

## Nr 27.

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner om ändrade bestämmelser angående övertidsersättning för sjöfolket.*

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 46 i första kammaren av herr *Ericsson, Carl Eric*, och herr *Ohlon* samt nr 44 i andra kammaren av herr *Edström*.

I motionerna, vilka äro likalydande, har hemställts, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om omedelbar utredning inom vederbörande ämbetsverk angående övertidsersättningsbestämmelserna för sjöfolket, samt att Kungl. Maj:t måtte förelägga riksdagen det förslag, vartill denna utredning kan föranleda».

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

Över motionerna har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från kommerskollegium. Därjämte ha på begäran av utskottet yttranden avgivits av Svenska arbetsgivareföreningen, Sveriges redareförening, Sveriges segelfartygsförening och Landsorganisationen i Sverige, som i sin tur inhämtat yttrande från Svenska sjöfolksförbundet, samt av Tjänstemännens centralorganisation, som i sin tur inhämtat yttranden från Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska stewartföreningen. Sistnämnda tre yttranden ha i avskrift jämväl överlämnats till utskottet. Från Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening, som beretts tillfälle att avgiva yttrande över motionerna, har icke inkommit något yttrande.

### **Gällande rätt.**

*Sjöarbetstidslagen den 26 augusti 1948* 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 1 § 3 mom. må, när synnerliga skäl därtill äro, Konungen eller myndighet som Konungen förordnar medgiva undantag jämväl i övrigt från tillämpningen av lagen.

2 § 1 mom. innehåller vissa definitioner. Sålunda sägs bl. a. att i lagen förstås med skeppstjänst arbete varom i 1 § 1 mom. sägs, med sjöman en  
1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1949. 9 saml. 2 avd. Nr 27.*

var som förrättar skeppstjänst vara lagen äger tillämpning, med styrman annan till fartygsbefälet hörande person än befälhavaren, med ekonomipersonal 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 och med dagman sjöman vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter och som ej tillhör ekonomipersonalen.

I 3—10 §§ finnas bestämmelser om den ordinarie arbetstiden å fartyg. Genom 1948 års lag förkortades arbetstiden i såväl fjärr- som närtrafik jämfört med den förut gällande sjöarbetstidslagen av år 1938.

Vad först fjärrtrafiken angår bestämdes 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). Ordinarie arbetstiden till sjöss för dagman utgör, liksom tidigare, högst 8 timmar om dygnet. Den ordinarie arbetstiden å ankomst- och avgångsdagar minskades i den nya lagen 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 medförde den nya lagen 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. Den ordinarie arbetstiden under fartygets uppehåll i hamn bibehölls oförändrad såvitt angår sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen och utgör högst 8 timmar om dygnet. För ekonomipersonalen medförde den nya lagen en minskning i icke obetydlig grad av den ordinarie arbetstiden i hamn. En nyhet i lagen är 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 minskades arbetstiden från i allmänhet 63 timmar i veckan till 112 timmar under två veckor i följd.

I 11—14 §§ finnas bestämmelser om säkerhetstjänst och övertidsarbete m. m.

Beträffande säkerhetstjänst må enligt 11 § utöver den ordinarie arbetstiden skeppstjänst åläggas sjöman i vissa närmare angivna fall, exempelvis då fråga är om skeppstjänst som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods. För skeppstjänst som sjöman utför på grund av bestämmelserna om säkerhetstjänst är han, såvida ej annat överenskommit, icke berättigad till särskild ersättning.

Enligt 12 § kan utöver den ordinarie arbetstiden mot ersättning åläggas sjöman jämväl annan än i 11 § omförd skeppstjänst, övertidsarbete.

Övertidsarbete må enligt 13 § 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. Från den stadgade begränsningen undantages övertidsarbete som erfordras för nödig vakttjänst i hamn, vidtagande av åtgärd som blivit påbjuden av myndighet i hamn, skeppstjänst som föränledes därav att besättningen blivit under pågående resa förminskad eller annan skeppstjänst som ej kan tåla uppskov och som måste fullgöras å tid då sjöman icke eljest enligt lagen har att förrätta arbete. I denna paragraf sägs vidare att övertidsarbete ej bör förekomma regelbundet.

Bestämmelserna om *ersättning för övertidsarbete* finnas i 14 §. 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. 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. 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.

I 15 § sägs att om avtal om skeppstjänst innehåller villkor stridande mot lagen, skall det villkoret vara utan verkan, där ej om sådant villkor överenskommits genom kollektivavtal samt villkoret godkänts av Konungen eller myndighet som Konungen förordnat.

1948 års sjöarbetstidslag trädde i kraft den 1 januari 1949. Särskilda övergångsbestämmelser gälla i fråga om fartyg som vid lagens ikraftträdande redan i svensk ägo nyttjades till sjöfart eller som då var under byggnad för svensk räkning och blivit sjösatt.

På grund härav må i vissa fall undantag göras från tillämpningen av bestämmelserna om den ordinarie arbetstiden till sjöss.

### 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 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 överenskommas 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.

Artikel 17 i konventionen innehåller bestämmelser om övertidsersättning. I artikeln sägs att 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. I stället för penningersättning må genom kollektivavtal överenskommas om kompensation i form av motsvarande ledighet med rätt att lämna fartyget eller i annan form.

I artikel 18 sägs bland annat att övertidsarbete ej må förekomma regelbundet.

Frågan om ratificering av konventionen förelades 1947 års riksdag (prop. nr 321). Vid anmälan av ärendet i statsrådet anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Gjöres*, 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.

I anledning av de betänkligheter mot en ratificering av konventionen, som framkommit i olika sammanhang, har frågan om en revision av konventionen upptagits av Internationella arbetsbyrån. I propositionen nr 265 till 1948 års riksdag med förslag till sjöarbetstidslag uttalade *föredragande departementschefen, statsrådet Gjöres*, beträffande Seattlekonventionen — efter att ha erinrat om olika yttranden över konventionen — följande:

»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.»

### Historik.

I 96 § i 1891 års *sjölag* stadgades, enligt paragrafens från och med år 1915 gällande lydelse, att därest, medan fartyg låge i hamn, sjömans arbetstid, med undantag för arbete för fartygets säkerhet, överstege tio timmar eller

inom tropikerna nio timmar om dygnet, skulle han åtnjuta särskild ersättning för det på övertid utförda arbetet, vilken ersättning icke måtte till någon av besättningen utgå med lägre belopp för timme än trettio öre med tillägg av en fyrahundrededel av hans hyra för månad.

Den första lag, som reglerade arbetstiden å svenska fartyg, var *lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg*. Lagen var av provisorisk karaktär men erhöll med vissa smärre ändringar förlängd giltighet t. o. m. 1926 års utgång.

I 16 § i 1919 års lag stadgades, att ersättning för övertidsarbete skulle, för timme beräknat, utgöra, när arbetet utfördes å söckendag, minst en etthundrafemtiondel och, när arbetet utfördes å helgdag, minst en sjuttiofemtedel av sjömannens kontanta månadslön. Hade sjöman någon dag mera än två timmar använts till övertidsarbete, bestående av lastning eller lossning, skulle, därest han under närmast följande dag eller dagar användes för enahanda arbete, sjömannen för det å sistberörda dag eller dagar utförda övertidsarbete av sådan art utfå ersättning efter den för övertidsarbete å helgdag stadgade beräkningsgrund, ändock att arbetet utförts å söckendag. Ersättningen skulle beräknas särskilt för varje tillfälle övertidsarbete utfördes. För varje påbörjad halvtimme betalades ersättning såsom för halvtimme.

Till grund för 1919 års lagstiftning låg ett av *skeppstjänstkommitterade* den 31 januari 1919 avgivet betänkande med förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg m. m. Om grunderna för övertidsersättningens beräkning anförde de sakkunniga bland annat följande:

Sakkunniga hava ansett det ur mer än en synpunkt innebära en avsevärd fördel, om en viss grund för övertidsersättningens beräkning kunde i lagen uttryckligen föreskrivas. Att sakkunniga åsyftat, det denna beräkningsgrund icke finge frångås genom överenskommelse, synes av den föreslagna bestämmelsen i 9 §. Det har då gällt att finna en grund av sådan allmängiltighet, att densamma ej alltför ofta tarvade ändring. En sådan grund hava sakkunniga trott sig finna i fastställandet av en viss relation mellan övertidsersättningen och den så att säga ordinarie lönen. Genom en dylik anordning synes övertidsersättningen alltid komma att smidigt anpassa sig efter värdet av vederbörandes arbetskraft vid varje tidpunkt. Så sker för övrigt redan beträffande transportarbetarna, i det att övertidsersättningen utgår med viss procentuell förhöjning å ordinarie arbetslönen, vanligen femtio samt för sön- och helgdagsarbete sjuttiofem å etthundra procent. En dylik förhöjning anse sakkunniga rimlig även i fråga om ersättningen för sjömans övertidsarbete.

Emellertid möta vissa svårigheter att så exakt som då fråga är om industriarbetare bestämma storleken av sjömans ordinarie ersättning, vilken härvidlag måste evalveras i visst belopp per timme, då ju övertidsersättningen kommer att gälla visst antal timmars arbete. Med utgångspunkt från en viss ordinarie arbetstid för sjömannen kan ju sägas, att hans månadslön, som skall vara ersättning för den tid han arbetar, låter sig omsättas i

ett visst belopp per timme. Övertidsarbete förekommer väl vidare huvudsakligen i hamn, och för arbetet i hamn hava sakkunniga föreslagit en ordinarie tid av åtta och en halv timmar per dygn. Om man därjämte för enkelhetens skull beräknar tjugusex arbetsdagar i månaden, erhålles ett antal arbetstimmar av  $8\frac{1}{2} \times 26 = 221$ . Delas den fastställda månadslönen med detta tal, framkommer beloppet av den timpenning, sjömannen erhåller för det ordinarie arbetet i hamn. Anser man nu i likhet med sakkunniga, att timpenningen för övertidsarbete bör utgå med femtio procents förhöjning å den ordinarie timpenningen, bliver ju den divisor, varmed månadslönen skall delas för att erhålla övertidsersättningen per timme,  $= 221 : 1,5 = 147$ , vilket tal avrundats till 150.

Sakkunniga förbise givetvis icke, att 221 icke är det exakta antalet arbetstimmar i månaden, då ju sjömannen till sjöss, om hans skeppstjänst är indelad i vakter, i regeln arbetar tolv timmar om dygnet, eller om han är dagman, nio timmar eller om han tillhör kökspersonalen, såväl i hamn som till sjöss, tolv timmar. Att lägga det antal timmar, sjöman verkligen arbetat under månaden, till grund för beräklandet av övertidsersättningen, kunde väl anses teoretiskt riktigtast, men låter sig knappast genomföra. I övrigt synes sakkunniga fullt rimligt att till grund för beräklandet av den ordinarie timpenningen lägges den arbetstid, som befunnits böra vara den normala och som, därest icke eljes hinder mött, borde hava tillämpats även till sjöss.

För övertidsarbete å helgdag ävensom för sådant övertidsarbete å söckendag, som avser lastning och lossning och som utföres å det andra av två på varandra följande dygn, bör högre övertidsersättning utgå och då förslagsvis dubbelt så hög som eljes. Divisorn blir då  $150 : 2 = 75$ .

I nedanstående tabell givas några exempel å övertidsersättning enligt de förslagna grunderna:

Månadslön	Ordinarie timpenning	Övertidsersättning per timme	
		= 1/150 av månadslönen	1/75 av månadslönen
50 kr.	0: 23 kr.	0: 33 kr.	0: 66 kr.
100 »	0: 45 »	0: 67 »	1: 34 »
150 »	0: 68 »	1: 00 »	2: 00 »
200 »	0: 90 »	1: 33 »	2: 66 »

Sakkunniga hava ock övertvägt, huruvida icke en minimi- och en maximi-gräns borde sättas för övertidsersättningen. Det har sålunda framhållits, att en övertidsersättning, understigande femtio öre, knappast borde förekomma. Å andra sidan har anmärkts, att då månadslönen för visst befäl för närvarande kan uppgå till sexhundra kronor, övertidsersättningen per timme skulle för sådant befäl komma att uppgå till fyra respektive åtta kronor. Sakkunniga hava dock ansett sig icke böra föreslå någon begränsning vare sig nedåt eller uppåt, och detta av det skäl, att den föreslagna grunden för övertidsersättningen så smidigt ansluter sig till månadslörens storlek. Skulle det inträffa, att penningvärdet stege så, att t. ex. en månadslön av femtio kronor skulle anses skälig, då måste även en timpenning av tjugotre öre vara skälig och givetvis jämväl en övertidsersättning av femtio procent däröver, eller trettiotre öre, bliva skälig, huru låg den än för närvarande kan synas. Detsamma har givetvis sin tillämpning på en övre gräns.

Genom att övertidsersättningen stiger till mera avsevärda belopp torde ock åstadkommas en viss garanti för att övertidsarbete icke utan vägande

skäl åläggas besättningen och främjas sålunda det syfte man genom arbetstidens begränsning vill nå.

Det må framhållas, att sakkunniga använt uttrycket månadslön för att ange, att till grund för beräkandet av övertidsersättningen skall ligga ej blott grundhyran, utan även eventuellt dyrtidstillägg, varemot icke naturaförmåner, såsom mat och bostad, skola inräknas. Denna senare ersättning utgår ju, vare sig övertidsarbete förekommer eller ej.

Den följande sjöarbetstidslagen, *lagen den 13 juli 1926 om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslag)*, erhöll med hänsyn till sin svårbedömliga karaktär och den försiktighet, vartill de internationella förhållandena på detta område gävo anledning, först giltighet under en försöksperiod på fyra år. Efter successiva förlängningar kom lagen att gälla till och med den 31 december 1938.

I 1926 års lag bibehölls oförändrade de i 1919 års lag stadgade grunderna för beräkning av övertidsersättning.

*Sjöarbetstidslagen den 30 september 1938*, som trädde i kraft den 1 januari 1939, stadgade i 13 § att ersättning för övertidsarbete skulle utgå i penningar, eller ock, då fråga vore om vakttjänst i hamn eller om arbete utfört av sjöman som icke uppbure kontant lön, beredas i form av fritid. För övertidsersättning som utginge i penningar bibehölls de förut gällande beräkningsgrunderna. Ersättningen skulle alltså för timme räknat utgöra, när övertidsarbetet utförts å söckendag, minst  $\frac{1}{150}$  och, när övertidsarbetet utförts å helgdag, minst  $\frac{1}{75}$  av sjömannens kontanta månadslön, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning.

I det sakkunnigförslag som låg till grund för 1938 års sjöarbetstidslag hade den i den då gällande lagen stadgade beräkningsgrunden för övertidsersättningens utgörande bibehållits, så ock bestämmelsen om beräkning av ersättning för varje tillfälle övertidsarbete utfördes samt för minst en halvtimme varje gång. Däremot innehöll sakkunnigförslaget icke någon bestämmelse om dubbel övertidsersättning för arbete å söckendag.

I yttrande i anledning av förslaget till ny lag i ämnet upptogo *kommerskollegium* och *socialstyrelsen* ett i samband med tidigare utredning framkommet förslag om beräkning av övertidsersättning efter i lagen fastställda minimibelopp i stället för kvotdel av hyran. Rörande detta förslag om den kontanta övertidsersättningens beräkning anförde ämbetsverken följande:

»Ersättningen skall (enligt sakkunnigförslaget) liksom i nu gällande lag bestämmas i förhållande till vederbörandes kontanta månadslön, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning. Det har redan länge uppmärksamrats, att vissa svagheter vidlåda denna beräkningsgrund, vilka svagheter i någon mån skulle kunna avhjälpas genom fastställande i lagen av ett fixerat minimibelopp för ersättningen. Det är visserligen sant, att ett sålunda fixerat minimum ej låter, på samma sätt som en i förhållande till månadsavlöningen bestämd övertidsersättning, anpassa sig efter eventuella förändringar i löneläget och att fastställandet av minimibelopp kan sägas



mindre tillgodose de högre avlönade sjömannens intressen. Det i propositionen nr 240 till 1934 års riksdag avgivna förslaget till sjöarbetstidslag bibehöll även månadsavlöningen såsom grund för beräkningen av övertidsersättning i penningar. Det torde emellertid ej kunna förnekas, att detta beräkningssätt kan medföra vissa olägenheter. Befälhavaren kan sålunda för-anledas att till övertidsarbete i första hand använda sjömän med lägre av-löning. Då det föreliggande lagförslaget i motsats till nu gällande lag kom-mer att omfatta vaktindelade förste styrmän och förste maskinister, måste dessutom beaktas, att den föreslagna övertidsersättningen, som per timme räknat skulle utgöra  $\frac{1}{150}$  eller, i fråga om helgdagsarbete,  $\frac{1}{75}$  av den ifråga-kommande månadslönen, för förste styrmän och förste maskinister kan komma att uppgå till anmärkningsvärt höga belopp. Detta torde giva an-ledning till övervägande, huruvida ej grunderna för beräkning av övertids-ersättning i penningar borde ändras. Ämbetsverken hava varit i tillfälle att taga del av ett efter nordiska sjöfartskonferensen upprättat preliminärt norskt förslag till bestämmelser i ämnet. Enligt detta förslag skulle i för-fattningsväg stadgas vissa minimibelopp för den kontanta övertidsersätt-ningen. Dessa minimibelopp skulle, per timme räknat, uppgå till minst 1 krona för däck- och maskinmanskaps samt för köks- och upppassarpersonal samt minst 1 krona 50 öre för andra sjömän; någon författningsstadgad förhöjning för helgdagsarbete skulle ej förekomma. Med hänsyn till nyss-berörda förhållanden synes det ämbetsverken lämpligast att jämväl en bli-vande svensk lag i ämnet allenast fixerade vissa minimibelopp för den kon-tanta övertidsersättningen. I gällande kollektivavtal mellan Redareföre-ningen och Sjöfolksförbundet ha bestämmelser meddelats om dylika mini-mibelopp för däck- och maskinmanskaps del, i det att övertidsersätt-ningen fastställts till minst 65 öre per timme övertidsarbete å söckendag och minst 1 krona 30 öre per timme övertidsarbete å helgdag. Beträffande befälet finnas inga dylika minimibelopp stadgade i de mellan Redareföre-ningen och vederbörande befälsorganisation träffade kollektivavtalen; där- emot har bestämts, att till förste styrman skall för övertidsarbete, därest motsvarande ledighet ej på visst sätt beredes honom, utgå ersättning, vil-ken skall beräknas med iakttagande av sjöarbetstidslagens grunder efter den å samma fartyg anställde andre styrmannens avlöning. Den lägsta be-gynnelselönen för andre styrman enligt avtalets grundtariff uppgår till 225 kronor per månad. Av denna månadslön utgör  $\frac{1}{150}$  en krona 50 öre och  $\frac{1}{75}$  tre kronor. I anslutning härtill föreslå ämbetsverken, att de mini-mibelopp för övertidsersättning, som upptagas i lagen, bestämmas till, per timme räknat, beträffande manskap 65 öre för övertidsarbete å söckendag och 1 krona 30 öre för dylikt arbete å helgdag samt beträffande befälet en krona 50 öre för övertidsarbete å söckendag och 3 kronor för dylikt arbete å helgdag.»

*Föredragande departementschefen, statsrådet Sköld*, anförde härom i propositionen nr 223 till 1938 års riksdag med förslag till sjöarbetstidslag m. m. följande:

»Det av ämbetsverken framförda förslaget om fastställande av fixerade minimibelopp för övertidsersättningen har jag icke funnit mig kunna för-orda. Därmed förbundna olägenheter — som under förarbetena till 1934 års lagförslag föranledde ämbetsverken att avvisa då framkommet förslag

av enahanda innebörd — hänföra sig i främsta rummet till systemets stelhhet och bristande möjlighet till anpassning efter förändringar i löneläget. Denna sida av saken har belysts genom i höst träffade kollektivavtal, som genom löneförhöjningar medfört väsentliga förändringar i grunderna för de av ämbetsverken för knappt ett halvt år sedan föreslagna övertidsbeloppen. I jämförelse med det för fartygsbefälet gällande nya kollektivavtalet skulle den av ämbetsverken föreslagna beräkningsmetoden även innebära betydande försämring för äldre, högre avlönade befälspersoner. Detta gäller särskilt förste styrmännen, vilka enligt kollektivavtalet äga rätt till övertidsersättning enligt samma grunder som övriga styrmän, d. v. s. beräknad efter förste styrmännens egen lön. Med hänsyn till dessa omständigheter har jag funnit mig böra i förevarande hänseende biträda sakkunnigförslaget.»

Till grund för den år 1948 antagna sjöarbetstidslagen ligger ett av 1946 års *sjömanskommitté* avgivet betänkande (SOU 1948: 16). Kommittén föreslog att de då gällande bestämmelserna om övertidsersättning skulle bibehållas oförändrade. Kommittéledamöterna Böös och Reuterskiöld framförde emellertid i särskilda yttranden erinringar mot bestämmelserna.

Sälunda uttalade 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 minimum, lämpligen bestämt till i Seattlekonventionen föreskrivna 125 procent av timlönen.

*Reuterskiöld* anförde 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. Åtminstone 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.

Av de över kommittébetänkandet inhämtade remissyttrandena må följande här nämnas.

I fråga om ersättningen för övertidsarbete uttalade *Sveriges redareförening* och *Segelfartygsföreningen* sin anslutning till kommittéledamoten Reuterskiölds särskilda yttrande. Redareföreningen framhöll särskilt, att månadslönernas stegring och införandet av olika slag av lönetillägg med-

fört, att övertidsersättningen per timme för de högre betalda stigit till belopp, som icke kunde betecknas som skäligen. En maximigräns för övertidsersättning borde därför fastställas.

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

Med anledning av Böös' reservation anförde *Maskinförbundet* och *Landsorganisationen*, att om kommittéförslaget hade karaktären av lönelagstiftning, 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 majoritetsförslagets med gällande lag överensstämmande beräkningsgrunder.

Vad angår beräkningen av övertidsersättningen anförde *Maskinförbundet* 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  $\frac{1}{120}$  av månadslönen när arbetet utförts å söckendag och  $\frac{1}{60}$  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.

Efter att ha erinrat om kommerserådet Böös' särskilda yttrande fortsatte förbundet:

»Förbundet finner det svårt att följa kommerserådet Böös i denna argumentering. Ehuru kommittén icke ansett det lämpligt att lagstifta på löneområdet, har den icke därmed sagt att övertidsersättning som redan fastställts i sjöarbetstidslagen skulle uttagas ur denna. Sjöman är enligt lagen skyldig att utföra skeppsarbete som ålägges honom och kan straffas om han vägrar utföra sådant arbete, varför det är helt naturligt att ett minimum för övertidsersättningen också fastställas i lag. Kommerserådet Böös anser att överenskommelser om övertidsersättning, 'självfallet med ett lagstadgat minimum', skall träffas mellan redares och de ombordanställdas organisationer, varför han själv enligt förbundets förmenande erkänner principen om övertidsersättningens fastställande i lag. Kommerserådet Böös' förslag att detta lagstadgade minimum lämpligen borde fastställas till 125 procent av timlönen, innebär då endast en sänkning av det minimum som redan är fastställt i gällande sjöarbetstidslag och vari kommitténs majoritet icke föreslagit någon ändring.»

*Föredragande departementschefen, statsrådet Gjörös*, anförde i propositionen nr 265 till 1948 års riksdag i denna del följande:

»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 övertidersättningens karaktär av arbetslön synas principiella skäl tala för att överlåta åt parterna själva att avtalsvägen reglera övertidersättningens storlek. Så har exempelvis skett i 1942 års arbetstidslag för detaljhandeln. Emot denna lösning talar emellertid bl. a. den omständigheten, att Seattlekonventionen ställt övertidersättningen i bestämd relation till den ordinarie avlöningen. Konventionen stadgar sålunda, att övertidersättningen 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 övertidersättningens storlek. Sjöarbetstidslagen synes liksom nu böra fastställa ett minimum för ersättningen.

Om man i lag skall fixera ett minimum för övertidersättningen, kan man gå fram efter flera olika linjer. En lösning är att bestämma övertidersättningen 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 övertidersättningen i vissa fall, särskilt för det högre befälet, därigenom kan komma att uppgå till betydande belopp.»

*Andra lagutskottet*, som behandlade propositionen, uttalade i sitt av riksdagen i nu ifrågavarande del godkända utlåtande nr 54, att av såväl sjömanskommitténs betänkande som propositionen framginge med all tydlighet, att den föreslagna minskningen av den ordinarie arbetstiden komme

att för skeppstjänstens behöriga fortgång nödvändigöra anlitande av övertidsarbete i avsevärd utsträckning.

I fråga om ersättning för övertidsarbete uttalade utskottet vidare:

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 besättningskategorier 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 uppmärksammats av departementschefen, som emellertid — främst av hänsyn därtill, att Seattlekonventionen ställt övertidsersättningen i bestämd relation till den ordinarie avlöningen — ansett sig icke kunna förorda, att parterna ensamma skulle få fritt bestämma övertidsersättningens storlek. Ehuru ifrågakommande stadgande i konventionen (art. 17), såvitt utskottet kunnat finna, icke utesluter att grunderna för beräkning av övertidsersättningens storlek fastställas genom kollektivavtal, synes det oklart på vad sätt av konventionen fordrad garanti för att ersättningen icke i något fall må understiga 125 procent 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 övertidsersättningen, 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.

### Yttrandena.

Kommerskollegium anser att frågan om ändring av de svenska bestämmelserna om övertidsersättning bör tills vidare anstå. Svenska arbetsgivareföreningen finner angeläget, att en utredning enligt motionärernas förslag kommer till stånd snarast möjligt, och Sveriges redareförening framhåller, att en omedelbar utredning är nödvändig. Jämväl Sveriges segelfartygsförening tillstyrker en utredning. Landsorganisationen avstyrker däremot förslaget om utredning, och Tjänstemännens centralorganisation hemställer att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd. I de av Centralorganisationen inhämtade yttrandena från Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska stewartföreningen avstyrkas likaledes motionerna.

*Kommerskollegium* har med hänsyn till vad i motionerna anförts verkställt en preliminär utredning rörande sjöfolkets avlöningsförhållanden i Norge, Danmark, Storbritannien och USA. Den preliminära utredningen är utarbetad med ledning av de i respektive länder mellan redare och sjöfolksorganisationer gällande kollektivavtalen samt beträffande förhållandena i Storbritannien med ledning av National Maritime Boards föreskrifter. *Kommerskollegium* har därjämte utarbetat tabellariska uppställningar utvisande storleken av nu utgående svenska hyror och övertidsersättningar. Den preliminära utredningen och uppställningarna finnas bifogade kollegii yttrande.

I anslutning till utredningen anför kollegium:

Av redogörelsen beträffande förhållandena i USA framgår, att de övertidsersättningsbelopp som i vissa fall utgå till högt avlönat svenskt sjöfolk äro högre än de belopp som utgå till sjömän i motsvarande ställning å amerikanska fartyg. Med hänsyn till de mycket långtgående amerikanska bestämmelserna, enligt vilka visst ordinarie arbete skall kompenseras med övertidsersättning, torde det emellertid kunna starkt ifrågasättas, om icke kostnaderna för övertid i amerikanska fartyg bliva högre än de motsvarande kostnader som med gällande beräkningssätt uppstå i svenska fartyg.

Övertidsersättningen till danskt sjöfolk är låg jämfört med motsvarande ersättning till svenskt sjöfolk. Vid sådan jämförelse synes emellertid böra beaktas att vissa i de danska kollektivavtalen intagna bestämmelser angående ordinarie arbetstid äro fördelaktigare för sjöfolket än de arbetstidsföreskrifter, som äro gällande i Sverige. Således torde t. ex. bestämmelsen i kollektivavtalet mellan Dansk Dampskibsrederiforening och Dansk Styrmandsforening att den ordinarie arbetstiden till sjöss utgör 8 timmar samt att för arbete därutöver skall utgå övertidsersättning, medföra att övertidsersättning i många fall utbetalas för arbete som fullgjorts under vakttjänst till sjöss.

Den till norskt sjöfolk nu utgående övertidsersättningen är, beträffande sjöfolk i manskapsgrad, av ungefär samma storleksordning som motsvarande svensk ersättning; däremot är den till norskt sjöfolk i befälsställning utgående ersättningen lägre än den som svenskt befäl åtnjuter. Kollegium vill emellertid i samband härmed nämna att enligt i Norge utarbetat förslag till ny sjöarbetstidslag (Ot. prp. nr 77, 1948) föreslås (i departementets förslag), att då gottgörelse för övertidsarbete lämnas i pengar, skall sådan betalning utgå med minst 25 procent högre belopp än grundhyran per timme. Vid beräkningen av grundhyran per timme skall arbetstiden för sjömän som tillhöra däck- och maskinbesättningen å fartyg om 500 brutton och därutöver och för dagman fastställas till 208 timmar per månad och för andra sjömän till 224 timmar.

Storleken av de övertidsersättningsbelopp som utgå till engelskt sjöfolk framgår av bilagd utredning. Särskilt anmärkningsvärt är härvid att sådan ersättning under vissa förhållanden icke utgår till engelskt sjöfolk i befälsställning. De befäls personer som icke åtnjuta sådan ersättning kompenseras emellertid med förlängd semester och dessutom synas dessa tillförsäkrade en trygghet i anställningen, som näppeligen kan anses tillkomma svenskt befäl i allmänhet.

Av utredningen har framgått, att olikheter i arbetstidsreglering, anställ-

nings- och avlöningsförhållanden för sjöfolk i de berörda länderna medfört att ersättningen per tidsenhet för övertidsarbete företer betydande skiljaktigheter. Omständigheterna under vilka övertidsersättning utbetalas äro också mycket olika. Medan t. ex. i amerikanska och danska fartyg övertidsarbete till sjöss i betydande utsträckning och ofta regelbundet förekommer bland vaktindelat personal, torde övertidsersättning till vaktindelat svenskt sjöfolk endast i mycket ringa omfattning förekomma.

Det förut omnämnda norska förslaget till ny sjöarbetstidslag kommer, enligt vad kollegium förspport, att föreläggas nu sittande storting. I departementsförslaget intagen föreskrift om grunderna för övertidsersättningens beräkning avviker emellertid betydligt från det förslag, som avgivits av den kommitté (Arbeidstidskommiteen) som utarbetat förslag till ny lag. Medan i departementsförslaget förordats bestämmelser i enlighet med Seattle-konventionens föreskrifter, har kommittén framlagt förslag som innebär att ersättningen skulle beräknas enligt samma grunder som tillämpas här i riket. Båda förslagen innebära således att övertidsersättningens storlek skulle stå i viss proportion till hyran, vilket synes innebära en avvikelse från i gällande norska kollektivavtal tillämpad praxis.

De föreskrifter av här avsett slag som må komma att fastställas i ny norsk lag, kunna ur svensk synpunkt vara av intresse, särskilt som norska fartyg i betydligt större utsträckning än svenska sysselsättas i tidsbefraktning för utländska befraktares räkning.

Kollegium anför härefter:

Kollegium vill slutligen erinra om bestämmelsen i 1 § 3 mom. nu gällande sjöarbetstidslag. Jämlikt denna lags bestämmelse må Konungen, eller den myndighet åt vilken Konungen må hava uppdragit, att i vissa avseenden därutinnan utöva beslutanderätt, medgiva undantag från lagens tillämpning. Med stöd av nämnda lagrum samt vad i lagens 15 § stadgas, har tidigare kollektivavtal godkänts som bl. a. innehållit föreskrift om annan ersättning för övertidsarbete än den som i sjöarbetstidslagen föreskrives. Därest arbetsmarknadens parter skulle träffa överenskommelse om att exempelvis för vissa grupper sjöfolk i kollektivavtal fastställa annan övertidsersättning än den ersättning som skulle utgå enligt i lagen fastställt beräkningssätt, medger lagens nuvarande avfattning möjligheter för godkännande därav.

Den preliminära utredning, för vilken här ovan redogjorts, ger vid handen, att även om övertidsersättningarna för större delen av personalen ej utgå efter högre normer på svenska fartyg än på flertalet utländska så äro de svenska övertidsersättningarna till det högre befälet väsentligt mycket större än motsvarande utländska övertidsersättningar. Sistnämnda förhållande läser emellertid hava varit statsmakterna bekant, när den nya sjöarbetstidslagen antogs. Att vid sådant förhållande redan nu, då lagen nätt och jämt trätt i kraft, vidtaga ändringar i dess bestämmelser om övertidsersättning synes knappast vara att förorda. Till förmån för uppskov med behandling av frågan om dylik ändring talar även den omständigheten, att Norge, som ju är ett av världens viktigaste sjöfartsländer samt i sådan egenskap och till följd av dess geografiska belägenhet av största betydelse ur konkurrenssynpunkt för vår sjöfart, inom kort torde behandla frågan om eventuell överarbetning av sin sjöarbetstidslag. Kollegium, som givetvis kommer att med uppmärksamhet följa utvecklingen på området ej blott

inom landet utan även i Norge och på andra håll utomlands, anser att man ännu någon tid bör avvakta vart denna utveckling leder och att alltså frågan om ändring av de svenska bestämmelserna om övertidsersättning bör tills vidare anstå.

*Svenska arbetsgivareföreningen* anför i sitt yttrande över motionerna följande:

Föreningen instämmer i allo i de synpunkter, som närmare utvecklas i motionerna. Övertidsersättning beräknad enligt sjöarbetstidslagen ger i många fall betydligt högre belopp än som utgår för motsvarande arbeten i land. Exempelvis utgår övertidsersättningen på söndagar inom industrien genomgående med 100 procents tillägg på lönen. Enligt sjöarbetstidslagen blir söndagsersättningen bortåt 200 procent högre än den ordinarie lönen beräknad per timme; det vill för övrigt synas, som om detta resultat skulle bero på en felräkning av 1917 års skeppstjänstkommitterade. (Skeppstjänstkommitterades betänkande s. 35—36.)

En tvingande bestämmelse som i sjöarbetstidslagen är olämplig även med hänsyn till att arbetsförhållandena inom den relativt omfattande sjöfarten inom föreningens område variera avsevärt, vilket gör att skäligheten av en hög övertidsersättning ej sällan är diskutabel. Inom norrlandsstuverierna t. ex. användas fartygen för att befordra stuveriarbetare ut till arbetsplatserna om morgonen och hem om aftonen. Det kan ej undvikas, att denna trafik i viss utsträckning äger rum före och efter vad som allmänt gäller som normal arbetstid. Under hela dagarna ligga emellertid fartygen i allmänhet stilla, och de ombordanställda äro då i huvudsak fria från arbete. Det kan tilläggas, att seglationssäsongen här är begränsad till sommaren, medan de ombordanställda under vinterhalvåret ha arbeten i land. På sågverkens långbogserare är arbetet hårdare, men seglationssäsongen är även här kort, och vintertid ha de anställda andra arbeten. Sågverkens hamnbogserare representera ännu en annan typ av arbete. Folket på dessa båtar inta i mångt och mycket ej annan ställning än företagens transportarbetare i land. Inom den kommersiella bogsernäringen i Stockholm, Göteborg och Malmö m. fl. orter äro arbetsförhållandena mera lika den egentliga sjöfartens, men även här är det, såsom nedan framgår, olämpligt med lagfästa grunder för övertidsersättningen.

Inom föreningens område användas dels fartyg, som falla under sjöarbetstidslagen, dels fartyg, som falla utanför denna lag. Av praktiska skäl måste emellertid dessa olika båtkategorier sammanföras under enhetliga kollektivavtal. Detta medför, att övertidsersättningen i samma avtal beräknas enligt sjöarbetstidslagens grunder för vissa anställda, medan för andra anställda ersättningen utgår med vissa i avtalet angivna betydligt lägre belopp per timme. Denna tudelning har komplicerat avlöningsuträkningen och avlöningsbokföringen för företagen, har vållat återkommande tvister mellan företagen och de anställda och har varit ägnad att skapa motsättningar mellan de olika arbetstagarkategorierna inbördes.

Under åberopande av vad ovan anförts finner föreningen det angeläget, att en utredning enligt motionärernas förslag kommer till stånd snarast möjligt.

Vid *Sveriges redareförenings* yttrande finnas fogade uppställningar utvisande storleken av övertidsersättningar åt svenskt sjöfolk samt en tablå



angående övertidsersättning åt sjöfolket i Danmark, Norge och Storbritannien ävensom en uppställning utvisande den övertidsersättning till ombordanställda å svenska fartyg som skulle utgå vid tillämpning av reglerna i Seattlekonventionen.

I sitt yttrande erinrar föreningen till en början om att utarbetandet av 1948 års sjöarbetstidslag bedrevs i ett forcerat tempo.

Föreningen fortsätter:

Särskilt var detta fallet vid utskottsbehandlingen av Kungl. Maj:ts proposition i ämnet. Till följd av knappheten på tid — vilket framgår av det uttalande, som utskottet gjorde i sitt utlåtande nr 54/48 — hade man icke möjlighet att på önskvärt sätt genomtänka de praktiska konsekvenserna av åtskilliga i lagförslaget ingående bestämmelser. Så torde i särskilt hög grad vara fallet beträffande följderna av ett bibehållande av tidigare gällande regler för övertidsersättningens beräkning, vilket i synnerhet varit angeläget, när man genom lagen införde regler för arbetstidens beräkning, som med visshet kunde antagas leda till, att övertidsarbetet komme att få en avsevärt större omfattning än tidigare.

De gångna åren hava givit en mångfald exempel på de stötande konsekvenser, vilka nu allt oftare bliva en följd av lagens bestämmelser om övertidsersättning. Det stora antal klagomål, som ingått från redare av skilda fartygstyper, möjliggör ett uttalande i denna fråga på basis av ett betydande erfarenhetsmaterial.

Föreningen framhåller härefter att de fastställda reglerna om övertidsersättningens beräkning i åtskilliga fall leda till ersättningsbelopp, vilka framstå som oskäligt höga, därvid föreningen hänvisar till den vid yttrandet bifogade uppställningen samt tillägger att såsom av uppställningen framgår kan övertidsersättningen i vissa fall belöpa sig till över 19 kronor i timman. Även om man bortser från dessa extrema fall, är det ostridigt att övertidsersättningar om 8—15 kronor i timman ofta utgå.

Föreningen anför härefter:

Liksom det ordinarie arbetet är av mångskiftande natur, så utföras även på övertid arbeten av växlande art. Vissa typer av övertidsarbete äro emellertid i praktiken dominerande, såsom vakttjänst i hamn, lasträkning, förhandlingar och passning av olika slag av hjälpmaskiner. I viss utsträckning torde kunna sägas, att övertidsarbetena utgöras av sådana arbeten, vilka icke erfordra något större mått av psykisk och fysisk ansträngning. De kvalifikationer, som föranlett högre eller lägre lön för det ordinarie arbetet, komma icke alltid till samma rätt vid utförandet av övertidsarbetena. Det framstår därför såsom obilligt att låta den kraftiga graderingen av ersättningarna för det ordinarie arbetet återspeglas i vad som skall utgå i ersättning för det på övertid utförda och därmed komma upp i belopp, som många gånger icke stå i relation till det utförda arbetet.

Såsom en följd av sjöarbetstidslagens ifrågavarande bestämmelser kan det inträffa, att personer i befälsställning, vilkas arbete är undantaget lagens reglering och sålunda icke äro berättigade till övertidsersättning, komma i åtnjutande av lägre lönebelopp än dem underordnat befäl — och i en del fall även sådant för vederbörande tjänst okvalificerat befäl, som på grund av den nuvarande befälsbristen måst påmönstras.

Ett dylikt förhållande giver icke sällan anledning till missnöje från sådana anställda, vilka till följd av sin större skicklighet befordrats till tjänster, med vilka icke är förenad rätt till övertidsersättning. En befordran framstår i åtskilliga fall som oförmånlig, enär den kan medföra icke en förbättring utan en försämring ur totalinkomstsynpunkt. Vederbörande kunna härigenom betagas intresset för att genom en god arbetsinsats meritera sig för befordran.

Enligt vad föreningen har sig bekant utgår övertidsersättning efter helt andra beräkningsgrunder och med betydligt mindre belopp inom den svenska industrien. Sålunda åtnjuter en industriarbetare under de två första timmarnas övertidsarbete 35—40 procents förhöjning å timlönen, därefter 50—75 procent och å helldag 100 procent. För arbetsledare — till vilken kategori befälet inom handelsflottan torde kunna hänföras — utgår i regel ingen övertidsersättning och i de fall så är förhållandet med betydligt mindre belopp än inom sjöfarten. Man anser allmänt inom industrien, att stor försiktighet skall iakttagas vid medgivandet av övertidsersättning till personer, vilka stå i ansvarsställning i förhållande till de underordnade.

Föreningen gör därefter en jämförelse mellan de system, som i skilda länder kommit till användning för att på ett skäligt sätt uppdraga normer för beräkandet av övertidsersättningar till sjöfolket, och anför härom:

Enligt den metod, som tillämpas i USA, utgår övertidsersättning i allmänhet med ett fast belopp per timma till befäl och med ett annat, lägre belopp till manskap. Utmärkande för systemet är sålunda, att de anställda sammanföras till endast två grupper med en och samma övertidsersättning åt alla, som tillhöra samma grupp, oavsett om de inom gruppen äro av högre eller lägre grad samt oavsett fartygets tontal och storleken av den ordinarie lönen. De amerikanska övertidsersättningarna framstå såväl i sig själva som med hänsyn till dollarns inhemska köpkraft som mycket låga i jämförelse med motsvarande svenska ersättningar.

Ett annat sätt att beräkna övertidsersättningen tillämpas i Storbritannien, där de ombordanställda sammanföras i fyra grupper. Övertidsersättningen är densamma för alla de personer, som höra till en och samma grupp. Jämväl i Danmark och Norge tillämpas ett liknande system. Det torde i synnerhet böra framhållas, att i samtliga dessa tre länder samma övertidsersättning utgår till allt befäl, oavsett tjänsteställningen. För ytterligare upplysningar härutinnan får föreningen hänvisa till bifogade tablå.

Enligt en tredje metod är övertidsersättningen sammansatt av två delbelopp, av vilka det ena är fast och utan relation till den ordinarie lönen, medan det andra utgör en viss bråkdel av den utgående lönen. Denna metod tillämpades i 1891 års sjölag, vars 96 § föreskrev, att övertidsersättning i förekommande fall skulle utgå med 30 öre plus  $\frac{1}{400}$  av månadshyran per timma. Det må framhållas, att med hänsyn till dåvarande penningvärde beloppet om 30 öre regelmässigt utgjorde övertidsersättningens större komponent.

Enligt en fjärde metod slutligen utgår övertidsersättning med belopp, som stå i omedelbar relation till månadslönen. Denna metod tillämpas i gällande svensk rätt och har kommit till uttryck i Seattle-konventionen och det norska förslaget till ny sjöarbetstidslag.

De tre förstnämnda metoderna hava den fördelen, att de innefatta vissa garantier mot orimligt höga ersättningsbelopp. Beträffande de två första

torde därjämte kunna sägas, att man genom dessa tager hänsyn till den omständigheten, att övertidsarbetet icke alltid är av sådan natur, att en differentiering i ersättningshänseende synes vara nödvändig på samma sätt som i fråga om det ordinarie arbetet. Mycket talar för, att den i Storbritannien, Danmark och Norge tillämpade metoden innefattar en lämplig, principiell lösning av förevarande problem. Föreningen får även fästa uppmärksamheten på, att enligt de engelska kollektivavtalen övertidsarbete helt kan kompenseras med motsvarande fritid i hamn; ett tillvägagångssätt, som torde innebära stora fördelar såväl för den ombordanställda som arbetsgivaren.

Det har från myndigheternas sida förklarats, att man åsyftar att bringa svensk sociallagstiftning för sjöfolk i så nära samstämmighet som möjligt med de i Seattle 1946 antagna konventionerna. Vid sådant förhållande torde det vara av vikt, att man vid den i motionen föreslagna utredningen beträffande övertidsersättningens beräkning tager tillbörlig hänsyn till vad konventionen nr 76 rörande hyror, arbetstid och bemanning har att anföra på denna punkt. Enligt denna må övertidsersättning icke utgå med lägre belopp än »one and a quarter times the basic pay or wages per hour». Med uttrycket »basic pay or wages» avses befäl eller manskap tillkommande kontant lön, vari ej inräknats övertidsersättningar, lönetillägg eller andra bidrag i penningar eller in natura. En tillämpning av denna regel å svenska fartyg giver ett helt annat resultat än vad som framkommer genom de nu i sjöarbetstidslagen stipulerade reglerna. Anledning till de ovan påtalade, av nu gällande svenska lagstiftning föranledda mindre tillfredsställande konsekvenserna torde vara, att man visserligen anpassat reglerna om arbetstidens längd till Seattlekonventionen och i vissa fall gått längre, men att man underlåtit att samtidigt taga fasta på de bestämmelser om övertidsersättningens beräkning, som återfinnas i densamma. I den norska propositionen om ny sjöarbetstidslag (Ot. prp. nr 77/48) föreskrives i enlighet med Seattle-konventionen, att övertidsersättning skall utgå med 125 procent av grundhyran per timma.

Föreningen anför till sist:

Det nu tillämpade svenska systemet för bestämmandet av övertidsersättningsbeloppen är icke väl avvägt. Föreningen har i samband med behandlingen av förslaget till den nya sjöarbetstidslagen framhållit de allvarliga ekonomiska konsekvenser, som bl. a. övertidsersättningarnas storlek redan då i åtskilliga fall medförde, i synnerhet då den svenska handelsflottan konkurrerade med utländskt tonnage vid deltagandet i s. k. tidsbefraktning. Enär det redan nu med säkerhet kan sägas, att övertidsbeloppen komma att växa på grund av förkortandet av den ordinarie arbetstiden, blir läget än oförmånligare. Jämväl den omständigheten, att rederierna tvingas utbetala högre övertidsersättningar till bl. a. befälet genom omöjligheten att erhålla det antal, som erfordras för att uppfylla sjöarbetstidslagens krav på arbetstidsbegränsning, medför, att den icke ringa del av den svenska handelsflottan, som träffas härav, blir försatt i ett ekonomiskt ansträngt läge. Särskilt kommer detta att beröra det mindre och medelstora tonnaget, vilket redan nu har svårt att göra sig gällande i den internationella konkurrensen.

Sveriges Redareförening, som icke i förväg vill binda sig för visst annat system, får som sin uppfattning framhålla, att en omedelbar utredning av denna fråga, med hänsyn till det läge den svenska handelsflottan blivit för-

satt i genom antagandet av den nya sjöarbetstidslagen, är nödvändig. Enär alla tecken tyda på en skärpt konkurrens inom sjöfarten, är det även av vikt, att en sådan utredning bedrives med skyndsamhet, så att en lagändring snarast kan komma till stånd.

*Sveriges segelfartygsförening* finner en allsidig utredning för att få fram en bättre avvägd beräkningsgrund fullt berättigad och tillstyrker den föreslagna utredningen. Föreningen framhåller, att timpenning beräknad procentuellt på grundlön icke kan bliva fullt rättvis, enär den som till följd av sin ställning har en relativt hög lön får en hög timpenning, och den som har en låg lön får en låg timpenning. En sådan beräkningsgrund, tillägger föreningen, skulle knappast komma att godtagas av arbetstagare på land eller vid fabrikena.

*Landsorganisationen* framhåller inledningsvis:

Sjöarbetstidslagens grunder för övertidersättningens beräkning sakna motsvarighet i annan svensk arbetstidslagstiftning; de innebära en av speciella förhållanden inom sjöfarten betingad avvikelse från den i vårt land eljest upprätthållna principen att lönevillkor skola regleras genom avtal. Någon verklig avvikelse från denna princip kan ju icke sägas ha skett genom handelsarbetstids- och hembiträdeslagarnas bestämmelser att övertidskompensation skall utgivas, enär i dessa lagar icke fastslagits på vad sätt övertidersättning skall beräknas. Det må anmärkas att grunder för ersättningens beräkning på sin tid föreslogos i sakkunnigförslaget till handelsarbetstidslag; den i sådant avseende föreslagna bestämmelsen, vilken landsorganisationen under åberopande av den nämnda principen avstyrkte, kom emellertid icke att inflyta i lagen. .

Efter att ha erinrat om att ersättningsregler av samma innehåll som i 1948 års sjöarbetstidslag upptogos redan i den första sjöarbetstidslagen 1919 och överflyttades från denna till 1938 års lag fortsätter landsorganisationen:

Då landsorganisationen — som icke bereddes tillfälle att yttra sig över förslagen till 1919 och 1938 års lagar — icke vid sitt utlåtande över nya lagen gjorde någon erinran mot att ersättningsregeln bibehölls, var denna organisationens ståndpunkt beroende ej blott på att lagbestämmelsen i fråga hade en i det närmaste trettioårig hävd eller på att Seattlekonventionen — som upptog en motsvarande bestämmelse — enligt landsorganisationens mening icke borde ratificeras annorledes än på grundval av lagstiftning och således icke, såsom konventionen alternativt medgiver, på grundval av kollektivavtal. För en legal reglering av ersättningen kunde också åberopas svårigheterna för sjöfolkets vidkommande för en lika effektiv kollektivavtalsreglering, ävensom de anställdas med straffansvar sanktionerade skyldighet att utföra dem ålagt övertidsarbete. Ett annat motiv var lagregleringens företrädare från arbetsfredssynpunkt — jämför den nu lösta segslitna konflikten om vederlag enligt 9 §. Det kan såväl från parternas som från samhällets synpunkt endast vara av värde, om den för sjöfartsnäringen i särskilt hög grad betydelsefulla frågan om övertidersättningens beräkning föres utanför de fackliga stridslinjerna. Att det — därest lagregleringen slopades — skulle lyckas redarna att avtalsledes utan konflikt få till stånd en justering nedåt av de sedan årtionden hävdvunna

ersättningsgrunderna är en illusion, åt vilken dock motionärerna synas vara hemfallna. Personalorganisationernas medverkan till en dylik justering lärer så mycket mindre kunna påräknas som, efter den arbetstidsminskning vilken skett genom den nya lagen, en justering åt andra hållet snarare vore mera följdriktig: med den ordinarie arbetstidens minskning kommer vid oförändrade månadslöner lönen per arbetstimme att ökas, varvid ej utan fog kan göras gällande att också övertidsersättningen per timme borde i motsvarande mån ökas. (Jämför Svenska maskinbefälsförbundets yttrande i 1948 års proposition sid. 87.)

Det nu sagda har föranletts av motionärernas uttalanden om lagregleringens oegentlighet från principiell synpunkt. Även om man i allmänhet anser frågor om övertidsersättning och arbetsvillkor över huvud tillhöra området för parternas avtalsfrihet, måste man medgiva att i särskilda fall förhållandena kunna vara sådana att de motivera undantag från den allmänna regeln. Det är denna uppfattning som ligger bakom ej endast den nu ifrågakvarande bestämmelsen i sjöarbetstidslagen utan också hela den reglering av arbetsavtalet som innefattas i sjömanslagen.

Med hänsyn till motionärernas faktiska syfte har det egentligen inte varit nödvändigt att så utförligt som här skett uppehålla sig vid den principiella sidan av spörsmålet. Motionärernas verkliga syfte har nämligen tydligen endast varit att få till stånd en ordning, genom vilken övertidsersättningarna skulle nedbringas. Det vill synas som om motionärerna, därest en sådan ordning genomfördes, intet skulle ha att erinra mot att ersättningen allt fortfarande bestämdes genom lag. Men rent ekonomiskt motiverade betänkligheter böra lämpligen icke framställas såsom uttryck för en principiell uppfattning. Från principiell synpunkt kunna mot den nya lagens hithörande bestämmelser inte göras några anmärkningar, vilka inte med samma fog kunnat göras mot de tidigare sjöarbetstidslagarna.

Såsom redan antytts finner landsorganisationen sambandet mellan nya lagen och den remitterade motionen påtagligt. Men anmärkningsvärt nog ha motionärerna själva icke klargjort vari detta samband egentligen består. Inledningsvis säga de att, medan övertidsersättningen — enligt de legala beräkningsgrunderna — vid ikraftträdandet av 1919 års lag måhända kunde anses rimlig, så kunde detta numera ej anses vara fallet med hänsyn till bl. a. arbetslönernas stegring. Sistnämnda förhållande kan emellertid knappast i och för sig motivera någon omprövning av grunderna för övertidsersättning. Under de trettio år som gått sedan dessa grunder lagfästes har lönenivån för sjöfolket liksom för andra arbetare undergått en ej obetydlig höjning. Men veterligen har det inte tidigare beträffande någon arbetargrupp satts i fråga att, vid en proportionellt beräknad övertidsersättning, ett tidigare såsom skäligen ansett proportionstal skulle sänkas i händelse av en ökning av den ordinarie arbetslönen. Dennas storlek tillhör över huvud icke de faktorer, till vilka hänsyn bör tagas vid avvägningen av vad som skall vara att anse som skälig övertidsprocent. Veterligen plägar ej heller från arbetsgivarhåll göras försök att med hänvisning till lönenivåns höjning få en proportionellt beräknad övertidsersättning ersatt med sådan ersättning fixerad till absoluta belopp.

I själva verket torde det nu inte heller förhålla sig så att motionärernas förslag tillkommit av hänsyn till den allmänna lönestegringen. Den ifrågasatta omprövningen av grunderna för övertidsersättningen har tydligen främst aktualiserats av den minskning av den ordinarie arbetstiden som för

flertalet ombordanställda ägt rum genom nya sjöarbetstidslagen, en minskning som — intill dess bemanningsfrågan vunnit en tillfredsställande lösning — i stor utsträckning måste kompenseras genom ökad övertid.

Landsorganisationen framhåller härefter att när det gäller nya sjöarbetstidslagens övertidsreglering kan inte med fog göras gällande att icke arbetarparten — inom sjömanskommittén och under remissbehandlingen av dennas förslag — tagit långtgående hänsyn till sjöfartsnäringens intressen. Landsorganisationen fortsätter:

Redan övertidsmaximum — 24 timmar i veckan — är 3 à 4 gånger högre än för någon annan arbetargrupp, och från maximiregeln göres dessutom undantag av den omfattning och beskaffenhet att maximeringen i praktiken kan bli värdelös från arbetarskyddssynpunkt. Rätten för befälhavare att uttaga övertid är i intet fall beroende av dispens, och avgörandet, huruvida i de från maximiregeln undantagna fallen lagstadgade förutsättningar för undantag föreligga, ankommer på honom ensam. Vidare må erinras om att arbetarparten under förarbetena till nya lagen gått med på att den föregående lagens förbud mot regelbundet övertidsarbete till sjöss i nordsjö- och vidsträcktare fart upphävts och ersatts med en blott rekommendation av samma innehåll, gällande alla fartyg, ehuru väl en dylik uppmjukning av förbudet inte står i överensstämmelse med Seattlekonventionen och torde utgöra hinder för dennas ratificering. Slutligen bör också hänsyn tagas till den tid (utan begränsning och utan rätt till ersättning) under vilken sjöman kan åläggas s. k. säkerhetstjänst.

När man har att taga ställning till frågan om övertidsersättningens storlek, kan man nu självklart inte bortse från de särskilda regler som sålunda gälla beträffande arbetsgivarens rätt att beordra övertidsarbete. I själva verket utgör övertidsersättningen den enda lagstadgade — ehuru därför ingalunda effektiva — garantin mot missbruk av denna rätt; vad maximeringsregeln angår kan den med hänsyn till undantagsreglerna, särskilt undantaget i 13 § d) för »skeppstjänst som ej kan tåla uppskov», anses såsom en blott formell garanti. Det är under sådana förhållanden naturligt om ersättningen fastställes efter grunder som kunna leda till högre ersättningsbelopp än inom sådana arbetsområden, där övertidsarbetet kan begränsas till ett relativt ringa tidsmätt resp. göras beroende av myndighets dispens. Den från nämnda synpunkt riktiga relationen mellan övertidsersättning och ordinarie arbetslön är givetvis en bedömningsfråga, men landsorganisationen finner för sin del att den svenska lagens beräkningsgrunder äro väl avvägda. En jämförelse med Seattlekonventionens ersättningsregler ger knappast belägg för påståendet att de svenska övertidsersättningsreglerna nämnvärt överstiga vad som internationellt accepterats som en rimlig standard.

Landsorganisationen hänvisar i bl. a. sistnämnda avseende till ett till landsorganisationen inkommet yttrande över motionerna från *Svenska sjöfolksförbundet*, som anför:

»Det är riktigt som motionärerna framhåller, att nu gällande bestämmelser om en övertidsersättning av  $\frac{1}{150}$  av hyran per timme på vardagar och  $\frac{1}{75}$  å sön- och helgdagar tillkom i och med 1919 års sjöarbetstidslag. Tidigare hade sedan 1914 gällt, att övertidsersättningen skulle per timme ut-

göra  $\frac{1}{400}$  av hyran plus 30 öre. De dåtida låga månadshyrorna gav med den nya beräkningsgrunden till resultat en övertidsersättning på mindre än 50 öre för jungmän och ca 90 öre för matrosar och med dem jämställda i lönehänseende. Självfallet hördes från arbetsgivarhåll då inga protester och sjöfolket fann det lönlöst att knota.

Med de nuvarande manskapshyrorna torde det icke kunna påstås att övertidsersättningarna — om hänsyn toges till de speciella förhållandena — äro för höga. Två omständigheter äro härvid att särskilt beakta. För det första är den fritid, som kan uppstå när fartyget ligger i hamn — och alldeles särskilt i hemhamnen — för sjömannen, som större delen av sin tid nödgas vistas borta från hem och anhöriga, alldeles särskilt värdefull. För det andra är det ju så, att såväl den allmänna arbetstidslagen som arbetstidslagarna för detaljhandeln och hotell och restauranger samt lantarbetstidslagen begränsar uttaget av övertid till 200 timmar per år, under det att sjöarbetstidslagen medger övertidsarbete under 24 timmar per vecka eller 1 248 timmar per år. Därtill kommer (under obegränsad tid och utan särskild övertidsersättning) skeppstjänst som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods, skeppstjänst som erfordras för lämnande av hjälp åt nödställda och deltagande i övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap etc. Från begränsningen till 24 timmar i veckan eller, som ovan angivits 1 248 timmar per år, undantages: nödig vakttjänst i hamn, vidtagande av åtgärd som blivit påbjuden av myndighet i hamn, skeppstjänst som föranledes därav att besättningen blivit under pågående resa förminskad och annan skeppstjänst som ej kan tåla uppskov och som måste fullgöras å tid då sjöman icke eljest enligt sjöarbetstidslagen har att förrätta arbete. (Sjöarbetstidslagens 11, 12 och 13 §§.) Därtill kommer, att sjömannen, i olikhet med arbetaren i land, icke har någon som helst rätt att vägra att ställa sig till förfogande för arbete när fartygsbefälhavaren beordrar honom därtill, och han kan, enligt sjömanslagens § 77, straffas med böter eller upp till ett års fängelse om han vägrar befälhavaren lydnad.

Då således möjligheterna till uttag av övertid äro praktiskt taget obegränsade, synes det att inget annat korrektiv mot missbruk står till buds än en relativt kraftigt tilltagen övertidsersättning.

Med de nuvarande tariffhyrorna 415 kronor per månad för matrosar, motormän och eldare, vilka utgöra det stora flertalet, blir övertidsersättningen kronor 2: 77 å vardag och det dubbla beloppet å sön- och helgdag. Med hänsyn till ovanstående omständigheter torde detta snarare få anses vara för litet än för mycket. Jämföres det minimibelopp som anges i den av motionärerna åberopade Seattlekonventionen — 125 procent av månadslönen för timme räknat — vilket med ovan angivna månadshyra blir kronor 2: 70 per timme, framgår att skillnaden däremellan och vad som nu utgår enligt de svenska bestämmelserna är obetydlig.»

Landsorganisationen uttalar härefter att, såsom organisationen framhållit, det för motionärerna avgörande motivet varit deras önskan att nedbringa de ökade kostnader för övertidsersättning som arbetstidsreformen komme att åsamka rederiföretagen. Även om merutgiften åtminstone vad angår manskapet icke kan antagas bli av någon större storleksordning, fortsätter landsorganisationen, är det klart att motivet i fråga vinner

i styrka, därest den med arbetstidsreformen i övrigt förenade kostnadsökningen komme att bli mera väsentlig. Vad angår denna fråga hänvisar landsorganisationen till sitt yttrande över lagförslaget, då landsorganisationen bland annat anförde följande:

»De bibehållna och vidgade dispensmöjligheterna för existerande fartyg betyda en avsevärd minskning av de kostnader för ombyggnad och bemanningsökning, som en omedelbar anpassning till lagstiftningen skulle draga med sig. Det må anmärkas dels att den genom övergångsbestämmelserna givna dispensmöjligheten för existerande fartyg, vilken enligt gällande lag endast avser däck- och maskinmanskaper, nu kommer att gälla all personal med undantag av ekonomipersonalen, sålunda även däck- och maskinbefäl samt radiopersonalen, dels att den möjlighet till dispens jämlikt 1 § 3 mom., som kommittén anvisat för ekonomipersonalens del, över huvud icke torde ha förutsetts vid den gällande lagens tillkomst. Kostnadshänsyn synes också ha varit avgörande för utformningen av reglerna om kompensation enligt den s. k. vederlagsklausulen. Liksom fallet varit inom industrin och andra arbetstidsreglerade områden — även inom sjöfarten — torde man för övrigt kunna förvänta att den trots allt ofrånkomliga kostnadsökningen på längre sikt kommer att motverkas av en effektivare arbetsorganisation, ökad maskinell utrustning och andra rationaliseringsåtgärder. Vad angår den erforderliga bemanningsökningen må anmärkas att denna troligen i stor utsträckning skulle varit påkallad redan från säkerhetssynpunkt, alltså oavsett arbetstidsregleringen.

På de av redarorganisationerna företagna ekonomiska utredningarna kan landsorganisationen icke ingå och vill beträffande dem endast framhålla att kommittén enligt organisationens uppfattning anført vägande skäl för sitt omdöme att utredningsresultaten — vilka för övrigt delvis framräknats från andra förutsättningar än det slutliga lagförslaget — icke kunna anses innebära avgörande hinder för förslaget förverkligande. Vad särskilt angår konsekvenserna för vissa delar av den mindre sjöfarten är att märka att i stor omfattning den föreslagna lagregleringen föregripits av kollektivavtalsmässig reglering. Förslaget tar också i olika avseenden särskild hänsyn till de smärre företagen; belysande härför är bl. a. den från skyddssynpunkt i själva verket helt oegentliga bestämmelse, som från lagen i dess helhet och därmed från varje lagstadgad arbetstidsbegränsning undantar personer, vilka å mindre fartyg (med en bruttodräktighet under 500 registerton) äro anställda huvudsakligen för passagerares direkta betjänande.

Att, vid oförändrad bemanning och arbetsorganisation, en minskning av den ordinarie arbetstiden måste kompenseras genom övertidsarbete och att övertidsersättningens summa därmed stiger är ofrånkomligt. Men det kan knappast vara riktigt att — såsom reservanten herr Böös — anse så verkande arbetstidsbestämmelser som oförenliga med den i vårt land traditionella uppfattning om arbetsmarknadens lönereglering, till vilken också kommittén vid sin behandling av Seattlekonventionens regler om minimihyra anslutit sig. Anmärkningen skulle haft ett visst fog om det varit så att kommittén föreslagit ändrade, förmånligare *grunder* för övertidsersättningen; nu ha den gällande lagens ersättningsregler bibehållits oförändrade. Det kan från principiell synpunkt diskuteras huruvida en arbetstidslag över huvud bör upptaga dylika regler; att de en gång upptogos i sjöarbetstidslagen sammanhänger med för skeppstjänsten alldeles säregna



förhållanden. Även med hänsyn till den hävd reglerna numera vunnit kan det icke ifrågasättas att slopa dem. Skäl finnas ej heller att ändra dem i enlighet med reservantens förslag. Landsorganisationen kan icke finna att detta skulle mera än majoritetsförslaget vara 'i konsekvens med kommitténs avböjande hållning i fråga om lagstiftning på löneområdet'. Om kommittéförslaget utgör lönelagstiftning, så gäller detta i lika mån om reservantens förslag. I båda fallen är det fråga om lagstadgade minima för övertidsersättningen, bestämda i relation till grundlönen. Endast såtillvida avviker reservantens förslag från majoritetens att minimiersättningen med den av honom förordade beräkningen synes bli lägre än enligt majoritetsförslagets med gällande lag överensstämmande beräkningsgrunder.»

Under återopande av vad landsorganisationen sålunda anfört och med erinran om att riksdagen så sent som i fjol oförändrade godkänt de såväl av sjömanskommittén som av regeringen accepterade ersättningsgrunderna avstyrker landsorganisationen det av motionärerna framförda förslaget om utredning. — Landsorganisationen tillägger till sist att den icke kan underlåta att såsom mindre välbetänkt framhålla motionärernas uppfattning att den av dem ifrågasatta utredningen icke borde uppdragas åt en särskild kommitté — och väl ej heller åt 1946 års sjömanskommitté, vilken ju fortfarande arbetar — utan åt vederbörande ämbetsverk. En utredning genom kommerskollegium hade varit naturlig, slutar landsorganisationen, därest utredningen avsett bestämmelser av teknisk eller administrativ natur, men vore mindre lämplig då den, såsom här, skulle gälla ett spörsmål som kännetecknas av starka intresse motsättningar mellan parterna.

*Tjänstemännens centralorganisation* hänvisar till en början till de till organisationen inkomna yttrandena från Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska stewartsföreningen.

*Sveriges fartygsbefälsförening*, i vars yttrande Inrikkessjöfartens befälsförening instämmer, hemställer att motionerna, enär några godtagbara skäl för ändring av den nuvarande lagbestämmelsens innebörd icke anförts, måtte avstyrkas. Fartygsbefälsföreningen återopar till stöd härför:

Motionärerna anföra bl. a. att de övertidsbelopp, som utgå till å fartyg anställd personal redan 1938 uppgingo till belopp, som saknade all motsvarighet inom liknande verksamhetsområden i land, samt att de beräkningsgrunder för övertidsersättning, som tillämpas inom sjöfarten, icke återfinnas inom andra yrkesområden. Övertidsersättningen säges ej heller stå i proportion till den fasta månadslönen.

Dessa motionärernas påståenden sakna grund i vad avser ersättningsbeloppens storlek. Anmärkningen rörande beräkningsgrunderna är endast så till vida riktig, att medan inom sjöfarten övertidsersättningen utgör å vardagar  $\frac{1}{150}$  och å helgdagar  $\frac{1}{75}$  av månadshyran, grunderna för beräkningen inom andra verksamhetsområden merendels är den, att månadshyran uppdelas å visst timantal och att därigenom erhållen timpenning ökas med vissa procent. I beräkningssättet föreligger således en skiljaktighet, men

om man beräknar övertidsersättningen direkt eller indirekt på månadshyran saknar i realiteten betydelse, ty övertidsersättningen står i båda fallen i proportion till månadslönen.

Övertidsersättningens storlek har tväremot vad motionärerna framhålla motsvarighet inom ett flertal områden; även enligt de statliga avlöningsförfattningarna utgår övertidsersättningen med belopp, som motsvara vad som utgår inom sjöfarten. Övertidstabellen i de statliga avlöningsförfattningarna är uppgjord på så sätt, att månadslönen delats med 200 och att den sålunda erhållna timpenningen ökats med 40 och 110 procent för vardags- resp. helgdagsövertid. Om övertidsersättningen inom sjöfarten skulle beräknas efter samma grunder, skulle ersättningen för enkel övertid utgå med större belopp, än vad som för närvarande är fallet, medan den däremot för kvalificerad övertid skulle reduceras något. Övertidsersättning enligt statens löne-reglemente går endast upp till 25:e löneklassen, där övertidsbeloppen äro 7: 05 för vardagar och 10: 60 för helgdagar (i ortsgрупп 5). Denna övertidsersättning motsvarar vad som utgår för de ombord å fartyg högst avlönade.

För att visa att grunderna för beräkning av övertidsersättning icke äro så orimliga, som motionärerna velat framhålla, åberopar föreningen en uppställning, i vilken en jämförelse gjorts mellan ersättning, beräknad enligt Seattlekonventionen och statens löneplan efter en månadslön av 616 kronor. Uppställningen utvisar att för enkel övertid ersättningen utgör enligt sjöarbetstidslagen 4: 10, enligt Seattlekonventionen 3: 85 och enligt statens löneplan 4: 30 samt för kvalificerad övertid enligt sjöarbetstidslagen 8: 20 och enligt statens löneplan 6: 50. Beträffande Seattlekonventionen och statens löneplan har räknats med en arbetstid av 200 timmar per månad.

Föreningen fortsätter:

Föreningen kan inte heller finna, att motionärerna ha fog för sitt uttalande, att det nu gällande beräkningssättet ej synes ha berättigande med hänsyn till bl. a. lönernas stegring. Man kan tvärtom göra gällande, att beräkningssättet med den förändrade arbetstiden icke är så fördelaktigt, som då det ursprungligen genomfördes. Arbetstiden var för de flesta grupper ombord då ungefär 300 timmar per månad, vilket innebär, att enkel övertid ersattes med dubbel timpenning. Arbetstiden har sedermera sjunkit till cirka 200 timmar per månad. Därest hänsyn direkt skulle tagas till nuvarande antal arbetstimmar, bleve den enkla övertiden i ovan anförda exempel  $616 : 200 = 3 : 08$ , vilket fördubblat utgör 6: 16 i stället för nu 4: 10. Motionärerna synas icke ha observerat detta förhållande.

Om hänsyn toges till att övertidsersättning enligt sjöarbetstidslagen beräknas å indexreglerad lön (ind. 25,7 procent) och att samma ersättning enligt statens löneplan ej inkluderar det rörliga tillägget av 12 procent, torde man kunna konstatera, att principen för övertidsersättningens beräkning i statens löneplan och i sjöarbetstidslagen i själva verket icke skiljer sig så mycket åt.

Inom hamnarbetarkåren, som står i nära anslutning till sjöfarten, beräknas övertidsersättning på så sätt, att timlönen för enkel övertid ökas med 50 procent och för dubbel övertid med 100 procent. Att märka är dock, att man inom detta fack även under vardagar efter två timmars arbete åtnjuter dubbel övertidsersättning, medan man ombord å fartyg oavsett timantalet aldrig får dubbel ersättning å vardagar.

Motionärerna framhålla, att inom sjöfarten utgå vissa tillägg för olika trader samt att dessa tillägg bidra till, att övertidsbeloppen uppgå till avsevärda belopp. Dessa tillägg ha tillkommit med anledning av de påfrestande arbeten, som trafik i de ifrågavarande traderna medföra och böra givetvis inräknas i övertidsersättningen, då arbetet icke är mindre påfrestande vid övertidsarbete än under normal arbetstid.

I anledning av motionärernas erinran om att vid sjöarbetstidslagens behandling vid 1948 års riksdag andra lagutskottet i sitt utlåtande framhållit, att den stora skillnad, som ersättningen för arbete på övertid utvisade mellan olika besättningskategorier, syntes mindre tilltalande och kunde medföra, att sjömän med lägre avlönning belastades med övertidsarbete i större utsträckning än bättre avlönade besättningsmän, anför föreningen:

Till dessa utskottets betänkligheter må framhållas, att befälet ombord å fartygen på grund av skeppstjänstens karaktär alltid måste utse en så kvalificerad kraft som möjligt att utföra nödiga arbeten. En nivellering av övertidsersättningen kan därför tvärtom leda till att de mest kvalificerade besättningsmännen skulle komma att utnyttjas till övertidsarbete i en för dem mycket vansklig utsträckning. Både den ena och den andra betänkligheten har emellertid föga fog för sig, ty ombord å ett fartyg måste på grund av många skäl en viss jämn fördelning av övertidsarbetet iakttagas, enär de flesta sjömän icke önska sin fritid oskäligt beskuren i förhållande till kamraterna, ett önskemål som är så rimligt, att det i regel måste respekteras av befälet. Föreningen kan inte finna det annat än rimligt, att övertidsersättningen — liksom lönen i övrigt — utgår med större belopp för en kvalificerad arbetskraft än för en mindre kvalificerad. Detta torde också i stort sett vara vedertaget inom de allra flesta arbetsområden, även de som regleras i de statliga avlöningsförfattningarna. Detta framgår bäst av att övertidsersättningen för befattningshavare i löneklass 1 som i löneklass 25 beräknas på samma sätt. Att denna princip, tillämpad inom sjöfarten, skulle »synas mindre tilltalande» förefaller föreningen svärförklarligt.

Föreningen anför till sist:

Motionärerna vilja slutligen göra gällande, att i utlandet vid tidsbefraktning av svenska fartyg, svenska rederier förorsakas vissa svårigheter på grund av de betungande övertidskostnaderna i de svenska fartygen, vilka på grund härav påstås bli mindre efterfrågade än fartyg tillhörande andra nationer. Härigenom erhöles enligt motionärerna frågan en angelägenhetsgrad, som borde beaktas med hänsyn till att ett stort antal fartyg numera sysselsättas i tidsbefraktning. Beroendet av vår handelsflotta i dagens ekonomiska läge gör det också enligt motionärerna angeläget att dylika svårigheter i görligaste mån undanröjas. Erinringar från tidsbefraktaren bruka i regel i första hand riktas till fartygens befälhavare. Såsom företrädare för dessa kan fartygsbefälsföreningen icke vitsorda motionärernas uppfattning. I det ekonomiska mellanhavandet mellan tidsbefraktaren och rederiet är summan av den månatliga övertidsersättningen till besättningen av så blygsam omfattning, att den spelar en underordnad roll och än mera är givetvis detta fallet med den skillnad, som kan uppkomma mellan summan av övertidsersättning å svenska och andra nationers fartyg.

*Svenska maskinbefälsförbundet*, som hemställer att motionerna måtte avstyrkas, erinrar till en början om att inom sjöfarten de ombordanställdas löner regleras genom kollektivavtal, medan däremot övertidsersättningens storlek endast indirekt bestämmas av dylika avtal. Förbundet fortsätter:

Den normala arbetstiden här i landet kan anses omfatta 48 timmar per vecka, d. v. s. omkring 200 timmar per månad. Ersättningen för en timmes *ordinarie* arbete är följaktligen normalt lika med  $\frac{1}{200}$  av månadslönen. Sjömannen har alltså å söckendag 33 procents högre lön för övertidsarbete än för arbete under ordinarie arbetstid. Denna merersättning synes ungefär vara densamma som inom liknande verksamhetsområden i land vid övertidsarbete. Att dubbel ersättning utgår för övertidsarbete å helgdag torde också i allmänhet överensstämma med förhållandena i land.

Med detta klarläggande vill förbundet bemöta motionärernas påstående »att sådana beräkningsgrunder för övertidsersättning tillämpas inom sjöfarten, som icke återfinnas inom några andra verksamhetsområden och vilka tillförsäkra vissa kategorier av sjöfolk övertidsersättningsbelopp, som icke stå i rimlig proportion till den fasta månadslönen och icke äga motsvarighet vare sig inom industrien eller inom jordbruket».

I anslutning därtill hänvisar förbundet till sitt här ovan återgivna yttrande över det av 1946 års sjömanskommitté avgivna betänkandet med förslag till sjöarbetstidslag samt uttalar att förbundet vidhåller de i sagda yttrande framförda åsikterna.

Förbundet fortsätter härefter:

Det har inom andra lagutskottet diskuterats, om det icke borde överlåtas åt parterna att avtalsvägen reglera övertidsersättningens belopp. Förbundet vill allvarligt hemställa om ett bibehållande av det nuvarande systemet. Om det i Sverige skulle ordnas så, att parterna själva finge komma överens om övertidsersättningens storlek, skulle detta kunna utgöra ett hinder för ratificering av Seattlekonventionen, enligt vilken övertidsersättningen skall stå i visst fastställt förhållande till månadslönens storlek.

När man diskuterar arbetsförhållandena till sjöss, måste man betänka, att sjöfolket arbetar under andra och hårdare villkor än vad arbetstagarna i land ofta göra. Sjöfolkets skyldigheter äro fastställda i sjölagen, sjöarbetstidslagen och sjömanslagen. Enligt den sistnämnda lagen måste en sjöman under alla omständigheter lyda förmans order. Om han vägrar, har befälhavaren laglig rätt att draga in hans lön för en tid av upp till sju dagar eller att omedelbart skilja honom från hans befattning. I sistnämnda fall utgår lön endast till och med den dag avskedandet äger rum. En sjöman kan alltså straffas på något av dessa sätt, också om han vägrar att utföra övertidsarbete i större utsträckning än vad sjöarbetstidslagen tillåter. Visserligen har sjöman möjlighet att hos domstol här i landet söka få ändring i ett sådant beslut, men man bör komma ihåg att detta icke ändrar på det faktum att sjöman är underkastad en absolut lydnadsplikt i tjänsten. Möjligheterna att hos domstol få ändring äro också mycket små, beroende på att ett fartyg i årtal kan vistas borta från hemlandet och det därför är så gott som omöjligt att anträffa befälhavaren med en stämning. Som ett exempel på sjömannens absoluta lydnadsplikt vilja vi relatera ett rättsfall, som visar att en sjöman, som under hamnarbetarestrejk beordras att utföra strejkbryteriarbete, är skyldig till detta. Befälhavaren i ett ångfartyg hade

vid ankomsten till Colombo, där hamnarbetarstrejk var rådande, beordrat besättningen att biträda vid lossningsarbetet. Smörjaren A. underlät, i likhet med flertalet övriga besättningsmän, att hörsamma denna order. I anledning härav ålades A. disciplinär bestraffning. A. drog saken inför domstol och begärde därvid, att bestraffningsåtgärden skulle undanröjas och att den hyra, som innehållits, skulle utbetalas till honom. Rådhusrätten fann emellertid, att A. icke »vare sig på grund av lag, särskilt avtal eller annan av A. åberopad omständighet kunde anses hava varit fritagen från skyldighet att utföra sagda arbete». Rådhusrätten ogillade därför A:s talan. Göta hovrätt, dit ärendet fullföljdes, biföll emellertid A:s talan, enär den ansåg, att biträde vid lossning och lastning ej ingått i de göromål, som ålägg A. i den egenskap, han var anställd ombord. Med ändring av hovrättens beslut fastställde emellertid högsta domstolen rådhusrättens dom.

Förbundet framhåller att anledningen till att övertidsersättningen i en del fall har nått sådana belopp som från redarhåll benämnas orimliga, torde mest bero därpå att det uppenbarligen brytes mot 13 § sjöarbetstidslagen, som innehåller bestämmelser om i vilken utsträckning övertidsarbete må åläggas sjöman. Förbundet anför:

I ett fartyg, som sysselsättes i fart på Sverige eller andra länder, där hamnarbetarna ha »normal» arbetsdag och icke arbeta i skift, hålles övertidsarbetet i hamn för de ombordanställda i allmänhet inom ganska snäva gränser. I andra fartyg däremot, som angöra hamnar, där hamnarbetarna arbeta i skift eller helt enkelt sakna arbetstidsbestämmelser, ha de ombordanställda ofta mera övertidsarbete än vad lagen tillåter. Det ligger i rederiets intresse, att lossning och lastning sker så snabbt som möjligt. De ombordanställdas arbetstid avpassas därför efter hamnarbetarnas, varigenom det för rederiet mest gynnsamma resultatet uppnås. (Såsom ovan nämnts kan en sjöman icke utan straffrisk vägra att utföra sådant arbete, vartill han beordras.) Det kan icke anses orimligt, att rederiet då också ger de anställda en skälig ersättning för merarbetet.

Även då fartyget ligger till sjöss måste maskinbefälet ofta fullgöra övertidsarbete i större utsträckning än vad sjöarbetstidslagen tillåter för dessa befattningshavare. Fartygets maskinella utrustning måste hållas i sådant skick, att fartyget är sjövärdigt, och detta fordrar en ständig översyn. Då man undviker längre liggetid i hamn än vad som åtgår för lastning och lossning och underhållsarbeten icke medhinnas under vaktjänst, måste dylika arbeten utföras på övertid. Extra maskinbefäl för underhållsarbeten finnas endast i ett fåtal fall anställda i fartygen, som vanligen icke äro bemannade med flera maskinbefäl än det antal, som erfordras för föreskriven vaktjänst.

Inom andra näringsgrenar än sjöfarten har arbetsgivaren oftast möjlighet att skaffa extra arbetskraft, när sådan behöves. Men i ett fartyg, som ligger till sjöss eller i en främmande hamn, måste arbetet utföras av den ordinarie besättningen, hur hårt denna än måste pressas. Sjömannens möjligheter att själv eller genom sin organisation få rätsida på arbetstidsproblem och andra frågor äro dessutom små, emedan han ofta är borta från Sverige under mycket lång tid.

Grundtanken i motionerna är den, att vissa kategorier av sjöfolket åtnjuta alltför betydande övertidsersättningsbelopp. Motionärerna önska nedbringa dessa belopp. Om denna önskan skulle tillmötesgå — vilket förbun-

det alls icke anser vara berättigat — borde detta ske genom att inskränka på övertidsarbetets omfattning, icke genom att minska ersättningsbeloppet per övertidstimme. En inskränkning av övertidsarbetets omfattning kan lämpligast ske genom att fartygen bemannas på ett mera tillfredsställande sätt än vad nu är fallet. Vi vilja i detta sammanhang framhålla, att 1946 års sjömanskommitté för närvarande sysslar med bemanningsföreskrifter för fartygen, vilka saknas. Det är därför tänkbart att förslag från sjömanskommitténs sida beträffande föreskrifter för fartygens bemanning kan komma att framläggas och att fartygsbesättningarna däri föreslås erhålla en sådan storlek, att övertidsarbete i den utsträckning som nu är fallet ej behöver tillgripas. Om övertidsersättningens storlek per timme skulle minskas, torde detta medföra att man på redarhåll skulle förlora allt intresse för att få fram i lag fastställda regler för fartygens bemanning.

Förbundet anser att den bästa vägen för att få fartygen tillräckligt bemannade, så att de ombordanställda icke behöva utföra så mycket övertidsarbete som nu är fallet, är att *höja* övertidsersättningsbeloppet per timme.

Till slut vill förbundet göra lagutskottet uppmärksam på, att de ombordanställda, utan att erhålla övertidsersättning och utan att någon minimitid är fastställd, enligt § 11 i sjöarbetstidslagen kunna tagas i anspråk utöver den i lagen fastställda ordinarie arbetstiden.

*Svenska stewartföreningen* hemställer i sitt yttrande till Tjänstemännens centralorganisation att, då de av motionärerna framförda synpunkterna skulle innebära vissa försämringar för en stor del av de ombordanställda, centralorganisationen i sitt yttrande till riksdagens andra lagutskott måtte yrka avslag på motionerna.

*Tjänstemännens centralorganisation*, som hemställer att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd, anför bland annat följande:

Av de yttranden TCO erhållit från Sveriges fartygsbefälsförening och Svenska maskinbefälsförbundet över denna motion framgår att de nuvarande övertidsbestämmelserna icke kunna anses medföra en ersättning för övertidsarbete som är orimlig i förhållande till vad som gäller för andra grupper. Det framgår även av dessa yttranden att övertidsersättningsbestämmelserna ej heller för högre betalade ombordanställda medföra orimliga ersättningsbelopp. TCO kan icke för sin del finna det rimligt, att man ändrar gällande arbetstidslagstiftning för att möjliggöra en sänkning av övertidsersättningen, vilket synes vara motionärernas syfte. All skyddslagstiftning på arbetsrättens område har tillkommit för att skydda den svagare parten på arbetsmarknaden, d. v. s. arbetstagaren, och detta gäller även sjöarbetstidslagen. På detta område har ända sedan 1919 års sjöarbetstidslag de nu gällande reglerna för beräkning av övertidsersättning varit i kraft. Den nya arbetstidslagen har visserligen väsentligen förkortat den ordinarie arbetstiden, men avsikten härmed har icke varit att öka övertidsarbetet. Från de ombordanställdas sida torde snarare en önskan finnas att övertidsarbetet icke skall upptaga någon större tid utan att man i möjligaste mån skall kunna följa det ordinarie arbetstidsschemat. Detta kan icke ske annat än genom att bemanningen för fartygen ökas i erforderlig utsträckning, och det torde vara på denna punkt som regler böra fastställas. Vad motionärerna anført om att övertidsersättningsbestämmelserna skulle

medföra att tidsbefraktade svenska fartyg icke skulle vara konkurrenskraftiga i utländsk fart synes TCO icke ha fog för sig. Detta framgår av de bifogade yttrandena från de båda befälsorganisationerna.

### Utskottet.

Såsom av den ovan lämnade redogörelsen framgår innehåller den nu gällande sjöarbetstidslagen av år 1948, i likhet med tidigare lagar i ämnet, vissa grundläggande bestämmelser om hur övertidersättning åt sjöfolk skall beräknas. Sålunda gäller alltsedan tillkomsten av 1919 års lag om arbetstiden å svenska fartyg, att övertidersättning som utgår i penningar skall för timme räknat utgöra, när övertidsarbetet utförts å söckendag, minst en 150-del och, när övertidsarbetet utförts å helgdag, minst en 75-del av sjömannens kontanta månadslön.

Då utskottet vid fjolårets riksdag behandlade förslaget till den nya sjöarbetstidslagen, hade utskottet, med hänsyn till övertidersättningens karaktär av arbetslön, under övervägande förslag om att såsom skett i andra arbetstidslagar överlåta åt parterna att avtalsvägen reglera övertidersättningens belopp. Detta föreföll utskottet motiverat jämväl på den grund att övertidersättningen, enligt det gällande systemet, för de högst avlönade besättningskategorierna kunde uppgå till anmärkningsvärt höga belopp. Den mycket stora skillnad, som ersättningen för arbete på övertid kunde uppvisa skilda besättningskategorier emellan, kunde enligt utskottets uppfattning i och för sig synas mindre tilltalande och kunde för övrigt medföra den olägenheten att sjömän med lägre avlönning belastades med övertidsarbete i större utsträckning än bättre avlönade besättningsmän. Därest grunderna för beräkning av övertidersättningens storlek fastställdes genom kollektivavtal, syntes det utskottet oklart på vad sätt av Seattlekonventionen fordrad garanti för att ersättningen icke i något fall finge understiga 125 procent av månadslönen efter timme räknat skulle kunna utformas. På grund därav och med hänsyn till att tiden icke medgivit utskottet att företaga någon mera ingående prövning av olika tänkbara metoder att bestämma övertidersättningen, fann sig utskottet nödsakat att inskränka sig till de gjorda omnämningarna med uttalande av att frågan enligt utskottets förmenande förtjänade att ägnas fortsatt uppmärksamhet framdeles.

Rent principiella skäl tala för att samtliga lönevillkor regleras genom avtal mellan vederbörande parter. Såsom framgår av utredningen i förevarande ärende kunna dock, med hänsyn till de speciella förhållanden under vilka sjöfolket arbetar, starka skäl åberopas för en legal reglering av övertidersättning till sjöfolk.

De över motionerna avgivna yttrandena giva stöd åt riktigheten av utskottets tidigare uttalande att övertidersättningen till de högst avlönade besättningskategorierna kan uppgå till anmärkningsvärt höga belopp. Härvid-

lag torde man emellertid böra hålla i minnet att enligt sjöarbetstidslagen övertidsarbete kan uttagas i en utsträckning som torde sakna motsvarighet inom alla andra verksamhetsområden, för vilka arbetstiden är reglerad. I motsats till andra arbetstagare är därjämte sjömannen vid äventyr av straffansvar skyldig utföra övertidsarbete så snart han beordras därtill. En relativt kraftigt tilltagen övertidsersättning torde — vilket av de ombordanställdas organisationer starkt understrukits — utgöra ett korrektiv mot missbruk av rätten att uttaga övertidsarbete. Enligt vad som upplysts inom utskottet, ansågo sig sistnämnda organisationer under förarbetet till den nya sjöarbetstidslagen kunna godtaga de nu gällande bestämmelserna om vidsträckt rätt att uttaga övertidsarbete särskilt på den grund att de ansett reglerna om övertidsersättningens beräkning innebära en garanti mot missbruk av denna rätt. De upplysningar utskottet erhållit i förevarande ärende giva ej belägg för att någon större risk föreligger för att de nuvarande bestämmelserna kunna medföra, att sjömän med lägre avlönning belastas med övertidsarbete i större utsträckning än bättre avlönade besättningsmän.

Vid en jämförelse med sjöfolkets avlöningsförhållanden i vissa andra länder, som ur konkurrenssynpunkt äro av intresse, framstår den svenska övertidsersättningen till vissa befälskategorier som hög. Med hänsyn till de betydande skiljaktigheter i arbetstidsreglering, anställnings- och avlöningsförhållanden och de omständigheter under vilka övertidsersättning utbetalas torde en direkt jämförelse mellan de olika ersättningsbeloppen per timme dock bliva missvisande och för ett riktigt bedömande torde fordras en ingående utredning av alla olika detaljbestämmelser i respektive lagar och kollektivavtal m. m.

Även om, såsom utskottet uttalade vid fjolårets riksdag, frågan om sätet för bestämmande av övertidsersättningens storlek förtjänade att ägnas fortsatt uppmärksamhet framdeles, böra dock de skäl som skola föranleda att redan nu, då den nya sjöarbetstidslagen nått och jämt trätt i kraft, till närmare utredning upptaga frågan äga synnerlig styrka. Med beaktande av vad utskottet ovan anfört kunna dylika skäl icke anses ha förebragts i ärendet. Visserligen är grunden för ersättningens beräkning oförändrad i den nya lagen, men man synes dock böra avvakta de verkningar i olika avseenden som lagen kommer att medföra. Vidare synes frågan om övertidsarbetets omfattning — och därmed jämväl frågan om de sammanlagda kostnaderna för övertidsarbete — vara intimt förknippad med spørsmålet om fartygens bemanning. Detta har av 1946 års sjömanskommitté — som fått i uppdrag att verkställa utredning och avgiva förslag i fråga om sjöfolkets levnads- och arbetsförhållanden — så till vida redan upptagits, att kommittén hos kommerskollegium anhållit, att vissa statistiska utredningar måtte företagas rörande den svenska handelsflottans bemanning m. m.

Även de internationella förhållandena på ifrågavarande område synas tala



för att utvecklingen bör avvaktas. Enligt vad utskottet inhämtat kommer frågan om en revision av Seattlekonventionen att upptagas på dagordningen för Internationella arbetskonferensens sammanträde innevarande år. Revisionen torde endast komma att avse förbudet mot regelbundet övertidsarbete och förslag lär icke ha väckts om ändring av konventionens bestämmelse att övertidsersättningen i intet fall må understiga 125 procent av månadslönen för timme räknat. Det oaktat synes denna revision av Seattlekonventionen och de ur konkurrenssynpunkt betydelsefulla ländernas ställningstagande till konventionen vara av vikt för bedömande av det nu väckta spörsmålet. Framhållas må även, att i Norge, som ur konkurrenssynpunkt är av särskilt intresse, inom den närmaste tiden kommer att behandlas ett förslag till ny sjöarbetstidslag. Jämväl utvecklingen i vissa andra länder torde böra avvaktas.

På grund av vad sålunda anförts finner utskottet, att frågan om utredning av de svenska bestämmelserna om övertidsersättning åt sjöfolket bör tills vidare anstå.

Utskottet vill emellertid till sist i likhet med kommerskollegium erinra om att den nu gällande svenska sjöarbetstidslagens avfattning medger möjligheter för godkännande av en mellan arbetsmarknadens parter träffad överenskommelse om att exempelvis för vissa grupper sjöfolk i kollektivavtal fastställa annan övertidsersättning än den ersättning, som skulle utgå enligt i lagen fastställt beräkningssätt.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I: 46 och II: 44, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 5 maj 1949.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

---

*Vid detta ärendes behandling ha närvarit*

från f ö r s t a kammaren: herrar Norman, Holmbäck, Hallagård, Sten\*, Nils Elowsson, Uhlén, Carl Eric Ericsson och Nerman;

från a n d r a kammaren: herrar Hellbacken\*, Jacobsson i Igelsbo, Holm\*, fru Johansson i Norrköping\*, herr Hagård, fröken Höjer, herrar Carlsson i Bakeröd och Svensson i Göteborg.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

---

#### Reservation

av herrar *Carl Eric Ericsson* och *Hagård*.

3 — *Bihang till riksdagens protokoll 1949. 9 saml. 2 avd. Nr 27.*