Nämnda fartygs i allmänhet stora utrymmen giva alla möjligheter till  
inredande av bostäder ombord utan att inkräkta på lastförmågan. Med av-  
seende på isbrytarfartygen tillkommer den omständigheten, att dessa van-  
ligtvis ägas av det allmänna, som härvidlag skäligen borde föregå med gott  
exempel. I flertalet fall ha också kollektivavtal med föreskrifter om 8 tim-  
mars arbetsdag och 48 timmars arbetsvecka ingåtts för dessa fartygs be-  
sättningar. Samma är förhållandet för bärgningsfartygens vidkommande.

*Maskinbefälsförbundet* anmärker på att maskindrivna fartyg med en net-  
todräktighet understigande 20 registerton föreslås skola falla utanför sjö-  
arbetstidslagen. Följden blir enligt förbundet, att större delen av bogser-  
båtsflottans personal får oreglerad arbetstid, fastän tjänstgöringen å bog-  
serfartyg är synnerligen krävande. Arbetstidsfrågan för denna personal-  
kategori bör enligt förbundets uppfattning ägnas all uppmärksamhet. För-  
bundet påpekar emellertid, att med den utformning lagrummet har Kungl.  
Maj:t kan förordna, att arbetstiden skall regleras på bogserbåtar med  
mindre nettodräktighet än 20 ton. *Fartygsbefälsföreningen* yrkar, att den  
undre gränsen för sjöarbetstidslagens tillämpning sättes vid 30 bruttoton



i stället för vid 20 nettoton. Härigenom skulle man undvika att specialfartyg, exempelvis bogserbåtar, med extraordinärt lågt nettotonnage komme att falla utanför lagen. *Inrikessjöfartens befälsförening* framhåller, att gränsen enligt gällande lag medför orimliga konsekvenser, då fråga är om bogserfartyg. Föreningen hemställer, att gränsen måtte bestämmas till 20 brutoton. *Arbetsgivareföreningen* förordar å andra sidan en höjning av tonnagegränsen för att därigenom även de större bogserfartygen skulle falla utanför lagen. Enligt föreningen är det nämligen svårt att anordna bostäder ombord å bogserbåtarna, därför att skroven med hänsyn till djupgående, manöverduglighet o. d. måste hållas så små som möjligt och förhållandervis stora utrymmen måste reserveras för maskiner med tillhörande anordningar. Utanför sjöarbetstidslagen bör enligt Arbetsgivareföreningens uppfattning vidare falla stuveriföretagens passagerarfartyg för transport av stuveriarbetare till och från arbetsplatsen. Dylika fartyg ha, framhåller föreningen, samma lätta arbetsuppgift, vare sig nettodräktigheten ligger under eller över 20 registerton. Jämväl prämar böra enligt Arbetsgivareföreningen falla utanför lagen, enär ekonomiska förutsättningar saknas för erforderliga ombyggnader av det till övervägande delen äldre prämtonnaget.

Dispensbestämmelsen i 1 § 3 mom. beröres allenast av *Maskinbefälsförbundet*, som anser att icke annan myndighet än Kungl. Maj:t bör kunna medgiva undantag från sjöarbetstidslagens tillämpning.

**Departementschefen.** De av sjömanskommittén föreslagna ändringarna i 1 § 2 mom. sjöarbetstidslagen innebära, att undantagen från lagen i vissa fall göras mindre omfattande och lagens tillämpningsområde i motsvarande mån utvidgas. I remissyttrandena ha dessutom i några fall förordats ändringar på punkter, där kommittén icke föreslagit någon avvikelse från gällande lag.

Vad först angår undantaget rörande befälhavare må framhållas, att befälhavaren intager en alldeles särskild ställning. Han är redarens representant och har dessutom ett självständigt ansvar för fartyget och förhållandena ombord. Härutinnan får jag främst hänvisa till bestämmelserna i tredje kapitlet sjölagen. Erinras må vidare därom, att det är befälhavaren som i sista hand avgör i vilken utsträckning övertidsarbete är påkallat och som har ansvaret för förande av journal rörande övertid o. d. Under nu angivna förhållanden synes det icke böra ifrågakomma att i större utsträckning än som skett göra sjöarbetstidslagen tillämplig å befälhavare. De av Fartygsbefälsföreningen och Inrikessjöfartens befälsförening i denna del anförda önskemålen torde således icke böra föranleda någon lagändring. Jag tillstyrker alltså, i likhet med sjömanskommittén, att den nuvarande undantagsbestämmelsen rörande befälhavare bibehålles oförändrad.

Sjömanskommittén har föreslagit, att de nuvarande undantagen beträffande vaktindelad förste (främste) styrman och förste (främste) maskinist å fartyg i inskränkta fart än nordsjöfart skola utgå. I anslutning till gällande kollektivavtal för maskinister har kommittén samtidigt föresla-

git, att man i den nya lagen skall använda termerna främste styrman samt maskinchef. Emot utvidningen av sjöarbetstidslagens tillämplighet har kommittéledamoten Reuterskiöld invänt, att främste styrman och maskinchef äro arbetsledare. Då emellertid här icke är fråga om att göra sjöarbetstidslagen tillämplig å någon ny personalkategori utan allenast om att upphäva den tidigare fartgränsen för lagens tillämplighet å ifrågavarande personalgrupp, torde den av Reuterskiöld åberopade principiella synpunkten icke böra tillmätas avgörande betydelse. Då jag vidare, i likhet med sjömanskommittén, anser det olämpligt att på denna punkt uppställa en fartgräns, biträder jag kommitténs förslag. Vad angår den av Skärgårds- och målarflottornas rederiförening berörda frågan om sjöarbetstidslagens tillämplighet å arbete, som utföres av ende styrman och ende maskinist å passagerarfartyg i närtrafik, finner jag övertygande skäl tala för att den nuvarande ordningen bibehålles.

Undantaget beträffande föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg erhöi sin nuvarande lydelse år 1942. Då skedde en inskränkning av området för undantagets tillämplighet i förhållande till vad som gällde enligt den ursprungliga lydelsen av 1938 års lag. I remissyttrandena över sjömanskommitténs förslag har från arbetstagarerhåll yrkats, att undantaget nu skall inskränkas ytterligare. Bl. a. framhålls, att den ökning av antalet anställda inom intendenturavdelningarna, som måste bliva en följd av den nya sjöarbetstidslagen, i en mängd fall skulle leda till att stewardar, som nu falla under lagen, skulle komma in under undantagsstadgandet. Det torde emellertid icke vara möjligt att nu göra några säkra beräkningar beträffande i vilken utsträckning den nya lagen kan komma att få sådan verkan. Jag vill för övrigt framhålla, att grunden till undantaget är föreståndarens ställning såsom arbetsledare, vilken uppenbarligen markeras starkare ju fler personer som äro anställda inom avdelningen. Med hänsyn härtill och då något verkligt behov att nu utvidga sjöarbetstidslagens tillämpning inom ifrågavarande personalgrupp utöver vad som skedde så sent som 1942 icke torde föreligga, anser jag, i likhet med sjömanskommittén, att någon lagändring för närvarande icke bör göras på denna punkt.

Sjömanskommittén har föreslagit, att sjöarbetstidslagen skall bliva tillämplig beträffande radiotelegrafister och radiotelefonister. Häremot har invänts, att radiotekniska förhållanden göra det svårt att begränsa radiopersonalens arbetstid och att det möter svårigheter att kontrollera den overtid, som ifrågavarande personal tager ut. Dessa invändningar synas mig emellertid icke kunna tillmätas avgörande betydelse. Sociala skäl synas starkt tala för att radiopersonalen föres in under sjöarbetstidslagen. Jag vill också framhålla, att Seattlekonventionen icke innefattar något undantag för denna personal. Jag tillstyrker därför sjömanskommitténs förslag på denna punkt.

De speciella förhållanden, under vilka isbrytar- och bärgningsfartyg äro verksamma, tala för att dylika fartyg fortfarande böra falla utanför sjöarbetstidslagen. Jag kan därför icke förorda Sjöfolksförbundets förslag, att

undantaget beträffande dylika fartyg skulle utgå. Jag tillstyrker alltså, i likhet med sjömanskommittén, att den nuvarande undantagsbestämmelsen rörande dessa fartyg bibehålles oförändrad.

Undantaget beträffande maskindrivet fartyg, som har en nettodräktighet understigande 20 registerton, har berörts i flera yttranden, framför allt såvitt angår bogserfartyg. Såväl en höjning som en sänkning av tonnagegränsen har därvid förordats. Beträffade bogserfarten torde det förhålla sig så, att den vid vissa tillfällen eller under vissa perioder har behov av att kunna förfoga över de anställdas arbetskraft utan några inskränkningar i lag. Å andra sidan förekommer det långa tider, då bogserfartygen blott ligga i beredskap och arbetet inskränker sig till i huvudsak endast passning. Under nu angivna förhållanden torde övervägande skäl tala för att icke utvidga sjöarbetstidslagens tillämplighet å bogserfartyg. Å andra sidan torde det icke vara påkallat att föra ytterligare bogserfartyg utanför lagen. För bogserfartygens del är jag således icke beredd att förorda någon ändring av tonnagegränsen. Vad angår andra speciella fartygstyper torde det icke heller vara skäl att ändra gränsen 20 nettoton. På sätt lagrummet medger torde det lämpligen böra ankomma på Kungl. Maj:t att förordna om de undantag, som för särskilda fall eventuellt kunna visa sig påkallade. Lagrummets nuvarande begränsning till att blott avse inskränkta fart än nordsjöfart sammanhänger med utformningen av 1936 års Genèvekonvention. Då Seattlekonventionen icke nödvändiggör en dylik begränsning, tillstyrker jag kommitténs förslag att fartbegränsningen skall utgå. Under åberopande av det anförda förordar jag, att det nu behandlade undantagsstadandet erhåller den av sjömanskommittén föreslagna lydelsen.

Jämväl på övriga punkter ansluter jag mig till sjömanskommitténs förslag till undantag från sjöarbetstidslagens tillämpning.

Det föreslagna dispensstadandet i 1 § 3 mom. överensstämmer med gällande lag. Från Maskinbefälsförbundets sida har framställts önskemål om att den nuvarande rätten för Kungl. Maj:t att delegera beslutanderätten i dispensärenden till annan myndighet skall borttagas. Detta synes mig emellertid icke lämpligt. Jag förordar således att dispensregeln i 1 § 3 mom. bibehålles oförändrad.

## 2 § (definitioner m. m.).

Denna paragraf innehåller i 1 mom. vissa definitioner. *Sjömanskommittén* ifrågasätter ingen annan ändring än att definitionen å maskinist uteslutes. Anledningen till uteslutningen är att definitionen ansetts överflödig, sedan den genom kollektivavtal införda titeln maskinchef upptagits i 1 §.

Enligt 2 § 2 mom. sjöarbetstidslagen skola vid beräkning av arbetstid undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, för såvitt sjömannen enligt förmans besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar, där fråga är om fartyg i närtrafik, minst en halv timme och eljest minst en timme.

*Sjömanskommittén* föreslår den ändringen i stadgandet, att tiden för avdragsgillt uppehåll (annat än måltidsrast) bestämmes till minst en timme även såvitt gäller fartyg i närtrafik. Förslaget överensstämmer i detta hänseende med sjöarbetstidsbestämmelserna före nu gällande lags ikraftträdande. Kommittén upplyser, att det från de ombordanställdas sida anmärkts att arbetstiden med stöd av stadgandet i dess nuvarande lydelse kunde fördelas i alltför många perioder med små mellanrum. Frågan vore enligt kommitténs uppfattning ej längre av samma praktiska och ekonomiska betydelse som vid tidpunkten för gällande lags tillkomst, och kommittén hade ansett sig böra tillmötesgå de anställdas önskemål.

Kommittéledamoten *Reuterskiöld*, som motsätter sig kommitténs förslag beträffande 2 § 2 mom., anför följande.

Den nuvarande bestämmelsen om rätten att i närtrafik från arbetstiden avdraga uppehåll om minst en halv timmes varaktighet måste särskilt med hänsyn till den för denna trafik föreslagna nedskärningen av arbetstiden bibehållas. De speciella villkor, under vilka denna trafik bedrivs, göra det nödvändigt att på ett effektivt sätt tillvarataga arbetstiden. De ekonomiska svårigheter, varunder även under nu rådande förhållanden denna för kommunikationerna i våra skärgårdsområden viktiga trafik lider, skulle ytterligare ökas, om övertid finge tillgripas som en följd av att under arbetstiden uppkommande kortare uppehåll i arbete, vilka vederbörande ägde fritt använda, icke kunde frånräknas.

Det har anförts, att fall skulle hava förekommit, då arbetstiden genom alltför ofta återkommande kortvariga uppehåll blivit utdragen under lång tid av dygnet. Detta torde kunna lösas genom tillfogandet av en bestämmelse därom, att endast ett visst antal sådana kortare uppehåll finge avdragas från dygnsarbetstiden.

**Remissyttrandena.** *Maskinbefälsförbundet* föreslår, att lagrummets definitioner kompletteras med en definition av begreppet indikerad hästkraft. Definitionen borde innehålla, att såsom ett fartygs indikerade hästkrafter skulle i första hand gälla den maskinstyrka, som stipulerats i fartygsbeställarens kontrakt med fartygsbyggaren. Om maskinstyrkan i byggnadskontraktet uppgivits i effektiva hästkrafter, borde de indikerade anses vara  $\frac{1}{3}$  av de effektiva.

Beträffande tiden för avdragsgillt uppehåll ansluter sig *Sveriges redareförening* till Reuterskiölds särskilda yttrande.

*Jämväl Segelfartygsföreningen* samt *Skärgårds- och mälarfsflottornas rederiförening* anse, att någon ändring icke bör göras i nu gällande bestämmelser i ämnet. Den sistnämnda föreningen framhåller, att det måste ligga i sakens natur, att därest arbetstiden skall mer och mer förkortas, den samtidigt måste effektivteras, där så ske kan. Föreningen anför vidare bl. a. följande.

Nämnas må att av de till rederiföreningen anslutna fartygen ett 40-tal trafikera skärgården utanför Vaxholm och därvid fullgöra resan Stockholm—Vaxholm på cirka 65 minuter. Då däcksbesättningen dels har några minuters sysselsättning efter avgången från Stockholm och dels måste vara på sina arbetsplatser några minuter före ankomsten till Vaxholm, blir arbetsuppehållet i detta fallet cirka 55 minuter under varje resa. En del fartyg göra 4—6 såda-

na resor per dag, varunder en man sysselsättes med biljettförsäljning och en man med styrning under det att övriga två eller tre däcksmän äro helt lediga. I genomsnitt kan varje man erhålla 2—4 timmar icke avdragsgill ledighet per dag och endast enligt kommittéförslaget nyttjas till 4—6 timmars effektivt arbete. Frågan om rätt till halvtimmes- eller heltimmesavdrag är för dessa fartyg ytterst betydelsefull. Föreningen ansluter sig till Reuter-skiölds reservation i detta avseende.

*Föreningen Sveriges inrikessjöfart* förklarar, att med de skärpningar i bestämmelserna, som i övrigt föreslås, det skulle ha varit motiverat, att halvtimmesregeln utsträckts till all fart utmed kusten och till grannländerna.

**Departementschefen.** I departementsförslaget har i överensstämmelse med vad sjömanskommittén föreslagit den på skilda ställen i gällande lag använda benämningen maskinist ersatts med uttrycket »sjöman som tillhör maskinbefålet» eller liknande. För främste maskinist å fartyg har såsom förut under 1 § angivits införts titeln maskinchef. Den i 2 § 2 mom. upptagna definitionen å maskinist blir genom dessa ändringar överflödig och bör därför utgå ur lagen. — Maskinbefälsförbundet har framfört önskemål om att i lagen skall införas en definition på begreppet indikerad hästkraft. För närvarande beräknas i förekommande fall ett fartygs maskinstyrka enligt vissa formler fastställda i en kungörelse, som kommerskollegium utfärdat med stöd av bemyndigande i befälsförordningen. Någon anledning att frångå denna ordning synes icke nu föreligga, och jag har därför icke funnit mig böra tillmötesgå Maskinbefälsförbundets önskemål.

Såsom antytts i det föregående infördes den speciella halvtimmesregeln i 2 § 2 mom. för närtrafiken först genom den nuvarande sjöarbetstidslagen. Förut gällde för alla fartyg, att annat uppehåll i arbetet än måltidsrast måste fortvara minst en timme för att vara avdragsgillt. Sjömanskommittén föreslår nu, att man åter skall utsträcka tiden till en timme för närtrafiken. Med hänsyn till de från redarehåll framförda skälen mot kommitténs förslag anser jag mig emellertid icke kunna förorda, att den gällande bestämmelsen ändras. Det bör vid bedömandet av denna fråga särskilt beaktas, att den ordinarie arbetstiden å fartyg i närtrafik enligt 10 § departementsförslaget ej oväsentligt minskats.

## 2 KAP.

### Ordinarie arbetstid å fartyg i fjärrtrafik (3—9 §§).

De materiella stadgandena, innehållande den egentliga arbetstidsregleringen, äro i departementsförslaget liksom i gällande lag fördelade på tre kapitel. Av dessa reglerar förevarande kapitel den ordinarie arbetstiden å fartyg i fjärrtrafik, medan 3 kapitlet avser ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik och 4 kapitlet innehåller gemensamma bestämmelser rörande säkerhetstjänst och därmed likställd skeppstjänst samt övertidsarbete.

### 3 § (fjärrtrafikens omfattning).

I denna paragraf bestämmes begreppet fjärrtrafik. Sålunda stadgas, att i 2 kapitlet meddelade föreskrifter 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). Annan fart utgör enligt 9 § i gällande lag s. k. närtrafik.

Någon ändring av stadgandet föreslås icke av *sjömanskommittén*.

*Föreningen Sveriges inrikesjöfart* påtalar, att begreppen fjärrtrafik och närtrafik icke korrespondera med Seattlekonventionens begrepp med samma namn. Fastän konventionens fjärrtrafikbestämmelser vore konstruerade för en mera långväga sjöfart, komme de enligt förslaget att bli tillämpliga på betydande delar av den svenska kustfarten och fart mellan Sverige och grannländerna. Visserligen finge man enligt kommittéförslaget tillämpa tvåvaktsystem i fjärrtrafik i vissa fall — i överensstämmelse med konventionens närtrafikregler — men de härför avgörande tonnage- och maskinstyrkegränserna skure i stort sett rätt igenom den svenska kustfarten och farten på grannländerna.

För egen del vill jag framhålla följande. I Seattlekonventionen användes begreppet närtrafik för att angiva ett i själva konventionen till sin omfattning icke direkt bestämt fartområde, vilket en till konventionen ansluten stat har frihet att under iakttagande av vissa villkor själv fastställa. Fart utanför dylikt område är fjärrtrafik i konventionens bemärkelse. För Sveriges vidkommande torde det vara riktigt och ändamålsenligt att betrakta nordsjö- och vidsträcktare fart såsom fjärrtrafik i konventionens mening. Fjärrtrafikbegreppet i den svenska sjöarbetstidslagen är däremot mera omfattande, i det att det inbegriper icke blott nordsjö- och vidsträcktare fart utan även inskräntare fart, så snart däri ingår resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än 12 timmars oavbruten gång. Denna begreppsskillnad har icke förbisetts vare sig av *sjömanskommittén* eller i departementsförslaget. Icke heller har den hindrat ett utnyttjande av friheten att tillämpa vissa av konventionens för närtrafik gällande, mindre stränga bestämmelser på fjärrtrafik. Sålunda tillåtes i 4 § tvåvaktsystem — i överensstämmelse med konventionens närtrafikregler — i vissa fall då fråga är om fjärrtrafik enligt svensk terminologi. Å andra sidan måste ihågkommas, att det kan finnas lämpligt att tillämpa trevaktsystem — i enlighet med konventionens fjärrtrafikregler — å trafik, som vi enligt konventionen äro oförhindrade att behandla som närtrafik.

### 4 § (ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindelad däcks-, maskin- och radiopersonal).

Enligt 4 § sjöarbetstidslagen utgör ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindelad sjöman, som ej tillhör ekonomipersonalen, sammanlagt högst 24 timmar för två dygn i följd. Denna allmänna bestämmelse är emellertid i väsentliga hänseenden modifierad. Sålunda är 8-timmarsprincipen genom-

förd för styrmän i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet styrmän uppgår till minst tre och för maskinister under motsvarande förutsättning. En arbetstid av 8 timmar om dygnet gäller vidare för däcksmanskap å fartyg med större bruttodräktighet än 2 000 registerton och för maskinmanskaps i fall fartygets bruttodräktighet överstiger 700 registerton. Även i annat fall än sist sagts är arbetstiden för eldare, som har att för hand elda med kol, inskränkt till 8 timmar, nämligen om resan under vanliga förhållanden kräver mer än 24 timmars oavbruten gång samt fartyget är stätt 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.

Härutöver upptar 4 § vissa specialstadganden. Sålunda må styrman utöver nyss angiven tid av 8 timmar 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 sådan tjänst. Vidare innehåller paragrafen bl. a. en bestämmelse, att askhissning må åläggas maskinmanskapskapet såsom ordinarie arbete utöver vad som eljest stadgas i paragrafen.

*Sjömanskommittén* föreslår, att området för tillämpningen av 8-timmarsprincipen väsentligt vidgas beträffande den vaktindelade däck-, maskin- och radiopersonalen. Kommitténs förslag vilar i huvudsak på reglerna i Seattlekonventionen.

För styrmän uppställes 8-timmarsprincipen såsom norm beträffande samtliga fartyg i nordsjö- eller vidsträcktare fart samt i fråga om fartyg med en bruttodräktighet överstigande 1 000 ton i inskränktare fart. Kommittén anför härom.

Jämfört med nuvarande bestämmelser i befälsförordningen innebär förslaget, att trevaktsystemet kommer att träda i stället för tvåvaktsystemet dels i vidsträckt oceanfart å fartyg med en bruttodräktighet om 1 000 ton och därunder, dels i medelhavs- och inskränkt oceanfart å passagerarfartyg om 1 000 ton och därunder samt å annat fartyg om 2 000 ton och därunder, dels i nordsjöfart å passagerarfartyg med en bruttodräktighet om 1 500 ton och därunder samt å annat fartyg om 2 000 ton och därunder, dels i östersjöfart å fartyg med en bruttodräktighet om mellan 1 000 och 2 000 ton. Enligt Seattlekonventionen skulle det med hänsyn till innebörden av dess fjärtrafiksbegrepp vara tillåtet att draga en gräns för trevaktsystemets tillämpning vid 500 bruttoregisterton i nordsjö- och vidsträcktare fart, men kommittén har icke ansett en dylik gräns erforderlig i denna fart. Vad angår 8-timmarsprincipens genomförande i östersjöfart har kommittén stannat vid 1 000 bruttoregisterton med hänsyn till att de praktiska förhållandena icke för närvarande synas medgiva en vidsträcktare tillämpning; konventionens föreskrifter kräva över huvud taget icke genomförande av trevaktsystemet å fartyg i östersjöfart. Frågan om behörigheten hos de styrmän som behöva nyanställas i anledning av den föreslagna arbetstidsreg-

leringen anser kommittén böra upptagas till prövning i särskild ordning. Kommittén vill betona angelägenheten av att ändring i befälsförordningen genomföres samtidigt med ikraftträdandet av ny sjöarbetstidslag, enär man icke lär kunna lämna behörighetsfrågan oreglerad, då antalet styrmän ökas till följd av strängare arbetstidsreglering.

Med hänsyn till den brist på fartygsbefäl som på senare år förelegat torde det kunna befaras, att behörigt befäl under rådande omständigheter icke skall kunna erhållas. Understundom torde sålunda tvåvaktssystemet få anlitas å fartyg även där befälet enligt lagens föreskrifter skall ha 8 timmars arbetsdag till sjöss. För den händelse att fartyget skulle komma att befinna sig till sjöss under en hel vecka, skulle övertidsarbete erfordras under sammanlagt 28 timmar. Detta torde låta sig göra oaktat övertidsarbetet enligt 13 § är begränsat till ett maximum av 24 timmar i veckan, enär 13 § andra stycket punkt d) i sådant fall enligt kommitténs mening skulle kunna tillämpas, vilket stadgande medgiver att skeppstjänst som ej kan tåla uppskov och som måste fullgöras å tid då sjöman icke eljest enligt sjöarbetstidslagen har att förrätta arbete får utföras oavsett den stadgade begränsningen av övertidsarbetet.

Beträffande maskinbefälet (maskinister) föreslår sjömanskommittén, att 8-timmarsprincipen genomföres för alla fartyg i nordsjö- eller vidsträcktare fart samt för fartyg i inskräntare fart, vilka ha en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter eller en bruttodräktighet överstigande 1 000 registerton. I kommitténs förslag upptas vidare 8-timmarsprincipen såsom norm för arbetstiden även för sjöman tillhörande maskinbefälet å andra fartyg, därest han har att själv förrätta smörjningsarbete. Kommittén anför om dessa bestämmelser bl. a. följande.

Kommittéförslaget kommer i jämförelse med gällande befälsförordning att innebära en övergång från tvåvaktssystemet till trevaktssystemet för maskinbefälet dels i medelhavs- och inskränt oceanfart å fartyg med en bruttodräktighet av 2 000 ton och därunder resp. en maskinstyrka av 800 hästkrafter och därunder, dels i nordsjöfart å fartyg med en bruttodräktighet av 2 000 ton och därunder resp. en maskinstyrka av 1 000 hästkrafter och därunder, dels i östersjöfart å fartyg med en bruttodräktighet av mellan 1 000 och 2 000 ton samt å alla fartyg med en maskinstyrka överstigande 700 hästkrafter, dels slutligen för allt maskinbefäl som självt förrättar smörjningsarbete. I fråga om tonnagegränserna, behörighetsfrågan samt sambandet mellan befälets arbetstidsreglering och befälsförordningen hänvisas till vad tidigare sagts beträffande styrmän.

Den speciella bestämmelsen i kommittéförslaget för maskinbefäl, som har att förrätta smörjningsarbete, har, enligt vad kommittén förmäler, föranletts av en av Maskinbefälsförbundet i skrivelse till Kungl. Maj:t den 27 augusti 1945 gjord framställning. I denna framhålles bl. a., att det å vissa fartyg där maskinbefälet är tvåvaktindelad förekommit att maskinbefälet — då smörjaren (för vilken lagen föreskriver 8 timmars arbetsdag) indragits — fått förutom sitt eget arbete utföra smörjningsarbete och då icke i 8 timmar utan i 12 timmar per dygn. Förbundet betecknade detta förhållande som en orättvisa och anhölle, att åtgärder omedelbart måtte vidtagas för rättelse. Kommittén förklarar för egen del, att den ansåge den nuvarande arbetstidsregleringen icke tillfredsställande på denna punkt och därför ville



föreslå att arbetstiden för allt maskinbefäl, som hade att förrätta smörjningsarbete, begränsades till 8 timmar.

För d ä c k s m a n s k a p e t innebär kommittéförslaget, att tillämpningen av 8-timmarsprincipen utsträcker till fartyg med en bruttodräktighet av 2 000—500 registerton. Seattlekonventionen, vars tillämpning såsom förut nämnts är begränsad till fartyg med minst 500 tons bruttodräktighet, föreskriver 8 timmars arbetsdag endast i den fart, som i konventionen betecknas såsom fjärrtrafik. Till denna behöver för svensk del icke nödvändigtvis hänföras annan än nordsjö- och vidsträcktare fart. Kommittén förklarar emellertid, att den icke anser det lämpligt att göra någon skillnad mellan nord- och östersjöfart i detta hänseende.

Arbetstiden för m a s k i n m a n s k a p e t har i kommittéförslaget begränsats till 8 timmar om dygnet å samtliga fartyg i nordsjö- och vidsträcktare fart samt å fartyg i inskräntare fart, vilka ha en bruttodräktighet av minst 500 ton eller en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter. Kommittén uttalar, att maskinmanskapets tjänstgöring i nordsjö- och vidsträcktare fart finge anses vara så krävande, att tillämpning av trevaktssystemet icke borde göras beroende av fartygets storlek; endast ett fåtal fartyg torde f. ö. beröras av att 8-timmarsprincipen utsträcktes till fartyg av mindre bruttodräktighet än 500 ton i sådan fart.

Vad angår det särskilda stadgandet för eldare, som har att för hand elda med kol, föreslår kommittén, att 8-timmarsprincipen skall avse alla fartyg på resa, som kräver mer än 24 timmars oavbruten gång. Förslaget skiljer sig sålunda från gällande lag bl. a. däri, att 8 timmars arbetsdag skall tillämpas oavsett fartygets maskinstyrka även i nordsjö- och inskräntare fart. Kommittén anför, att ändringarna motiveras av starka arbetshygieniska skäl och att de icke torde få nämnvärda ekonomiska konsekvenser.

För r a d i o p e r s o n a l e n, vilken såsom förut (under 1 §) nämnts är undantagen från gällande lags bestämmelser, upptar kommittéförslaget ett nytt stadgande i 4 §. Enligt detta utgör arbetstiden 8 timmar om dygnet å fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 ton.

Det i gällande lag upptagna s p e c i a l s t a d g a n d e t f ö r s t y r m ä n har i kommittéförslaget helt uteslutits. Kommittén framhåller, att Seattlekonventionen icke, fränsett en bestämmelse om extra arbetstid för vissa observationsgöromål, medger sådan extra arbetstid, som avses i stadgandet.

Kommittén har vidare i sitt förslag uteslutit det nuvarande s p e c i a l s t a d g a n d e t r ö r a n d e a s k h i s s n i n g till sjöss såsom ordinarie arbete. Som motivering anför kommittén, att Seattlekonventionen icke medger något motsvarande undantag samt att askhissning torde kunna utföras under vakterna med hjälp av maskinella anordningar.

Kommittéledamoten Böös anmäler avvikande mening beträffande kommitténs förslag att helt utesluta specialstadgandet om extra arbetstid för styrmän. Böös anför följande.

Enligt Seattlekonventionen må liksom enligt gällande lag sådana nautiska observationer för fastställande av fartygets position och sådana meteorolo-

giska observationer, som enligt sedvana och sjömansbruk verkställas av fartygsbefälet, äga rum utanför ordinarie arbetstid utan att därför räknas såsom övertidsarbete. Det rör sig i regel om någon kortare stund, vanligen vid middagstid. Stadgandet härom har uteslutits i förslaget. Det har gjorts gällande att dylika observationer icke längre nödvändigtvis behöva förrättas i den ordning som av ålder varit bruklig, men denna mening delas icke av alla fackmän, och på Seattlekonferensen var man ense om att möjliggöra bibehållandet av den gamla ordningen. Jag anser, att så även bör vara fallet för vårt vidkommande; stadgandet i fråga bör emellertid begränsas till utförande av sedvanliga och nödvändiga nautiska och meteorologiska observationer och kan så avfattat lämpligen inrymmas i förslaget 11 §, med vars övriga bestämmelser det i viss mån är besläktat. Ett sålunda konstruerat stadgande innebär för övrigt en icke oväsentlig inskränkning i jämförelse med gällande bestämmelse i 4 §, som medger arbete utanför vakterna under en hel timme per dygn för ifrågavarande observationer jämte journalföring och expeditionsgöromål.

Kommittéledamoten *Reuterskiöld* anför, att den utvidgning av 8-timmarsprincipens tillämpningsområde, som föreslagits av kommittén och som på flera punkter ginge längre än Seattlekonventionen, enligt hans uppfattning skulle medföra så betydande ekonomiska konsekvenser för den för konjunkturförändringar mest känsliga delen av handelssjöfarten, d. v. s. de medelstora och mindre fartygen och då i främsta rummet trampfartygen, att han icke kunde ansluta sig till förslaget. De nu gällande tongränsarna hade nedskurits alltför mycket. I vissa fall förekomme ingen undre gräns, trots att Seattlekonventionen föreskrev detta. Sammanlagt vore det ett stort antal fartyg, som berördes av de föreslagna ändringarna.

Som belysande för de svårigheter, som enligt hans uppfattning skulle uppstå för mindre fartyg, anför *Reuterskiöld* följande exempel.

Vissa rederier hava såsom ersättning för sina tidigare trampfartyg, byggda i slutet av 1800-talet, men nu antingen förlista eller sålda till utlandet, kontraherat och i en del fall redan erhållit ersättningsbyggen av en storlek, som man räknat med skola kunna hävda sig, i synnerhet i konkurrensen med det holländska och belgiska småtonnaget. Det gäller här seriebyggen av en motorfartygstyp om cirka 550 bruttoton. Ett sådant fartyg har man på grund av nuvarande lag- och avtalsbestämmelser räknat med att kunna driva med 13 mans besättning, inklusive befälhavaren. Skulle lagen genomföras, måste man räkna med minst 18 mans besättning, inklusive befälhavaren. Detta medför i synnerhet när det gäller så små fartyg, varom här är fråga, att lastutrymme måste tagas i anspråk i sådan utsträckning, att det under normala konjunkturer icke blir möjligt att förränta fartygen, var till komma de ökade kostnaderna för bemanningen.

På ett belgiskt motorfartyg om cirka 550 bruttoton sysselsatt i nordsjöfart uppgår bemanningen endast till 12 personer, inklusive befälhavaren. Samma bemanning finnes i jämförliga holländska fartyg. Att de svenska fartygen komma i ett sämre konkurrensförhållande jämfört med dessa fartyg är uppenbart.

Beträffande den av kommittén föreslagna särskilda regeln för maskinbefäl, som har att själv förrätta smörjningsarbete, förklarar *Reuterskiöld*, att denna komme att verka mycket betungande för de mindre fartyg-

gen. Regeln innebure i själva verket, att tre maskinbefäl måste anställas å mindre fartyg ner till 500 bruttoton, därest icke tre smörjare tillsattes. De ekonomiska konsekvenserna kunde befaras komma att äventyra möjligheterna för dylika fartyg att upprätthålla sin trafik. Vad Maskinbefälsförbundet anfört i sin av kommittén omnämnda framställning rörande följderna för maskinbefäl om smörjningspersonal indroges, vore icke riktigt, enär i praktiken sådan indragning jämlikt kollektivavtalsbestämmelse mellan Sveriges redareförening och Maskinbefälsförbundet sedan 1940 varit förbjuden.

Beträffande specialstadgandet för styrmän om extra arbetstid för observationsarbete m. m. anför Reuterskiöld, att det icke syntes riktigt att nu ur lagen utsluta bestämmelsen om den med 1 timme utökade arbetstiden, särskilt som man under Seattlekonferensen efter ingående diskussion inkluderat en liknande föreskrift i konventionen.

Slutligen framhåller Reuterskiöld i fråga om askhissningen till sjöss, att viss ersättning f. n. utginge enligt kollektivavtal för sådant arbete, därest det förrättades utanför ordinarie arbetstid. Det syntes därför icke vara erforderligt att utbyta denna kontanta ersättning mot lagstadgad övertidsersättning. I anslutning därtill erinrar Reuterskiöld om att dåvarande departementschefen i propositionen nr 223:1938 avvisade tanken på att utsluta den nuvarande bestämmelsen under motivering bl. a. att övertidsersättning vid varje tillfälle skulle beräknas såsom för en halvtimmes arbete, ehuru den vid varje vaktskifte återkommande askhissningen i regel krävde helt kort tid och sällan uppginge till mer än 10 eller 15 minuter.

**Remissyttrandena.** De av sjömanskommittén föreslagna bestämmelserna om ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindelad däck-, maskin- och radio-personal lämnas utan erinran av *Sjöfolksförbundet*. *Sveriges redareförening* ansluter sig däremot i allt till Reuterskiölds reservation.

*Kommerskollegium* anser, att tillämpningen av trevaktsystemet principieilt bör inskränkas till fartyg med en bruttodräktighet om 500 ton eller mera. Såsom skäl härför anför kollegium följande.

De ekonomiska verkningarna för fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 ton har kommittén underlåtit att närmare utreda. Genom att från vissa redare införskaffa upplysningar rörande konsekvenserna av lagförslaget för några utvalda typiska fartyg inom nämnda tonnagegrupp har kollegium sökt bilda sig en uppfattning rörande storleksordningen av merkostnaderna. Det har härvid framkommit, att den förekommande kombinerade östersjö- och nordsjötrafik, som bedrives av segelfartyg med hjälpmaskin och mindre ång- och motorfartyg, kan bli omöjliggjord, därest förslaget realiserats. Det torde få anmärkas, att såväl de rörliga som de fasta kostnaderna komma att öka proportionsvis mycket mera för dessa mindre fartyg, vartill kommer att den inskränkning i lastkapacitet som det ökade bostadsutrymmet medför blir särdeles kännbar för dessa fartyg. På grund av tekniska hinder torde en ombyggnad i flertalet fall sannolikt få anses icke vara praktiskt möjlig. Även med hänsyn till konsekvenserna för en eventuellt erforderlig utbyggnad av den mindre nordsjöflottan kan

kollegium icke finna försvarligt att lagstiftningsvägen genomföra en utsträckt tillämpning av trevaktsystemet längre än verkställda undersökningar rörande de praktiska och ekonomiska möjligheterna härför sträcka sig, i all synnerhet då man rör sig på ett med hänsyn till konkurrensförhållandena så ömtåligt område som den mindre sjöfarten, vars bibehållande ej minst ur rekryteringssynpunkt är av största vikt. Härtill kommer att Seattlekonventionens tillämpningsområde begränsats till fartyg om minst 500 bruttoton och att kommittén för sin del iakttagit samma begränsning i vad angår däcksmanskapet.

*Föreningen Sveriges inrikessjöfart* gör, såsom tidigare antytts, erinringar mot de föreslagna tonnage- och maskinstyrkegränserna för 8-timmarsprincipens tillämplighet, under framhållande av att dessa skära rätt igenom flera grupper av den inrikes farten. Beträffande de olika gränserna anför föreningen i huvudsak följande.

Vad först beträffar gränsen 500 registerton överskrides denna av större delen av de maskindrivna fartyg, som driva mera långväga reguljär kustfart, och däribland även av sådana med en tämligen begränsad lastförmåga. Vad sist sagts gäller även och kanske i än högre grad vissa pråmfartyg, vilka ha ett i förhållande till dödviktscapaciteten stort bruttotonnage. Gränsen 700 indikerade hästkrafter är också en gräns, som överskrides av en stor del av här ifrågavarande fartyg, enär dessa måste ha för isbrytning erforderlig maskinkraft. Likaså överskrides detta hästkraftstal av en del bogserbåtar, vilka med hänsyn till tjänsten ombord och fartygens utformning i övrigt dock närmast äro att jämföra med mindre fartyg.

*Kanalflottans rederiförening* hemställer, att förslaget måtte omarbetas så, att beträffande fartyg, vilka äro insatta i trafik på de inre vattenvägarerna och i allt fall under viss del av resan äro hänvisade till gång i kanalerna och vilkas dräktighet icke överstiger 300 bruttoregisterton — d. v. s. det största tonnage som kan framföras i Göta kanal — arbetstiden icke begränsas utöver vad i gällande lag föreskrives.

Vad angår arbetstiden för styrmän förordar *kommerskollegium*, på skäl som tidigare anförts, att 8-timmarsprincipens genomförande på fartyg i nordsjö- eller vidsträcktare fart begränsas till fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 registerton.

*Fartygsbefälsföreningen* framställer erinringar mot regeln, att i inskräntare fart än nordsjöfart styrmans arbetstid skall utgöra 8 timmar om dygnet allenast under förutsättning att fartyget har en bruttodräktighet om mer än 1 000 registerton. Föreningen anför därvid bl. a. följande.

Man kan fråga sig i vad mån det skall vara lättare eller nödvändigare att ha tre styrmän på hur små fartyg som helst i nordsjö- och vidsträcktare fart än i den inskräntare farten. Visserligen kan med visst fog hävdas, att de med nödvändighet kortare resorna inom den inskräntare sjöfartens område ge mindre anledning till överansträngning genom vakttjänsten, men man förbiser, att tjänsten i hamn oftast är lika ansträngande. Det är sant, att 8-timmarsprincipen, när det gäller arbete i hamn, sedan länge är fastslagen, men det bör uppmärksammas, att i denna trafik övertidsarbete i samband med lossning och lastning är icke undantag utan regel.

*Sveriges redareförening* anser arbetstidsregleringen för styrmän, vilken går betydligt längre än Seattlekonventionen, oskäligt sträng. Särskilt framhåller föreningen, att förslaget skulle medföra, att tre styrmän måste anställas å alla fartyg ned till 20 nettoton, vilka nyttjas i nordsjö- eller vidsträcktare fart.

För maskinbefälet föreslår *kommerskollegium* på förut anförda skäl, att 8-timmarsprincipen skall genomföras å fartyg i nordsjö- eller vidsträcktare fart allenast under förutsättning att fartyget har en brutto-dräktighet, som uppgår till minst 500 registerton.

*Maskinbefälsförbundet* hälsar den föreslagna regleringen av maskinbefällets arbetstid med tillfredsställelse och framhåller samtidigt, att den kanske förnämsta orsaken till den nuvarande maskinbefälsbristen varit arbetstidens längd. Gentemot kommittéförslaget gör förbundet allenast den invändningen, att det vore önskvärt att tonnagegränsen för tillämpningen av 8-timmarsprincipen för maskinbefäl å fartyg i inskräntare fart än nordsjöfart sattes vid samma tontal som för maskinmanskapat, d. v. s. 500 bruttoton.

*Sveriges redareförening* återoppar i fråga om de föreslagna tonnagegränserna för maskinbefällets arbetstid samma synpunkter som föreningen anført beträffande regleringen av styrmännens arbetstid.

Den av sjömanskommittén föreslagna speciella 8-timmarsbestämmelsen för maskinbefäl, som har att förrätta smörjningsarbete, tillstyrkes av *Maskinbefälsförbundet*, som anser det orimligt att maskinbefäl, som smörjer, skall ha längre arbetstid än en underordnad, som utför samma slags arbete. *Kommerskollegium*, *Sveriges redareförening*, *Segelfartygsföreningen*, *Föreningen Sveriges inrikessjöfart*, *Kanalflottans rederiförening* samt *Arbetsgivareföreningen* framställa däremot erinringar emot stadgandet ifråga.

Enligt *kommerskollegium* bör bestämmelsen begränsas till att avse allenast fartyg med en brutto-dräktighet om minst 500 registerton.

*Sveriges redareförening* anför följande.

En fortgående utveckling på det maskintekniska området har haft till följd, att det manuella arbetet i fartygets maskinrum avsevärt minskats, åtminstone när det gäller mindre fartyg. Sålunda har smörjningsarbetet i stor utsträckning automatiserats. Det kan då icke vara riktigt att fordra, att å de fartyg, varom här i huvudsak blir fråga, anställas tre maskinbefäl för den händelse dessa skulle få förrätta jämväl smörjningsarbete på sina vakter. — I detta sammanhang torde böra framhållas, att man nu även börjat införa manövrering av fartygsmaskineriet från kommandobryggan eller styrhytten, varigenom maskinbefällets befattning härmed bortfaller och tid sålunda inbesparas för annat arbete.

*Segelfartygsföreningen* yrkar, att bestämmelsen rörande maskinbefäl, som själv har att förrätta smörjningsarbete, begränsas till att gälla fartyg med en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter eller en brutto-dräktighet överstigande 1 000 registerton.

*Kanalflottans rederiförening* framhåller särskilt, att den av bestämmelsen föranledda övergången till trevaktsystem komme att medföra, att en tredjedel av arbetstiden per dygn för kanalbåtarnas maskinbefäl permanent bleve

övertid. Någon möjlighet att öka bemanningen på kanalbåtarna finnes nämligen icke.

*Arbetsgivareföreningen* uppehåller sig vid bestämmelsens inverkan på bogserfarten. Föreningen anför därvid bl. a. följande.

Följden av bestämmelsen skulle bli, att på bogserbåtar i fjärrtrafik, på vilka lagen bleve tillämplig, maskinisterna skulle ha 8 timmars arbetsdag. Sålunda skulle tre maskinister vara anställda på sådana bogserbåtar. Detta måste anses onödigt då man knappast kan jämföra maskinbefällets arbetsuppgifter på bogserbåtarna med motsvarande uppgifter å maskindrivna lastfartyg.

I fråga om arbetstiden för *däcksmanskap* uttalar *Sveriges redareförening*, att svårigheter komme att uppstå därigenom att man fastställt en fartygstonnagegräns om 500 bruttoton att gälla i alla farvatten. I detta sammanhang erinrar föreningen bl. a. om att Seattlekonventionen gjorde det möjligt att hänföra fart i oss omgivande farvatten till närtrafik, vilket kommittéförslaget icke tagit hänsyn till.

*Segelfartygsföreningen* yrkar, att den däcksmanskapet berörande tonnagegränsen höjes från 500 till 1 000 bruttoregister-ton.

Vad angår arbetstiden för *maskinmanskap* anser *kommerskollegium*, på förut anförda skäl, att densamma jämväl i nordsjö- och vidsträcktare fart bör begränsas till 8 timmar om dygnet allenast i de fall då fartyget har en bruttodräktighet om minst 500 register-ton eller en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter.

*Sveriges redareförening* kräver likaledes en nedre tongräns för 8-timmarsprincipens genomförande i nordsjö- och vidsträcktare fart.

*Segelfartygsföreningen* yrkar, att den maskinmanskapet berörande 500-tonnsgränsen vid inskräntare fart än nordsjöfart höjes till 1 000 bruttoregister-ton.

Beträffande det föreslagna särskilda stadgandet för koleldare framhåller *Kanalflottans rederiförening*, att detsamma skulle medföra, att en tredjedel av kanalbåtseldarnas arbetstid per dygn permanent komme att utgöras av övertid. Någon möjlighet att utöka antalet eldare finnes nämligen icke. Föreningen vänder sig vidare mot att arbetstiden för eldare fastställts för dygn och icke för vecka.

Beträffande arbetstiden för eldare å bogserbåtar hänvisar *Arbetsgivareföreningen* i stort sett till de synpunkter, som föreningen anført beträffande arbetstiden för maskinbefäl, som själv har att förrätta smörjningsarbete å dylika båtar.

Beträffande radiopersonalen hemställer *Segelfartygsföreningen*, att den personalen berörande tonnagegränsen måtte höjas till 1 000 bruttoregister-ton.

Med anledning av kommittéledamöterna Böös' och Reuterskiölds reservationer med krav på extra arbetstid för styrmans observationsgöromål bestrider *Fartygsbefälsföreningen* att det är nödvändigt för ett fartygs säkerhet att samme man, som tagit longitudobserva-

tionen, också gör meridianobservationen och slutför beräkningen av fartygets position.

*Sveriges redareförening* anser däremot bärande skäl saknas för att borttaga den särskilda bestämmelsen rörande styrmans observationsgöromål.

**Departementschefen.** Sjömanskommittén har för fjärtrafikens del föreslagit en väsentligt utvidgad tillämpning av 8-timmarsprincipen till sjöss för vaktindelad däck-, maskin- och radiopersonal. Detta förslag har mött starka invändningar icke blott från redarehåll utan även från kommerskollegium. Man har bl. a. framhållit, att förslaget skulle få svåra ekonomiska konsekvenser särskilt för det mindre tonnaget, för vilket såväl de rörliga som de fasta kostnaderna skulle öka mycket mera än för de större fartygen. Den minskning av lastkapaciteten, som det ökade bostadsutrymmet måste medföra, skulle vidare bliva särskilt kännbar för de mindre fartygen. Det har dessutom framhållits, att det icke kan vara försvarligt att utsträcka trevaktsystemet längre än verkställda undersökningar rörande de praktiska och ekonomiska möjligheterna härför sträcka sig. Dessa synpunkter synas mig så avgörande, att jag, i likhet med kommerskollegium, anser mig i princip icke kunna förorda en tillämpning av trevaktsystemet å fartyg med mindre bruttodräktighet än 500 registerton. För denna begränsning talar även den omständigheten, att Seattlekonventionens tillämpningsområde begränsats till fartyg om minst nämnda dräktighet.

För den av kommittéledamoten Reuterskiöld omnämnda typen av motorfartyg om cirka 550 bruttoton, vilken är avsedd att nyttjas i trafik, var-est fartygen måste konkurrera med det holländska och belgiska småtonnaget, medför den av mig förordade 500-tonsgränsen icke någon lättnad. Man synes emellertid, av inhämtade uppgifter att döma, ha räknat med större maskinbemanning än som strängt taget kan vara erforderlig. I den mån det ändock skulle visa sig nödvändigt att undantaga dylika fartyg från 8-timmarsprincipens tillämpning, bör det finnas utsikter för vederbörande redare att dispensvägen uppnå erforderliga lättnader.

I överensstämmelse med det anförda förordar jag till en början den avvikelsen från sjömanskommitténs förslag, att arbetstiden för styrmän och maskinbefäl å fartyg i nordsjö- eller vidsträcktare fart bestämes till högst 8 timmar om dygnet allenast i fall fartyget har en bruttodräktighet om minst 500 registerton. För maskinbefälens del torde dock trevaktsystem dessutom böra föreskrivas för fartyg i nordsjö- eller vidsträcktare fart, om fartyget har en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter. Vad angår fartyg i inskräntare fart torde, såsom sjömanskommittén anført, förhållandena icke medgiva en mera utsträckt tillämpning av 8-timmarsprincipen än vad kommittén föreslagit. Invändningarna från befälshåll mot 1 000-tonsgränsen i sistnämnda fart kunna därför icke föranleda någon ändring i denna del av kommitténs förslag.

I samband med den här förordade arbetstidsregleringen kan det, såsom

sjömanskommittén framhållit, bli erforderligt att i vissa delar revidera 1936 års befälsförordning. Hithörande spörsmål har jag för avsikt att anmäla senare.

För maskinbefäl, som har att förrätta smörjningsarbete, har sjömanskommittén, efter framställning av Maskinbefälsförbundet, föreslagit ett specialstadgande av innehåll, att arbetstiden skall begränsas till 8 timmar om dygnet även i sådana fall, där 8-timmarsprincipen eljest icke skulle vara tillämplig. Av skäl som jag tidigare anfört anser jag till en början, att i allt fall en sådan begränsning måste göras i det föreslagna specialstadgandets räckvidd, att det icke kommer att äga tillämpning å fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton. Stadgandet skulle härigenom komma att bli tillämpligt allenast å fartyg, som är statt i inskränkta fart än nordsjöfart och har en bruttodräktighet av 500—1 000 ton och en maskinstyrka på högst 700 indikerade hästkrafter. Även med denna begränsning synes mig stadgandet emellertid föga rationellt. Smörjningsarbetet är nämligen mycket olika på skilda slag av fartyg. Där det förekommer mera regelbundet, utgör det vanligen allenast en mindre del av maskinbefälets göromål, i regel omkring 10 minuters arbete varje timme. Såvitt angår motorfartyg läser smörjningen av maskineriet å fartyg i den storleksgrupp, varom här är fråga, i allmänhet försiggå automatiskt med hjälp av särskilda maskinella anordningar, i vilket fall endast helt obetydlig eller mera tillfällig smörjning behöver förrättas för hand. Med hänsyn härtill torde det föreslagna specialstadgandet vara obehövt för motorfartygens del. Vad angår ångfartygen är smörjningsarbetet även där rätt varierande till sin omfattning. Nya ångfartyg i den här aktuella storleksgruppen byggas blott i ringa utsträckning. Vid sådant förhållande skulle specialstadgandet huvudsakligen bli tillämpligt å ett mindre antal äldre ångfartyg, för vilka för övrigt frågan om undantag jämlikt övergångsbestämmelserna säkerligen skulle bli aktuell. Med hänsyn härtill finner jag det icke erforderligt, att det här diskuterade specialstadgandet intages i sjöarbets-tidslagen.

Sjömanskommitténs förslag rörande däck- och maskinmanskäpet samt radiopersonalen finner jag i stort sett väl avvägt. Jag förordar härutinnan, under hänvisning till det tidigare anförda, allenast den ändringen i kommittéförslaget, att huvudregeln om 8-timmarsprincipens tillämplighet å maskinmanskäpet jämväl i nordsjö- och vidsträcktare fart göres beroende av att fartyget har ett tonnage om minst 500 bruttoton eller en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter. Med anledning av vad Kanalflorens rederiförening och Arbetsgivareföreningen anfört beträffande det föreslagna specialstadgandet för eldare, som har att för hand elda med kol, vill jag framhålla, att om det faktiskt eller ekonomiskt skulle vara omöjligt att tillämpa detta av arbetshygieniska skäl föreslagna stadgande, möjlighet finnes att i enskilda fall dispensvägen söka befrielse från tillämpningen därav.



I anslutning till vad jag tidigare anfört rörande styrmännens arbetstid vill jag här upptaga den av kommittéledamöterna Böös och Reuterskiöld och jämväl i vissa yttranden berörda frågan om anvisande av särskild tid utanför vakterna för utförande av nautiska och meteorologiska observationer. Jag delar kommitténs mening att det icke är lämpligt att pålägga styrmännen en timmes extra arbete per dag för dessa och vissa andra sysslors utförande. Detta är för övrigt icke heller medgivet enligt Seattlekonventionen. Jag kan emellertid å andra sidan icke finna det välbetänkt att helt utesluta möjligheten att i enlighet med sedvänja och sjömansbruk låta även vaktfria styrmän »ta höjden» och verkställa andra observationer för bestämmande av fartygets position m. m., vilket alltför torde vara rätt vanligt. Den tid, som åtgår härför, lärer i regel inskränka sig till någon kortare stund, 10—15 minuter. Under erinran om att även Seattlekonventionen medger, att ifrågavarande sysslor utträttas såsom ordinarie arbete, vill jag därför förorda, att gällande lags bestämmelse härutinnan såtillvida bibehålles, att sedvanliga och nödvändiga nautiska och meteorologiska observationer må utan övertidsersättning åläggas styrmän utöver den för vakttjänst till sjöss anvisade ordinarie arbetstiden. Ett stadgande härom synes lämpligen kunna intagas i 11 §.

Vad angår frågan om behovet av ett specialstadgande rörande askhissning synes mig avgörande vikt böra tillmätas det förhållandet, att enligt vad jag inhämtat moderna fartyg ha mekaniska anordningar, som möjliggöra askhissning under vakttiden, och att dylika anordningar utan alltför stora kostnader lära kunna installeras å fartyg, som icke redan äro så utrustade. Härtill kommer att Seattlekonventionen icke medger något undantag för askhissning. Med hänsyn härtill ansluter jag mig till sjömanskommitténs förslag att utesluta det nuvarande specialstadgandet.

##### 5 § (ordinarie arbetstid till sjöss för dagman).

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman utgör enligt 5 § i gällande lag högst 8 timmar för dygn räknat. Arbetstiden må dock icke överstiga 48 timmar i veckan. Ej heller må dagman å helgdag 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. Den ordinarie arbetstiden till sjöss för dagman skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas mellan klockan 6 och klockan 20.

Någon ändring av stadgandet föreslås icke av *sjömanskommittén*.

*Sveriges redareförening* anför, att det icke vore riktigt, att man i sjöarbetstidslagen i motsats till i övriga arbetstidslagar reglerade den dagliga arbetstiden på så sätt, att man förhindrade en smidigare förläggning av den maximala veckoarbetstiden. Det vore enligt föreningen tillräckligt att ange, att veckoarbetstiden för dagman icke finge överstiga 48 timmar med rätt för parterna att överenskomma om förläggningen.

För egen del anser jag, att skäl icke finnas att frånga den nuvarande regleringen av dagmans ordinarie arbetstid till sjöss.

## 6 § (ordinarie arbetstid till sjöss för ekonomipersonal).

Enligt 6 § sjöarbetstidslagen utgör ordinarie arbetstid till sjöss för ekonomipersonalen högst 10 timmar om dygnet. Å helgdag skall dock det ordinarie arbetet begränsas till sådan skeppstjänst, som erfordras för besättningens och passagerarnas förplägnad jämte nödig upppassning i övrigt samt lättare rengöring. Arbetstiden skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas mellan klockan 5 och 20.

Från tillämpningen av dessa bestämmelser undantages arbete på passagerarfartyg. För ekonomipersonal å sådant fartyg må ordinarie arbetstid till sjöss icke överstiga 12 timmar om dygnet. Denna arbetstid skall förläggas så att en sammanhängande vilotid av minst 8 timmar erhålles under loppet av 24 timmar.

I paragrafen stadgas slutligen, att ekonomipersonalens ordinarie arbetstid bör fördelas i enlighet med en av befälhavaren på förhand fastställd plan.

*Sjömanskommittén* förordar åtskilliga ändringar i dessa bestämmelser. Den ordinarie arbetstiden per dygn har sålunda i dess förslag å passagerarfartyg minskats till 10 timmar för person, som är anställd huvudsakligen för att direkt betjäna passagerarna, till 9 timmar för den egentliga kökspersonalen samt till 8 timmar för annan ekonomipersonal. På andra fartyg har arbetstiden nedsatts från 10 till 9 timmar om dygnet. Den särskilda föreskriften i gällande lag om helgdagsarbete har uteslutits. Vidare ha de nuvarande bestämmelserna om förläggningen av arbetstiden ändrats. Sålunda föreslås beträffande personal, som å passagerarfartyg är anställd för att direkt betjäna passagerare, liksom beträffande den egentliga kökspersonalen å sådana fartyg, att arbetstiden skall uttagas inom en tidrymd (spridningstid) av 14 timmar i följd, medan på andra fartyg spridningstiden för all ekonomipersonal bestämts till 13 timmar i följd. Det nuvarande stadgandet om särskild på förhand fastställd arbetsplan har i kommittéförslaget bibehållits oförändrat.

Till motivering för förslaget anför kommittén följande.

Seattlekonventionen har maximerat den ordinarie arbetstiden till sjöss för ekonomipersonalen å passagerarfartyg till 10 timmar om dygnet. I enlighet härmed har kommittén minskat arbetstiden för personer som äro anställda för passagerarnas direkta betjäning till 10 timmar; för den egentliga kökspersonalens vidkommande har det syntts kommittén saknas anledning att upprätthålla någon skillnad mellan arbetstiden å passagerarfartyg och lastfartyg; jämlikt konventionens bestämmelse om högst 9 timmars ordinarie arbetstid om dygnet för ekonomipersonalen å dessa senare fartyg — vilken kommittén infört i sitt förslag — har arbetstiden för den egentliga kökspersonalen föreslagits till 9 timmar jämväl å passagerarfartygen. För övrig ekonomipersonal (intendentur-, expeditions- och förrådspersonal etc.) å passagerarfartyg bör utan större praktiska svårigheter 8-timmars arbetsdag kunna tillämpas; personal av sistnämnda slag torde i allmänhet finnas endast å ett fåtal större passagerarfartyg. Den i lagen förekommande begränsningen av arbetets art å helgdagar för ekonomipersonalen å lastfartyg har kommittén funnit vara av så allmän karaktär att bestämmel-

sen bör kunna utgå, i all synnerhet som den blott återger vad som är allmänt bruk till sjöss. Vad angår förläggningsbestämmelserna har förändringen skett efter mönster av Seattlekonventionen; de nu förordade mera tånjbara förläggningsbestämmelserna torde i någon mån bidra till att underlätta anpassningen till den föreslagna inskränkningen av arbetstiden. En dubbling av förläggningsbestämmelserna genom bibehållande av till vissa klockslag fixerade förläggningstider har icke ansetts lämplig och skulle f. ö. lätt kunna motverka en önskvärd rationalisering av ekonomipersonalens arbete.

Kommittéledamoten *Böös* framhåller, att man i Seattlekonventionen icke differentierat arbetstiden till sjöss för ekonomipersonalen å passagerarfartyg utan fastställt en enda, generellt tillämplig regel. Man rörde sig här på ett ömtåligt område, där man gjorde klokt i att överlåta detaljregleringen åt parternas egna överenskommelser, vilka medgåve en långt smidigare anpassning efter växlande förhållanden. *Böös* föresloge därför att man begränsade stadgandet till en bestämmelse av innehåll, att ordinarie arbetstid till sjöss för ekonomipersonalen å passagerarfartyg må utgöra för dygn räknat högst 10 timmar under loppet av 14 timmar i följd.

Även kommittéledamoten *Reuterskiöld* är av skiljaktig mening beträffande de av kommittén föreslagna bestämmelserna i 6 §. I fråga om passagerarfartygen uttalar han, att den uppdelning av ekonomipersonalen, som gjorts i kommittéförslaget, icke kunde godtagas, enär den dels vore alltför rigorös och dels komme att medföra betydligt ökade övertidersättningar. Om förslaget genomfördes, skulle detta få till följd, att den ekonomiska driften av passagerarfartygsflottan avsevärt försvårades. Nyligen hade s/s *Drottningholm* försålts till utlandet. Ett av de vägande skälen därför hade varit, att gällande bestämmelser i avseende å bostäder och arbetstid vore så rigorösa, att det icke längre ansetts ekonomiskt lönande att driva fartyget. Samma orsaker hade medverkat till att m/f *Kungsholm* icke återförts till svensk flagg utan komme att gå i trafik för utländskt företag. Vad detta betydde för passagerartrafiken mellan Sverige och Amerika låge i öppen dag. Det hade uppgivits från sakkunnigt håll, att om kommittéförslaget genomfördes, man måste öka ekonomipersonalen å t. ex. m/f *Gripsholm* med ett stort antal man. Enär bostadsutrymme f. n. icke funnes tillgängligt för större personal än som nu vore anställd, hade man beräknat att passagerarantalet finge icke oväsentligt reduceras. Även den för Sveriges förbindelser med Storbritannien viktiga londontrafiken skulle hårt drabbas av kommittéförslagets bestämmelser om ekonomipersonalen.

*Reuterskiöld* uttalar vidare, att internationella förhållanden spelade en väsentlig roll på passagerartrafikens område. Man kunde icke ställa den svenska passagerarfarten i ett sådant läge, att konkurrensen med utlandet försvårades. Han påyrkade bestämt, att en revidering av kommittéförslaget på denna punkt skedde och att man frånginge uppdelningen av ekonomipersonalen i grupper ävensom att spridningstiden icke minskades under den nu gällande. Enligt *Reuterskiöld* vore det bättre om man icke änd-

rade nuvarande lagbestämmelser utan överläte åt arbetsmarknadens parter att lösa uppkommande frågor av speciell karaktär.

Beträffande andra fartyg än passagerarfartyg anför Reuterskiöld, att det finge anses ofrånkomligt, att med kommittéförslaget bestämmelser måste följa, att övertid komme att uttagas i omfattande grad utöver vad som nu skedde. Såsom regel beflitade sig de svenska rederierna att hålla en god och närande kost. Det kunde befaras, att kommittéförslaget komme att medföra, att vissa inskränkningar i kosthållet måste vidtagas. — Under kategorien annat fartyg hänfördes även sådana, som enligt bestämmelserna icke betraktades som passagerarfartyg men vilka medförde högst 12 passagerare. Det läte sig enligt Reuterskiölds förmenande icke göra att begränsa arbetstiden för kökspersonalen å dessa fartyg till densamma, som vore gällande för vanliga lastfartyg. För de kombinerade fartygen borde införas vissa särbestämmelser, som anslöte sig till reglerna för passagerarfartyg.

Remissyttrandena. *Sjöfolksförbundet* har inga erinringar att göra mot de föreslagna bestämmelserna rörande arbetstiden till sjöss för ekonomipersonal.

*Kommerskollegium* finner bestämmelserna icke stå i överensstämmelse med principen, att lagstiftningen bör undvika att på sådant sätt ingripa i arbetsordningen ombord på fartygen, att arbete, som regelmässigt måste utföras, förvandlas till övertidsarbete. I likhet med kommittéledamöterna Böös och Reuterskiöld anser kollegium, att med hänsyn till arbetsområdets svårreglerade karaktär övervägande skäl tala för att parterna själva genom kollektivavtal böra få anpassa arbetstiden för passagerarfartygens ekonomipersonal efter de faktiska, mycket skiftande arbetsförhållandena. Kollegium föreslår därför, att ekonomipersonalen å passagerarfartyg uppdelas i blott två grupper med olika arbetstid samt att arbetstiden för ifrågavarande personal bestämmes till 10 timmar om dygnet under loppet av 14 timmar i följd, då fråga är om personal som är anställd huvudsakligen för att direkt betjäna passagerarna, samt till 9 timmar om dygnet under loppet av 14 timmar i följd, då fråga är om annan personal.

*Sveriges redareförening* och *Segelfartygsföreningen* uttala sin anslutning till Reuterskiölds synpunkter. Den förstnämnda föreningen anför därutöver i huvudsak följande.

Den föreslagna uppdelningen av ekonomipersonalen å passagerarfartyg kan icke tillämpas i praktiken. Det hade varit bättre, om man icke frångått hittillsvarande bestämmelser på området. Icke ens efter de ingående diskussioner, som fördes i Seattle, var det möjligt att ernå en annan lösning än den, som kom till uttryck i konventionens artikel 14, i vilken arbetstiden generellt fastställes till 10 timmar under loppet av 14 timmar i följd. — Mäss- och skansuppassare å passagerarfartyg torde enligt förslaget ej få hållas i arbete mera än 8 timmar, medan de å lastfartyg ha skyldighet att arbeta 9 timmar. Inkonsekvensen härav visar tydligt, att man här givit sig in på ett område, som torde vara praktiskt taget omöjligt att reglera genom lagstiftning. — När det gäller spridningstiden för ekonomiperso-

nalen å passagerarfartyg kommer den föreslagna minskningen av nämnda tid att medföra stora olägenheter, i synnerhet för passagerarfartyg å kortare trader. På förfrågan har Rederi AB Svenska Lloyd upplyst, att å rederiets tre fartyg, som upprätthålla reguljär förbindelse mellan Göteborg och London, det trots utökning av såväl upppassnings- som kökspersonal icke komme att bliva möjligt att undvika övertidsarbete i stor utsträckning. Man har beräknat att å de tre fartygen finge anställas ytterligare sammanlagt 37 personer. Bortsett från den ökning av lönekontot, som bleve en följd härav, skulle rederiet genom minskat bostadsutrymme för passagerarna göra en årlig förlust i passagerarintäkter om cirka 572 000 kronor. Svenska Lloyd har vidare påtalat, att om passagerarantalet skulle nedgå samtidigt som den service, vilken kunde givas passagerarna, bleve sämre, ökade svårigheter skulle uppstå att rekrytera den s. k. drickspenningspersonalen, d. v. s. uppappare, uppapperskor och städerskor. Från Svenska Amerika Linien har föreningen inhämtat bl. a., att ekonomipersonalen å motorfartyget Gripsholm skulle behöva ökas med 29 man. Härför måste tagas å anspråk utrymmet för 64 passagerare i turistklass. Enbart passageraravgiftsförlusten uppskattas till 826 000 kronor per år. Medan besättningen å Gripsholm år 1925 utgjorde 16,8 % av passagerarantalet, utgör densamma för närvarande 32,6 %. Skulle den förut angivna bemanningsökningen tillkomma, bleve procenttalet 39,6. Ökningen faller helt på ekonomipersonalen och har skett på bekostnad av passagerarutrymmet. — Härutöver vill föreningen framhålla, att den nu gällande svenska bostadskungörelsen, när det gäller förläggningen av ekonomipersonal, går vida utöver den i Seattle antagna bostadskonventionen. — Vad angår arbetstiden för ekonomipersonal å annat fartyg än passagerarfartyg vill föreningen framhålla, att med den erfarenhet föreningens har av de stora krav på en god och omväxlande kost, som besättningarna å de svenska fartygen ha, det även med en långt gående rationalisering icke torde bliva möjligt att tillgodose dessa krav, om såväl arbets- som spridningstiden skulle inskränkas på sätt som föreslagits. Svarar icke mathållningen mot besättningens krav, kan besättningen icke förmås att stanna under längre tid.

*Kanalflottans rederiförening* hemställer, att arbetstiden icke begränsas utöver vad nu gällande lag föreskriver, då fråga är om fartyg, vilka äro insatta i trafik å de inre vattenvägarna och i allt fall under viss del av resa äro hänvisade till gång i kanalerna och vilkas dräktighet icke överstiger 300 bruttoregister-ton.

**Departementschefen.** Då en viss förkortning av arbetstiden till sjöss för fartygens ekonomipersonal genomfördes år 1938, förutsattes att en rationalisering av kökspersonalens arbete var möjlig. En dylik rationalisering lär även i stor utsträckning ha kommit till stånd, bl. a. genom samverkan mellan de kollektivavtalsslutande parterna. Då det torde vara sannolikt, att ytterligare rationaliseringar kunna genomföras, anser jag mig kunna förorda någon ytterligare minskning av ekonomipersonalens arbetstid. Jag inser emellertid, att en alltför snäv arbetstidsreglering på detta område kan få svåra ekonomiska konsekvenser för rederinäringen. Härtill kommer att en mera ingående reglering möter stora svårigheter på grund av de växlande arbetsuppgifter, som denna personalgrupp har, och på grund av de skiftande

förhållandena på olika fartyg. Det kan sålunda nämnas att vid avtalsreglering av ekonomipersonalens arbetsvillkor det i vissa fall av praktiska skäl visat sig nödvändigt att dela upp personalen i ett mycket stort antal kategorier. Under nu angivna förhållanden synes det mig lämpligt, att sjöarbetstidslagen lämnar ganska stort utrymme åt parterna att på överenskommelsens väg söka komma fram till den mest ändamålsenliga regleringen av arbetstiden för olika grupper av ekonomipersonal. Jag är därför icke beredd att beträffande denna personal förordna en strängare eller mera detaljerad arbetstidsreglering i lag än Seattlekonventionen innehåller. Jag anser sålunda, att för all ekonomipersonal den ordinarie arbetstiden till sjöss bör i sjöarbetstidslagen bestämmas till högst 10 timmar om dygnet under loppet av 14 timmar i följd, då fråga är om passagerarfartyg, och till högst 9 timmar om dygnet under loppet av 13 timmar i följd, då fråga är om annat fartyg.

Särskilt på passagerarfartyg kan det möta svårigheter att anordna bostadsutrymmen för den ökade ekonomipersonal, som en tillämpning av de nya bestämmelserna i många fall kan komma att kräva. Med hänsyn härtill ämnar jag anmoda kommerskollegium att inkomma med förslag till ändringar i gällande föreskrifter rörande bostäder å fartyg för ombord anställda. Vissa lättnader i dessa föreskrifter torde kunna medgivnas i anslutning till den i Seattle år 1946 antagna bostadskonventionen.

Skulle det i enstaka fall visa sig praktiskt ogörligt att genomföra den av mig förordade förkortningen av arbetstiden till sjöss för ekonomipersonal, får det ankomma på redarna att dispensvägen söka erhålla befrielse från skyldigheten att iakttaga föreskrifterna i fråga. Jag hoppas emellertid, att det skall visa sig möjligt att bemästra svårigheterna utan att dispensförfarandet i större utsträckning skall behöva anlitas.

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

1 mom. (*sjöman, som ej tillhör ekonomipersonalen*).

Enligt 7 § sjöarbetstidslagen, som i olikhet med motsvarande paragraf i departementsförslaget icke är indelad i särskilda moment, utgör ordinarie arbetstid vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn högst 10 timmar om dygnet för styrman och högst 9 timmar om dygnet för annan sjöman, som ej tillhör ekonomipersonalen. Dock må arbetstiden för vaktindelad maskinpersonal ej överstiga vederbörandes ordinarie arbetstid till sjöss. Huvudregeln modifieras ytterligare av en bestämmelse angående de slag av arbeten, som må åläggas sjöman å helgdag.

Paragrafen innehåller vidare samma bestämmelse som 4 § om askhissning.

Härjämte upptar paragrafen en särskild regel för s. k. sen ankomst och tidig avgång. Förutsättning för regelns tillämpning är att fartyget befinner sig till sjöss eller eljest i gång under större delen av dygn, varunder ankomst till eller avgång från hamn äger rum. Är detta fallet, må vid beräkning av ordinarie arbetstid för vaktindelad sjöman å sådant dygn till-

lämpas de bestämmelser, som enligt 4 § gälla, då fartyget är till sjöss. Medan fartyget ligger förtöjt eller förankrat i hamn, må dock i dylikt fall skeppstjänst icke åläggas sjömannen såsom ordinarie arbete under längre tid än 1 timme.

*Sjömanskommittén* föreslår, att den ordinarie arbetstiden vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn för sjöman, som ej tillhör ekonomipersonalen, generellt begränsas till 8 timmar om dygnet. Den nuvarande regeln för helgdag har i kommittéförslaget bibehållits oförändrad, medan de särskilda stadgandena om askhissning samt sen ankomst och tidig avgång uteslutits.

Kommittén anför, att 8-timmarsregeln genomförts för däck- och maskinmanskaper å ankomst- och avgångsdag genom kollektivavtal mellan Sveriges redareförening och Sjöfolksförbundet. Dock gällde den modifikation, att arbetstiden för vissa närmare uppräknade slag av arbeten kunde utsträckas ytterligare 1 timme å fartyg med en dräktighet understigande 1 800 ton dödvikt. I Seattlekonventionen vore 8 timmars arbetsdag fastställd vid ankomst och avgång i fjärrtrafik. Ehuru arbetsförhållandena vid ankomst och avgång torde erbjuda ett ur lagstiftningssynpunkt relativt svårreglerat område, hade kommittén likväl ansett sig böra förorda 8-timmarsprincipens generella genomförande; även det särskilda stadgandet rörande arbetstiden vid sen ankomst och tidig avgång hade ansetts böra utgå. Beträffande bestämmelsen om askhissning hänvisades till vad kommittén yttrat under 4 §.

Kommittéledamoten *Böös* uttalar, att kommitténs förslag till reglering av arbetstiden vid ankomst och avgång vore det mest framträdande exemplet på vad han åsyftade med sitt tidigare i den allmänna motiveringen återgivna yttrande om principen att lagstiftningen i möjligaste mån borde undvika att på sådant sätt ingripa i arbetsordningen ombord å fartygen, att arbete som regelmässigt måste utföras förvandlades till övertidsarbete. I fortsättningen anför *Böös* följande.

Ehuru det är obestridligt att det normalt föreligger ett ökat behov av arbete då ett fartyg ankommer till eller avgår från hamn, har kommittén ansett sig böra förorda 8-timmarsprincipens generella genomförande jämväl å ankomst- och avgångsdagar och härvid även låtit nu gällande specialregel rörande arbetstidens beräkning i fall av sen ankomst eller tidig avgång utgå ur förslaget. Med hänsyn till Seattlekonventionens krav härutinnan har jag icke velat motsätta mig begränsning av den ordinarie arbetstiden till 8 timmar vid ankomst och avgång i vanliga fall, men jag kan icke biträda förslaget att utesluta stadgandet om arbetstiden vid sen ankomst och tidig avgång. Den lösning av problemet som åvägabragts genom det särskilda stadgandet i 7 § i gällande lag har tillkommit efter mycket noggrant övertvägande och under hänsynstagande till berättigade intressen å båda sidor. Såsom särskilt motiv för att vid sen ankomst resp. tidig avgång medgiva tillämpning av de regler, som gälla då fartyget är till sjöss (4 §), anförde departementschefen, att det med hänsyn till arbetstidslagstiftningens grundprinciper syntes honom icke vara rikligt att på sådant sätt beskära arbetstiden att, vad t. ex. ankomstdagar beträffade, såsom ordinarie arbete förrättad vaktjänst till sjöss i efterhand förvandlades till övertidsarbete alle-

nast av den anledningen att fartyget senare på dagen ankomme till hamn, vilket utan ifrågavarande specialstadgande skulle bliva fallet beträffande tvåvaktindelad personal. Att stadgandet genom kollektivavtal i viss utsträckning blivit satt ur spel, är uppenbarligen intet skäl för uteslutning av stadgandet, enär de ekonomiska förmåner som därigenom tillförsäkrats sjöfolket just äro av det slag som bör säkerställas genom kollektivavtal och icke genom lagstiftning. Jag föreslår därför, att ifrågavarande specialstadgande bibehålles.

Kommittéledamoten *Reuterskiöld* anför liknande synpunkter på kommitténs förslag i denna del som kommittéledamoten *Böös*.

*2 mom. (ekonomipersonalen).*

7 § sjöarbetstidslagen innehåller i sista stycket ett stadgande rörande ekonomipersonalen. Enligt detta skola beträffande ordinarie arbetstid för sådan personal vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn bestämmelserna i 6 § angående ordinarie arbetstid till sjöss lända till efterrättelse.

*Sjömanskommittén*, som upptar bestämmelserna om ekonomipersonalen i ett särskilt mom., föreslår i fråga om passagerarfartyg samma arbetstid som då fartyget är till sjöss. Beträffande andra fartyg föreslås att ordinarie arbetstid för ekonomipersonalen vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn icke skall få överstiga 8 timmar om dygnet under loppet av 12 timmar i följd.

Som motivering anför kommittén, att i likhet med annan personal även ekonomipersonalen borde i största möjliga utsträckning komma i åtnjutande av den vanliga begränsningen av arbetstiden i hamn jämväl under ankomst- och avgångsdygn. Det syntes utan större praktiska svårigheter i allmänhet vara möjligt att ordna arbetsförhållandena å lastfartygen så, att denna begränsning kunde genomföras. Av hänsyn till ekonomiska och praktiska omständigheter ansågo sig kommittén däremot icke kunna förorda, att principen utsträcktes till passagerarfartygen.

Kommittéledamoten *Reuterskiöld* förklarar, att han måste inlägga en gensaga mot det resonemang, som föres i kommittéförslaget beträffande lastfartygen. Den uppfattning, som kommit till uttryck i resonemanget, vore icke riktig. Att inskränka arbetstiden för ekonomipersonalen å söckendagar till 8 timmar under 12 timmar i följd torde komma att medföra, att de övriga ombordvarande icke kunde erhålla den kosthållning, som de skäligen borde kunna påräkna. Arbetstiden å ankomst- och avgångsdygn borde icke understiga den som gällde för sjödygn.

**Remissyttrandena.** De av sjömanskommittén föreslagna bestämmelserna rörande ordinarie arbetstid vid ankomst till eller avgång från hamn möta inga invändningar från *Sjöfolksförbundets* sida.

*Kommerskollegium* anser, i likhet med kommittéledamöterna *Böös* och *Reuterskiöld*, att dessa bestämmelser strida mot principen, att lagstiftningen icke bör förvandla arbete, som regelmässigt måste utföras, till övertidsarbete. Kollegium finner det anmärkningsvärt, att i förslaget utan närmare motivering uteslutits det särskilda stadgandet rörande arbetstiden vid sen an-



komst och tidig avgång. Detta stadgande, som är förenligt med Seattlekonventionen, bör enligt kollegii mening bibehållas.

*Sveriges redareförening* förordar, under hänvisning till de av Böös anförda synpunkterna, att någon ändring icke vidtages i nu gällande bestämmelser rörande ordinarie arbetstid vid ankomst till och avgång från hamn.

*Föreningen Sveriges inrikessjöfart* anser, att den för inrikessjöfarten mest betungande bestämmelsen i hela förslaget är, att ökad ordinarie arbetstid icke skulle få uttagas i samband med fartygs ankomst till eller avgång från hamn. Föreningen framhåller, att för en stor del av den inrikes sjöfarten den föreslagna inskränkningen skulle bli bestämmande för det övervägande antalet av arbetsårets dygn.

*Segelfartygsföreningen* hemställer, att för sjöman, som icke tillhör ekonomipersonalen, den ordinarie arbetstiden måtte utökas till 9 timmar om dygnet. Såsom motivering åberopar föreningen, att det vid fartygs ankomst och avgång är nödvändigt med längre arbetstid än 8 timmar, särskilt vid sen ankomst.

*Kanalflottans rederiförening* gör samma hemställan, som anförts vid behandlingen av frågan om ordinarie arbetstid till sjöss för ekonomipersonal. Föreningen understryker, att begränsningen av arbetstiden vid ankomst till och avgång från hamn verkar speciellt betungande för de till föreningen anslutna fartygen och att konsekvenserna skulle bli uppenbart orimliga i varje fall vid tidig avgång eller sen ankomst.

**Departementschefen.** Bestämmelserna i 7 § kräva särskild uppmärksamhet därför att de bli så gott som ensamt normerande för den ordinarie arbetstiden för större delen av den inrikes sjöfarten. Denna bedrivs nämligen i allmänhet under sådana förhållanden att ankomst eller avgång, eller bådadera, äger rum så gott som varje dag. Denna omständighet i förening med det kända förhållandet att större behov av arbete i regel gör sig gällande i samband med ankomst och avgång har, såsom i motiven till 1938 års lag tydligt angivits, utgjort grunden till att arbetstiden å ankomst- och avgångsdagar utmåtts något rikligare än vid uppehåll i hamn enligt 8 §. Betydande intressemötsättningar ha också såväl nu som tidigare kommit till synes beträffande innehållet i förevarande stadgande.

Det torde av angivna skäl vara nödvändigt att gå varsamt fram vid regleringen av arbetstiden vid ankomst och avgång. Då emellertid parterna funnit möjligt att genom kollektivavtal i betydande utsträckning jämställa arbetet vid ankomst och avgång med arbete under uppehåll i hamn finner jag mig — med hänsyn jämväl till Seattlekonventionens krav i detta hänseende — kunna i princip biträda kommitténs förslag, så långt det sammanfaller med ifrågavarande kollektivavtalsbestämmelser och såvitt angår sådana ankomst- och avgångsdagar, varunder fartyget huvudsakligen befinner sig i hamn. Jag förordar sålunda en inskränkning av den ordinarie arbetstiden till 8 timmar å ankomst- och avgångsdagar å fartyg, som nyttjas i nordsjö- och vidsträcktare fart, ävensom å fartyg med en bruttodräktighet överstigande

1 200 registerton (ungefärligen motsvarande 1 800 ton dödvikt), som nyttjas i östersjö- eller inskränkta fart. För mindre fartyg i östersjö- eller inskränkta fart är jag likaledes beredd att föreslå en arbetstid av 8 timmar om dygnet såsom allmän begränsning av den ordinarie arbetstiden vid ankomst och avgång. Här förordar jag emellertid, i huvudsaklig överensstämmelse med gällande kollektivavtal, att sjömännen därutöver må under högst 1 timme åläggas skeppstjänst för vissa närmare angivna slag av arbete, vars utförande vid ankomst och avgång är särskilt av behovet påkallat.

Vad härefter angår sådana tillfällen då fartyg under större delen av dygnet befinner sig till sjöss, är det enligt min mening nödvändigt att lämna erforderligt utrymme för det arbete som kräves för vakttjänst till sjöss. Jag ansluter mig i detta hänseende helt till den uppfattning, som föredragande departementschefen utvecklat vid anmälan i statsrådet av förslaget till nu gällande lag. Jag finner sålunda specialregeln rörande ordinarie arbetstid vid sen ankomst och tidig avgång böra bibehållas, vilket ock kan ske utan hinder av hänsyn till Seattlekonventionen.

Vad jag nu anfört gäller regleringen av arbetstiden för sjömän som ej tillhöra ekonomipersonalen. Vad ekonomipersonalen angår har kommittén beträffande passagerarfartygen, i överensstämmelse med gällande lags bestämmelser rörande all ekonomipersonal, föreslagit att de bestämmelser, som äga tillämpning då fartyget är till sjöss, skola lända till efterrättelse jämväl å ankomst- och avgångsdagar. Beträffande lastfartygen återigen innebär kommitténs förslag samma begränsning av ekonomipersonalens arbetstid som i hamn eller en minskning med 1 timme i jämförelse med arbetstiden till sjöss enligt kommitténs förslag (6 §), resp. 2 timmar i jämförelse med nu gällande lagbestämmelser. Detta synes mig vara att gå alltför långt. Redan den av mig föreslagna regleringen av ekonomipersonalens arbetstid till sjöss innebär en icke oväsentlig reducering i förhållande till gällande lag. Därjämte stadgar Seattlekonventionen samma arbetstid å ankomst- och avgångsdagar som till sjöss. Med hänsyn härtill finner jag ej skäl att för ekonomipersonalens vidkommande frångå gällande regel att arbetstiden vid ankomst och avgång skall likställas med arbetstiden till sjöss.

#### 8 § (ordinarie arbetstid vid uppehåll i hamn).

Enligt 8 § sjöarbetstidslagen utgör ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn för sjöman, som ej tillhör ekonomipersonalen, högst 8 timmar om dygnet och högst 48 timmar i veckan. Å helgdag må sjömannen icke åläggas annan skeppstjänst än vanligen förekommande löpande göromål och lättare rengöring under tillhoppa högst 1 timme.

För ekonomipersonalen är den ordinarie arbetstiden vid uppehåll i hamn fastställd till högst 8 timmar om dygnet. Om för behörig fortgång av den övriga besättningens skeppstjänst eller för passagerarnas betjänande så kräves, må dock sjöman, som tillhör ekonomipersonalen, härutöver såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst å passagerarfartyg under sammanlagt

högst 2 timmar och å annat fartyg under sammanlagt högst 1 timme. Å helgdag må ekonomipersonalen såsom ordinarie arbete icke åläggas annan skeppstjänst än sådan som erfordras för besättningens och passagerarnas förplägning jämte nödig upppassning i övrigt samt lättare rengöring.

Slutligen innehåller paragrafen bestämmelser om arbetstidens förläggning. Sålunda skall arbetstiden för sjöman, som ej tillhör ekonomipersonalen, förläggas å söckendag mellan klockan 6 och klockan 18 samt å helgdag mellan klockan 7 och klockan 9. För ekonomipersonalen å annat fartyg än passagerarfartyg gäller, att arbetstiden å söckendag skall förläggas mellan klockan 5 och klockan 19 samt arbetstiden å helgdag mellan klockan 6 och klockan 19. De nu angivna reglerna skola emellertid tillämpas endast såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt.

*Sjömanskommittén* har i sitt förslag uppdelat bestämmelserna om ordinarie arbetstid vid uppehåll i hamn i tre moment.

1 mom. innehåller bestämmelser om arbetstidens längd för sjöman, som ej tillhör ekonomipersonalen. Kommittéförslaget innefattar här ingen ändring av gällande regler.

I 2 mom. regleras arbetstidens längd för ekonomipersonalen. Kommittén föreslår, att arbetstiden å passagerarfartyg för denna personal bestämmes till högst 10 timmar under loppet av 14 timmar i följd, då passagerare finnes ombord. När så icke är fallet, har enligt förslaget arbetstiden begränsats till högst 8 timmar om dygnet under loppet av 12 timmar i följd å måndagar—fredagar samt till högst 5 timmar å lördagar och helgdagar; för annan ekonomipersonal än köks- och upppassarpersonalen har arbetet å helgdag ytterligare inskränkts till att avse vanligen förekommande löpande göromål eller lättare rengöring under tillhoppa högst 2 timmar.

Å andra fartyg än passagerarfartyg har arbetstiden begränsats till högst 8 timmar under loppet av 12 timmar i följd å måndagar—fredagar samt till 6 timmar å lördagar. Den nuvarande helgdagsregeln för ekonomipersonalen å dessa fartyg har bibehållits oförändrad utom i så måtto att arbetstidens längd, i likhet med vad som skett i Seattlekonventionen, maximerats till 5 timmar.

I 3 mom. har *sjömanskommittén* upptagit bestämmelser om arbetstidens förläggning. Dessa äro, såvitt de angå sjömän som ej tillhöra ekonomipersonalen, lika med gällande lags.

Beträffande ekonomipersonalen uttalar *kommittén*, att det ansetts nödvändigt att skapa något större elasticitet, varför förläggningssklausulen utslutits beträffande sådana lastfartyg som förde passagerare. Härjämte hade förläggningssbestämmelsen begränsats såtillvida, att den endast angåve ett klockslag, klockan 19, efter vilket ordinarie arbete i regel ej finge förekomma. Då det praktiska syftet med bestämmelsen finge anses vara att begränsa kvällsarbetet, hade det icke ansetts erforderligt att stadga en fixerad begynnelsetid på morgnarna, helst som något missbruk icke torde behöva befaras som följd av att bestämmelsen härom borttoges.

Kommittéledamoten *Reuterskiöld* förklarar, att han beträffande personal, som ej tillhörde ekonomipersonalen, icke hade någon annan erinran mot sjömanskommitténs förslag till bestämmelser om ordinarie arbetstid vid uppehåll i hamn än att han ansåge, att den maximala arbetstiden per dygn icke skulle fastlåsas till 8 timmar om dygnet. Det syntes vara tillräckligt med bestämmelsen om 48 timmars veckoarbetstid.

I fråga om ekonomipersonalen anför *Reuterskiöld*, att det i stor utsträckning förekomme, att kombinerade last- och passagerarfartyg även under hamnliggande hade passagerare ombord. Det framstode då som nödvändigt, att man för att kunna bereda en tillfredsställande service hade möjlighet att å nämnda fartyg uttaga åtminstone lika lång arbetstid som å passagerarfartygen under motsvarande förhållanden, ävensom att spridningstiden bibehölles vid 14 timmar.

**Remissyttrandena.** *Sjöfolksförbundet* gör icke någon erinran mot den föreslagna regleringen av den ordinarie arbetstiden vid uppehåll i hamn.

*Sveriges redareförening* och *Segelfartygsföreningen* ansluta sig till kommittéledamoten *Reuterskiölds* reservation. Den förstnämnda föreningen understryker vikten av att ekonomipersonalens arbetstid å lördagar samt helgdagar icke fixeras så, att en tillfredsställande mathållning för de ombordvarande omöjliggöres.

*Kanalflottans rederiförening* hemställer även på detta område, att nu gällande bestämmelser måtte bibehållas för kanalfartens del. Föreningen framhåller, att de föreslagna inskränkningarna i ekonomipersonalens arbetstid äro så vittgående, att de i avsevärd omfattning skulle medföra ett lagstiftningsvis infört övertidsarbete inom kanalfarten.

**Departementschefen.** Från redarehåll ha gjorts vissa erinringar mot sjömanskommitténs förslag rörande den ordinarie arbetstiden under fartygs uppehåll i hamn. Anmärkningarna avse väsentligen förhållandena å fartyg, som föra passagerare utan att vara passagerarfartyg i teknisk bemärkelse. Invändningarna torde emellertid icke böra föranleda någon ändring, enär kommittéförslaget i denna del bygger på Seattlekonventionen. Beträffande fartyg, som icke direkt falla under konventionen, närmast i vad gäller inrikestrafiken, torde de uttalade farhågorna ha mindre betydelse, eftersom det mera sällan lärer förekomma, att andra fartyg än passagerarfartyg föra passagerare i inrikes fjärrtrafik.

*Sveriges redareförening* har särskilt påtalat, att en inskränkning av ekonomipersonalens arbetstid å lördagar och helgdagar kommer att försämra mathållningen för de ombordvarande vid hamnuppehållen. Då emellertid *Sjöfolksförbundet* godtagit denna del av kommittéförslaget, torde anledning saknas att för den övriga besättningens skull överväga någon avvikelse från Seattlekonventionen och sjömanskommitténs förslag på denna punkt.

Icke heller i övrigt finner jag anledning att frångå den av sjömanskommittén föreslagna regleringen av den ordinarie arbetstiden vid fartygs uppehåll i hamn.

## 9 § (vederlag för viss ordinarie arbetstid).

Bestämmelserna i departementsförslagets 9 § sakna motsvarighet i gällande lag.

*Sjömanskommittén* har föreslagit, att vederlag skall beredas vissa sjömän för en del av den ordinarie arbetstiden. Vederlaget skall till art och storlek bestämmas genom kollektivavtal. Därvid skall avseende fästas å att vederlaget i största möjliga utsträckning bör utgå i form av fritid i hamn och att sådan fritid icke skall räknas som semester. Åt sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen skall vederlag utgå, å fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 ton för ordinarie arbetstid utöver 48 timmar i veckan samt å annat fartyg för sådan arbetstid utöver 112 timmar under loppet av två veckor i följd. Sjöman som tillhör ekonomipersonalen skall, oberoende av fartygets storlek, likaledes erhålla vederlag för den del av den ordinarie arbetstiden, som överstiger 112 timmar under loppet av två veckor i följd.

Kommittén framhåller, att det föreslagna stadgandet hade sin förebild i Seattlekonventionen. Förslaget avsåge att tillförsäkra däck-, maskin- och radiopersonalen å större fartyg vederlag för ordinarie arbetstid utöver normal arbetsvecka i land (48 timmar), dvs. i realiteten kompensation för arbete å helgdagar till sjöss. Beträffande sådan personal å mindre fartyg samt beträffande ekonomipersonalen å fartyg i allmänhet avsåge förslaget att kompensera för ordinarie arbetstid utöver en genomsnittlig arbetsdag av 8 timmar (112 timmar under två veckor). Kommittén funne det angeläget att för sjöfolkets del på detta sätt åvägbringa någon motsvarighet till vad som gällde för flertalet arbetstagare i land. Då de avtalslutande arbetsmarknadsparterna själva finge fastställa vederlagets art och storlek, torde erforderlig hänsyn kunna tagas till de särskilda förhållandena inom olika grenar av sjöfarten.

Kommittéledamoten *Böös* uttalar, att den av kommittén föreslagna vederlagsklausulen i 9 § enligt hans uppfattning vore felkonstruerad. *Böös* yttrar härom.

Sådan klausulen i förslaget är avfattad medför den å ena sidan att trevaktindelas personal å fartyg med mindre bruttodräktighet än 500 ton icke kommer i åtnjutande av någon vederlagsförmån alls, vilket knappast torde ha varit kommitténs avsikt; å andra sidan verkar förslaget därhän att viss tvåvaktindelas personal kommer att erhålla rätt till vederlag i större utsträckning än som åsyftats med de stadganden i konventionen, varifrån vederlagsidén är hämtad. Meningen torde, i korthet uttryckt, kunna sägas vara att trevaktindelas personal skall erhålla kompensation för söndagar till sjöss, medan tvåvaktindelas personal skall åtnjuta kompensation för den tid som överstiger den ordinarie arbetstiden vid trevaktindelning. Enligt min mening bör paragrafen i anslutning till motsvarande stadganden i konventionen avfattas så, att vederlag skall ånjutas för ordinarie arbetstid som överstiger a) 48 timmar då fråga är om sjöman vars ordinarie arbetstid till sjöss enligt 4 § utgör högst 8 timmar om dygnet, och b) 112 timmar under två veckor i följd då fråga är om annan sjöman (dvs. tvåvaktindelas personal och ekonomipersonal).

Kommittéledamoten *Reuterskiöld* anför, att de flesta sjömän av manskapsgrad icke vore påmönstrade fartygen mer än omkring två tredjedelar av året. För dessa sjömän vore vederlagsbestämmelserna i 9 § sålunda med hänsyn till fritidsbehovet icke påkallade. De komme därför med säkerhet att i mycket stor utsträckning verka i löneförbättrande riktning. Det vore även enligt kommittémajoritetens mening oriktigt att i lagstiftningsväg medverka därtill. Bestämmelsen borde därför utgå. *Reuterskiöld* yttrar vidare, under framhållande av liknande synpunkter som kommittéledamoten *Böös*, att bestämmelsen icke vore riktigt uppbyggd. Slutligen uttalar *Reuterskiöld*, att bestämmelsen kunde komma att medföra betungande konsekvenser för svensk sjöfart.

**Remissyttrandena.** *Kommerskollegium* anser den av sjömanskommittén föreslagna bestämmelsen rörande vederlag för viss ordinarie arbetstid icke vara utformad på ett tillfredsställande sätt. I anslutning till de av *Böös* anförda synpunkterna föreslår kollegium, att vederlag skall utgå, om den ordinarie arbetstiden överstiger a) 48 timmar i veckan då fråga är om vaktindelad sjöman vars ordinarie arbetstid till sjöss utgör 8 timmar om dygnet eller b) 112 timmar under loppet av två veckor i följd då fråga är om annan sjöman.

*Sjöfolksförbundet* uttalar, att sjömanskommitténs konstruktion av vederlagsbestämmelsen vore felaktig under förutsättning att kommittén avsett att bereda trevaktindelad personal kompensation för arbetstid, som överstiger 48 timmar i veckan. Bestämmelsen borde enligt förbundet omformuleras så, att sjöman, vars ordinarie arbetstid enligt 4 § utgör högst 8 timmar om dygnet, tillförsäkras vederlag för ordinarie arbetstid, överstigande 48 timmar i veckan.

*Landsorganisationen* har samma uppfattning som *Sjöfolksförbundet* i fråga om vederlagsrätten för trevaktindelad personal. *Landsorganisationen* upptager därjämte till behandling frågan, om, på sätt *Böös* anser, den av kommittén föreslagna vederlagsbestämmelsen även måste anses felkonstruerad därigenom att viss tvåvaktindelad personal skulle erhålla vederlag redan för arbetstid, som överstege 48 timmar i veckan. Enligt *Landsorganisationens* mening föreligger här icke någon felkonstruktion. Härom anför *organisationen* följande.

*Böös* torde här åsyfta styrmän och maskinister på fartyg i östersjöfart med en bruttodräktighet av 500—1 000 registerton. För den begränsning av trevaktssystemets tillämpning för denna personal — i jämförelse med manskap å samma fartyg — som förslaget innebär kunna måhända sakliga skäl anföras, men dylika skäl synas ej kunna förebringas för en motsvarande begränsning av vederlagsrätten.

*Fartygsbefälsföreningen* förordar att vederlagsbestämmelsen omarbetas på sätt *Böös* föreslagit. Föreningen anför härutinnan följande.

Det vill synas, som om kommitténs förslag i sin nuvarande form skulle ge anledning till vissa egendomliga förhållanden. Genom att kompensation

för all tid överstigande 48 timmar per vecka bestämts för alla fartyg med en bruttodräktighet överstigande 500 ton kommer man därhän att befäl och maskinmanskap å ett fartyg mellan 500 och 1 000 bruttoton i Östersjöfart skulle vara skyldiga att arbeta 24 timmar på två efter varandra följande dygn men ändock skulle få kompensation för all tid överstigande 48 timmar i veckan. Å andra sidan skulle samma kategorier på ett fartyg under 500 bruttoton i vidsträcktare fart endast få kompensation för tid överstigande 56 timmar, d. v. s. de skulle aldrig få någon kompensation för tjänst på söndagar under resan.

*Sveriges redareförening* uttalar sin anslutning till Reuterskiölds synpunkter och anför därutöver i huvudsak följande.

Konsekvenserna vid en tillämpning av den föreslagna vederlagsbestämmelsen bliva sådana, att de komma att orsaka svårigheter och tvister. Det kan icke vara riktigt, att man nyttjar artiklarna 12: 4, 13: 5 och 14: 4 i Seattlekonventionen, då man icke begagnat sig av möjligheten i artikel 11 och uppdragit rimliga gränser mellan när- och fjärrtrafik och ej heller följt konventionens huvudstadgande i artikel 2: 2 angående tillämpningsområdet. — Ett exakt bedömande av de ekonomiska konsekvenserna av vederlagsbestämmelsen är icke möjligt men redan nu torde med visshet kunna sägas, att desamma komma att bliva betydande för sjöfartsnäringen. Då kompensationen i första hand ansetts böra utgå i form av fritid, måste man räkna med att fartygen i många fall icke hava tillgång till tillräckligt antal man under hamnliggande för att handhava fartygens skötsel. Härigenom måste extra folk från land anställas för utförandet av nödvändiga arbeten, om icke fartygens drift och underhåll skall eftersättas. Vad detta betyder ur kostnads- och konkurrenssynpunkt ligger i öppen dag.

*Segelfartygsföreningen* anser likaledes, att vederlagsbestämmelsen bör utgå. Såsom skäl härför åberopar föreningen, att stadgandet i praktiken skulle medföra, att alla fartyg bleve underkastade trevaktssystem, samt att bestämmelsen gäve arbetstagarna ett stöd vid avtalsförhandlingarna med arbetsgivarna.

*Kanalflottans rederiförening* finner det uppenbart, att i kanaltrafiken vederlagsbestämmelsen icke kan leda till annan påföljd än en väsentlig lönestegring, då i nämnda trafik möjligheterna att kompensera besättningen med fritid äro mycket små. Tidsperioden 112 timmar är enligt föreningen alltför snävt tilltagen och bör för kanaltrafiken icke sättas lägre än till 126 timmar. Med hänsyn till kanalsjöfartens starkt säsongmässiga karaktär ifrågasätter för övrigt föreningen, huruvida någon vederlagsbestämmelse är nödvändig för denna trafik.

*Arbetsgivareföreningen* framhåller, att för den sjöfart, som representeras av föreningen, den överskjutande arbetstiden skulle bliva så betydande, att möjlighet icke funnes att ge kompensation genom fritid i hamn.

*Föreningen Sveriges inrikesjöfart* anmärker på att sjömanskommittén gått längre än Seattlekonventionen därutinnan, att viss tvåvaktindelad personal enligt kommittéförslaget erhåller vederlag så snart den ordinarie arbetstiden överstiger 48 timmar i veckan.

**Departementschefen.** Med hänsyn till de särskilda driftsförhållandena inom sjöfarten är det i allmänhet praktiskt omöjligt att begränsa arbetstiden för sjöfolket på samma sätt som för arbetstagare i land, d. v. s. till 48 timmar i veckan. För att emellertid bereda sjömännen viss kompensation för deras längre arbetstid har sjömanskommittén föreslagit, att vederlag skall utgå för den del av den ordinarie arbetstiden, som, i vissa fall, överstiger 48 timmar i veckan eller, i andra fall, 112 timmar under loppet av två veckor i följd. Vederlaget har icke fixerats i lagen utan har föreslagits skola fastställas genom kollektivavtal. Härvid skulle avseende fästas å att det i största möjliga utsträckning borde utgå i form av fritid i hamn. Emot den av sjömanskommittén föreslagna ordningen har bl. a. gjorts den principiella invändningen, att bestämmelsen i stor utsträckning komme att verka i löneförbättrande riktning och att det vore oriktigt att lagstiftningsvägen bidra till löneförhöjningar. Enligt min mening strider emellertid icke kommitténs förevarande förslag mot principen, att lönefrågor böra regleras av parterna själva. Enligt förslaget överlämnas det ju till parterna att bestämma vederlaget, vilket helst bör utgå i form av fritid. Under sådana förhållanden och då den av kommittén föreslagna ordningen synes vara en lämplig väg att i skälig mån utjämna klyftan mellan arbetsförhållandena för sjöfolket och för arbetstagare i land, ansluter jag mig till tanken att vederlag skall utgå för viss del av sjömans ordinarie arbetstid.

Förebilden till sjömanskommitténs förslag till vederlagsbestämmelser är att finna i Seattlekonventionen. Denna ger uttryck för principen att trevaktindelas personal skall erhålla kompensation för söndagsarbete (arbetstid utöver 48 timmar i veckan) och annan personal för arbetstid utöver en genomsnittlig arbetsdag av 8 timmar (arbetstid utöver 112 timmar under loppet av två veckor i följd). Kommitténs förslag avviker emellertid från konventionens linje. Sålunda skulle trevaktindelas personal å fartyg med mindre bruttodräktighet än 500 ton icke komma i åtnjutande av något vederlag alls och å andra sidan viss tvåvaktindelas personal erhålla rätt till vederlag i större utsträckning än som åsyftats i konventionen. Enligt min mening föreligger icke anledning att på denna punkt frångå Seattlekonventionen. Jag förordar därför, att vederlagsregeln konstrueras i överensstämmelse med vad kommittéledamoten Böös samt kommerskollegium föreslagit på denna punkt.

Beträffande sättet för bestämmande av vederlag och formen för vederlaget ansluter jag mig i stort sett till sjömanskommitténs förslag. Då emellertid icke alla redare och sjömän omfattas av kollektivavtal, bör vederlaget kunna fastställas icke blott genom kollektivavtal utan även genom annan överenskommelse. Den av kommittén förordade formuleringen beträffande formen för vederlaget synes mig vidare binda parterna i alltför hög grad. Jag förordar därför, att det föreskrives att vederlaget skall lämnas i form av fritid eller på annat sätt. Denna formulering överensstämmer med Seattlekonventionens text. Att fritid, vilken lämnas såsom vederlag, icke skall räknas som semester torde icke behöva särskilt utsagas i lagen.



## 3 KAP.

## Ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik (10 §).

## 10 § (ordinarie arbetstid i närtrafik).

Denna paragraf motsvarar 9 § sjöarbetstidslagen. I detta lagrum stadgas, att om fartyg nyttjas i annan fart än i 3 § sägs (närtrafik), den ordinarie arbetstiden skall, såvida skeppstjänsten ej är anordnad i enlighet med stadgandena för fjärrtrafik, utgöra högst 24 timmar för två dygn i följd. Sjöman, som ej tillhör ekonomipersonalen å passagerarfartyg, må dock icke såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst under längre tid än sammanlagt 63 timmar i veckan.

*Sjömanskommittén* har i sitt förslag upptagit samma huvudstadgande för närtrafiken som i gällande lag, nämligen att den ordinarie arbetstiden skall utgöra högst 24 timmar för två dygn i följd. Stadgandet kompletteras med en regel, att arbetstiden dock icke må överstiga 112 timmar under loppet av två veckor i följd. Denna regel är generell och omfattar sålunda jämväl ekonomipersonalen på passagerarfartyg.

Som motivering för förslaget anför kommittén, att enligt dess uppfattning även det sjöfolk, som sysselsattes å fartyg i närtrafik, principiellt borde komma i åtnjutande av en arbetstidsreglering, som innebure en normal-arbetsdag av 8 timmar i genomsnitt. Genom kollektivavtal hade arbetstiden också i flera fall inskränkts på detta område. Allvarligare praktiska hinder torde icke föreligga för att minska arbetsdagen från genomsnittligt 9 till 8 timmar, särskilt som verkningarna avsevärt mildrades genom att den genomsnittliga arbetstiden finge utjämnas under loppet av två veckor i stället för en. Vad särskilt anginge arbetstiden för ekonomipersonalen å passagerarfartyg i närtrafik ville kommittén nämna, att den ordinarie arbetstiden i den mest betydelsefulla farten, skärgårds- och målartrafiken, vore begränsad genom kollektivavtal till 69 timmar i veckan för den kvinnliga personalen. Den av kommittén föreslagna inskränkningen kunde i vissa fall bli rätt avsevärd, men kommittén förmenade, att det särskilt på närtrafikens område skulle visa sig möjligt att åstadkomma en väsentlig rationalisering av arbetet. Kommittén ville därjämte erinra om att enligt 1 § i kommitténs lagförslag serverings- och upppassarpersonal på fartyg med mindre bruttodräktighet än 500 ton vore undantagen från sjöarbetstidsregleringen. Fartyg av nu nämnd storlek utgjorde huvuddelen av närtrafikstonnaget.

Kommittéledamoten *Reuterskiöld* framhåller, att fartygen i närtrafik förde en ojämn kamp mot andra transportmedel. Det vore fara värt, att den ökning av utgifterna för denna trafik, som bleve följden av kommitténs förslag om förkortad arbetstid, komme att i en del fall omöjliggöra drift. Detta kunde bl. a. medföra, att den inom våra vidsträckta skärgårdsområden bosatta befolkningen bleve lidande. Slutligen uttalar Reuter-

skiöld, att en ekonomisk utredning angående verkningarna av kommitténs förslag beträffande närtrafiken borde företagas, innan slutlig ståndpunkt därtill fattades.

**Remissyttrandena.** Sjömanskommitténs ändringsförslag beträffande den ordinarie arbetstiden å fartyg i närtrafik lämnas utan erinran av *Sjöfolksförbundet*.

*Sveriges redareförening* ansluter sig till Reuterskiölds reservation.

*Segelfartygsföreningen* hemställer, att maximiarbetstiden för två veckor i följd måtte höjas från 112 till 126 timmar.

*Skärgårds- och målarflottornas rederiförening* anhåller, att arbetstiden för sjöman, som ej tillhör ekonomipersonalen, måtte fastställas till högst 120 timmar under två på varandra följande veckor samt arbetstiden för ekonomipersonal till 130 timmar under två veckor. Såsom motivering här för anför föreningen i huvudsak följande.

Kommittéförslaget skulle i praktiken i jämförelse med nu enligt lag och avtal tillämpade bestämmelser innebära sådana avsevärda begränsningar av arbetstiden som en minskning av densamma för vissa personalkategorier från 63 till 56 timmar i veckan och för andra från 70 till 56 timmar i veckan. De praktiska hindren för ett genomförande av förslaget äro väsentliga. Skall arbetstiden minskas ombord å skärgårds- och målarbåtarna, måste antingen resornas antal eller längd minskas för varje fartyg eller ock måste besättningarna ökas och i samband härmed bostadsutrymmena utökas. En utjämning av arbetstiden över två veckor är icke av sådant värde, att den kan tagas till intäkt för en minskning av arbetstiden. Den rationalisering av arbetet, kommittén förutsätter vara möjlig, kan enligt rederiernas uppfattning icke genomföras, såvida icke med rationalisering här menats ett helt eller delvis nedläggande av restaurationsrörelserna på fartygen. — Kostnadsökningarna för det 60-tal skärgårds- och målarbåtar, som tillhöra föreningen, kunna för samtliga personalkategorier, inklusive befälet, beräknas uppgå till mer än 500 000 kronor. Kostnaderna för den erforderliga utökningen av personalens bostäder torde belöpa sig till cirka 900 000 kronor. I detta sammanhang må framhållas, att det nu icke längre är möjligt att utöka bostäderna utan att ytterligare inkräkta på passagerarutrymmena med påföljd att det tillåtna passagerarantalet minskas och därmed även möjligheterna att i fortsättningen driva den redan nu ekonomiskt hårt trängda rederirörelsen med skärgårds- och målarfartygen.

**Departementschefen.** Den av sjömanskommittén föreslagna minskningen av den ordinarie arbetstiden å fartyg i närtrafik till högst 112 timmar under loppet av två veckor i följd synes mig i och för sig önskvärd. Det torde ock i allmänhet vara möjligt att genomföra densamma utan alltför svåra ekonomiska konsekvenser för sjöfarten, under förutsättning att längden av avdragsgilla uppehåll bestämmes på sätt jag förordat under 2 §. Den av kommittén föreslagna förlängningen från en vecka till två veckor av tidsperioden för beräkningen av den maximala ordinarie arbetstiden torde bidra till att underlätta arbetstidsförkortningens genomförande. Härigenom erhåller arbetsledningen större frihet och möjlighet att smidigare anpassa

arbetstiden efter växlande trafikbehov. Trots detta kan det emellertid för viss trafik av säsongbetonad karaktär stundom bli vanligt att tillgodose det normala trafikbehovet inom ramen för den föreslagna arbetstiden. Särskilt gäller detta skärgårdstrafiken, som under cirka tre månader på sommaren företer en betydande intensitet i jämförelse med de lugnare förhållandena under året i övrigt. Med de svårigheter, som härigenom kunna uppstå, torde man emellertid kunna komma till rätta genom tillämpning av dispensregeln i 1 § 3 mom. Dispensmöjligheten har sedan länge i viss utsträckning anlitats för den säsongbetonade trafikens del.

Vad angår ekonomipersonalen å passagerarfartyg, för vilken den av sjömanskommittén föreslagna arbetstidsförkortningen är mest långtgående, vill jag erinra om att personer, som äro anställda å fartyg med en brutto-dräktighet understigande 500 registerton huvudsakligen för att direkt betjäna passagerare, jämlikt 1 § 2 mom. departementsförslaget äro undantagna från sjöarbetstidslagens tillämpning. För den övriga ekonomipersonalen torde det med god vilja i allmänhet låta sig göra att begränsa arbetstiden på samma sätt som för besättningen i allmänhet, även om detta någon gång kan komma att ske på bekostnad av den övriga besättningens och måhända i någon mån också passagerarnas bekvämlighet och trevnad. I händelse av allvarliga svårigheter torde i enskilda fall dispens få meddelas jämlikt 1 § 3 mom.

Under åberopande av det anförda tillstyrker jag, att den ordinarie arbetstiden å fartyg i närtrafik begränsas på sätt sjömanskommittén föreslagit.

#### 4 KAP.

##### Säkerhetstjänst och övertidsarbete (11—14 §§).

###### 11 § (säkerhetstjänst).

Denna paragraf motsvaras av 10 § sjöarbetstidslagen. Där medges för närvarande, att utöver vad i 2 och 3 kapitlen sägs skeppstjänst — utan särskild ersättning, om ej annat överenskommit — må åläggas sjöman i vissa farosituationer samt för deltagande i föreskrivna övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap o. d. Sjömanskommittén föreslår ingen ändring av stadgandet.

Som jag nämnt i det föregående förordar jag emellertid för egen del, att ytterligare en art av arbete, nämligen utförande av sedvanliga och nödvändiga nautiska och meteorologiska observationer, skall hänföras till sådan skeppstjänst som, ehuru utförd utom ordinarie arbetstid, enligt 11 § ej utan överenskommelse därom berättigar sjömannen till särskild ersättning.

## 12 § (övertidsarbete).

I denna paragraf, som frånsatt en ändrad paragrafhänvisning upptager det nuvarande stadgandet i 11 § sjöarbetstidslagen i oförändrad lydelse, bestämmes begreppet övertidsarbete. Sålunda säges, att utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må mot ersättning åläggas sjöman jämväl annan än i 11 § omförmäld skeppstjänst (övertidsarbete).

## 13 § (begränsning av övertidsarbete).

Paragrafen motsvarar 12 § sjöarbetstidslagen.

Sistnämnda lagrum innehåller såsom huvudbestämmelse, att sjöman må användas till övertidsarbete högst 24 timmar i veckan. Å fartyg i fjärrtrafik må dock övertidsarbete icke förekomma i sådan utsträckning, att tiden för sjömannens skeppstjänst under ett och samma dygn därigenom skulle uppgå till mer än 16 timmar. Härutöver gäller, att å fartyg i nordsjö- eller vidsträcktare fart övertidsarbete ej må förekomma regelbundet till sjöss.

För trevaktindelade styrmän, vilka tillika utföra radiotelegraf- eller radiotelefontjänst, innehåller paragrafen en specialregel. Denna innebär, att i vissa fall en del av radiotjänsten skall avdragas från den i paragrafen medgivna övertiden av 24 timmar i veckan.

Från de sålunda stadgade begränsningarna undantages i paragrafen övertidsarbete, som erfordras för vissa uppräknade slag av skeppstjänst. Dessa äro a) nödig vakttjänst i hamn, b) vidtagande av åtgärd, som blivit påbudet av myndighet i hamn, c) skeppstjänst, som föranledes därav att besättningen minskats under pågående resa, samt d) annan skeppstjänst, som ej kan tåla uppskov och som måste fullgöras å tid, då sjöman icke eljest enligt sjöarbetstidslagen har att förrätta arbete.

*Sjömanskommittén* har i sitt förslag upptagit den nuvarande huvudbestämmelsen om högst 24 timmars övertidsarbete per vecka. Regeln om begränsning av övertidsarbete till sammanlagt högst 16 timmars skeppstjänst under ett och samma dygn har utsträckts att gälla även fartyg i närtrafik. Vidare har förbudet mot regelbundet övertidsarbete till sjöss i nordsjö- eller vidsträcktare fart ersatts med en allmän rekommendation gällande alla fartyg, att övertidsarbete ej bör förekomma regelbundet.

Eftersom kommittén i sitt lagförslag principiellt likställt radiotelegraf- och radiotelefontjänst med annan skeppstjänst, har den speciella regeln för övertidsarbete av styrmän, som tillika utföra radiotjänst, borttagits.

De särskilda undantagen från begränsningen av övertidsarbetet i gällande lag ha av kommittén bibehållits oförändrade.

Till motivering för sitt förslag anför sjömanskommittén följande.

Kommittén har främst av arbetshygieniska skäl utsträckt 16-timmarsbegränsningen till att gälla även för närtrafik. Häremot kan invändas, att i de fall då den ordinarie arbetstiden är begränsad till 24 timmar för två dygn i följd endast obetydligt utrymme kommer att finnas för övertidsarbete. Skulle övertidsarbete, utan att något av undantagen från begränsningen skulle vara tillämpligt, behöva anlitas i sådan utsträckning att en samman-

lagd arbetstid av mer än 16 timmar om dygnet skulle behöva uttagas, torde detta enligt kommitténs uppfattning ofta bero på något missförhållande i själva arbetsorganisationen. Vad särskilt angår den av kommittén föreslagna rekommendationen, att övertidsarbete ej bör förekomma regelbundet, må anföras, att kommittén av skäl som tidigare angivits funnit den föreslagna arbetstidsbegränsningen såsom helhet betraktad icke kunna genomföras utan att övertidsarbete mer eller mindre regelbundet kommer att behöva anlitas åtminstone under en övergångsperiod; detta arbete bör dock, sedan den nya arbetsrutinen blivit inarbetad, så småningom kunna begränsas.

Kommittéledamoten *Reuterskiöld* förklarar i sitt särskilda yttrande, att han icke kunde ansluta sig till kommitténs förslag, att styrmanstelegrafists övertidsarbete skall medräknas i det begränsade antalet övertidstimmar per vecka.

I fortsättningen anför *Reuterskiöld* bl. a. följande.

Vidare finner jag icke kommitténs skäl bärande, då det anföres, att den föreslagna arbetstidsbegränsningen skall kunna genomföras utan regelbundet övertidsarbete mer än under en kortare övergångsperiod. Härvid behöver endast hänvisas till den omständigheten, att, när det gäller såväl befäl som ekonomipersonal redan nu svårigheter föreligga att bemanna fartygen. Genomförandet av den nu föreslagna lagen finge — därom äro alla ense — till följd, att ytterligare ett stort antal sjömän av skilda kategorier måste anställas. Då sådana icke kunna anskaffas, säger det sig självt, att man måste låta den personal, som finnes tillgänglig, arbeta på övertid i betydligt större utsträckning än vad nu är fallet. Det kan såsom redan nämnts icke förväntas, att befälsbristen inom överskådlig tid skall kunna fyllas, enär härför skulle behövas icke endast en mångdubbling av den nuvarande rekryteringen utan även en utvidgning av navigationsskolorna.

Därtill kommer, att man måste räkna med att ytterligare bostäder icke kunna anordnas i någon större utsträckning å redan existerande fartyg. Övertidsarbete kommer sålunda enligt min mening att bli allmänt förekommande. Om detta ses mot bakgrunden av att övertid redan nu måste uttagas i mycket stor utsträckning, inses lätt konsekvenserna i detta avseende av en skärpt arbetstidsreglering.

**Remissyttrandena.** *Sveriges redareförening* ansluter sig till *Reuterskiölds* reservation samt understryker, att övertidsarbete måste tillgripas i betydligt större utsträckning än hittills, om förslaget genomföres.

*Skärgårds- och mäljarflottornas rederiförening* samt *Segelfartygsföreningen* framställa erinringar mot att den dygnsbegränsning av sammanlagd arbetstid till högst 16 timmar, som tidigare gällt endast fjärtrafiken, nu skulle gälla även närtrafiken. Den förstnämnda föreningen anför härutinnan bl. a. följande.

En sådan utvidgning av dygnsbestämmelsen skulle i hög grad beröra passageraretrafiken i landets skärgårdar, där fartygen vid veckoskiftena nödgas väsentligt utöka turernas antal mellan skärgårdarna och intilliggande tätorter. Arbetstiden blir vid dessa tillfällen mycket koncentrerad men kan kompenseras dagarna före och efter veckosluten, om lagstiftningen, såsom hittills skett, lämnar möjlighet därtill.

**Departementschefen.** Sjömanskommittén har föreslagit, att den för fjärrtrafiken nu gällande regeln, att ordinarie arbetstid jämte övertid må uppgå till högst 16 timmar under ett och samma dygn, skall utsträckas till att omfatta även närtrafiken. Såsom Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening framhållit kan detta förslag, om det genomföres, medföra olägenheter för skärgårdstrafiken vid veckoskiftena. Enligt min mening tala emellertid så starka arbetshygieniska skäl för förslaget, att jag, trots nyssnämnda olägenheter, anser mig böra förorda detsamma. Det torde icke vara omöjligt för rederierna att genom en lämplig organisation av arbetet komma till rätta med svårigheterna på området.

Såsom framhållits i den allmänna motiveringen är det icke möjligt att genomföra den förkortning av den ordinarie arbetstiden, som departementsförslaget innehåller, därest icke det nuvarande förbudet mot regelbundet övertidsarbete upphäves. Det är därför nödvändigt, att förbudet utgår ur lagen. I likhet med sjömanskommittén anser jag det lämpligt, att i stället i lagen intages en allmän rekommendation, att övertidsarbete ej bör förekomma regelbundet.

Vad kommittéledamoten Reuterskiöld anfört rörande styrmanstelegrafists övertidsarbete synes innebära, att den tid styrman fullgör telegrafisttjänst utöver honom eljest såsom ordinarie arbete åliggande skeppstjänst icke skulle inräknas i den tillåtna övertiden om 24 timmar i veckan. Jag anser det emellertid icke skäligt, att styrmanstelegrafist skall kunna åläggas mer övertid än andra sjömän. Jag ansluter mig därför till sjömanskommitténs förslag på denna punkt.

#### 14 § (ersättning för övertidsarbete).

Paragrafen, som motsvarar 13 § sjöarbetstidslagen och frånsett vissa rent redaktionella skiljaktigheter överensstämmer med denna, innehåller bestämmelser om ersättning för övertidsarbete. Sådan skall antingen utgå i penningar eller, i vissa fall, beredas i form av fritid. Ersättning, som utgår i penningar, skall för timme räknat utgöra, när övertidsarbetet utförts å söckendag, minst en 150-del, och när arbetet utförts å helgdag, minst en 75-del av sjömannens kontanta ersättning, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning. Övertidsersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle övertidsarbete utförts. Påbörjad halvtimme skall ersättas såsom hel halvtimme. Paragrafen innehåller vidare vissa regler angående övertidsersättning i form av fritid.

*Sjömanskommittén* föreslår, att gällande bestämmelser om övertidsersättning bibehållas oförändrade. Kommittéledamöterna Böös och Reuterskiöld framföra emellertid i sina särskilda yttranden erinringar mot de nuvarande bestämmelserna.

Sälunda uttalar Böös, att det i konsekvens med kommitténs avböjande hållning i fråga om lagstiftning på löneområdet enligt hans mening borde övervägas, om man icke borde överlåta åt parterna att själva överenskomma om övertidsersättningens storlek, självfallet med ett lagstadgat mini-

mum, lämpligen bestämt till i Seattlekonventionen föreskrivna 125 procent av timlönen.

*Reuterskiöld* anför bl. a. följande.

Enligt vad jag har mig bekant är det endast här i Sverige, som övertidsersättningen utgår med viss del av månadslönen per timme. Ej ens i U.S.A. med de i förhållande till oss högre lönerna till sjöfolket har man ansett ett sådant beräkningssätt lämpligt utan kollektivavtalsvägen fastställt vissa belopp per timme för de olika kategorierna. Så har man även förfarit i de övriga skandinaviska länderna. Det kan icke heller enligt mitt förmenande vara riktigt att jämväl fortsättningsvis behålla det nu tillämpade systemet i Sverige. Ätminstone när det gäller befälet kunna ersättningsbeloppen stiga till belopp, som icke kunna anses rimliga och vilka icke förekomma inom yrken i land. I utlandet har man också haft sin uppmärksamhet riktad på detta förhållande vilket orsakat vissa svårigheter, när det bland annat gällt att tidsbefrakta svenska fartyg till utlänningar.

**Remissyttrandena.** I fråga om ersättningen för övertidsarbete uttala *Sveriges redareförening* och *Segelfartygsföreningen* sin anslutning till kommittéledamoten *Reuterskiölds* särskilda yttrande. Redareföreningen framhåller särskilt, att månadslönernas stegring och införandet av olika slag av lönetillägg medfört, att övertidsersättningen per timme numera för de högre betalda stigit till belopp, som icke kunna betecknas som skäliga. En maximigräns för övertidsersättning borde därför fastställas.

*Skärgårds- och målarflottornas rederiförening* ifrågasätter, under hänvisning till *Böös'* och *Reuterskiölds* reservationer, om det icke vore riktigtast att överlåta åt rederierna och de ombordanställda att själva överenskomma om övertidsersättningens storlek.

Med anledning av *Böös'* reservation anför *Maskinbefälsförbundet* och *Landsorganisationen*, att om kommittéförslaget hade karaktären av löne-lagstiftning, detta i lika mån gällde om *Böös'* förslag. I båda fallen vore det fråga om lagstadgade minima för övertidsersättningen, bestämda i relation till grundlönen. Endast såtillvida avveke reservantens förslag från majoritetens, att minimiersättningen med den av honom förordade beräkningen syntes bliva lägre än enligt majoritetsförslaget med gällande lag överens-stämmande beräkningsgrunder.

Vad angår beräkningen av övertidsersättningen anför *Maskinbefälsförbundet* i huvudsak följande.

Förbundet kan endast med stor tvekan godkänna den i förslaget fastställda ersättningen för övertidsarbete. Förbundet är av den uppfattningen, att ersättningen snarare bör utgå med en 120-del av månadslönen när arbetet utförts å söckendag och en 60-del om arbetet utförts å helgdag. Som motivering för detta önskar förbundet framhålla, att i den mån arbetstiden genom den föreslagna lagens ikraftträdande kommer att minskas, kommer därmed ersättningen i lön per utförd arbetstimme att bli större, om utgående löner förbli oförändrade. Om sålunda ersättningen i lön för utfört arbete blir större, anser förbundet det vara en logisk följd att ersättningen för övertidsarbete också bör bli större.

**Departementschefen.** Bestämmelserna angående ersättning för övertidsarbete ha från flera håll ägnats särskild uppmärksamhet. Detta är helt naturligt med hänsyn till den omfattning, övertidsarbetet kan befaras komma att få, och den höga nivå, som den kontanta månadslönen till vissa kategorier anställda numera nått.

På grund av övertidsersättningens karaktär av arbetslön synas principiella skäl tala för att överlåta åt parterna själva att avtalsvägen reglera övertidsersättningens storlek. Så har exempelvis skett i 1942 års arbetstidslag för detaljhandeln. Emot denna lösning talar emellertid bl. a. den omständigheten, att Seattlekonventionen ställt övertidsersättningen i bestämd relation till den ordinarie avlöningen. Konventionen stadgar sålunda, att övertidsersättningen skall utgöra minst 125 procent av timlönen. Med hänsyn härtill anser jag mig icke kunna förorda, att sjöarbetstidslagen nu skulle ändras därhän, att parterna ensamma skulle kunna fritt bestämma övertidsersättningens storlek. Sjöarbetstidslagen synes liksom nu böra fastställa ett minimum för ersättningen.

Om man i lag skall fixera ett minimum för övertidsersättningen, kan man gå fram efter flera olika linjer. En lösning är att bestämma övertidsersättningen på det sätt som Seattlekonventionen anvisar. Det synes emellertid i praktiken möta vissa svårigheter att tillämpa konventionens regel. Sålunda torde det, då arbetstiden skiftar efter fartygets positioner (i hamn, till sjöss etc.), vara vanskligt att annorledes än i efterhand beräkna antalet arbetstimmar per månad, vilket antal för övrigt förmodligen månad för månad skulle växla för samma person och säkerligen även skulle vara olika för sjömän i samma löneställning. Valet synes mig därför böra stå mellan å ena sidan att fastställa ett fast belopp, eventuellt olika för lägre och högre kategorier av anställda, och å andra sidan att tillämpa den beräkningsmetod, som nu gällande lag innehåller och som enligt sjömanskommitténs förslag skulle kvarstå oförändrad. Frågan blev föremål för ingående överväganden under förarbetena till 1938 års lag. Då ett system med fasta belopp med nödvändighet blir stelt och endast med svårighet kan anpassas efter förändringar i löneläget samt därför icke torde kunna uppfylla Seattlekonventionens krav, anser jag, i likhet med föredragande departementschefen vid anmälan av 1938 års lag, det klokast att bibehålla det nuvarande systemet. Jag förordar därför, i likhet med sjömanskommittén, att de nuvarande bestämmelserna angående ersättning för övertidsarbete bibehållas oförändrade, även om övertidsersättningen i vissa fall, särskilt för det högre befälet, därigenom kan komma att uppgå till betydande belopp.



## 5 KAP.

## Övriga bestämmelser (15—24 §§).

Av bestämmelserna i detta kapitel motsvaras 15—20 §§ av 14—19 §§ sjöarbetstidslagen, 21 § av 21 § sjöarbetstidslagen samt 22—24 §§ av 23—25 §§ samma lag. Endast 16 § i departementsförslaget innefattar sakliga ändringar i förhållande till gällande lag.

16 § (*arbetstidsjournal*).

Såsom nämnts motsvarar paragrafen 15 § sjöarbetstidslagen. Sistnämnda paragraf innehåller bestämmelser om skyldighet att föra övertidsjournal å fartyg m. m. Övertidsjournalen skall upprättas enligt formulär, som fastställas av fartygsinspektionens chefsmyndighet, d. v. s. kommerskollegium. Enligt sista stycket i paragrafen må Konungen eller myndighet som Konungen förordnar meddela eftergift från skyldigheten att föra övertidsjournal såvitt angår fartyg i inskränkta fart än norrsjöfart.

*Sjömanskommittén* föreslår den sakliga ändringen av bestämmelsen, att möjligheten att meddela dispens i stället skall avse fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 ton. Ändringen motiveras med att Seattlekonventionen omfattar endast fartyg, vilkas bruttodräktighet uppgår till minst 500 ton.

Remissyttrandena. *Sjöfolksförbundet* yttrar beträffande denna paragraf följande.

Förutsättningen för att såväl övertidsersättning som den i 9 § stadgade kompensationen för viss överskjutande ordinarie arbetstid skall komma sjömannen tillgodo torde få anses vara, att arbetstidsjournal föres. Skyldighet att föra övertidsjournal innebär ingenting annat än att i densamma införas den arbetstid, som enligt den subjektiva uppfattningen hos den person, som för övertidsjournalen, är att anse som sådan. Särskilt för köks- och ekonomipersonalen, och med hänsyn till att stadgandet om arbetstidschema för denna personal icke är obligatoriskt, har erfarenheten visat, att olösliga tvister ständigt uppkomma. När det gäller att lösa dessa tvister har det oftast visat sig vara omöjligt att få fram hur det i verkligheten varit med arbetstidens längd och förläggning, enär påstående ställts mot påstående.

Enligt vår mening bör därför största avseende fästas vid att den vid Seattlekonferensen antagna konventionen nr 76 angående hyror, arbetstid och bemanning i artikel 22 d) stadgar förande av arbetstidsjournal, och vill Sjöfolksförbundets styrelse därför påyrka, att den i förslagets 16 § angivna skyldigheten att föra övertidsjournal utbytes mot skyldighet att föra arbetstidsjournal.

Departementschefen. Syftet med den i gällande lag föreskrivna journalen är att där skall redovisas den övertid, för vilken övertidsersättning skall utgå. Med hänsyn till den nya bestämmelsen i 9 § departementsförslaget, enligt vilken vederlag skall utgå för viss ordinarie arbetstid, blir det, såvitt

angår fartyg i fjärrtrafik, i fortsättningen oftast nödvändigt att i journalen redovisa också den ordinarie arbetstiden, åtminstone i viss utsträckning. Såsom sjöfolksförbundet yrkat bör därför stadgas skyldighet att föra arbetstidsjournal. Att journalen får denna benämning bör emellertid icke i och för sig föranleda att all arbetstid skall journalföras. Anteckningarna böra icke vara mera detaljerade än vad som är praktiskt nödvändigt. Det är angeläget, att arbetet att föra journalen icke alltför mycket inkräktar på befälets övriga göromål. Å andra sidan bör arbetstidsredovisningen i journalen vara så pass utförlig, att sådana tvister som sjöfolksförbundet omnämnt i sitt yttrande i görligaste mån undvikas. Liksom fallet är beträffande den nuvarande övertidsjournalen bör det ankomma på kommerskollegium att fastställa formulär till arbetstidsjournalen.

Mot sjömanskommitténs förslag om ändring av eftergiftsbestämmelsen i paragrafens sista stycke har jag icke något att erinra. Jag förordar alltså, att förslaget genomföres.

Av stadgandena i sjöarbetstidslagens 5 kapitel sakna 20 och 22 §§ mot svarighet i departementsförslaget. Enligt förstnämnda paragraf straffas befälhavare, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelningen eller redare, som sig eller annan till nytta eller att därmed skada göra fört falsk övertidsjournal eller övertidsjournalen ändrat eller förstört, undanstuckit eller oläslig gjort. Vidare straffas enligt paragrafen redare, därest förseelse som nu sagts begåtts av någon tillhörande nämnda personalgrupper samt förseelsen skett med redarens vetskap och vilja. Straffet är i samtliga fall dagsböter eller fängelse i högst sex månader. I förhållande till strafflagens nuvarande bestämmelser om förfalskningsbrott innefattar lagrummet i flera avseenden en utvidgning av det straffbara området. Sjömanskommittén har icke föreslagit någon saklig ändring av stadgandena i paragrafen.

I ett nyligen framlagt förslag till lag om ändring i strafflagen (prop. nr 80: 1948) ha de nuvarande bestämmelserna i strafflagens 12 kapitel i väsentliga delar omlagts. Om detta förslag genomföres, skulle — bortsett från stadgandet om redares husbondeansvar — samtliga i 20 § sjöarbetstidslagen upptagna förseelser falla under strafflagen. Sålunda kommer den som för falsk journal att kunna straffas jämlikt 13 kap. 11 § strafflagen för osant intygande, där åtgärden innebär fara i bevishänseende. Den som falskeligen ändrar journal skulle under samma förutsättning kunna dömas jämlikt 12 kap. 1, 2 eller 3 § strafflagen för urkundsförfalskning. Den som förstör, gör obrukbar eller undanskaffar journal, varöver han ej äger förfoga, skulle slutligen, likaledes under förutsättning att åtgärden innebär fara i bevishänseende, bli straffbar enligt 12 kap. 4 § för undertryckande av urkund. Straffskalorna i de nu nämnda lagrummen i strafflagen äro icke i något fall lägre än straffskalan i 20 § sjöarbetstidslagen. De föreslagna strafflagsändringarna äro avsedda att träda i kraft den 1 januari 1949, d. v. s. samtidigt med den nya sjöarbetstids-

lagen. Med hänsyn till det anförda synes någon anledning icke föreligga att i sistnämnda lag upptaga speciella straffbestämmelser rörande de nu nämnda brotten.

Även bestämmelsen i 20 § gällande sjöarbetstidslag om redares husbondeansvar synes kunna utgå. I den mån en sådan förseelse, som avses i nämnda paragraf, begås med redarens vetskap och vilja och redaren icke blir förfallen till ansvar jämlikt någon av strafflagens allmänna medverkansbestämmelser eller annat stadgande i strafflagen, torde något större behov av straffansvar för redaren icke föreligga. Jag förordar sålunda, att någon motsvarighet till 20 § icke upptages i den nya sjöarbetstidslagen.

I 22 § gällande sjöarbetstidslag föreskrives, att det åligger allmän åklagare att tala å förseelse varom i sjöarbetstidslagen sägs. Ett motsvarande stadgande förekom redan i 1919 års lag om arbetstiden å svenska fartyg. I sitt utlåtande över förslaget till nämnda lag uttalade lagrådet (prop. nr 6 till 1919 års urtima riksdag), att stadgandet såsom obehövt kunde utgå. Föredragande departementschefen förordade emellertid, att paragrafen skulle bibehållas till upplysning i där avhandlat hänseende för dem, som lagen närmast komme att röra. Numera synes anledning saknas att förnya bestämmelsen. Det må framhållas, att någon motsvarighet icke förekommer i övriga lagar, som reglera arbetstidsförhållanden. Jag föreslår sålunda, att bestämmelsen utgår.

#### Slutstadganden.

*Sjömanskommittén* föreslår, att den nya lagen skall träda i kraft den 1 januari 1949. Kommittéförslaget upptar vidare vissa övergångsbestämmelser, bl. a. ett efter mönster av nuvarande lag formulerat stadgande avseende fartyg, som vid den nya lagens ikraftträdande redan i svensk ägo nyttjas till sjöfart eller som då är under byggnad för svensk räkning och blivit sjösatt. Stadgandet innebär, att om tillämpningen av bestämmelserna i 4 § punkterna a)–g) angående ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman, som tillhör däck-, maskin- eller radiopersonalen, skulle kräva större antal man än det för vilket fartygets bostäder eller stadigvarande inrättningar äro avsedda, den ordinarie arbetstiden till sjöss för sjömannen må beräknas utan avseende å vad i nämnda bestämmelser föreskrives. Förutsättning härför är, att Konungen eller myndighet som Konungen förordnar funnit, att det icke är praktiskt möjligt att anordna ytterligare bostäder eller inrättningar å fartyget eller att sådana icke kunna anordnas utan oskäligen kostnad. Vidare skall särskilt bevis om denna Konungens eller myndighetens prövning ha utfärdats. Sådant bevis må icke utfärdas att gälla för längre tid än två år åt gången. Motsvarande tid i övergångsbestämmelsen till den gällande lagen utgör fyra år.

*Sjömanskommittén* uttalar, att i de fall då eftergift enligt det föreslagna övergångsstadgandet lämnats, den subsidiära regeln i 4 § om 24 timmars arbetstid för två dygn i följd komme att tillämpas. Bestämmelserna i 9 §

om vederlag för viss ordinarie arbetstid rönte icke något inflytande av övergångsstadgandet, varför sålunda i förekommande fall vederlag skulle utgå för ordinarie arbetstid utöver 48 timmar i veckan resp. 112 timmar under två veckor i följd.

Kommittén anför vidare bl. a. följande.

Kommittén är även medveten om att den strängare arbetstidsreglering som föreslagits för ekonomipersonalen i vissa fall kan komma att kräva ökning av personalen och ombyggnad av fartygen, varför det har ifrågasatts huruvida icke ett särskilt övergångsstadgande borde gälla även för nämnda kategori. Av hänsyn till tekniska omständigheter har kommittén emellertid icke sett sig i stånd att för alla ifrågakommande fall utforma lämpligt stadgande; kommittén vill anvisa dylika fall att regleras med hjälp av dispensklausulen i 1 § 3 mom.

Mot kommitténs förslag till övergångsbestämmelser ha kommittéledamöterna Böös och Reuterskiöld anfört erinringar.

Böös yttrar följande.

Slutligen vill jag beträffande övergångsstadgandet för s. k. existerande fartyg föreslå, att giltighetstiden för därstädes avsedda bevis rörande de förhållanden som skola konstituera rätt att vid arbetstidsberäkningen tillämpa övergångsstadgandet, bestämmas till fyra år liksom i 1938 års lag. De faktiska förhållanden varom här är fråga undergå i regel icke någon väsentlig förändring under en så kort tidrymd som den majoriteten föreslagit (två år), och det synes mig vara alldeles onödigt att belasta administrationen med dubbelt så mycket och till stor del sannolikt onödigt arbete för ifrågavarande prövning av förutsättningarna för övergångsstadgandets tillämplighet. Fyra år är en i liknande sammanhang vanlig giltighetstid (jfr 1936 års sjöarbetstidskonvention), och den har även den fördelen att prövningen kan grundas på resultatet av sådana mera ingående undersökningar av teknisk art som äga rum i samband med de vanligen vart fjärde år återkommande periodiska besiktningarna av fartygen.

I Reuterskiölds yttrande uttalas följande.

Förslagets övergångsbestämmelser äro icke tillfyllest. Det är nödvändigt att hänsyn tages till existerande fartyg i större utsträckning än vad som skett i förslaget. Det må bringas i erinran, att rederierna nödgats bygga om ett stort antal fartyg först i anledning av 1938 års sjöarbetstidslag och sedan tillfölje 1943 års bostadsförordning. Det är en ständig osäkerhet, som företagen utsättas för genom dessa ideligen återkommande nya författningar å sjöfartens område. Att nu ånyo kräva ombyggnad å fartygen kan icke gärna betecknas annat än som oskäligt. Det är icke för mycket att begära, att de existerande fartygen lämnas intakta i största möjliga utsträckning. Sålunda bör generell eftergift beviljas för dessa fartyg. Den rätt till individuella eftergifter med en varaktighet av två år, som förslaget inröbar, är allt för snävt tilltagen och skulle komma att förorsaka en ständig osäkerhet för rederierna.

Vidare kan jag icke finna något skäl, varför dispens icke skall beviljas även då det gäller ökade bostadsutrymmen för ekonomipersonalen. Enligt de utredningar, som verkstälts, måste ett stort antal (omkring 400) dylika arbetstagare nyanställas, därest förslaget genomföres. Eftergifterna böra sålunda även avse dessa.

Det är också nödvändigt, att i övergångsbestämmelserna inryckes ett

stadgande, huru skall förfaras, då redaren på grund av befälsbrist icke kan anskaffa behörigt befäl. Då befälsbristen såsom jag tidigare framhållit för lång tid framåt kommer att lägga hinder i vägen för ett genomförande av lagens bestämmelser, när det gäller vakttjänsten, måste en klausul av allmän karaktär tillfogas, som gör det möjligt för befälhavaren, att, för den händelse han inför behörig myndighet kan styrka omöjligheten att anskaffa behörigt befäl, erhålla undantag från tillämpningen av lagen.

Övergångsbestämmelserna böra hava den innebörden, att hittills gällande regler skola tillämpas och icke begränsas så snävt som föreslagits.

**Remissyttrandena.** I fråga om övergångsstadgandet för existerande fartyg understryker *Sveriges redareförening* vad kommittéledamoten Reuterskiöld anfört i sitt särskilda yttrande.

*Skärgårds- och mälarfloottornas rederiförening* framhåller, att även på fartyg i närtrafik bostäderna skulle bli otillräckliga, därest de ombordanställdas antal måste ökas. Detta gäller enligt föreningen icke blott i fråga om bostäder för däck- och maskinpersonal, inbegripet befälet, utan även för ekonomipersonalen. Dispensmöjligheten enligt 1 § 3 mom. synes föreningen icke komma att fungera tillfredsställande, enär de olika parternas synpunkter i en fråga som denna ofta kunna vara delade och försvåra ett avgörande.

*Kommerskollegium, Segelfartygsföreningen* och *Arbetsgivareföreningen* förorda, i likhet med kommittéledamoten Böös, att giltighetstiden för de bevis, som skola utfärdas enligt övergångsstadgandet, bestämmas till fyra år.

**Departementschefen.** Såsom sjömanskommittén föreslagit bör den nya lagen träda i kraft den 1 januari 1949. I samband med att den gamla lagen upphäves bör föreskrivas, att vad där är stadgat alltjämt skall gälla beträffande förseelse mot lagen, som begåtts under tiden för dennas giltighet, ävensom i fråga om domstol i tvistemål, som bör bedömas efter samma lag.

Kommitténs förslag till övergångsstadgande för s. k. existerande fartyg har upprättats efter mönster av gällande lag. Stadgandet avser däck-, maskin- och radiopersonalen och tar hänsyn till det fallet, att tillämpningen av bestämmelserna i 4 § angående 8 timmars ordinarie daglig arbetstid till sjöss skulle kräva större antal man än det för vilket fartygets bostäder eller stadigvarande inrättningar äro avsedda. Med hänsyn till de svårigheter som i många fall otvivelaktigt komma att uppstå vid tillämpningen av de föreslagna arbetstidsreglerna på existerande fartyg synes en sådan bestämmelse motiverad. Mot stadgandet har från redarehåll invänts att det icke vore tillräckligt omfattande bl. a. såtillvida att ekonomipersonalen fölle utanför. Såsom kommittén antytt torde det emellertid icke vara möjligt att för nämnda personal uppställa en tillfredsställande regel. Härför äro ekonomipersonalens arbetsförhållanden alltför skiftande på olika fartyg. Icke heller i andra hänseenden synes det lämpligt att utvidga det av kommittén föreslagna stadgandet. För sådana fall som icke omfattas av detta föreligger emellertid möjlighet till dispens enligt den allmänna dispensregeln i 1 §

3 mom., varvid undantagen kunna anpassas efter de speciella förhållanden, som i olika fall föreligga.

Jag tillstyrker sålunda, att i den nya lagen upptages ett övergångsstadgande av den innebörd kommittén föreslagit. Emellertid bör såsom kommittéledamoten Böös förordat giltighetstiden för de i stadgandet avsedda bevisen bestämmas till fyra år i likhet med vad som skett i gällande lag.

I de fall då övergångsstadgandet tillämpas kommer den ordinarie arbetstiden för vederbörande personalkategori att utgöra 24 timmar för två dygn i följd i stället för 8 timmar per dygn. Med den utformning bestämmelsen i 9 § om vederlag för ordinarie arbetstid erhållit i departementsförslaget följer härav, att vederlag kommer att utgå för ordinarie arbetstid utöver 112 timmar under loppet av två veckor i följd.

Föredraganden hemställer härefter, att lagrådets utlåtande över det inom handelsdepartementet upprättade förslaget<sup>1</sup> till *sjöarbetstidslag* måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten.

Ur protokollet:

*Olle Hellberg.*

---

<sup>1</sup> Förslaget som fanns bifogat detta protokoll såsom bihang har här utelämnats. Bihanget var likalydande med det vid propositionen fogade lagförslaget utom såtillvida, att vissa redaktionella jämkningar vidtagits samt att från andra stycket i slutstadgandet uteslutits en bestämmelse av innehåll att beträffande förseelse mot sjöarbetstidslagen den 30 september 1938 som begåtts under tiden för lagens giltighet skulle vad där vore stadgat alltjämt gälla.

## Bilaga I.

**Konvention (nr 76) angående hyror, arbetstid och bemanning  
å fartyg.**

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,  
vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till  
Seattle och där samlats den 6 juni 1946 till sitt tjuugoåttonde sammanträde  
och

beslutat antaga vissa förslag angående hyror, arbetstid och bemanning å  
fartyg, vilken fråga utgör nionde punkten på dagordningen för samman-  
trädet, samt

funnit, att dessa förslag, vilka innebära en fullständig revision av konven-  
tionen 1936 angående arbetstid och bemanning å fartyg, böra taga form av  
en internationell konvention,

antager denna, den tjugonionde dagen i juni år nittonhundrafyrtiosex föl-  
jande konvention, som skall benämnas »konventionen angående hyror, ar-  
betstid och bemanning å fartyg, 1946» [Wages, Hours of Work and Manning  
(Sea) Convention, 1946].

**Avd. I. Allmänna bestämmelser.***Artikel 1.*

Intet i denna konvention skall anses inverka på någon bestämmelse i lag,  
skiljedom, sedvänja eller avtal mellan redare och sjömän angående hyror,  
arbetstid eller bemanning, som tillförsäkrar sjömännen förmånligare villkor  
än de som stadgas i denna konvention.

*Artikel 2.*

1. Denna konvention äger tillämpning å varje fartyg i allmän eller enskild  
ägo, som

- a) framdrives medelst maskineri;
- b) är registrerat i ett territorium, för vilket denna konvention gäller;
- c) yrkesmässigt nyttjas till befordran av last eller passagerare;
- d) nyttjas å resa till sjöss.

2. Denna konvention äger icke tillämpning å:

- a) fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton;
- b) träfartyg av primitiv byggnad, som »dhows» och »junks»;
- c) fartyg, som nyttjas till fiske eller i verksamhet, som står i direkt sam-  
band därmed;
- d) »estuarial craft» (flodmynningsfartyg).

*Artikel 3.*

Denna konvention äger tillämpning å varje ombord anställd person med undantag av:

- a) befälhavaren;
- b) lots, som ej tillhör besättningen;
- c) läkare;
- d) sjukvårdspersonal, som är anställd uteslutande för sjukvård;
- e) personer, vilkas åligganden uteslutande avse lasten ombord;
- f) personer, som arbeta uteslutande för egen räkning eller gottgöras allenast genom andel i vinst eller förtjänst;
- g) personer, som icke gottgöras för sin tjänstgöring eller som erhålla allenast nominell lön eller hyra;
- h) personer, som äro anställda ombord av annan arbetsgivare än redaren, med undantag av radiotelegrafister i tjänst hos ett radiobolag;
- i) ambulerande stuveriarbetare, som icke tillhöra besättningen;
- j) personer anställda å valfångstfartyg, flytande valkokerier, transportfartyg eller eljest hos valfångstexpedition eller liknande företag på villkor fastställda i särskilt med vederbörande sjöfolksorganisation slutet kollektivavtal för valfångst eller liknande företag, innehållande bestämmelser angående löner, arbetstid och andra arbetsvillkor;
- k) personer, som icke tillhöra besättningen (vare sig de äro påmönstrade eller icke) men som äro anställda under fartygets uppehåll i hamn för reparation, rengöring, lastning eller lossning eller annat liknande arbete eller för avlösning, underhåll eller vakttjänst.

*Artikel 4.*

I denna konvention avses med:

- a) »befäl»: person — annan än befälhavaren — som i sjömansrullan be-tecknats såsom befäl eller innehar sådan tjänstställning, att han enligt lag, kollektivavtal eller sedvänja är att anse såsom befäl;
- b) »manskaps»: medlem av besättningen, med eller utan behörighetsbevis, som icke är befälhavare eller befäl;
- c) »matros»: besättningsman som enligt nationell lagstiftning eller, där sådan icke givits, enligt kollektivavtal är att anse såsom kompetent att full-göra varje åliggande, som kan ankomma på en medlem av däcksmanskapet, med undantag av arbetsförmän och specialister;
- d) »grundhyra»: befäl eller manskap tillkommande kontant lön, ej inräk-nat övertidsersättning, premier eller andra bidrag i penningar eller in na-tura.

**Avd. II. Hyra.***Artikel 5.*

1. Grundhyran för en matros, anställd å fartyg varå denna konvention äger tillämpning, må för en kalendermånads tjänst icke understiga i det Förenade Konungariket Storbritanniens och Norra Irlands valuta sexton



pund sterling, i Amerikas förenta staters valuta sextiofyra dollar eller motsvarande värde i annat lands valuta.

2. I händelse av ändring i parivärdet å pund eller dollar, varom meddelande lämnats i »International Monetary Fund», skall

a) den enligt mom. 1 ovan fastställda minimigrundhyran, uttryckt i den valuta beträffande vilken meddelande lämnats om sådan ändring, justeras så att den bibehåller sitt värde i förhållande till den andra valutan;

b) denna justering av direktören för Internationella arbetsbyrån meddelas Internationella arbetsorganisationens medlemmar; och

c) den så justerade minimigrundhyran vara bindande för medlemsstater, som ratificerat konventionen, på samma sätt som den enligt mom. 1 fastställda hyran och för envar sådan medlemsstat gälla senast från och med ingången av andra kalendermånaden efter den månad, under vilken direktören lämnat medlemsstaterna meddelande om ändringen.

#### Artikel 6.

1. I fråga om fartyg, varå användes manskap som nödvändiggör anställande av ett större antal besättningsmän än som eljest skulle erfordras, skall minimigrundhyran för en matros jämkas i förhållande till den i föregående artikel stadgade minimigrundhyran.

2. Den jämkade hyran skall fastställas i enlighet med principen lika lön för lika arbete och med tillbörlig hänsyn till:

a) det extra antalet anställda, och

b) den ökning eller minskning i redarens utgifter, som förorsakas av anställandet av ifrågakarande slag av manskap.

3. Den jämkade hyran skall fastställas i kollektivavtal mellan respektive redar- och sjöfolksorganisationer eller, i avsaknad av sådant avtal och under förutsättning att konventionen ratificeras av de båda berörda länderna, av vederbörande myndighet i de ifrågakarande besättningsmännens hemland.

#### Artikel 7.

Därest fri kost icke tillhandahålles, skall minimigrundhyran höjas med ett belopp som skall fastställas i kollektivavtal mellan respektive redar- och sjöfolksorganisationer eller, i avsaknad av sådant avtal, av behörig myndighet.

#### Artikel 8.

1. Den kurs, som skall tillämpas för bestämmande av motvärdet i annan valuta av minimigrundhyran enligt art. 5, skall vara förhållandet mellan parikurserna av denna valuta och pund i det Förenade Konungariket Storbritannien och Norra Irland eller dollar i Amerikas förenta stater.

2. I fråga om valuta tillhörande en medlemsstat av Internationella arbetsorganisationen, som är medlem av »International Monetary Fund», skall parivärdet vara det som gäller i enlighet med statuterna för »International Monetary Fund».

3. I fråga om valuta tillhörande en medlem av Internationella arbetsorganisationen, som icke är medlem av »International Monetary Fund», skall parivärdet räknas enligt den officiella växelkursen, uttryckt i guld eller i Amerikas förenta staters dollar med den vikt och renhet, som gäller den 1 juli 1944 och som tillämpas för löpande betalningar och transfereringar vid internationella transaktioner.

4. I fråga om en valuta, som icke kan regleras enligt föreskrifterna i någotdera av de två föregående momenten:

a) skall den växelkurs, som avses i denna artikel, bestämmas av vederbörande medlem av Internationella arbetsorganisationen;

b) skall medlemmen i fråga meddela sitt beslut till direktören för Internationella arbetsbyrån, vilken utan dröjsmål skall därom underrätta övriga medlemmar som ratificerat denna konvention;

c) må varje annan medlem, som ratificerat överenskommelsen inom loppet av sex månader från den dag, då direktören underrättat om beslutet, meddela direktören för Internationella arbetsbyrån, att han ogillar beslutet, varefter direktören skall därom underrätta den medlem, som fattat beslutet, samt övriga medlemmar, som ratificerat konventionen, och avgiva rapport i saken till den kommitté, som avses i art. 21;

d) skola ovanstående bestämmelser tillämpas i den händelse vederbörande medlem gör någon ändring i sitt beslut.

5. Ändring i minimigrundhyran till följd av ändring i kursen för bestämmande av motvärdet i annan valuta skall tillämpas senast från och med ingången av andra kalendermånaden efter den, under vilken det ändrade parivärdet av berörda valutor trätt i kraft.

#### *Artikel 9.*

Varje medlemsstat skall vidtaga nödiga åtgärder i syfte:

a) att genom ett system av övervakning och straffbestämmelser säkerställa att de hyror, som betalas, icke understiga vad i denna konvention stadgas; och

b) att tillförsäkra envar, som utfått lägre hyra än som i denna konvention stadgas, möjlighet att billigt och snabbt genom domstolsförfarande eller på annan väg utfå de belopp, varmed han blivit underbetalad.

### **Avd. III. Arbetstid.**

#### *Artikel 10.*

Denna avdelning av konventionen äger icke tillämpning å:

a) främste styrman eller övermaskinist;

b) intendent (purser);

c) varje annan befälsperson, som förestår en avdelning och vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter;

d) person, som är anställd i intendentur- eller ekonomiavdelningen ombord och som

- 1) innehar sådan överordnad befattning, som må vara angiven i kollektivavtal mellan respektive redar- och sjöfolksorganisationer;
- 2) arbetar huvudsakligen för egen räkning; eller
- 3) åtnjuter ersättning uteslutande i form av kommission eller huvudsakligen genom andel i vinst eller förtjänst.

#### Artikel 11.

I denna avdelning av konventionen avses med:

a) »fartyg i närtrafik»: fartyg, som uteslutande användes å resor, varunder fartyget icke går längre från det land, varifrån resan anträts, än till närbelägna hamnar i grannländerna inom geografiska gränser, som

1) tydligt angivits i nationell lagstiftning eller i kollektivavtal mellan redar- och sjöfolksorganisationer;

2) gälla enhetligt beträffande tillämpning av allt vad som stadgats i denna del av konventionen;

3) tillkännagivits av vederbörande medlemsstat vid konventionens ratifiering genom en närlagd förklaring; och

4) fastställts efter samråd med övriga berörda medlemsstater;

b) »fartyg i fjärrtrafik»: fartyg, som icke är »fartyg i närtrafik»;

c) »passagerarfartyg»: fartyg med passagerarfartygscertifikat, som berättigar det att föra flera än tolv passagerare;

d) »arbetstid»: tid, varunder det åligger en sjöman att på överordnadsbefallning utföra arbete för fartygets eller redarens räkning.

#### Artikel 12.

1. Denna artikel äger tillämpning å befäl och manskap inom däck-, maskin- och radioavdelningarna å fartyg i närtrafik.

2. Ordinarie arbetstid för befäl eller manskap må ej överstiga:

a) då fartyget är till sjöss: 24 timmar för två dygn i följd;

b) då fartyget ligger i hamn:

1) å veckans vilodag: den tid, ej överstigande två timmar, som erfordras för vanligt rutin- och sanitetsarbete;

2) å övriga dagar: 8 timmar, såvida ej genom kollektivavtal överenskommits om kortare arbetstid;

c) 112 timmar för en period av två veckor i följd.

3. Tid, varunder arbete utföres utöver vad som föreskrives i mom. 2 a) och b), skall anses såsom övertid, för vilken vederbörande skall vara berättigad till ersättning i enlighet med bestämmelserna i art. 17 i denna konvention.

4. Då det sammanlagda antalet arbetstimmar under två veckor i följd, med undantag av övertid, överstiger 112 timmar, skall vederbörande befäl eller manskap åtnjuta kompensation i form av fritid i hamn eller på annat sätt efter vad som må fastställas genom kollektivavtal mellan vederbörande redar- och sjöfolksorganisationer.

5. Genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal skall för tillämpning av denna artikel fastställas när ett fartyg skall anses vara till sjöss och när det skall anses vara i hamn.

#### *Artikel 13.*

1. Denna artikel äger tillämpning å befäl och manskap inom däck-, maskin- och radioavdelningarna å fartyg i fjärrtrafik.

2. Ordinarie arbetstid till sjöss samt å avgångs- och ankomstdagar må för befäl och manskap icke överstiga 8 timmar för dygn räknat.

3. Ordinarie arbetstid i hamn må för befäl och manskap icke överstiga:

a) å veckans vilodag: den tid, ej överstigande två timmar, som erfordras för vanligt rutin- och sanitetsarbete;

b) å övriga dagar: 8 timmar, såvida ej genom kollektivavtal överenskommits om kortare arbetstid.

4. Tid, varunder arbete utföres utöver vad som föreskrivits i föregående moment, skall betraktas såsom övertid, för vilken vederbörande skall vara berättigad till ersättning i enlighet med bestämmelserna i art. 17 i denna konvention.

5. Då det sammanlagda antalet arbetstimmar under en vecka, med undantag av övertid, överstiger 48 timmar, skall vederbörande befäl eller manskap åtnjuta kompensation i form av fritid i hamn eller på annat sätt efter vad som må fastställas genom kollektivavtal mellan berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

6. Genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal skall för tillämpningen av denna artikel fastställas när ett fartyg skall anses vara till sjöss och när det skall anses vara i hamn.

#### *Artikel 14.*

1. Denna artikel äger tillämpning å personer tillhörande ekonomiavdelningen.

2. Å passagerarfartyg må ordinarie arbetstid icke överstiga:

a) när fartyget är till sjöss samt å avgångs- och ankomstdagar: 10 timmar under loppet av 14 timmar i följd;

b) när fartyget ligger i hamn,

1) då passagerare finnas ombord: 10 timmar under loppet av 14 timmar i följd;

2) i andra fall,

å dagen före veckans vilodag: 5 timmar;

å veckans vilodag: för personer sysselsatta med mässtjänst 5 timmar, och för andra personer den tid, ej överstigande två timmar, som erfordras för vanligt rutin- och sanitetsarbete;

å annan dag: 8 timmar.

3. Å annat fartyg än passagerarfartyg må ordinarie arbetstid icke överstiga:

a) när fartyget är till sjöss samt å avgångs- och ankomstdagar: 9 timmar under loppet av 13 timmar i följd;

b) när fartyget ligger i hamn,

å veckans vilodag: 5 timmar;

å dagen före veckans vilodag: 6 timmar;

å annan dag: 8 timmar under loppet av 12 timmar i följd.

4. Då det sammanlagda antalet arbetstimmar under två veckor i följd överstiger 112 timmar, skall vederbörande åtnjuta kompensation i form av fritid i hamn eller på annat sätt efter vad som må fastställas genom kollektivavtal mellan berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

5. Genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal mellan berörda redar- och sjöfolksorganisationer må särskilda bestämmelser meddelas för reglering av arbetstiden för nattvaktmän.

#### *Artikel 15.*

1. Denna artikel äger tillämpning å befäl och manskap å fartyg i såväl när- som fjärrtrafik.

2. Frågan om fritid i hamn bör upptagas till förhandling mellan berörda redar- och sjöfolksorganisationer med den förutsättningen, att såväl befäl som manskap böra erhålla största möjliga fritid i hamn och att sådan fritid icke skall räknas som semester.

#### *Artikel 16.*

1. Vederbörande myndighet må från tillämpning av denna avdelning av konventionen undantaga befäl, som icke redan undantagits i kraft av art. 10, under följande villkor:

a) befälet i fråga skall i kraft av kollektivavtal hava rätt till anställningsvillkor, som vederbörande myndighet förklarar vara fullt likvärdiga med dem som stadgas i denna avdelning av konventionen;

b) kollektivavtalet skall första gången hava ingåtts före den 30 juni 1946, varjämte avtalet i dess ursprungliga eller i förnyat skick fortfarande skall vara i kraft.

2. Medlemsstat, som begagnar sig av föreskrifterna i mom. 1, skall tillhandahålla direktören för Internationella arbetsbyrån en fullständig redogörelse för varje ifrågakommande kollektivavtal, och direktören skall förelägga den i art. 21 omnämnda kommittén en sammanfattning av sålunda erhållna upplysningar.

3. Nämda kommitté skall undersöka, huruvida för densamma anmälda kollektivavtal innehålla anställningsvillkor, som äro fullt likvärdiga med dem som stadgas i denna avdelning av konventionen. Medlemsstat, som ratificerar konventionen, förbinder sig att skänka vederbörligt beaktande åt varje anmärkning eller förslag, som kommittén må göra angående ifrågavarande avtal samt delgiva de redar- och befälsorganisationer, som äro parter i dylika avtal, varje sådan anmärkning eller förslag.

*Artikel 17.*

1. Grunderna för beräkning av övertidsersättningens storlek skola fastställas genom nationell lagstiftning eller genom kollektivavtal; dock må ersättningen i intet fall understiga 125 procent av månadslönen för timme räknat.

2. I stället för penningersättning må genom kollektivavtal överenskommas om kompensation i form av motsvarande ledighet med rätt att lämna fartyget eller i annan form.

*Artikel 18.*

1. Övertidsarbete må ej förekomma regelbundet.

2. Tid, som åtgår för arbete som nedan sägs, skall vid tillämpning av vad i denna avdelning av konventionen stadgas varken inräknas i den ordinarie arbetstiden eller anses som övertidsarbete, nämligen:

a) arbete, som befälhavaren finner vara nödvändigt och trängande för fartygets, lastens eller de ombordvarandes säkerhet;

b) arbete, som befälhavaren påfordrar för lämnande av hjälp åt andra fartyg eller personer i nöd;

c) mönstringar samt brand-, livbåts- och liknande övningar av det slag, som föreskrives av den internationella konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, sådan den vid ifrågakommande tillfälle lyder;

d) extra arbete, som erfordras för tull-, karantän- eller hälsovårdsformaliteter;

e) sedvanligt och nödvändigt arbete, som utföres av befälet för fastställande av fartygets position samt för utförande av meteorologiska observationer;

f) extra tid, som åtgår för sedvanlig vaktavlösning.

3. Intet i denna konvention skall anses inkräkta på befälhavarens rätt och plikt att fordra eller på befälets eller manskapets skyldighet att utföra sådant arbete, som befälhavaren finner vara nödvändigt för fartygets säkra och effektiva drift.

*Artikel 19.*

1. Person under 16 år må ej användas till arbete nattetid.

2. Med uttrycket »nattetid» förstås i denna artikel en sammanhängande tidrymd av minst nio timmar, vilken börjar före och slutar efter midnatt i enlighet med föreskrift i nationell lagstiftning eller kollektivavtal.

**Avd. IV. Bemanning.***Artikel 20.*

1. Varje fartyg, varå denna konvention äger tillämpning, skall vara bemannat på ett sätt som med hänsyn till besättningens antal och duglighet är ägnat att:

- a) tillgodose säkerheten för människoliv till sjöss;
- b) möjliggöra tillämpning av föreskrifterna i avd. III av denna konvention; och
- c) förhindra överansträngning av besättningen samt undvika eller i möjligaste mån begränsa övertidsarbete.

2. Varje medlemsstat förbinder sig att upprätta eller övertyga sig om förefintligheten av ett effektivt system för undersökning och biläggande av klagomål eller tvist angående ett fartygs bemanning.

3. Representanter för redarnas och sjömännens organisationer skola, med eller utan andra personers eller myndigheters medverkan, gemensamt medverka vid tillämpningen av sagda system.

## Avd. V. Konventionens tillämpning.

### Artikel 21.

1. Denna konvention må bringas i tillämpning genom a) lagstiftning; b) kollektivavtal mellan redare och sjömän (utom i fråga om art. 20 mom. 2); eller c) en kombination av lagstiftning och kollektivavtal mellan redare och sjömän.

Med de undantag, som äro stadgade i denna konvention, skola föreskrifterna i densamma tillämpas å varje fartyg, som är registrerat i den ratificerande medlemsstatens territorium, och å varje person, som är anställd å sådant fartyg.

2. Där bestämmelse i denna konvention bragts i tillämpning genom kollektivavtal i enlighet med mom. 1 i denna artikel, skall vederbörande medlemsstat icke vara pliktig vidtaga åtgärder, som avses i art. 9 i denna konvention, i fråga om sådana föreskrifter i konventionen, som fastställts genom kollektivavtal.

3. Varje medlemsstat, som ratificerar denna konvention, skall tillstålla direktören för Internationella arbetsbyrån uppgifter om vidtagna åtgärder för konventionens tillämpning samt om de särskilda bestämmelser i kollektivavtal, varigenom någon av konventionens föreskrifter uppfylles och som är i kraft vid den tidpunkt, då medlemsstaten ratificerar konventionen.

4. Varje medlemsstat, som ratificerar denna konvention, förbinder sig att genom en trepartsdelegation delta i en kommitté avsedd att tillsättas för prövning av de åtgärder, som vidtagits för konventionens tillämpning; i kommittén skola ingå representanter för regeringar samt redar- och sjöfolksorganisationer ävensom, i egenskap av rådgivare, representanter för Internationella arbetsbyråns paritetiska sjöfartskommission.

5. Direktören skall förelägga nämnda kommitté ett sammandrag av de uppgifter han mottagit i enlighet med mom. 3 ovan.

6. Kommittén skall överväga, huruvida de kollektivavtal som föreläggas densamma stå i överensstämmelse med konventionens föreskrifter. Varje medlemsstat, som ratificerar konventionen, förbinder sig att beakta varje

anmärkning eller förslag av kommittén rörande tillämpningen av konventionen ävensom att delgiva de redar- och sjöfolksorganisationer, som äro parter i något i mom. 1 omnämnt kollektivavtal, varje anmärkning eller förslag av kommittén rörande förverkligandet av konventionens bestämmelser genom dylikt avtal.

#### *Artikel 22.*

1. Varje medlemsstat, som ratificerar denna konvention, skall svara för att bestämmelserna tillämpas å fartyg, som äro registrerade i dess territorium, samt skall, utom i fall konventionen bringas i tillämpning genom kollektivavtal, vidmakthålla en lagstiftning, som

a) reglerar redarens respektive befälhavarens ansvar för nämnda tillämpning;

b) föreskriver lämpliga straff för brott däremot;

c) föranstaltar om ändamålsenlig offentlig tillsyn å tillämpningen av konventionens avd. IV;

d) för tillämpning av avd. III i konventionen stadgar förande av journal över arbetstid, ersättning för övertidsarbete och annan överskjutande arbetstid;

e) tillförsäkrar sjömännen samma medel för utfående av dem tillkommande ersättning för övertid och annan överskjutande arbetstid som de hava för utfående av innestående hyra.

2. Vederbörande redar- och sjöfolksorganisationer skola, i den mån så är rimligt och möjligt, rådfrågas vid utformningen av lagstiftning, som erfordras för konventionens tillämpning.

#### *Artikel 23.*

För åvägabringande av ömsesidigt bistånd i och för tillämpning av denna konvention åtager sig varje medlemsstat, som ratificerar konventionen, att anbefalla samtliga vederbörande hamnmyndigheter inom dess område att underrätta envar annan ratificerande medlemsstats konsul eller annan behörig myndighet om fall, då det kommer till förenämnda myndighets kännedom att bestämmelserna i denna konvention icke iakttagas å ett fartyg, som är registrerat i den andra medlemsstatens territorium.

### **Avd. VI. Slutbestämmelser.**

#### *Artikel 24.*

I hänseenden, varom sägs i artikel 28 i Arbetstids- och bemannings-(sjöfarts-)konventionen, 1936, skall denna konvention anses såsom innebärande revision av den förstnämnda konventionen.

#### *Artikel 25.*

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola delgivas Internationella arbetsbyråns direktör och registreras av honom.



*Artikel 26.*

1. Denna konvention är bindande allenast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen, vilkas ratifikationer registrerats av direktören.

2. Den skall träda i kraft sex månader efter den dag följande villkor hava uppfyllts:

a) att ratifikationer registrerats för nio av följande medlemsstater: Amerikas förenta stater, Argentina, Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Kina, Danmark, Finland, Frankrike, Storbritannien och Norra Irland, Grekland, Indien, Irland, Italien, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Sverige, Turkiet och Jugoslavien;

b) att minst fem medlemsstater, vilkas ratifikationer registrerats, å registreringsdagen var för sig hava en handelsflotta om minst en million bruttoregisterton;

c) att den samlade handelsflottan, som vid tiden för registreringen tillhör de medlemsstater, för vilka ratifikationer registrerats, uppgår till minst femton miljoner bruttoregisterton.

3. Bestämmelserna i föregående mom. hava tillkommit för att underlätta och främja medlemsstaternas snara ratificering av konventionen.

4. Efter det konventionen en gång trätt i kraft, skall den träda i kraft för varje enskild medlemsstat sex månader efter den dag, då dess ratifikation registrerats.

*Artikel 27.*

1. Varje medlemsstat, som ratificerat denna konvention, kan, sedan tio år förflutit från den tidpunkt, då konventionen först trädde i kraft, uppsäga densamma genom skrivelse, som delgives Internationella arbetsbyråns direktör för registrering. Uppsägningen träder icke i kraft förrän ett år efter det den blivit registrerad.

2. Varje medlemsstat, som ratificerat denna konvention och icke inom ett år efter utgången av den i föregående mom. nämnda tioårsperioden gör bruk av den i denna artikel stadgade uppsägningsrätten, skall vara bunden för en ny period av tio år och kan därefter, med iakttagande av de i denna artikel föreskrivna villkoren, uppsäga konventionen vid utgången av varje tioårsperiod.

*Artikel 28.*

1. Internationella arbetsbyråns direktör skall underrätta samtliga medlemmar av Internationella arbetsorganisationen om alla registreringar av ratifikationer och uppsägningar, som medlemmarna delgiva honom.

2. När direktören underrättar medlemmarna av organisationen om registreringen av den sista ratifikation, som är nödvändig för att sätta konventionen i kraft, skall han göra organisationens medlemmar uppmärksamma på dagen för konventionens ikraftträdande.

*Artikel 29.*

Internationella arbetsbyråns direktör skall för registrering i enlighet med artikel 102 av Förenta Nationernas stadga tillställa Förenta Nationernas generalsekreterare fullständiga upplysningar om alla ratifikationer och uppsägningar, som registrerats av honom i enlighet med villkoren i föregående artiklar.

*Artikel 30.*

Vid utgången av varje period av tio år, räknat från denna konventions ikraftträdande, skall Internationella arbetsbyråns styrelse förelägga generalkonferensen en redogörelse för konventionens tillämpning och taga under övervägande, huruvida det finnes anledning att på konferensens dagordning uppföra frågan om dess revision, helt eller delvis.

*Artikel 31.*

1. För det fall konferensen skulle antaga en ny konvention, innebärande revision, helt eller delvis, av förevarande konvention, och den nya konventionen icke föreskriver annat, skall

a) en medlemsstats ratifikation av den nya, reviderade konventionen, för såvitt denna trätt i kraft, *ipso jure* medföra omedelbar uppsägning av förevarande konvention oberoende av vad i art. 16 härovan stadgas;

b) från den dag, då den nya, reviderade konventionen träder i kraft, förevarande konvention icke längre kunna ratificeras av medlemsstaterna.

2. Förevarande konvention skall likväl förbliva gällande i sin nuvarande form och med sitt nuvarande innehåll för de medlemsstater, som ratificerat densamma men icke ratificerat den reviderade konventionen.

*Artikel 32.*

De engelska och franska texterna till denna konvention skola båda äga vitsord.

---

## Bilaga II.

**Sjömanskommitténs förslag**

till

**Sjöarbetstidslag**

## 1 KAP.

**Inledande bestämmelser.**

## 1 §.

*Lagens tillämpningsområde.*

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;

främste styrman vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter;  
maskinchef vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter;  
föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg å vilket utom föreståndaren minst tre personer äro anställda inom avdelningen;  
läkare;

person som är anställd uteslutande för sjukvård;  
person vilken å fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton är anställd huvudsakligen för passagerares direkta betjänande;  
person tillhörande redarens familj å fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton;

person som är anställd å fartyg av följande slag, nämligen:  
a) kronan tillhörigt fartyg om vilket Konungen icke annorlunda förordnat,  
b) fiskefartyg då det såsom sådant användes, eller fartyg som nyttjas till verksamhet omedelbart förbunden med fiske,  
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, såvida ej Konungen om fartyg varom nu 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 §.

*Definitioner m. m.*

- 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;  
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: färdsätt 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 minst 1 timme.

## 2 KAP.

**Ordinarie arbetstid å fartyg i fjärrtrafik.**

## 3 §.

*Fjärrtrafikens omfattning.*

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

## 4 §.

*Ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindelad däck-, maskin- och radiopersonal.*

Ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindelad sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen utgör sammanlagt högst

- a) 8 timmar om dygnet för styrman i fall fartyget är statt i 1) nord-

sjö- eller vidsträcktare fart, eller 2) inskränktare fart och har en brutto-dräktighet överstigande 1 000 registerton;

b) 8 timmar om dygnet för sjöman som tillhör maskinbefälet i fall fartyget är statt i 1) nordsjö- eller vidsträcktare fart, eller 2) inskränktare fart och har en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter eller en bruttodräktighet överstigande 1 000 registerton;

c) 8 timmar om dygnet i annat fall än i punkt b) sägs för sjöman som tillhör maskinbefälet, därest han har att själv förrätta smörjningsarbete;

d) 8 timmar om dygnet för sjöman som tillhör däcksmanskapet i fall fartygets bruttodräktighet uppgår till minst 500 registerton;

e) 8 timmar om dygnet för sjöman som tillhör maskinmanskapet i fall fartyget är statt i 1) nordsjö- eller vidsträcktare fart, eller 2) inskränktare fart och har en bruttodräktighet om minst 500 registerton eller en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter;

f) 8 timmar om dygnet i annat fall än i punkt e) sägs för eldare som har att för hand verkställa eldning med kol, därest resan kräver mer än 24 timmars oavbruten gång;

g) 8 timmar om dygnet för sjöman som tillhör radiopersonalen i fall fartygets bruttodräktighet uppgår till minst 500 registerton;

h) 24 timmar för två dygn i följd i annat fall än under punkt a)—g) sägs.

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.

#### 5 §.

##### *Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman.*

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 ekonomipersonal.*

Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman som tillhör ekonomipersonalen utgör högst

*å passagerarfartyg:*

a) 10 timmar om dygnet under loppet av 14 timmar i följd för person som är anställd huvudsakligen för passagerarnas direkta betjäning;

b) 9 timmar om dygnet under loppet av 14 timmar i följd för den egentliga kökspersonalen;

c) 8 timmar om dygnet för annan personal.

*å annat fartyg:*

9 timmar om dygnet under loppet av 13 timmar i följd.

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

## 7 §.

*Ordinarie arbetstid vid ankomst till eller avgång från hamn.*

*1 mom.* Ordinarie arbetstid vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn utgör för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen högst 8 timmar om dygnet; dock att

å helgdag annan skeppstjänst icke må åläggas sjömannen 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 styckegods 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.

*2 mom.* För sjöman som tillhör ekonomipersonalen må den ordinarie arbetstiden vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn icke överstiga

*å passagerarfartyg:* den för vederbörande sjöman stadgade ordinarie arbetstiden till sjöss;

*å annat fartyg:* 8 timmar om dygnet under loppet av 12 timmar i följd.

## 8 §.

*Ordinarie arbetstid vid uppehåll i hamn.*

*1 mom.* Ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn utgör för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen högst 8 timmar om dygnet, dock att arbetstiden icke må överstiga 48 timmar i veckan samt att å helgdag såsom ordinarie arbete icke må åläggas sjömannen annan skeppstjänst än vanligen förekommande löpande göromål och lättare rengöring under tillhoppa högst 1 timme.

*2 mom.* För sjöman som tillhör ekonomipersonalen utgör ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn för dygn räknat högst

*å passagerarfartyg:*

då passagerare finnes ombord, 10 timmar under loppet av 14 timmar i följd;

i annat fall, 8 timmar under loppet av 12 timmar i följd, dock att arbetstiden icke må överstiga 5 timmar å lördag eller helgdag, samt att annan ekonomipersonal än köks- och upppassarpersonal å helgdag icke må såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än vanligen förekommande löpande göromål eller lättare rengöring under tillhoppa högst 2 timmar;

*å annat fartyg:*

8 timmar under loppet av 12 timmar i följd, dock att arbetstiden icke må överstiga 6 timmar å lördag samt att ekonomipersonalen å helgdag icke må

åläggas annan skeppstjänst än sådan som erfordras för besättningens och passagerares förplägning jämte nödig uppsättning i övrigt samt lättare rengöring under sammanlagt högst 5 timmar.

3 mom. 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 fartyg som icke för passagerare till tiden före klockan 19, såvida ej annat föranledes av sådan ändrad förläggning av arbetstid varom nyss sagts.

### 9 §.

#### *Vederlag för viss ordinarie arbetstid.*

Överstiger den ordinarie arbetstiden

a) för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen 48 timmar i veckan å fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 registerton, eller 112 timmar under loppet av två veckor i följd å annat fartyg, eller

b) för sjöman som tillhör ekonomipersonalen 112 timmar under loppet av två veckor i följd,

skall sjömannen för överskjutande tid åtnjuta vederlag enligt vad som därom må fastställas genom kollektivavtal med fäst avseende å att vederlaget i största möjliga utsträckning bör utgå i form av fritid i hamn och att dylik fritid icke skall räknas som semester.

### 3 KAP.

#### **Ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik.**

### 10 §.

#### *Ordinarie arbetstid i närtrafik.*

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 arbetstiden icke må överstiga 112 timmar under loppet av två veckor i följd.

### 4 KAP.

#### **Säkerhetstjänst och övertidsarbete.**

### 11 §.

#### *Säkerhetstjänst.*

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.

## 12 §.

### *Övertidsarbete.*

Utöver vad i 2 och 3 kapitlen stadgas må mot ersättning åläggas sjöman jämväl annan än i 11 § omnämnd skeppstjänst (övertidsarbete).

## 13 §.

### *Begränsning av övertidsarbete.*

Övertidsarbete må åläggas sjöman under högst 24 timmar i veckan, dock att 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. Övertidsarbete bör ej förekomma regelbundet.

Från nu stadgade 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.

## 14 §.

### *Ersättning för övertidsarbete.*

*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 uppbär kontant lön, beredas i form av fritid.

*2 mom.* Övertidsersättning 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.

Övertidsersättning 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 förlägges till samma dygn som det, varunder övertidsarbetet utföres, eller ock till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn samt att, då fråga är om sjöman som uppbär kontant lön, fritiden beredes i hamn och, om övertidsarbetet utföres å helgdag, icke förlägges till söckendag, varunder sjömannen utför övertidsarbete mot annan ersättning än fritid å samma söckendag.



## 5 KAP.

## Övriga bestämmelser.

## 15 §.

*Ogiltiga avtal.*

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.

## 16 §.

*Övertidsjournal.*

Det åligger befälhavaren eller, under hans tillsyn och ansvar, styrman eller någon av maskinbefälet eller föreståndare för ekonomiavdelningen att föra övertidsjournal, upprättad enligt formulär som fastställes av fartygsinspektionens chefsmyndighet. Anteckningarna skola införas senast dagen efter den under vilken arbetet utföres.

Ej må någon vars rätt är därav beroende förvägras att om övertidsjournalns 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 med en bruttodräktighet understigande 500 registerton.

## 17 §.

*Lagen tillgänglig ombord.*

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

## 18 §.

*Tillsyn å lagens efterlevnad.*

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

Närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen.

## 19 §.

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

Lika med befälhavare straffes redare, där förseelsen skett med hans vetenskap 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.

## 20 §.

Bryter någon mot bestämmelse som är meddelad i 16 § straffes med dagsböter.

## 21 §.

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

Har redare gjort sig skyldig till förseelse som nu sagts, eller 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, person tillhörande maskinbefälet och föreståndare för ekonomiavdelningen.

## 22 §.

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

## 23 §.

*Åtal.*

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

## 24 §.

*Laga domstol i tvistemål.*

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

## 25 §.

*Laga domstol i brottmål.*

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

## 26 §.

Böter som ådömas enligt denna lag tillfalla kronan.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1949.

Vederbörande myndighet äger att jämväl innan denna lag trätt i kraft meddela undantag som avses i 1 § 3 mom. och 16 § eller godkännande som avses i 15 §.

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 a)—g) angående ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman som tillhör däck-, maskin- och radiopersonalen 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 två år åt gången; beviset skall förvaras ombord.

---

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 21 maj 1948.*

Närvarande:

justitieråden LAWSKI,  
GYLLENSWÄRD,  
NISSEN,  
regeringsrådet KUYLENSTIERNA.

Enligt lagrådet den 19 maj 1948 tillhandakommet utdrag av protokoll över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 8 maj 1948, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlå-  
tande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *sjöarbetstidslag*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av kommerserådet G. Böös.

*Lagrådet yttrade:*

Lagrådet, som anser sig icke hava att ingå på frågan om de ekonomiska verkningarna av förslaget, finner skäl till erinran mot förslaget allenast i följande avseenden.

Då 88 § sjömanslagen enligt lag den 20 december 1946 (nr 848) upphört att gälla, lärer hänvisningen i 22 § böra avse allenast 86 och 87 §§ sjömanslagen.

Bestraffningsregeln i andra punkten andra stycket av övergångsbestämmelserna lärer få betydelse allenast för förseelse mot 20 § i 1938 års lag, vilken paragraf saknar motsvarighet i förslaget. Med hänsyn till vad departementschefen anfört beträffande uteslutandet av berörda stadgande synes anledning saknas att här göra undantag från de allmänna regler om ny strafflags tillämpning i tiden vilka följa av 5 § promulgationslagen till strafflagen. På grund härav torde av berörda punkt endast böra bibehållas stadgandet att i fråga om domstol i tvistemål som bör bedömas efter sisnämnda (1938 års) lag skall dock vad där är stadgat alltjämt gälla.

Ur protokollet:

*Bengt Larson.*

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 21 maj 1948.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, KOCK.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och socialdepartementen anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Gjores, lagrådets denna dag avgivna utlåtande över det den 8 maj 1948 till lagrådet remitterade förslaget till sjöarbetstidslag.

Föredraganden anför följande.

De av lagrådet framställda erinringarna ha beaktats. Därutöver ha i lagtexten vissa smärre jämkningar av redaktionell art vidtagits.

Föredraganden hemställer härefter, att det sålunda jämkade förslaget måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdna hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:  
*G. Lindenbaum.*