

Nr 54.

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

Genom en den 21 maj 1948 dagtecknad proposition, nr 265, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga ett vid propositionen fogat förslag till sjöarbetstidslag.

I samband med propositionen har utskottet till behandling förehaft tio i anledning av densamma väckta motioner, nämligen

inom första kammaren

nr 425 av herr *Gillström* och herr *Nilsson, Ernst Hjalmar*,

nr 427 av herr *Lindström m. fl.*,

nr 428 av herr *Johannesson* och

nr 429 av herr *Ericsson, Carl Eric, m. fl.*, ävensom

inom andra kammaren

nr 591 av herrar *Dahlgren* och *Adolfsson*,

nr 592 av herrar *Dahlgren* och *Adolfsson*,

nr 593 av herrar *Lindberg* och *Lundgren*,

nr 594 av herr *Lundgren m. fl.*,

nr 600 av herr *Severin* i Stockholm och

nr 601 av herr *Olson* i Göteborg *m. fl.*

I motionerna I: 429 och II: 601, vilka äro likalydande, har hemställts, att riksdagen vid behandlingen av propositionen nr 265 måtte besluta, att ikraftträdandet av förslaget till ny sjöarbetstidslag skall bliva beroende av att den i propositionen omförmälda Seattlekonventionen i eventuellt reviderad form trätt i kraft i enlighet med de i konventionen angivna förutsättningarna.

I övriga motioner framställda yrkanden, vilka avse ändringar i eller tillägg till särskilda stadganden i det genom propositionen framlagda lagförslaget, återgivnas i det följande.

Beträffande de skäl, som i propositionen anförts till stöd för lagförslaget, ävensom i fråga om de skäl motionärerna andragit till stöd för sina yrkanden får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas här nedan, hänvisa till propositionen och motionerna.

Gällande sjöarbetstidslag.

Enligt gällande sjöarbetstidslag, vilken återfinnes i parallelltext i propositionen, 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 däck- och maskinmanskapat 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 trevaktindelad 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.

Genom proposition nr 321 till 1947 års riksdag har redogörelse lämnats för vissa vid Internationella arbetskonferensens tjuugoåttonde session (sjätte sjöfartskonferensen) 1946 i Seattle antagna konventioner m. m., varibland en konvention angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg. Denna konvention, vilken såsom Bil. I jämväl fogats vid Kungl. Maj:ts nu föreliggande proposition, har i samband med förarbetena till propositionen gjorts till föremål för närmare undersökning och utredning med avseende å förutsättningarna för Sveriges anslutning till densamma. Det har därvid befunnits, att konventionen i vissa stycken har sådant innehåll, att den icke bör ratificeras i oförändrat skick. Härutinnan har särskilt anmärkts, att konventionen saknar övergångsbestämmelser, som kunde göra det möjligt att medgiva lättnader för redan existerande fartyg samt att den upptar ett undantagslöst förbud mot regelbundet övertidsarbete. Departementschefen anser därför, i likhet med de utrednings- och remissorgan som yttrat sig i frågan, att konventionen icke bör ratificeras för närvarande. Då emellertid frågan om en revision av konventionen upptagits av Internationella arbetsbyrån, har departementschefen funnit skäl icke vara för handen att

nu taga slutlig ställning till ratifikationsspörsmålet. Det oaktat har departementschefen ansett största möjliga hänsyn böra tagas till konventionens regler, så att förutsättningar för Sveriges framtida anslutning till konventionen må föreligga, om den senare revideras i de stycken som befunnits nu hindra ratificering.

Lagförslaget.

Det genom propositionen framlagda förslaget till ny sjöarbetstidslag är i huvudsak grundat på ett av 1946 års sjömanskommitté med betänkande av den 2 februari 1948 avgivet förslag (SOU 1948:16). Kommitténs förslag finnes såsom Bil. II fogat vid propositionen.

Enligt vad departementschefen uttalat, uppfyllas de krav, som måste ställas på en ny lagstiftning om sjöarbetstiden, i väsentliga stycken av sjömanskommitténs förslag. I vissa avseenden har förslaget dock syntts honom gå längre i arbetsförkortande riktning än som för närvarande kan anses tillräddigt, varför han låtit inom handelsdepartementet 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 först fjärrtrafiken angår bestämes 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 (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.

Allmänna synpunkter.

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 förhållanden, 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 ha befunnits motivera att frågan om en förkortning av arbetstiden för sjömännen nu ånyo prövas av statsmakterna. En omprövning av sjöarbetstidslagen har vidare aktualiserats därav, att frågan om en förbättrad arbetstidsreglering för sjöfolket upptagits på många andra håll, bland annat i våra grannländer.

Departementschefen uttalar, att han varken ur ekonomiska eller andra synpunkter funnit 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.

De internationella konkurrensförhållandena inom sjöfarten samt den inrikes sjöfartens särskilda arbetsvillkor göra det enligt departementschefens mening 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. Efter en redogörelse för de i ärendet verkställda utredningarna framhåller departementschefen, att ehuru många osäkra faktorer försvåra en uppskattning av de ekonomiska verkningarna av den tilltänkta lagreformen, man dock med tämligen stor säkerhet torde kunna utgå ifrån att det för handelsflottan i dess helhet kunde 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 vore emellertid icke avsikten. De föreslagna övergångsbestämmelserna för redan existerande fartyg vore avsedda att åstadkomma en anpassning gradvis till de nya reglerna. Tillämpningen av dessa bestämmelser, vilka särskilt toge sikte på de fall där kostnaderna för nya bostäder m. m. skulle bliva oskäligt höga, måste antagas komma att i väsentlig mån minska kostnaderna. Härtill komme att erfarenheten visat, att en arbetstidsförkortning alltid ledde till personalbesparande rationaliseringsåtgärder. Inom sjöfarten torde visserligen rationaliseringsmöjligheter-

na vara mindre än på många andra håll, men vissa möjligheter till kostnads- och personalbesparande åtgärder vore enligt departementschefens mening säkerligen för handen.

Beträffande lagstiftningens inverkan på konkurrensen med andra sjöfartsidkande nationer uttalar departementschefen, att man visserligen icke kunde 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 vore 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. Förhoppningarna om att den svenska handelsflottan jämväl i fortsättningen skall visa sig konkurrenskraftig har departementschefen funnit styrkas särskilt därav att fartygsbeståndet på senare år i mycket stor utsträckning förnyats och förbättrats på sådant sätt att fartygens konkurrensförmåga ökats väsentligt.

I *motionerna I: 429 och II: 601* har till stöd för det ovan omförmälda yrkandet, att ikraftträdandet av den nya sjöarbetstidslagen skulle göras beroende på att Seattlekonventionen i reviderad form blivit gällande, framhållits, att en av anledningarna till det föreliggande förslaget vore de internationella strävandena på området, samt vidare anförts bl. a. följande.

I Seattle 1946 antogs ett stort antal sjöfarten rörande konventioner, bl. a. beträffande sjöfolkets arbetstid. Denna konvention har emellertid icke ratificerats av något land; frågan om en revision därav har upptagits av Internationella arbetsbyrån. Om, såsom föredragande departementschefen uttalat i propositionen, Sverige icke bör ratificera denna konvention, så bör väl även detta ståndpunktstagande föranleda till att man i Sverige icke genomför en sjöarbetstidslag, som i väsentliga avseenden ansluter sig till Seattlekonventionen. Först sedan denna konvention trätt i kraft under de i konventionen angivna förutsättningarna i eventuellt reviderad form borde Sverige för sin del genomföra de ändringar i sjölagstiftningen, som därav kunna föranledas. Därigenom skulle man undvika att belasta den svenska sjöfartsnäringen på ett sätt, som kan försätta den i ett försämrat läge i den internationella konkurrensen. Redan nu är den svenska handelsflottan en av dem som tillerkänt sjöfolket de längst gående sociala förmånerna. En verkställd utredning har visat, att de svenska fartygen äro hårdare belastade med kostnader för dylika förmåner än till och med de övriga nordiska ländernas. Englands flotta, som kanske utgör vår största konkurrent, ligger i detta avseende långt under vår egen. Vidare är att märka, att 1936 års Genèvekonvention angående arbetstid och bemanning å fartyg hittills endast ratificerats av Sverige, USA, Australien och Belgien. Därav framgår, att ett genomförande av en svensk sjöarbetstidslag, baserad på Seattlekonventionen, som går betydligt längre än Genèvekonventionen, otvivelaktigt skulle giva våra konkurrentnationer ett stort försprång framför oss, vilket särskilt i de tider av vikande sjöfartskonjunkturer, som nu skönjas, kan få allvarliga verkningar för vår handelsflotta och våra möjligheter att genom denna förskaffa oss valutor. Följden av ett genomförande av Kungl. Maj:ts förslag nu kan därför bliva

onödigt stor uppläggning av fartyg med arbetslöshet bland de ombordanställda i ett sådant läge. Såväl befålets som manskapets antal måste såsom en följd av förslaget genomförande nu ökas i stor utsträckning. Den nuvarande befälsbristen kan väntas bli fördubblad, och för att upprätthålla trafiken måste då ett stort antal för sådan tjänst obehöriga personer tjänstgöra i befälsställning, varigenom sjöfartssäkerheten sättes i fara. Förslaget syftar vidare till en verklig förkortning av arbetstiden, men detta syfte kan av naturliga skäl i stor utsträckning ej realiserats. Följden kommer endast att bli ökade övertidsersättningar och oförändrad arbetstid, varigenom lagen kommer att få direkt löneförhöjande verkningar, vilka icke varit åsyftade och i stället bort avtalsmässigt regleras. Den ytterligare ökningen av bostadsutrymmena ombord måste inkräkta på fartygens möjligheter att mottaga passagerare och last och därmed deras ekonomiska bärkraft.

Ovannämnda resonemang visar klart, vilka verkningar Kungl. Maj:ts förslag kan få, därest Sverige isolerat genomför förbättringar av den sociala sjölagstiftningen. Även om förslaget i sig såsom ovan framhållits kan anses önskvärt, bör likväl med dess ikraftträdande anstå till dess konkurrentnationerna ratificerat Seattlekonventionen och antagit en liknande lagstiftning.

Utskottet. I själva huvudfrågan hyser utskottet den meningen, att en reformering av sjöarbetstidslagen i huvudsaklig överensstämmelse med det framlagda förslaget bör komma till stånd. Att nu antaga en ny lag men låta dess ikraftträdande bli beroende på en måhända icke på länge inträffande händelse, kan utskottet icke finna ändamålsenligt. Även om man nödgas avstå från stödet av en sådan mera allmän internationell enhetlighet som är syftet med Internationella arbetsorganisationens konventioner, kan det dock konstateras, att arbetet på förbättrade sociala förhållanden inom sjöfarten och däribland även arbetstidsregleringen i olika former fortgår på många håll och ej minst inom de större sjöfartsidkande länderna. Utöver vad som i berörda hänseende redovisats i propositionen har utskottet inhämtat, att det bebådade norska förslaget till en reformerad sjöarbetstidslag numera överlämnats till norske handelsministern, som omedelbart gått i författning om vederbörlig remissbehandling av förslaget i syfte att detsamma inom kort må kunna föreläggas stortinget.

Utskottet anser i likhet med departementschefen, att hinder icke bör möta att nu antaga den nya lagen med giltighet från den 1 januari 1949. Utskottet vill emellertid understryka vad departementschefen anfört rörande vikten av att gå till väga med tillbörlig försiktighet och vill särskilt framhålla, att såväl övergångsstadgandets som den allmänna dispensklausulens möjligheter att åvägbringa en anpassning gradvis till de nya reglerna böra utnyttjas med skälig hänsyn till angelägenheten av att icke redan existerande fartyg belastas utöver vad som är ekonomiskt försvarligt, varjämte vederbörligt beaktande bör skänkas de speciella förhållanden varunder verksamheten bedrivs inom vissa sjöfartsgrenar.

Vad Seattlekonventionen angår vill utskottet, ehuru frågan om dess antagande icke nu är aktuell, i detta sammanhang framhålla, att svensk ratifice-

ring av densamma icke bör ske utan tillfredsställande garantier för en mera allmän tillämpning därav bland de ur svensk synpunkt viktigare konkurren- nationerna. Utskottet har härvid särskilt haft i sikte betydelsen av att vårt land icke avhänder sig sin handlingsfrihet med avseende å dispensförfaran- det, innan tillräcklig säkerhet vunnits för internationellt enhetlig tillämpning av konventionsreglerna. Utskottet finner det också helt naturligt att frågan om Sveriges anslutning till konventionen anstår i avvaktan på den beramade revisionen av dess bestämmelser.

Speciella frågor.

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. Enligt departements- förslaget undantages arbete som utföres av bl. a. följande kategorier, näm- ligen dels befälhavare å fartyg varå utom denne minst två personer äro anställda, dels föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg varå utom denne minst tre personer äro anställda inom avdelningen, dels person vilken är anställd å fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton huvudsakligen för att direkt betjäna passagerare, dels person som är anställd å isbrytar- eller räddnings- eller bärgningsfartyg (punkt c), dels person som är anställd å maskindrivet fartyg med en nettodräktighet understigande 20 registerton, såvida ej Konungen om fartyg som sist nämnts annorlunda för- ordnat (punkt f).

I *motionen II: 591* föreslås, att orden »eller eljest» i 1 mom. skola utgå; såsom motivering anföres, att lagens tillämpningsområde genom dessa ord utsträcker att gälla vilket arbete som helst i land, om förman beordrar sjö- man till sådant utanför den egentliga tjänsten liggande arbete, och detta för- menas strida mot avsikten att reglera arbetstiden för anställda inom sjö- farten och inbegripa arbetsområden som ligga utanför ramen av denna lag- stiftning.

I *motionerna I: 427 och II: 600*, vilka äro likalydande, hemställes, dels att undantaget beträffande befälhavare i 1 § 2 mom. måtte erhålla följande änd- rade lydelse: »Från lagens tillämpning undantages arbete som utföres av befälhavare å fartyg, varå, utom denne, minst ett fartygsbefäl finnes anställt», dels att 1 § 2 mom. punkt f) måtte erhålla följande ändrade lydelse: »segel- fartyg utan hjälpmaskin, sådant segelfartyg med hjälpmaskin vars brutto- dräktighet understiger 100 registerton eller ock annat fartyg som har en bruttodräktighet understigande 30 registerton, såvida ej Konungen om fartyg varom nu är sagt annorlunda förordnat».

Till stöd för förslagen anföra motionärerna beträffande undantaget för befälhavare, bl. a., att bestämmelsen i departementsförslaget utgjorde en

olämplig avgränsning, ty om en befälhavare utövade befäl över en eller två personer, vore detta icke något motiv för att undantag skulle göras i det ena men ej i det andra fallet; en mera praktisk gräns skulle vara att befälhavare å fartyg, som vore ensamt fartygsbefäl ombord, fölle under lagens bestämmelser, medan övriga befälhavare skulle vara undantagna. Beträffande undantaget i punkt f) anföra motionärerna, bl. a., att nettodräktigheten utgjorde en olämplig och osäker mätare av ett fartygs verkliga storlek, samt framhålla vissa konsekvenser härav, som motionärerna särskilt beträffande bogserfartygen finna egenartade och olämpliga; dessa synpunkter utvecklas närmare i motionerna.

I *motionerna II: 591 samt I: 425 och II: 594*, vilka båda senare motioner äro likalydande, framställes beträffande undantaget för föreståndare för ekonomiavdelningen förslag om att orden »minst tre» måtte ändras till »minst sex». Såsom motivering härför framhålles särskilt, att föreståndare för ekonomiavdelningen, även om han hade flera än tre personer under sig, likväl icke kunde anses hava sådan tjänsteställning som motsvarade den föregivna motiveringen för undantaget. Härjämte anföres bl. a., att man måste räkna med att minskningen av arbetstiden för övrig intendenturpersonal komme att icke endast direkt öka arbetstiden för stewartarna utan motsvarande kompensation, utan därjämte medföra en oundgänglig ökning av antalet anställda inom intendenturavdelningen, vilket självfallet skulle leda till att stewartar, som nu inrymmas i lagen, enligt proposition skulle komma att lämnas utanför. I *motionerna I: 425 och II: 594* framhålles vidare särskilt, att föreståndaren för ekonomiavdelningen icke hade möjlighet att själv fördela ekonomipersonalens arbetstid, utan att denna skulle fördelas av befälhavaren enligt stadgandet i 6 §. sista stycket; det låge därför nära till hands att förmoda, att befälhavaren, som vore rederiets förtroendemän, för att undvika övertidsersättning för den arbetstidsreglerade ekonomipersonalen skulle fastställa arbetsplanen på så sätt, att stewarten även måste gripa in i de fall då den ordinarie arbetstiden måste överskridas; motionärerna anse av dessa och andra skäl nödvändigt att höja det antal anställda inom ekonomiavdelningen som fordras för att föreståndaren skall vara undantagen.

I *motionen II: 591* föreslås, att undantaget för person vilken är anställd huvudsakligen för att direkt betjäna passagerare måtte utgå. I samma motion liksom i *motionen II: 593* föreslås vidare, att undantaget i punkt c) för person anställd å isbrytar- eller räddnings- eller bärgningsfartyg uteslutes. Såsom motivering till dessa förslag hänvisas i främsta rummet till det förhållande, att arbetstiden i stor utsträckning kollektivavtalsvägen reglerats även för personer som avses i nämnda undantagsbestämmelser, vid vilket förhållande motionärerna förmena det vara naturligt att lagen bör gälla även ifrågavarande kategorier.

Utskottet. Beträffande stadgandet i 1 § 1 mom. och det i motionen II: 591 framlagda ändringsförslaget (uteslutning av orden »eller eljest») torde få

erinras om att, såsom bl. a. i samband med förarbetena till nu gällande lag framhållits, sjöarbetstidslagen tjänar till att begränsa arbetets omfattning, särskilt med hänsyn till tiden, men icke att angiva det slag av arbete som kan åläggas den ene eller den andre sjömannen med hänsyn till hans tjänsteställning; orden »eller eljest på grund av förmans uppdrag» avse att säkerställa att varje på grund av förmans uppdrag utfört arbete hänföres under lagen och sålunda att utgöra ett skydd för sjömännen. Vid sådant förhållande och då frågan om vad slags arbete som rätteligen kan åläggas en sjöman med hänsyn till hans anställning ombord regleras av bestämmelse i sjömanslagen samt genom anställningsavtalet, finner utskottet icke skäl att ifrågasätta någon ändring av departementsförslaget i denna del.

Vidkommande de föreslagna ändringarna i 2 mom. har utskottet icke kunnat undgå att fästa avseende vid vad som från motionärernas sida anförts beträffande utsträckning av undantaget för föreståndare för ekonomiavdelningen. Utskottet vill sålunda ansluta sig till det genom motionerna I: 425 samt II: 591 och 594 framlagda förslaget om att detta stadgande erhåller sådan avfattning, att arbete som utföres av föreståndare för ekonomiavdelningen undantages från lagens tillämpning först när antalet inom avdelningen anställda, föreståndaren oräknad, uppgår till minst sex.

Övriga ändringsförslag i fråga om stadganden i 1 § 2 mom. har utskottet icke funnit sig kunna förorda. Vad särskilt angår den i motionerna I: 427 och II: 600 ifrågasatta ändringen beträffande undantaget för vissa befälhavare får utskottet framhålla, att utskottet icke kan finna lämpligt att från lagens tillämpning undantaga personer vilkas arbete alltifrån den första sjöarbetstidslagens tillkomst år 1919 varit reglerat genom lagen, något som skulle bli följden av motionärernas förslag. Vad åter angår tanken att under lagen inordna arbete av andra befälhavare än sådana som nu falla därunder, får utskottet hänvisa till vad departementschefen i propositionen (s. 49) anført i anledning av liknande förslag under förarbetena till propositionen. Under återopande av de skäl departementschefen härutinnan andragit, avstyrker utskottet motionärernas förslag i förevarande avseende.

Beträffande frågan om undantag för viss personal som har att direkt betjäna passagerare ansluter sig utskottet likaledes till departementsförslaget och avstyrker förty motionen II: 591 i denna del.

Vidkommande undantaget beträffande arbete som utföres av person, anställd å isbrytar- eller räddnings- eller bärgningsfartyg, har departementschefen (s. 50) framhållit, att de speciella förhållanden varunder isbrytar- och bärgningsfartyg äro verksamma talade för att dylika fartyg fortfarande borde falla utanför sjöarbetstidslagen. Utskottet delar denna mening och finner anförda skäl gälla jämväl räddningsfartyg; undantagsbestämmelsen i förevarande punkt c) bör följaktligen bibehållas oförändrad.

Vad härefter angår det i motionerna I: 427 och II: 600 avhandlade undantaget för mindre maskindrivna fartyg (punkt f) får utskottet, som funnit denna fråga berörd i flera yttranden under förarbetena till propositionen, framför allt såvitt angår bogserfartyg, hänvisa till vad departementschefen

härutinnan anført i propositionen (s. 51). Utskottet vill härtill foga den anmärkningen, att ifrågavarande undantagsbestämmelse innehåller en inskränkning, innebärande att Kungl. Maj:t, när så befinnes påkallat, kan förordna om tillämpning av sjöarbetstidslagen beträffande arbete som utföres å sådana mindre fartyg varom nu är fråga. Utskottet förutsätter, att detta ämne i fortsättningen kommer att vara föremål för vederbörlig uppmärksamhet och att Kungl. Maj:t, om anledning därtill gives, kommer att förordna om sjöarbetstidslagens tillämpning i den utsträckning vartill omständigheterna kunna föranleda.

Under utskottsbehandlingen har förslag framställts om återinförande av de i gällande lag förekommande undantagen beträffande arbete som utföres av radiopersonal, varvid särskilt åberopats, att arbetsuppgifterna för ifrågavarande personalkategori beröras av bestämmelser i 1929 års konvention angående säkerhet för människoliv till sjöss, vilken varit föremål för revision vid en nyligen avslutad internationell konferens i London. Utskottet har emellertid icke kunnat finna berörda omständigheter utgöra tillräckliga skäl att frångå departementsförslaget och får beträffande radiopersonalens arbetstid i övrigt hänvisa till vad departementschefen anført i saken (s. 50).

Avdragsgillt uppehåll i skeppstjänst.

Enligt 2 § 2 mom. sjöarbetstidslagen skola vid beräkning av arbetstid undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, för så vitt 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. Detta stadgande förekommer oförändrat i departementsförslaget.

I *sjömanskommitténs* förslag hade den speciella halvtimmesregeln för närtrafiken uteslutits; härigenom skulle stadgandet komma att erhålla samma lydelse som före tillkomsten av 1938 års lag.

Under remissbehandlingen ha Sveriges segelfartygsförening samt Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening framført allvarliga betänkligheter emot borttagandet av halvtimmesregeln samtidigt som arbetstiden för närtrafiken väsentligt förkortats (jfr 10 §), varjämte Föreningen Sveriges inrikessjöfart förklarar, att det med de skärpningar i bestämmelserna som i övrigt föreslagits skulle hava varit motiverat, att halvtimmesregeln utsträckts till all fart utmed kusten och till grannländerna.

Med hänsyn till de skäl som sålunda framförts mot kommittéförslaget har *departementschefen* ansett sig icke kunna förorda att den gällande bestämmelsen ändras; i samband härmed har han till särskilt beaktande vid bedömandet av denna fråga framhållit, att den ordinarie arbetstiden å fartyg i närtrafik enligt 10 § i departementsförslaget ej oväsentligt minskats.

I *motionen II: 593* föreslås, att stadgandet måtte erhålla följande lydelse:

»2 mom. Vid beräkning av arbetstiden enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, såvida sjömannen enligt förmans besked äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar minst en timme.»

Utskottet har vid överbägande av denna fråga funnit av motionärerna förebragta skäl väl värda uppmärksamhet. Emellertid får utskottet erinra om att spørsmålet om det avdragsgilla uppehållets längd i närtrafik varit föremål för ingående prövning i samband med antagandet av 1938 års lag, därvid ifrågavarande regel, dock med inskränkning till allenast närtrafik, befanns innebära ett skäligt tillgodoseende av båda parternas önskemål (jfr andra lagutskottets utlåtande 1938 nr 52). Vid behandlingen av detta spørsmål har utskottet tagit kännedom om innehållet i särskilda mellan Skärgårds- och målarflottornas rederiförening och Svenska sjöfolksförbundet den 29 sistlidna april slutna kollektivavtal rörande däckfolk och eldare, resp. kvinnlig personal, i vilka avtal i samband med minskning av den ordinarie arbetstiden uttryckligen överenskommits om tillämpning av halvtimmesregeln för avdragsgilla uppehåll vid beräkning av arbetstiden.

Med hänsyn till vad sålunda förekommit har utskottet — med beaktande jämväl av sambandet mellan ifrågavarande stadgande och den i 10 § föreslagna inskränkningen av den ordinarie arbetstiden i närtrafik — ansett sig icke kunna förorda någon ändring i departementsförslaget och finner sålunda gällande lag i förevarande stycke böra tills vidare bibehållas oförändrad.

Ordinarie arbetstid till sjöss för viss maskinpersonal.

Enligt departementsförslaget 4 §, första stycket, punkt b) utgör den ordinarie arbetstiden till sjöss 8 timmar om dygnet för sjöman som tillhör maskinbefälet, i fall fartyget nyttjas i nordsjö- eller vidsträcktare fart och har en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter eller en bruttodräktighet av minst 500 registerton, eller ock i inskränktare fart än nyss sagts och har en maskinstyrka av nämnda storleksordning eller en bruttodräktighet överstigande 1 000 registerton.

I anslutning till motsvarande stadgande i *sjömanskommitténs* lagförslag hade kommittén föreslagit, att ordinarie arbetstid till sjöss skulle utgöra 8 timmar om dygnet för maskinbefäl jämväl i annat fall, därest vederbörande befälsperson hade att själv förrätta smörjningsarbete (jfr kommitténs förslag 4 §, första stycket, punkt c).

I denna fråga har *departementschefen*, som icke upptagit sjömanskommitténs nyssnämnda förslag, yttrat följande:

»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 inskränktare fart än nordsjöfart och har en bruttodräktighet av 500—1 000 ton och en maskinstyrka på högst 700 indikerade hästkrafter. Även med denna be-

gränsning 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 maskinbefällets 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 behöves 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 sjöarbetstidslagen.»

I *motionen I: 428* har hemställts, »att den av 1946 års sjömanskommitté i dess utkast till lag föreslagna ordalydelsen i 4 § punkt c) intages, dock med den begränsningen att den endast äger tillämpning i fartyg med en bruttodräktighet överstigande 500 registerton».

I *motionen II: 593* har hemställts, att till stadgandet i 4 §, första stycket, punkt b) skulle fogas följande bestämmelse: »eller 3) i fartyg med en bruttodräktighet överstigande 500 registerton och sjöman har att utföra smörjningsarbete».

I sistnämnda motion, som till sitt syfte i förevarande del överensstämmer med vad som andragits i motionen I: 428, har till stöd för berörda förslag anförts bl. a. följande:

»På grund av att sjöman av olika kategorier ha olika lång arbetstid enligt gällande lag, har i kommentarerna till sjöarbetstidslagen understrukits, att 'lagen har avseende på arbetets faktiska art och ej å den arbetande sjömannens tjänsteställning'. Som exempel framhålles, att en som smörjare mönstrad men som äldre arbetande sjöman enligt sjöarbetstidslagen är att anse såsom äldre. En person som är anställd som smörjare med en arbetstid av 12 timmar per dygn kan sålunda icke åläggas att sköta en eldars arbete under 12 timmar per dygn, enär eldarens arbetstid är fastställd till 8 timmar. Denna princip är fullt naturlig och bör bli gällande även i fortsättningen. I konsekvens med vad som ovan sagts om smörjare, som utför eldars arbete, bör maskinbefäl således icke kunna åläggas att utföra smörjares arbete under längre tid än samma arbete kan åläggas smörjare. Tyvärr kommer så icke att bli fallet, om lagen antages i det skick den framlagts av departementschefen. Lagförslaget föreskriver nämligen för fartyg med en bruttodräktighet mellan 500 och 1 000 registerton i Östersjöfart 8 timmars arbetsdag för maskinmanskaper, medan maskinbefålet i samma fartyg tillåtes att arbeta 24 timmar under två på varandra följande dygn. Då det icke är i lag fastställt att maskinbefäl på sin vakt skall ha biträde med smörjning och andra förekommande arbeten och redare i regel uraktlåta att anställa smörjare i fartyg av den storleksordning och i den fart som ovan angivits, får maskinbefålet i dessa fartyg så gott som utan undantag själva utföra det arbete, som ankommer på smörjare. Det kan då icke anses vara rätt och billigt att lagstiftningsvägen tillåta längre arbetstid för person, om han mönstras under manskapsbenämning, då arbetets fak-

tiska art i båda fallen är lika. För övrigt tillkommer för maskinbefälet det ansvar som enligt lag är förknippat med utövande av tjänsten, oaktat han ej har biträde på sin vakt.

Då det bör vara arbetets faktiska art och icke tjänsteställningen ombord som är avgörande för arbetstidens längd, få vi i likhet med sjömanskommittén föreslå att arbetstiden fastställs till åtta timmar om dygnet för maskinbefäl, därest han själv har att förrätta smörjningsarbete, dock med den begränsningen att fartyget har en bruttodräktighet överstigande 500 registerton.»

Utskottet. Vad i förenämnda båda motioner anförts till stöd för förslaget om införande i 4 § av ett stadgande beträffande tillämpning av 8-timmarsprincipen för maskinister, som själva förrätta smörjningsarbete, har bibragt utskottet den uppfattningen, att befogade hänsyn till den personalgrupp varom fråga är motivera upptagande i lagen av ett specialstadgande av den innebörd motionärerna åsyfta. Som motionärerna inskränka sitt förslag till fartyg med en bruttodräktighet av mer än 500 registerton, sammanfaller förslaget följaktligen med departementschefens uppfattning om den allmänna gränsen för tillämpningsområdet för ett eventuellt stadgande av ifrågasatt slag. Vid sådant förhållande och då vad departementschefen angivit såsom skäl för att icke upptaga förslaget mera synes gälla praktiska hänsyn än principiella betänkligheter med avseende å en specialregel av ifrågasatt slag, har utskottet icke kunnat finna hinder möta för tillmötesgående av motionärernas förslag, vilket uppenbarligen sammanfaller med maskinbefälskårens önskemål. Av redaktionella hänsyn torde ett stadgande av ifrågasatt slag lämpligen böra införas i form av en fristående punkt efter huvudstadgandet i punkt b).

Ordinarie arbetstid till sjöss för ekonomipersonal.

I *motionen II: 591* har föreslagits, att 6 § i departementsförslaget skulle ersättas med följande stadgande:

»Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman tillhörande ekonomipersonalen utgör högst

å passagerarfartyg:

a) 10 timmar om dygnet för person som är anställd huvudsakligen för passagerarnas direkta betjäning;

b) 9 timmar om dygnet för den egentliga kökspersonalen;

c) 8 timmar om dygnet för annan personal. Arbetstiden må dock ej överstiga 48 timmar i veckan.

å annat fartyg:

8 timmar om dygnet.

Å helgdag må köks- och upppassarpersonal icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än vanligen förekommande löpande göromål eller lättare rengöring.

Ordinarie arbetstid till sjöss för ekonomipersonal skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas i passagerarfartyg mellan klockan 7 och klockan 20 samt i annat fartyg mellan klockan 6 och klockan 18.

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

Vidare har i *motionen II: 593* hemställts, att 6 § måtte erhålla följande lydelse:

»Ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman tillhörande ekonomipersonalen utgör högst

å passagerarfartyg: 9 timmar om dygnet; samt

å annat fartyg: 8 timmar om dygnet.

Den ordinarie arbetstiden skall förläggas i passagerarfartyg mellan kl. 07.00 och kl. 21.00, samt i annat fartyg mellan kl. 06.00 och kl. 18.00.»

Beträffande motiven till de sålunda framförda förslagen får utskottet hänvisa till vederbörande motioner.

Utskottet. Av den i propositionen lämnade redogörelsen för behandlingen av frågan om regleringen av ekonomipersonalens arbetstid har utskottet icke kunnat undgå att få ett starkt intryck av de vanskligheter som möta att på ett i olika avseenden tillfredsställande sätt lösa här föreliggande spörsmål. Departementschefen har i sitt yttrande erinrat om att då en viss förkortning av arbetstiden till sjöss för fartygens ekonomipersonal genomfördes genom antagandet av 1938 års lag förutsattes att en rationalisering av kökspersonalens arbete skulle vara möjlig. En dylik rationalisering lär även i stor utsträckning ha kommit till stånd, bl. a. genom samverkan mellan de kollektivavtalslutande parterna. Då det torde vara sannolikt, att ytterligare rationaliseringar kunna genomföras, anser utskottet sig i likhet med departementschefen kunna förorda någon ytterligare minskning av ekonomipersonalens arbetstid i jämförelse med gällande lag. I betraktande av de konsekvenser en alltför snäv arbetstidsbegränsning på detta område kan få såväl i ekonomiskt hänseende som med hänsyn till besättningens och eventuella passagerares berättigade anspråk i fråga om förplägnad och upppassning, synes en mera ingående reglering icke kunna undgå att möta svårigheter till följd av såväl ekonomipersonalens växlande arbetsuppgifter som de skiftande förhållandena på olika fartyg. I likhet med departementschefen kan utskottet därför beträffande ifrågavarande personalgrupp icke förorda en strängare eller mera detaljerad arbetstidsreglering i lag än den departementsförslaget innehåller, vilken överensstämmer med Seattlekonventionens lösning av denna fråga. I övrigt torde det vara ändamålsenligast att överlämna åt parterna att, såsom redan i väsentlig utsträckning skett, på överenskommelsens väg söka komma fram till den lämpligaste detaljregleringen av arbetstiden för olika grupper av ekonomipersonal.

Utskottet vill alltså, med avstyrkande av de genom motionerna II: 591 och 593 framförda förslagen, förorda departementsförslaget med understyrkande av vad departementschefen anfört rörande möjligheten av att med hjälp av dispensinstitutet söka bemästra svårigheterna, därest det i enstaka fall skulle visa sig praktiskt ogörligt att genomföra den förordade förkortningen av arbetstiden till sjöss för ekonomipersonalen.

Ordinarie arbetstid vid ankomst till eller avgång från hamn.

I *motionen II: 591* har föreslagits att 7 § i departementsförslaget måtte utbytas mot följande text:

»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) lättare rengöring och spolning av däck under sammanlagt högst 1 timme samt 5) för besättningens förplägnings 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.

3 mom. Arbetstiden för sådan till maskinpersonalen hörande sjöman, vilkens skeppstjänst till sjöss är indelad i vakter, må ej överstiga den för sjömannen i fråga stadgade ordinarie arbetstiden till sjöss.»

Beträffande de skäl som åberopas till stöd för detta förslag får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet. Såsom departementschefen framhållit kräva bestämmelserna i 7 § särskild uppmärksamhet av den anledningen att de bliva så gott som ensamt normerande för den ordinarie arbetstiden för större delen av den inrikes sjöfarten, vilken i allmänhet bedrivs 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 i gällande lag utmåtts något rikligare än vid uppehåll i hamn enligt 8 §. Såsom av propositionen framgår ha också såväl nu som tidigare betydande intressesättningar kommit till synes beträffande innehållet i förevarande stadgande.

Av sålunda angivna skäl har departementschefen ansett det vara nödvändigt att gå varsamt fram vid regleringen av arbetstiden vid ankomst och avgång. Utskottet delar denna mening, men har av skäl som andragits av departementschefen, vars uttalande utskottet jämväl i övrigt åberopar, funnit tillrådligt att gå så långt i arbetstidsinskränkning å ankomst- och avgångsdagar som departementsförslaget angiver.

Utskottet har icke förbisett, att den sålunda förordade regleringen eventuellt kan komma att vid enstaka tillfällen medföra en något längre arbetstid för viss maskinpersonal än som nu är fallet. Detta gäller sådan maskinpersonal å fartyg om högst 1 200 bruttoton, vars arbetstid till sjöss utgör högst 8 timmar om dygnet. Med hänsyn till arten av det arbete, som i förekommande fall utöver nämnda tid må kunna förrättas såsom ordinarie arbete, torde det emellertid för maskinpersonalens del mera sällan bli fråga härom. Under sådana omständigheter och då lagen såsom helhet betraktad i förslaget skick måste anses innebära en betydande förbättring för de an-

ställda i gemen, har utskottet funnit berörda förhållande icke skäligen kunna giva anledning till anmärkning.

Ordinarie arbetstid i närtrafik.

I *motionen II: 592* har föreslagits, »att riksdagen måtte för sin del besluta att antaga Kungl. Maj:ts proposition nr 265 med den ändringen att 3 kap. 10 § erhåller följande lydelse:

Nyttjas fartyg — — — veckor i följd.

Från ovan sagda 112 timmar skall avdragas det antal timmar som understiger åtta arbetade timmar å helgdag.»

Vidare har i *motionen II: 593* hemställts, att 10 § måtte erhålla följande lydelse:

»Nyttjas fartyg i annan fart än i 3 § sägs (närtrafik), skall, där skeppstjänsten ej är anordnad i enlighet med vad i 2 kap. stadgas, ordinarie arbetstid utgöra högst 18 timmar för två dygn i följd; dock må arbetstiden icke överstiga 54 timmar per vecka.»

Beträffande motiven till dessa ändringsförslag får utskottet hänvisa till motionerna.

Utskottet. I fråga om regleringen av den ordinarie arbetstiden i närtrafik har departementschefen anslutit sig till sjömanskommitténs förslag, vilket innebär en minskning av arbetstiden från 63 timmar i veckan enligt gällande lag till 112 timmar under loppet av två veckor i följd; denna regel är generell och gäller alltså jämväl ekonomipersonalen på passagerarfartyg, vars ordinarie arbetstid enligt gällande lag icke är underkastad annan inskränkning än den för samtliga kategorier gällande begränsningen till 24 timmar för två dygn i följd. Den sålunda föreslagna minskningen torde enligt departementschefens bedömande i allmänhet vara möjlig att genomföra utan alltför svåra konsekvenser för sjöfarten, under förutsättning att längden av avdragsgilla uppehåll bestämmes på sätt som förordats under 2 §. Den föreslagna förlängningen från en vecka till två veckor av tidsperioden för beräkningen av den maximala ordinarie arbetstiden förmodar departementetschefen kunna bidra till att underlätta arbetstidsförkortningens genomförande, enär arbetsledningen härigenom erhåller större frihet och möjlighet att smidigare anpassa arbetstiden efter växlande trafikbehov. Trots detta förutser departementschefen att det för viss trafik av säsongbetonad karaktär stundom kan bli vanskligt att tillgodose det normala trafikbehovet inom ramen för den föreslagna arbetstiden, vilket särskilt gäller 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, enligt departementschefens mening, kunna komma till rätta genom tillämpning av dispensregeln i 1 § 3 mom.

Under åberopande av vad departementschefen sålunda och i övrigt anfört till stöd för förslaget i denna del får utskottet, med avstyrkande av motionärernas yrkanden, förorda, att den ordinarie arbetstiden å fartyg i närtrafik begränsas på sätt departementsförslaget utvisar.

Begränsning av övertidsarbete.

I motionen II: 591 har föreslagits, att 13 §, som innehåller reglerna om begränsning av övertidsarbete, måtte erhålla följande lydelse:

»Övertidsarbete må ej åläggas sjöman under längre tid än 4 timmar om dygnet och högst 12 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.

Med övertidsarbete avses även den tid sjöman av förman beordras kvarstanna ombord.

Övertidsarbete må ej förekomma regelbundet.

Från den i första stycket stadgade begränsningen undantages övertidsarbete som erfordras för

- a) nödig vakttjänst i hamn;
- b) vidtagande av åtgärder som blivit påbjudna av myndighet i hamn;
- c) skeppstjänst som föranledes därav att besättningen blivit under pågående resa förminskad.»

Beträffande motiven till detta förslag, som innebär en mycket betydande inskränkning av möjligheterna att anlita sjöfolket till övertidsarbete, får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet. Av såväl sjömanskommitténs betänkande som propositionen framgår med all tydlighet, att den föreslagna minskningen av den ordinarie arbetstiden kommer att för skeppstjänstens behöriga fortgång nödvändiggöra anlåtande av övertidsarbete i avsevärd utsträckning. Detta torde bland annat föranledas av bristande tillgång på befäl och ekonomipersonal. Vad särskilt angår frågan om regelbundet övertidsarbete har departementschefen framhållit, att det icke är möjligt att genomföra den förkortning av arbetstiden, som departementsförslaget innehåller, därest icke det nuvarande förbudet mot sådant arbete upphäves. Såsom tidigare omförmålts utgör Seattlekonventionens krav på dylikt förbud en av orsakerna till att konventionen befunnits icke kunna ratificeras i befintligt skick. Med hänsyn till sålunda angivna förhållanden avstyrker utskottet motionärernas förslag till ändring av förevarande paragraf.

Ersättning för övertidsarbete.

Vid behandlingen inom utskottet av stadgandet i 14 § i departementsförslaget (motsvarande 13 § i gällande lag) har särskild uppmärksamhet ägnats frågan om sättet för bestämmande av övertidsersättningens storlek. Med hänsyn till övertidsersättningens karaktär av arbetslön har utskottet haft under övervägande förslag om att, såsom i andra fall skett (jfr 1942 års detaljhandelslag), överlåta åt parterna att avtalsvägen reglera övertidsersättningens belopp. Detta kan förefalla motiverat jämväl på den grund att övertidsersättningen enligt gällande system för de högst avlönade besättningskategorierna enligt vad utskottet inhämtat kan uppgå till anmärkningsvärt höga belopp. Den mycket stora skillnad som ersättningen för arbete på övertid följaktligen måste uppvisa skilda besätt-

ningskategorier emellan kan i och för sig synas mindre tilltalande och kan för övrigt medföra den olägenheten att sjömän med lägre avlöning belastas med övertidsarbete i större utsträckning än bättre avlönade besättningsmän. Frågan har även uppmärksamats av departementschefen, som emellertid — främst av hänsyn därtill, att Seattlekonventionen ställt övertidersättningen i bestämd relation till den ordinarie avlöningen — ansett sig icke kunna förorda, att parterna ensamma skulle få fritt bestämma övertidersättningens storlek. Ehuru ifrågakommande stadgande i konventionen (art. 17), såvitt utskottet kunnat finna, icke utesluter att grunderna för beräkning av övertidersättningens storlek fastställas genom kollektivavtal, synes det oklart på vad sätt av konventionen fordrad garanti för att ersättningen icke i något fall må understiga 125 % av månadslönen efter timme räknat skall kunna utformas. Med hänsyn härtill och då tiden icke medgivit utskottet att företaga någon mera ingående prövning av olika tänkbara metoder att bestämma övertidersättningen, har utskottet funnit sig nödsakat att inskränka sig till detta omnämmande med uttalande av att frågan enligt utskottets förmenande förtjänar att ägnas fortsatt uppmärksamhet framdeles.

Ikraftträdande och övergångsstadgande.

Under åberopande av vad utskottet inledningsvis anfört under rubriken »Allmänna synpunkter», vill utskottet, som avstyrker det förut redovisade, genom *motionerna I: 429 och II: 601* väckta förslaget om anstånd med lagens ikraftträdande, förorda, att lagen, på sätt i propositionen föreslagits, träder i kraft den 1 januari 1949. Utskottet vill i anslutning härtill ånyo understryka vad departementschefen i olika sammanhang uttalat rörande vikten av att varsamhet iakttages då lagen bringas i tillämpning, så att icke den svenska sjöfartsnäringen tillfogas skador som kunna ha menliga återverkningar för folkhushållet i dess helhet och för sjömansyrkets utövare, vilket särskilt bör hållas i sikte vid handläggning av ärenden rörande undantag enligt övergångsstadgandet samt dispenser med stöd av bestämmelsen i 1 § 3 mom.

På grund av vad ovan anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen — med förklaring att det genom förevarande proposition, nr 265, framlagda förslaget till sjöarbetstidslag icke kunnat i oförändrat skick antagas — måtte för sin del antaga följande förslag till

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

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 understigande 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,

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 sex personer äro anställda inom avdelningen;

läkare;

person som är anställd uteslutande för sjukvård;

person vilken är anställd å fartyg med en bruttodräktighet understigande 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,

(Kungl. Maj:ts förslag:)

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 passage-rare,

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.

(Utskottets förslag:)

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 passage-rare,

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.

2 §.

1 mom. I denna lag förstås med

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

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

styrman: annan till fartygsbefälet hörande person än befälhavaren;

ekonomipersonal: personal som är anställd för besättningens eller passagerarnas förplägning eller uppspassning 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).

*(Kungl. Maj:ts förslag:)**(Utskottets förslag:)*

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, 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 nord-sjö- 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 statt 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 statt i 1) nord-sjö- eller vidsträcktare fart och har en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter eller en bruttodräktighet av minst 500 registerton eller 2) inskräntare fart och har en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter eller en bruttodräktighet överstigande 1 000 registerton;

c) i annat fall än i punkt b) sägs för maskinbefälet tillhörande sjöman som har att själv förrätta smörjningsarbete, i fall fartygets bruttodräktighet uppgår till minst 500 registerton;

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

d) 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 indike-

e) för sjöman som tillhör maskinmanskapet i fall fartyget har en maskinstyrka överstigande 700 indike-

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

rade hästkrafter eller en bruttodräktighet av minst 500 registerton;

e) i annat fall än 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 radiopersonalen, 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.

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.

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

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

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) 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.

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

8 §.

1 mom. 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 mom. 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 arbetstiden icke må överstiga 5 timmar å lördag eller helgdag samt att annan ekonomipersonal än köks- och upppassarpersonal å helgdag icke må såsom

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

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.

3 mom. 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 å helgdag mellan klockan 7 och klockan 9; samt

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

9 §.

Överstiger den ordinarie arbetstiden

a) 48 timmar under loppet av en vecka då fråga är om vaktindelad sjöman vars ordinarie arbetstid till sjöss utgör högst 8 timmar om dygnet, 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 fritid eller på annat sätt enligt vad därom må fastställas genom kollektivavtal eller annan överenskommelse.

3 KAP.

Ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik.

10 §.

Nyttjas fartyg i annan fart än i 3 § sägs (närtrafik), skall, där skeppstjänsten 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 loppet av två veckor i följd.

4 KAP.

Säkerhetstjänst och overtidsarbete m. m.

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;

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

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.

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.

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

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

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 fastställs av fartygsinspektionens chefsmyndighet. 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 arbetstidsjournalens 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 bruttodräktighet 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.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets 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 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 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 16 § eller godkännande som avses i 15 §.

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 § 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 ytterligare bostäder eller inrättningar icke

Erfordras vid tillämpning av stadgandena i 4 § punkterna a)—g) 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 ytterligare bostäder eller inrättningar icke

(Kungl. Maj:ts förslag:)

vara praktiskt möjligt eller icke kunna ske utan oskälig kostnad, samt särskilt bevis utfärdats därom, ordinarie arbetstid till sjöss för sjömannen 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.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

vara praktiskt möjligt eller icke kunna ske utan oskälig kostnad, samt särskilt bevis utfärdats därom, ordinarie arbetstid till sjöss för sjömannen 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.

B. att de i anledning av propositionen väckta motionerna I: 425, I: 427, I: 428, I: 429, II: 591, II: 592, II: 593, II: 594, II: 600 och II: 601, i den mån de icke blivit besvarade genom vad utskottet ovan under A. hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 22 juni 1948.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling ha närvarit:

från första kammaren: herrar Norman, Hage, Wistrand, Löfvander*, Uhlén, Osvald*, Nerman och Carl Eric Ericsson;

från andra kammaren: herrar Olovson i Västerås, Hagård*, Ryberg*, Holm*, fru Västberg, herrar Lundberg, Andersson i Alfredshem och fru Sandström.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservationer:

1) av herr *Olovson* i Västerås;

2) av herr *Hagård*;

3) av herrar *Wistrand*, *Löfvander*, *Osvald*, *Carl Eric Ericsson*, *Ryberg* och fru *Sandström*, vilka anför:

Proposition 265 med förslag till ny sjöarbetstidslag är närmast uppbyggd på Seattlekonventionen av år 1946. Ingen stat har emellertid ratificerat denna konvention, vilken särskilt i fråga om övergångsbestämmelserna har sådant innehåll, att riksdagen på förslag av departementschefen ansett sig böra avstå från att ratificera densamma.

Enligt vad som meddelats i utskottet är dock en överarbetning av konventionen beslutad, vilken överarbetning lär komma att äga rum redan i höst. Innan riksdagen fattar något beslut i fråga om sjöarbetstiden synes oss resultatet av denna överarbetning och dess återverkningar i fråga om lagstiftningen inom de främsta sjöfartsländerna böra avvaktas.

Det har nyligen i offentliga uttalanden från sakkunnigt håll framhållits, att världsfraktmarknaden nu börjar visa tendenser till minskad tillgång till laster och fallande frakter. Sjöfarten tillför vårt land mycket stora belopp utländsk valuta, därav en väsentlig del hårdvaluta, vilken är av största betydelse för vår försörjning. Enligt beräkning uppgår den utländska valuta som genom sjöfarten kommer landet till godo till ca $\frac{1}{2}$ miljard kronor. Det synes oss synnerligen angeläget att icke näringens möjligheter att fullgöra sin under nuvarande förhållanden särskilt betydelsefulla uppgift äventyras genom en lagstiftning, som på densamma lägger större bördor än vad andra med oss jämnställda sjöfartsdrivande länder anse möjliga att bära. Merutgiften för rederierna kan enligt uppgift i propositionen beräknas till dels en engångskostnad för sådana ombyggnader av fartyg, som bliva en följd av lagen, av ca 10 miljoner kronor samt dels en årlig kostnad på grund av ökad bemanning, ökade overtidskostnader m. m. av samma belopp. Visserligen har ett vidsträckt dispensförfarande ställts i utsikt, vilket för tillfället skulle lindra de ekonomiska verkningarna av lagen i vad det gäller engångskostnaderna, men ökningarna i årsomkostnaderna skulle dock kvarstå utan större möjlighet till lindring genom dispenser.

Strävandena att ernå en arbetstid för sjöfolket, som närmare ansluter sig till den, som tillämpas inom arbetslivet i övrigt, böra enligt vår mening stödjas så långt förhållandena det medgiva.

Vi anse emellertid, att man, innan ändringar vidtagas i nu gällande sjöarbetstidslagstiftning bör avvakta den förestående revisionen av Seattlekonventionen och det ställningstagande, som andra sjöfartsdrivande länder av betydelse komma att intaga till en reviderad konvention. Skulle en

mera omfattande anslutning till en sådan konvention komma till stånd förutsätta vi att icke heller Sverige skall vägra sin medverkan till en lagstiftning, som möjliggör konventionens ratifikation.

Med åberopande av ovanstående hemställa vi,

att riksdagen ville för närvarande avslå den kungl. propositionen.

4) av herrar *Uhlén, Lundberg* och *Andersson* i Alfredshem, vilka anfört:

Under åberopande av de skäl, som angivits i motionen II: 593, få vi hemställa,

att riksdagen måtte för sin del antaga 2 § 2 mom. i den föreslagna sjöarbetstidslagen i följande lydelse:

2 §.

2 mom. Vid beräkning av arbetstiden enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, såvida sjömannen enligt förmans besked äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar minst en timme.