

Nr 120

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till sjöarbetstidslag, m. m.; given Stockholms slott den 20 mars 1959.

Under återopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed

dels jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till sjöarbetstidslag,

dels ock inhämta riksdagens yttrande över det vid Internationella arbetsorganisationens sjöfartskonferens år 1958 antagna förslaget till konvention (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning på fartyg, samt den vid samma tillfälle antagna rekommendationen (nr 109) i samma ämnen.

GUSTAF ADOLF

Gunnar Lange

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framlägges förslag till ny sjöarbetstidslag. Förslaget anknyter till den år 1957 beslutade allmänna arbetstidsförkortningen för arbetstagare i land och innebär att arbetstidsreformen, lämpad efter förhållandena ombord på fartygen, utsträcker till att gälla även sjömännen. Förslaget uppfyller såvitt angår arbetstid och bemanning kraven i 1958 års ILO-konvention angående löner, arbetstid och bemanning. Det förordas att Sverige ratificerar konventionen, utom såvitt avser löneföreskrifter.

Lagförslaget har utformats så att gängse vaktssystem på fartygen inte skall behöva brytas. För de vaktindelade sjömännen minskas därför icke den ordinarie arbetstiden för dygn eller dygnperiod. Däremot vidgas deras nuvarande rätt till vederlag dvs. kompensation för lång ordinarie arbetstid. Sålunda skall vederlag enligt förslaget utgå för den del av den ordinarie arbetstiden som överstiger 45 i stället för som nu 48 timmar i

veckan i fråga om trevaktsindeldad sjöman och 90 i stället för 112 timmar under en tvåveckorsperiod för tvåvaktsindeldad.

För dagmännen minskas den ordinarie arbetstiden från 48 timmar till 45 timmar i veckan.

Även för ekonomipersonalen på fartygen medför förslaget viss nedskärning av arbetstiden. Den huvudsakliga förändringen berör dock rätten till vederlag, som utökas till att avse den ordinarie arbetstid som överstiger 90 timmar per tvåveckorsperiod mot nuvarande 112 timmar.

Förslaget understryker betydelsen av att vederlaget utgår i form av fritid i hamn. Endast i form av kollektivavtal skall överenskommelse kunna träffas om att vederlag skall utgå i annan form.

I förslaget upptages vissa särbestämmelser för fartyg under 500 brutoton i lokalfart, dvs. där resan kräver högst 12 timmars oavbruten gång. I sådan fart må ordinarie arbetstid icke överstiga 12 timmar för dygn och 56 timmar i veckan. För den rena hamntrafiken med sådana fartyg skall dock enligt förslaget tillämpas samma arbetstid som jämlikt allmänna arbetstidslagen gäller för arbetstagare i land.

I överensstämmelse med konventionens indelningsgrunder har de nuvarande trafikbegreppen i sjöarbetstidslagen omarbetats. Närtrafikbegreppet har härvid utvidgats till att omfatta såväl östersjö- som nordsjöfart.

Härutöver innefattar förslaget viss utvidgning av sjöarbetstidslagens tillämplighetsområde.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 1960.

Förslag
till
Sjöarbetstidslag

Härigenom förordnas som följer.

1 kap.

Inledande bestämmelser

1 §.

1 mom. Denna lag äger, med nedan omförmälda undantag, tillämpning å skeppstjänst.

Med skeppstjänst förstås i denna lag arbete som å svenskt fartyg anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag utför ombord å fartyget eller annorstädes.

2 mom. Från lagens tillämpning undantages arbete som utföres av befälhavare å fartyg varå utom denne minst tre personer äro anställda; maskinchef och främste styrman, därest deras skeppstjänst icke är inledad i vakter;

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

läkare och annan person som är anställd uteslutande för att meddela sjukvård;

person som är anställd uteslutande för att meddela undervisning;

musiker;

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

person som är anställd å fartyg av följande slag, nämligen

a) kronan tillhörigt fartyg, såvida icke Konungen annorlunda förordnat,
b) fiskefartyg, då det användes såsom sådant, eller fartyg som nyttjas till verksamhet omedelbart förbunden med fiske,

c) räddningsfartyg då det användes såsom sådant,

d) lustfartyg,

e) segelfartyg med hjälpmaskin, om fartygets bruttodräktighet understiger 100 registerton, eller annat fartyg som har en bruttodräktighet understigande 25 registerton, såvida ej Konungen om sådant fartyg annorlunda förordnat.

3 mom. När synnerliga skäl därtill äro, må Konungen eller myndighet som Konungen förordnar medgiva undantag jämväl i övrigt från tillämpningen av denna lag, i den mån det icke strider mot överenskommelse mellan Sverige och främmande makt.

2 §.

1 mom. I denna lag förstås med

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

ekonomipersonal: personal som är anställd för besättningens eller passa-

gerarnas förplägning eller upppassning eller andra sysslor som äga samband med dylikt arbete eller för expeditionsgöromål eller annan liknande tjänstgöring;

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

passagerarfartyg: fartyg för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat;

dygn: tiden från klockan 0 till klockan 24;

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

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

närtrafik: fart i svenskt farvatten eller eljest i Östersjön eller därmed i förbindelse varande farvatten, dock ej bortom linjen Shetlands nordpynt—Trondheimsfjorden, 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest);

fjälltrafik: vidsträcktare fart än närtrafik;

lokalfart: fart i vilken förekommande resa icke under vanliga förhållanden kräver mera än 12 timmars oavbruten gång från eller till svensk hamn.

Fartyg skall under resa hela tiden anses nyttjat i den vidsträcktaste fart som resan omfattar, dock ej i den mån resan till följd av storm, sjöskada eller annan trängande nöd kommit att utsträckas längre än avsett.

2 mom. Vid beräkning av arbetstid enligt denna lag skola, utom i fall som avses i 13 § 1 mom., undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, såvida sjömannen enligt förmans besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar minst 1 timme.

Såsom vecka räknas en period av sju dygn i följd.

2 kap.

Ordinarie arbetstid å fartyg i fjälltrafik och i närtrafik

3 §.

Om ordinarie arbetstid å fartyg i fjälltrafik eller i närtrafik stadgas i 4—12 §§; dock att i fråga om fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton, som nyttjas i lokalfart, i stället skall gälla vad som föreskrives i 3 kap.

4 §.

1 mom. För vaktindelad sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen samt för sjöman tillhörande radiopersonalen må ordinarie arbetstid till sjöss utgöra högst 8 timmar om dygnet, där ej annat är stadgat i 2 mom.

2 mom. Å fartyg i närtrafik må, därest fartyget har en bruttodräktighet understigande 500 registerton, ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman som avses i 1 mom. utgöra högst 24 timmar för två dygn i följd och 112 timmar under loppet av två veckor i följd; dock skall ordinarie arbetstiden utgöra högst 8 timmar om dygnet för

a) sjöman som tillhör maskinpersonalen, om fartyget har en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter; samt

b) eldare som har att för hand elda med kol, därest resan under vanliga förhållanden kräver mer än 24 timmars oavbruten gång.

5 §.

Å dygn under vilket fartyget avgår från eller ankommer till hamn må ordinarie arbetstid för sjöman som avses i 4 § icke överstiga 8 timmar.

Befinner sig fartyget till sjöss eller eljest i gång under större delen av avgångs- eller ankomstdygn må under det dygnet tillämpas den längre ordinarie arbetstid som må gälla när fartyget är till sjöss; dock att skeppstjänst icke må, utöver ordinarie arbetstid enligt första stycket, såsom ordinarie arbete åläggas sjömannen under längre tid än 1 timme medan fartyget ligger förtöjt eller förankrat i hamn.

6 §.

Å helgdag när fartyget är till sjöss eller avgår från eller ankommer till hamn må sjöman som avses i 4 § icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än

1) arbete som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering ävensom därmed sammanhängande arbete som ej kan tåla uppskov,

2) radiotelegraf- och radiotelefontjänst,

3) lättare rengöring och spolning av däck under sammanlagt högst 1 timme,

4) arbete som erfordras för besättningens förplägning,

5) arbete för fartygets klargöring i anledning av avgång från eller ankomst till hamn,

6) arbete för ombordtagande och ilandförande av passagerare, post och passagerares effekter,

7) arbete för ombordtagande av proviant och skeppsförnödenheter i mindre omfattning, samt

8) lastning och lossning av styckegods i mindre omfattning och av gods vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas.

7 §.

Under fartygets uppehåll i hamn må ordinarie arbetstid för sjöman som avses i 4 § icke överstiga 8 timmar om dygnet och 45 timmar i veckan. Arbetstiden skall, såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt, förläggas mellan klockan 6 och klockan 18.

Å helgdag må sjömannen under sådant uppehåll icke åläggas att fullgöra skeppstjänst såsom ordinarie arbete.

8 §.

För dagman utgör ordinarie arbetstid till sjöss eller under dygn när fartyget avgår från eller ankommer till hamn, högst 8 timmar om dygnet. Arbetstiden må dock icke överstiga 45 timmar i veckan.

Å helgdag när fartyget är till sjöss må dagman icke under längre tid än sammanlagt 1 timme såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än sådan som regelmässigt ingår i hans åliggande och icke kan tåla uppskov. Å helgdag som infaller å avgångs- eller ankomstdygn må dagman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än sådan som avses i 6 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas mellan klockan 6 och klockan 18.

9 §.

Under fartygets uppehåll i hamn skall för dagman gälla vad som stadgas i 7 § för där avsedda sjömän.

10 §.

1 mom. För sjöman tillhörande ekonomipersonalen må ordinarie arbetstid för dygn till sjöss eller under dygn när fartyget avgår från eller ankommer till hamn utgöra

å *passagerarfartyg*

högst 9 timmar under loppet av 14 timmar i följd;

å *annat fartyg*

högst 8 timmar.

Under fartygets uppehåll i hamn må för sjöman tillhörande ekonomipersonalen ordinarie arbetstid för dygn utgöra

å *passagerarfartyg*

a) när passagerare finnes ombord, 9 timmar under loppet av 14 timmar i följd, och

b) i annat fall 8 timmar under loppet av 12 timmar i följd, dock att arbetstiden icke må överstiga 5 timmar å lördag eller helgdag samt att annan personal än köks- och upppassarpersonal å helgdag icke må åläggas skeppstjänst såsom ordinarie arbete;

å *annat fartyg*

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

2 mom. Ordinarie arbetstid skall, såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt, förläggas

å *passagerarfartyg* under fartygets uppehåll i hamn, när passagerare icke finnes ombord, till tiden före klockan 19; samt

å *annat fartyg*

till sjöss eller under dygn när fartyget avgår från eller ankommer till hamn, mellan klockan 6 och klockan 19, och

under fartygets uppehåll i hamn, mellan klockan 6 och klockan 18 å söndag utom lördag samt mellan klockan 6 och klockan 15 å lördag och helgdag.

11 §.

Ekonomipersonalens ordinarie arbetstid bör fördelas i enlighet med ett av befälhavaren på förhand fastställt arbetstidsschema. Sådant schema bör vara anslaget på arbetsplatsen.

12 §.

Överstiger den ordinarie arbetstiden

a) 45 timmar under loppet av en vecka då fråga är om sjöman som avses i 4 § och vars ordinarie arbetstid till sjöss utgör högst 8 timmar om dygnet eller

b) 90 timmar under loppet av två veckor i följd då fråga är om annan sjöman,

skall sjömannen för överskjutande tid åtnjuta vederlag i form av fritid i hamn eller ock på annat sätt enligt vad därom må fastställas genom kollektivavtal. Från den tid för vilken vederlag må utgå skall avräknas ledighet som sjömannen åtnjutit jämlikt 51 § tredje stycket sjömanslagen.

3 kap.

Ordinarie arbetstid å vissa fartyg i lokalfart

13 §.

1 mom. Nyttjas fartyg vars bruttodräktighet understiger 500 registerton i lokalfart inom svensk hamn, må ordinarie arbetstid ej överstiga 45 timmar i veckan, raster oräknade. Arbetstiden må ej något dygn överstiga 9 timmar.

Bedrives arbete med regelbunden skiftindelning, må annan arbetstid än nyss angivits tillämpas, såframt arbetstiden under en tidrymd av högst tre veckor icke överstiger i genomsnitt 45 timmar i veckan.

2 mom. Nyttjas fartyg, som avses i 1 mom., i lokalfart annorstädes än inom svensk hamn, må ordinarie arbetstid ej överstiga 12 timmar för dygn och 56 timmar i veckan.

Å helgdag när fartyget hela dygnet uppehåller sig i hamn må sjömannen icke åläggas skeppstjänst såsom ordinarie arbete.

4 kap.

Säkerhetstjänst och övertidsarbete

14 §.

Utöver vad som stadgas i 2 och 3 kap. må skeppstjänst åläggas sjöman då fråga är om

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

b) skeppstjänst som erfordras för lämnande av hjälp enligt 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen; eller

c) deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap samt andra säkerhetsanordningar som anställas i enlighet med vad därom särskilt stadgas.

För sådan skeppstjänst är sjömannen, såvida ej annat överenskommits, icke berättigad till särskild ersättning.

15 §.

Utöver vad som stadgas i 2 och 3 kap. må sjöman mot ersättning åläggas jämväl annan än i 14 § omförmäld skeppstjänst (övertidsarbete).

16 §.

Övertidsarbete må åläggas sjöman under högst 18 timmar i veckan. Dock må övertidsarbete icke förekomma i sådan utsträckning att tiden för sjömannens skeppstjänst under ett och samma dygn därigenom skulle uppgå till mer än 16 timmar.

Övertidsarbete bör ej förekomma regelbundet.

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

a) avvärjande av hotande fara för gods;

b) nödig vakttjänst i hamn;

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

d) skeppstjänst som föranledes därav att besättningen blivit minskad under pågående resa; eller

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

17 §.

1 mom. Ersättning för övertidsarbete skall utgå i penningar eller ock, då fråga är om vakttjänst i hamn eller om arbete utfört av sjöman som icke uppbär kontant lön, beredas i form av fritid.

2 mom. Övertidsersättning som utgår i penningar skall för timme räknat utgöra, när övertidsarbetet utförts å söckendag, minst en 150-del och, när övertidsarbetet utförts å helgdag, minst en 75-del av sjömannens kontanta månadslön, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning.

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

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

5 kap.

Övriga bestämmelser

18 §.

Från de begränsningar som stadgas i 4—10 och 13 §§ må avsteg göras genom kollektivavtal som å arbetstagersidan slutits eller godkänts av organisation vilken enligt lagen om förenings- och förhandlingsrätt är att anse såsom huvudorganisation. Avtal om sådant avsteg är dock utan verkan, i den mån det strider mot överenskommelse mellan Sverige och främmande makt.

19 §.

Redare, som är bunden av kollektivavtal som avses i 12 eller 18 §, äger tillämpa avtalet beträffande sjöman, vilken sysselsättes i sådant arbete som avses därmed, även om sjömannen ej är medlem av den avtalsslutande organisationen på arbetstagersidan. Vad nu sagts gäller dock ej sjöman som omfattas av annat tillämpligt kollektivavtal.

20 §.

Det åligger befälhavaren eller, under hans tillsyn och ansvar, styrman eller någon av maskinbefälet eller föreståndare för ekonomiavdelningen att föra arbetstidsjournal upprättad enligt formulär som fastställs av sjöfartsstyrelsen. Anteckningarna i journalen skola införas senast dagen efter den under vilken arbetet utföres.

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

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

21 §.

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

22 §.

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

Närmare föreskrifter angående tillsynen meddelas av Konungen.

23 §.

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

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

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

24 §.

Bryter någon mot föreskrift som är meddelad i 20 §, straffes med dagsböter.

25 §.

Åsidosätter befälhavare den skyldighet som enligt 21 § åligger honom, straffes med böter från och med fem till och med etthundra kronor.

26 §.

Om domstol i tvistemål som bör bedömas efter denna lag samt i mål rörande förseelse varom i denna lag sägs skall vad i 7 kap. sjömanslagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1960.

Genom denna lag upphäves sjöarbetstidslagen den 26 augusti 1948 (nr 631).

Undantag som avses i 1 § 3 mom. och 20 § må meddelas jämväl innan lagen trätt i kraft.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 13 mars 1959.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, fråga om *ny sjöarbets-tidslag* samt anför därvid följande.

I. Inledning

Genom ändringar år 1957 i allmänna arbetstidslagen, lantarbetstidslagen, arbetstidslagen för detaljhandeln och arbetstidslagen för hotell, restauranger och kaféer, nedsattes i princip maximum för den ordinarie arbetstiden per vecka från 48 till 45 timmar. Lagändringarna trädde i kraft den 1 januari 1958. Övergången till 45-timmarsvecka sker successivt, så att den ordinarie veckoarbetstiden minskats med en timme från och med den 1 januari 1958, med ytterligare en timme från det senaste årsskiftet och skall nedbringas med ännu en timme från och med den 1 januari 1960, då 45-timmarsveckan således blir helt genomförd.

Vid det utredningsarbete som föregick besluten om arbetstidsförkortning lämnades arbetet till sjöss, som regleras i *sjöarbetstidslagen den 26 augusti 1948 (nr 631)*, utanför på grund av att arbetstidsfrågorna rörande skeppstjänsten fordrade särskild utredning. Bl. a. med anledning härav tillkallade jag den 24 januari 1957, med stöd av Kungl. Maj:ts den 30 november 1956 givna bemyndigande, f. d. landshövdingen O. Ekblom att såsom utredningsman verkställa översyn av sjöarbetstidslagen. Följande personer förordnades att såsom experter biträda vid utredningen, nämligen direktören i Sveriges redareförening, sjökaptenen D. Forssblad, vice verkställande direktören i redareföreningen, juris doktorn N. Grenander, kanslirådet i handelsdepartementet P. Å. Hartvig, inspektören i Stockholms rederiaktiebolag Svea, sjöingenjören E. Larsson, förbundsordföranden i Svenska maskinbefälsförbundet H. Lycke, förbundsordföranden i Svenska sjöfolksförbundet J. S. Thore, ombudsmannen i Sveriges fartygsbefälsförening, sjökaptenen K. E. Tufvasson, ombudsmannen i Rederiföreningen för mindre fartyg K. J. Wikström och byrådirektören i sjöfartsstyrelsen J. H. Öbrink. Sedan Lycke på egen begäran entledigats från uppdraget att vara expert,

förordnades i hans ställe ombudsmannen hos Svenska maskinbefälsförbundet B. H. Linderstam.

Utredningsmannen har anmält, att ombudsmannen i Svenska stewardsföreningen Stig Andersson deltagit i flertalet överläggningar med experterna samt att representanter för Svenska arbetsgivareföreningens allmänna grupp och redare för bogserfartyg beretts tillfälle att inför utredningen framföra sina synpunkter i sjöarbetstidsfrågan.

Utredningen, som antagit benämningen *sjöarbetstidsutredningen*, har med skrivelse den 7 november 1958 framlagt betänkande (stencilerat) med förslag till ny sjöarbetstidslag. Lagförslaget torde få biläggas detta protokoll (*Bilaga B*). Vid betänkandet har fogats särskilt yttrande av Grenander, Forssblad, Larsson och Wikström.

Över betänkandet har, efter remiss, *yttranden* avgivits av socialstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, kommerskollegium, sjöfartsstyrelsen, riksbanksfullmäktige, lånenämnden för den mindre skeppsfarten, Svenska sjöfolksförbundet och Svenska stewardsföreningen (gemensamt yttrande), Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Sveriges redareförening, Svenska arbetsgivareföreningens allmänna grupp, Stockholms rederiförening — som enbart åberopar yttrandena av arbetsgivareföreningens allmänna grupp och Sveriges redareförening — Rederiföreningen för mindre fartyg, Kanalflottans rederiförening, Landsorganisationen i Sverige — som enbart åberopar yttrandet av Svenska sjöfolksförbundet och Svenska stewardsföreningen — Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Svenska träindustriarbetareförbundet och Sägverksförbundet.

I enlighet med direktiven för utredningen har denna bedrivits med sikte på att Sverige skall kunna ansluta sig till den vid Internationella arbetsorganisationens (ILO) sjöfartskonferens i Genève den 29 april—den 14 maj 1958 vid dess fyrtyoförsta sammanträde antagna konventionen (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg (reviderad 1958) jämte den samtidigt beslutade rekommendationen (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning, 1958. Konventionen och rekommendationen har särskilt remissbehandlats, varvid yttranden avgivits av — förutom sjöarbetstidsutredningen — sjöfartsstyrelsen, delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet, socialstyrelsen, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska stewardsföreningen och Sveriges redareförening.

Jag anhåller nu att få anmäla frågan om ny sjöarbetstidslag. Det är min avsikt att i samband därmed behandla de nämnda båda av ILO-konferensen fattade besluten, vilka i enlighet med artikel 19 av arbetsorganisationens stadga skall underställas riksdagen.

Konventionen och rekommendationen torde i svensk översättning få såsom bilagor (*Bilaga C och D*) fogas till protokollet i detta ärende.

II. Nuvarande begränsning av arbetstiden till sjöss

Såsom förut är nämnt undantages från den allmänna arbetstidslagens tillämpning skeppstjänst, som omnämnes i sjöarbetstidslagen. Denna lag är emellertid icke tillämplig på all skeppstjänst. Från lagens tillämpning undantages nämligen vissa ombordanställda. I huvudsak är fråga om personer i viss befälsställning, läkare- och sjukvårdspersonal, vissa anställda å mindre fartyg samt anställda på särskilda slags fartyg (1 § 2 mom.). Då det arbete, som här avsedda sjömän utför, är att betrakta såsom skeppstjänst, faller detta arbete därför utanför all arbetstidsreglering. I 56 och 57 §§ sjömanslagen finns dock vissa bestämmelser meddelade om arbetstiden å sön- och helgdag samt om minderårigas arbetstid.

Sjöarbetstidslagen innehåller även en allmän dispensbestämmelse. När synnerliga skäl därtill är, må nämligen Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t förordnar medge undantag från lagens tillämpning (1 § 3 mom.).

Lagens bestämmelser kan i princip ej åsidosättas genom avtal mellan arbetsgivare och arbetstagare. Innehåller avtal om skeppstjänst villkor som strider mot lagen är villkoret utan verkan, utom i det fall att man överenskommit om villkoret genom kollektivavtal samt villkoret godkänts av Konungen eller myndighet som Konungen förordnat.

Sjöarbetstidslagen skiljer mellan fartyg i fjärrtrafik och fartyg i närtrafik. Med fartyg i *fjärrtrafik* avses fartyg som nyttjas i nordsjö- eller vidsträcktare fart, eller i fart vari ingår resa som under vanliga förhållanden kräver mera än 12 timmars oavbruten gång (3 §). Med nordsjöfart förstås enligt 2 § 1 mom. fart väster om linjen Hanstholm—Lindesnäs och bortom Cuxhaven intill linjen Shetlands nordpynt—Trondheimsfjorden, 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest).

Till *närtrafik* hänföres all fart som ej är fjärrtrafik (10 §).

A. Ordinarie arbetstid å fartyg i fjärrtrafik

Sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen

I fråga om sjömän, som ej är att räkna till ekonomipersonalen, skiljes mellan vaktindelad sjöman och icke vaktindelad sjöman, s. k. dagman, beträffande begränsningen av arbetstiden till sjöss.

För vaktindelade sjömän av denna kategori är den ordinarie arbetstiden *till sjöss* i regel bestämd till högst 8 timmar om dygnet, för det fall att fartyget har en bruttodräktighet av minst 500 registerton. Denna huvudregel är emellertid underkastad vissa modifikationer. Å ena sidan gäller 8-timmarsregeln för maskinbefäl och maskinmanskap även på mindre fartyg, under förutsättning att fartyget har en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter. Å andra sidan är samma regel, i inskränkta fart än nordsjöfart, tillämpligt på styrmän och maskinbefäl, endast om fartyget

har en bruttodräktighet överstigande 1 000 registerton eller — såvitt angår maskinbefålet — en maskinstyrka över förut angiven gräns. I de former av fjärrtrafik, där 8-timmarsregeln icke gäller, får arbetstiden icke överstiga 24 timmar för två dygn i följd. På helgdag får sjömannen icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än sådan av visst angivet slag (4 §).

Vid tillämpning av 4 § indelas arbetet i vakter, nämligen tre respektive två vakter allt efter det för sjömannen gällande maximum av 8 respektive 12 timmar för dygn räknat. Enligt trevaktssystemet indelas personalen i tre skift. Inom varje skift uttages 8 timmars arbetstid med 16 timmars fritid per dygn. Arbetstiden uppdelas så att på 4 timmars arbete följer 8 timmars fritid. Enligt tvåvaktssystemet indelas arbetet varje dygn i 5 tjänstgöringsperioder. Periodernas längd varierar inom systemet, vanligen mellan fyra, fem och sex timmar.

I detta sammanhang må nämnas, att förutom nämnda båda system en anordning med s. k. stationsvakter vunnit erkännande såsom vaktindelning i lagens mening. Detta system innebär, att vakttidens längd bestämmes av gångtiden mellan vissa platser (stationer), vilket särskilt tillämpas inom skärgårds- och inre trafik, där det anses vanligen fördelaktigare för besättningen än tidvakter.

För dag m än utgör den ordinarie arbetstiden *till sjöss* högst 8 timmar om dygnet. Arbetstiden må dock icke överstiga 48 timmar i veckan. Såvida ej annat överenskommit skall arbetstiden förläggas mellan klockan 6 och klockan 20. På helgdag får dagman icke under längre tid än sammanlagt högst 1 timme såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än sådan som regelmässigt ingår i hans åliggande och icke kan tåla uppskov (5 §).

I fråga om arbetstiden vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn samt under fartygs uppehåll i hamn gäller *g e m e n s a m m a b e s t ä m m e l s e r* för de sjömän som ej tillhör ekonomipersonalen.

Arbetstiden vid *fartygs ankomst* till eller *avgång* från hamn utgör högst 8 timmar om dygnet. Nyttjas fartyget i inskräntare fart än nordsjöfart och uppgår dess bruttodräktighet till högst 1 200 registerton, må dock sjömannen utöver sagda tid såsom ordinarie arbete åläggas skeppstjänst av visst slag under ytterligare högst 1 timme. — Å helgdag må annan skeppstjänst icke åläggas sjömannen såsom ordinarie arbete än dels sådan skeppstjänst, som enligt det nyss anförda kan på helgdag åläggas dagman, dels ock visst annat slag av arbete. — För tvåvaktindeldad sjöman gäller därutöver att om fartyget befinner sig till sjöss eller eljest i gång under större delen av dygn under vilket det ankommer till eller avgår från hamn, må vid beräkning av ordinarie arbetstid å sådant dygn tillämpas de bestämmelser som enligt vad förut sagts gäller, då fartyget är till sjöss. I dylikt fall må dock skeppstjänst icke, medan fartyget ligger förtöjt eller förankrat i hamn, såsom ordinarie arbete åläggas sådan sjöman under längre tid än 1 timme (7 § 1 mom.).

Under *fartygs uppehåll* i hamn utgör arbetstiden likaledes högst 8 timmar om dygnet. Arbetstiden må dock icke överstiga 48 timmar i veckan samt

skall — såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt — förläggas å söckendag mellan klockan 6 och klockan 18 och å helgdag mellan klockan 7 och klockan 9. — Å helgdag må ej såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än vanligen förekommande löpande göromål och lättare rengöring under tillhopa högst 1 timme (8 §).

Sjöman som tillhör ekonomipersonalen

Den ordinarie arbetstiden till sjöss och vid *fartygs ankomst* till eller *avgång* från hamn utgör högst å *passagerarfartyg* 10 timmar om dygnet under loppet av 14 timmar i följd samt å *annat fartyg* 9 timmar om dygnet under loppet av 13 timmar i följd (6 § och 7 § 2 mom.).

Under *fartygs uppehåll i hamn* utgör arbetstiden för dygn å *passagerarfartyg*, högst 10 timmar under loppet av 14 timmar i följd då passagerare finnes ombord, och i annat fall 8 timmar under loppet av 12 timmar i följd. Arbetstiden får dock icke överstiga 5 timmar å lördag eller helgdag. Icke heller får annan ekonomipersonal än köks- och uppassarpersonal å helgdag såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än vanligen förekommande löpande göromål eller lättare rengöring under tillhopa högst 2 timmar. På *annat fartyg* än *passagerarfartyg* utgör arbetstiden högst 8 timmar under loppet av 12 timmar i följd. Arbetstiden får dock icke överstiga 6 timmar å lördag. Icke heller får ekonomipersonalen å helgdag åläggas annan skeppstjänst än sådan som erfordras för besättningens och passagerares förplägning jämte nödig uppässning i övrigt samt lättare rengöring under sammanlagt högst 5 timmar. — Arbetstiden skall, såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt, å *fartyg* som icke för passagerare förläggas till tiden före klockan 19 (8 §).

Vederlag

Om den ordinarie arbetstiden överstiger 48 timmar under loppet av en vecka, då fråga är om vaktindelad sjöman vars ordinarie arbetstid till sjöss utgör högst 8 timmar om dygnet, eller 112 timmar under loppet av två veckor i följd, då fråga är om annan sjöman, skall sjömannen för överskjutande tid åtnjuta vederlag i form av fritid eller på annat sätt enligt vad där- om må fastställas genom kollektivavtal eller annan överenskommelse (9 §).

B. Ordinarie arbetstid å fartyg i närtrafik

Om skeppstjänsten ej är anordnad i enlighet med vad som gäller på *fartyg* i fjärrtrafik gäller såsom en gemensam regel för samtliga sjömän, på vars arbete lagen är tillämplig, att den ordinarie arbetstiden såväl söcken- som helgdag utgör högst 24 timmar för två dygn i följd; dock må arbets- tiden icke överstiga 112 timmar under loppet av två veckor i följd (10 §). Begränsningen gäller såväl till sjöss som vid *fartygs uppehåll i hamn, an- komst dit eller avgång därifrån*.

Några bestämmelser om vederlag, då arbetstiden å *fartyg* i närtrafik över- stiger angivna maxima, finns icke.

C. Säkerhetstjänst och övertidsarbete

Utöver den ordinarie arbetstiden kan sjöman åläggas skeppstjänst dels när fråga är om närmare angiven säkerhetstjänst dels såsom övertidsarbete.

Säkerhetstjänsten anges i 11 §. Här nämnes bl. a. skeppstjänst, som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods eller är nödvändig för lämnande av hjälp åt någon i sjönöd, samt deltagande i föreskrivna övningar med säkerhetsanordningar. Enligt 11 § kan sjöman även utom den ordinarie arbetstiden åläggas sedvanliga och nödvändiga nautiska och meteorologiska observationer.

För skeppstjänst som uppräknas i 11 § är sjömannen, såvida ej annat överenskommit, icke berättigad till särskild ersättning.

Övertidsarbete må mot ersättning åläggas sjöman under högst 24 timmar i veckan. Dock får 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 nu nämnd begränsning undantages övertidsarbete av olika slag bl. a. viss vakttjänst i hamn (13 §). Övertidsarbete bör ej förekomma regelbundet. Ersättning för övertidsarbete skall som regel utgå i penningar eller ock, då fråga är om vakttjänst i hamn eller om arbete utfört av sjöman som icke uppstår kontant lön, beredas i form av fritid (14 § 1 mom.). Övertidsersättning, som utgår i penningar, skall för timme räknat utgöra, när övertidsarbetet utförts å söckendag, minst en 150-del och, när övertidsarbetet utförts å helgdag, minst en 75-del av sjömannens kontanta månadslön, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning (14 § 2 mom.). Även för det fall, då övertidsarbete ersättes med fritid, finnes särskilda regler (14 § 3 mom.).

III. 1958 års konvention och rekommendation

I betänkandet erinras om att de svenska sjöarbetstidsbestämmelserna utformats under starkt inflytande av det inom ramen för ILO bedrivna internationella samarbetet i fråga om sjöfolkets förhållanden. Detta samarbete har under åren 1936—1958 resulterat i olika instrument angående bl. a. arbetstid å fartyg, nämligen dels konventionerna nr 57, 76, 93 och 109 med tillkomst respektive år 1936, 1946, 1949 och 1958, dels två rekommendationer, varav den ena, betecknad nr 109, nu är aktuell. Den nuvarande sjöarbetstidslagen har utarbetats i väsentliga delar efter förebild av föreskrifter i den vid lagens tillkomst aktuella konventionen nr 76. Konventionerna nr 93 och 109 utgör reviderade upplagor av konventionen nr 76.

Frågan om ratificering av konventionen nr 76 besvarades nekande av statsmakterna såväl år 1947 (prop. nr 321/1947, L²U nr 49/1947, r. skr. nr 477/1947), som år 1948 i samband med prövningen av förslaget till nuvarande sjöarbetstidslag (prop. nr 265/1948, L²U nr 54/1948). Därefter behandlades frågan om ratificering av konventionen nr 93 vid 1950 och 1952 års

riksdagar. Även vid dessa båda senare tillfällen ansågs hinder för en svensk anslutning till konventionen föreligga (prop. nr 207/1950, L²U nr 34/1950, prop. nr 170/1952, L²U nr 44/1952). Det hinder mot en ratificering som åberopades vid 1952 års riksdag hänförde sig icke till konventionens bestämmelser om arbetstid utan huvudsakligen till vissa föreskrifter om minimilön för matrosar.

Icke någon av konventionerna nr 76 och nr 93 har trätt i kraft.

Konventionen nr 109 och rekommendationen nr 109 antogs såsom redan nämnts vid Internationella arbetsorganisationens konferens år 1958 i Genève. En närmare redogörelse för konferensen finns intagen i det statsrådsprotokoll som fogats till propositionen nr 78 till innevarande års riksdag. Vid konferensen antogs konventionen med 104 röster mot 22 och 22 nedlagda samt rekommendationen med 127 röster mot 0 och 20 nedlagda. Av de svenska ombuden röstade de båda regeringsombuden och sjöfolkets ombud för antagandet av såväl konventionen som rekommendationen, medan redareombudet vid beslutens fattande nedlade sin röst. Det må nämnas, att vid konferensen även antogs en resolution om tillämpning av principen om 40 timmars arbetsvecka ombord å fartyg med 71 röster mot 32 och 35 nedlagda. Resolutionen utmynnar i en hemställan att ILO:s styrelse måtte inbegripa sjömännen i varje åtgärd eller undersökning, som må beslutas i anledning av förestående överläggningar inom ILO om en allmän minskning av arbetstiden.

Konventionen nr 109 innehåller en avdelning om lön, en om arbetstid och en om bemanning. Enligt art. 5 kan vid ratifikation avdelningen om lön uteslutas.

Beträffande det närmare innehållet i konventionen nr 109 och rekommendationen nr 109 torde få hänvisas till de såsom bilagor C och D till detta protokoll fogade texterna.

I de remissyttranden som avgivits över konventionen och rekommendationen har dessa behandlats även med avseende på däri intagna löne- och bemanningsföreskrifter.

Av de hörda remissinstanserna uttalar sig *sjöfartsstyrelsen*, *socialstyrelsen*, *delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet* samt *sjöfolksorganisationerna* till förmån för en ratificering av konventionen. *Sveriges redareförening* avstyrker att Sverige ratificerar konventionen eller ansluter sig till rekommendationen.

Sjöfartsstyrelsen anför att svensk ratificering av konventionen icke bör ske utan tillfredsställande garantier för en mera allmän tillämpning därav bland de ur svensk synpunkt viktigare konkurrentnationerna. Med hänsyn härtill kan enligt styrelsen skäl anföras för att svensk ratifikation göres beroende av ratifikationer från främst Förbundsrepubliken Tyskland och Nederländerna. — Liknande synpunkt framföres av *Svenska maskinbefälsförbundet*.

Socialstyrelsen anför att det ur allmän social synpunkt framstår såsom önskvärt, att vårt land genom en ratifikation av konventionen i sin mån bidrar till att få internationellt fastställda, skäliga, socialt försvarsbara minimistandarder i fråga om de ombordanställdas villkor, något som synes särskilt angeläget på ett så typiskt internationellt arbetsområde som sjöfartsnäringens. Ett ytterligare skäl för tillstyrkan av konventionens ratifikation föreligger i det förhållandet, att den konkurrens på sjöfartens område, som från vissa länders sida kan utövas till följd av lägre social och ekonomisk standard för de anställda med därav betingade lägre omkostnader, icke kan anses sund. Kan en internationell konvention av ifrågavarande slag vinna mera betydande anslutning, skulle detta vara ägnat motverka sådan konkurrens.

Flera av de hörda remissinstanserna bl. a. *sjöfartsstyrelsen* och *Svenska sjöfolksförbundet* påpekar nödvändigheten av att Sverige vid en ratifikation av konventionen utnyttjar möjligheten enligt artikel 5 att undantaga konventionens bestämmelser om lön. Genom att konventionen medger att undantag göres såvitt gäller lönebestämmelserna har, framhåller *sjöfartsstyrelsen*, i själva verket det principiella hinder, som hittills förelegat för en ratifikation av föreliggande konvention angående löner, arbetstid och bemanning, numera blivit undanröjt.

Sveriges redareförening erinrar om vad föreningen i sina remissutlåtanden angående konventionerna nr 76 och nr 93 på sin tid uttalade rörande ratifikationsfrågan, nämligen att problemet om löner, arbetstid och bemanning är odelbart och att man följaktligen måste ratificera samtliga de delar, som ingår i en konvention av denna art. Under de år som förflutit, sedan konventionen nr 93 var föremål för remissbehandling har intet inträffat som ändrat föreningens uppfattning på denna punkt. Föreningen erinrar om sjöarbetstidsutredningens arbete och anför bl. a. följande.

Under det ovannämnda utredningsarbetet hava de från rederinäringen deltagande experterna oavslått framhållit det olyckliga i att utforma en svensk arbetstidslagstiftning på sådant sätt, att man skulle binda sig vid de i konventionen nr 109 uppdragna snäva gränserna i vad bl. a. avsåge arbetstidens förläggning. Det kunde icke anses rimligt, att man inskränkte på den dispositivitetsregel, som nu allmänt tillämpas inom arbetstidslagstiftningen här i landet.

Föreningen vill erinra om att i samtliga de arbetstidslagar, som genomfördes 1957, en viss flexibilitet ansetts erforderlig för att ifrågakommande lagstiftning skulle kunna genomföras. Sålunda tillstod *den allmänna arbetstidslagen*, att arbetstiden under ett dygn må uppgå till 9 timmar. I *lantarbetstidslagen* är motsvarande siffra 10 och i *arbetstidslagen för detaljhandeln* likaledes 10 och i vissa fall 11, vilket senare tal jämväl är tillämpligt enligt *arbetstidslagen för hotell, restauranger och kaféer*.

I konventionen nr 109 återfinnas på ett flertal ställen bestämmelser, som maximera den dagliga arbetstiden. Föreningen syftar särskilt på, vad som anföres rörande hamnarbetstiden i artikel 13 och arbetstid såväl till sjöss som i hamn och å ankomst- och avgångsdygn i artikel 14. En ratifikation av konventionen skulle betaga parterna på arbetsmarknaden rätten till dispositivitet och möjligheterna att anordna dygnsarbetstiden på ett sätt, som med hänsyn till växlande förhållanden kunde anses påkallat.

Icke heller den nu föreliggande konventionen innehåller några övergångs- eller dispensregler. Även härigenom skulle en anslutning till konventionen verka hämmande på möjligheterna till ett smidigare anpassande av de svenska arbetstidsbestämmelserna, oavsett huru den blivande sjöarbetstidslagen komme att utformas.

Slutligen får föreningen framhålla, att jämväl bestämmelserna i artikel 18 måste anses vara en lönebestämmelse. Det måste vara oriktigt att genom ratificering betaga parterna på sjöarbetsmarknaden möjligheten att fritt avtala om den övertidsersättning, som skall utgå.

Nu redovisade synpunkter återopas av redareföreningen även beträffande rekommendationen nr 109. Med hänvisning till att denna äger tillämpning på alla sjögående maskindrivna fartyg oavsett storleken, uttalar föreningen att de svenska myndigheterna finge binda sig för att genomföra en lagstiftning på sjöfartens område, som skulle komma att få mycket allvarliga konsekvenser särskilt för det minsta tonnaget, bl. a. bogserfartyg och skärgårdsbåtar. Den flexibilitet, som bör eftersträvas i all lagstiftning, skulle enligt föreningens mening ytterligare förhindras.

Ett par av de remissinstanser som ställt sig positiva till en ratifikation av konventionen kommenterar särskilt Sveriges förhållande till rekommendationen nr 109.

Sjöfartsstyrelsen uttalar att Sverige bör medverka till ett genomförande av rekommendationens bestämmelser, utom såvitt avser bestämmelserna i punkterna 2 och 3 angående löner. Styrelsen anför bl. a. följande.

Enligt rekommendationens bestämmelse om arbetstid är 8-timmarsdagen till sjöss huvudregel. Jämligt punkt 6 må dock å mindre fartyg på kortare resor föreskrivas en genomsnittlig arbetstid av 8 timmar om dygnet. Begreppen mindre fartyg och kortare resor förutsättes bli fastställda genom nationell lagstiftning eller genom kollektivavtal. Det angives icke om med mindre fartyg avses fartyg med en bruttodräktighet under 500 ton, dvs. fartyg som icke faller inom konventionens tillämpningsområde och ej heller om med kortare resor kan inbegripas exempelvis resa inom ett lands närtrafikområde. *Sjöfartsstyrelsen*, som förutsätter att en reviderad sjöarbetstidslag i likhet med annan svensk lagstiftning på området blir dispositiv, anser det vara av betydelse att det från svensk sida klargöres att begreppen mindre fartyg och kortare resor enligt svensk uppfattning bör givas en relativt vid omfattning.

Även *delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet* påpekar att det ur svensk synpunkt icke är möjligt att följa rekommendationens anvisningar i fråga om löner. Övriga anvisningar torde enligt delegationen böra iakttagas i den mån så befinnes önskvärt och lämpligt.

Svenska sjöfolksförbundet anser, att när konventionen erhållit en sådan utformning som ger möjlighet för Sverige att ratificera konventionen, finner förbundet icke anledning vara att antaga rekommendationen nr 109.

Sveriges fartygsbefälsförening och *Svenska stewardsföreningen* berör två speciella bemanningsfrågor. Fartygsbefälsföreningen fäster uppmärksamheten på befälsförordningens bestämmelse rörande smärre fartyg och den långa arbetstid för befälhavare och styrman som blir en följd av dessa regler. Föreningen understryker behovet av att befälsförordningens regler an-

passas till konventionens fordringar med avseende å bemanningen. — Stewardsföreningen anför, att de ekonomiföreståndare, som saknar reglerad arbetstid, många gånger får vidkännas en orimligt lång arbetstid beroende på att några bemanningsföreskrifter icke finns vare sig i lag eller kollektivavtal. För närvarande sker en godtycklig bemanning, vilket ofta får till följd, att antalet anställda inom ekonomiavdelning icke står i rimlig proportion till de arbetsuppgifter, som är ålagda avdelningen. Föreningen föreslår därför att en bemanningsutredning tillsättes med uppgift bl. a. att utforma förslag till ett organ för biläggande av klagomål eller tvist angående ett fartygs bemanning på ett sätt som förutses i konventionens artikel 21 mom. 2.

IV. Ekonomisk undersökning rörande de mindre och medelstora handelsfartygen

Till grund för utredningens bedömanden av de ekonomiska förutsättningarna för en arbetstidsreform har legat en av kommerskollegium — efter initiativ från utredningen — verkställd statistisk undersökning rörande mindre och medelstora handelsfartygs driftsintäkter, kostnader m. m. under kalenderåret 1956. Undersökningens resultat må här i huvuddrag återges.

Kommerskollegium har i sin i juli 1958 lämnade redogörelse för undersökningen betonat, att uppgifter om det ekonomiska resultatet under endast ett år har ett begränsat värde med hänsyn bl. a. till sjöfartsnäringens starka konjunkturkänslighet. Kollegium har därför såsom bakgrund till undersökningen redovisat vissa uppgifter om *fraktläge samt inkomst- och kostnadsutveckling under åren 1950—1956*. Av dessa framgår att trampfrakterna under år 1956 legat på ungefär samma nivå som 1951 (Korea-året), medan kostnaderna stigit under ifrågavarande period. Kontraktsoch linjefrakter har däremot uppnått ett högre läge år 1956 än de hade i början av 1950-talet.

Av undersökningen rörande driftsintäkts- och kostnadsutvecklingen under ifrågavarande period har kollegium ansett sig kunna dra den slutsatsen att år 1956 åtminstone för det i undersökningen ingående tramptonnaget kan betecknas såsom ett för angivna tidsperiod medelgott år. Kollegium har även ansett det av undersökningen framgå, att driftsöverskottet 1956 för det största och modernaste i undersökningen ingående tramptonnaget och för det största tonnaget i linje- och kontraktsfart ävensom för annat tonnage i mer vidsträckt fart än nordsjöfart varit gynnsammare än för tonnaget i övrigt.

Av en i redogörelsen inlagan undersökning rörande *storleken av tonnage om 100—1 999 bruttoton under åren 1946—1956* framgår därjämte, att detta tonnage under nämnda tid minskat med 121 000 bruttoton eller med ca 25 procent. Under det att ifrågavarande tonnage år 1946 utgjorde i bruttoton räknat 31 procent av hela handelsflottan, hade dess andel år 1956 sjunkit till 14 procent. En ännu större reduktion har drabbat tonnaget under 100 bruttoton, vilket nu utgör allenast en procent av hela handelsflottan. Av tonnaget om 100—1 999 bruttoton är det endast tonnaget i storle-

ken om 100—499 bruttoton, som visar ökning mellan åren 1946 och 1956. Ökningen — drygt 10 procent — förklaras huvudsakligen bero på tillkomsten av de s. k. paragrafbåtarna, alltså fartyg med en storlek närmast under 500 bruttoton. År 1946 fanns sålunda endast 11 fartyg i storleken 450—499 bruttoton, år 1956 var antalet 69. Tillväxten av denna fartygsgrupp kan enligt kommerskollegiets redogörelse väsentligen sägas vara en följd av 1948 års sjöarbetstidslag. Tonnaget i storleksgrupperna om 500—999, 1 000—1 499 och 1 500—1 999 bruttoton har minskat över hela linjen. Störst — relativt sett — var minskningen i gruppen närmast över paragraffartygsstorleken, således i gruppen om 500—999 bruttoton, och minst i den största av de här ifrågakvarande storleksgrupperna.

Kommerskollegiets redogörelse innefattar även ett avsnitt om *olika driftskostnaders procentuella andel av totala driftskostnader i vissa fartygsgrupper*. Vad angår bemanningskostnaderna har i dessa inräknats löner inklusive övertidersättning och vederlag samt kostnader för kosthållet. Bemanningskostnadernas andel av fartygens totala driftskostnader är — såsom framgår av nedanstående tabell — högst 37,6 procent i tonnagegruppen om 100—199 bruttoton och sjunker vid stigande fartygsstorlek samt utgör lägst 24,8 procent. I storleksgruppen om 500—999 bruttoton är dock bemanningskostnaderna något högre än i den närmast mindre storleksgruppen om 450—499 bruttoton. Enligt redogörelsen torde detta bero huvudsakligen på sjöarbetstidslagets bestämmelser, vilka innebär för fartyg över 500 bruttoton i nordsjöfart trevaktssystem och för fartyg i samma fart under 500 bruttoton tvåvaktssystem. Inom respektive storleksgrupper är bemanningskostnaderna i regel såväl absolut som relativt högst för fartygen i passagefart. Motorseglarna visar å andra sidan låga bemanningskostnader.

Storleksgrupper, bruttoton	Antal fartyg	Ålder i medeltal per fartyg	Bemannning i medeltal per fartyg	Totala driftskostn., milj. kr.	Bemanningskostnaderna i % av totala driftskostnaderna	Kontanta bemanningskostnaderna i % av totala driftskostnaderna	Totala driftskostnaderna i % av driftsintäkterna
100— 199	171	42	4,5	16,6	37,6	31,3	90,2
200— 349	117	36	6,9	22,2	32,9	27,2	87,2
350— 449	40	23	9,0	14,1	31,2	26,1	83,8
450— 499	58	7	10,5	32,2	30,4	25,6	77,6
500— 999	37	26	19,0	30,4	31,2	26,3	89,5
1 000—1 499	80	28	23,0	90,1	27,1	22,4	86,1
1 500—1 999	83	16	25,3	121,9	24,8	20,4	78,2
Totalt	586	29		327,5	28,1	25,6	82,6

Det erinras i redogörelsen om att driftsintäkterna skall täcka — förutom driftskostnaderna — allmänna kostnader, avskrivningar m. m. De totala driftskostnadernas procentuella andel av driftsintäkterna i fråga om fartyg i olika storleksgrupper framgår jämväl av ovanstående tabell. Ur denna kan utläsas, att nämnda procentuella andel av de totala driftskostnaderna är avsevärt lägre i fartyg i storleksgrupperna om 450—499 och 1 500—1 999

bruttoton än i fartyg i övriga storleksklasser. I tabellen har intagits uppgifter om de kontanta bemanningskostnadernas procentuella andel av driftskostnaderna ävensom om fartygens antal samt deras genomsnittliga ålder och bemanning.

Vidare har undersökts *antalet vinst- respektive förlustredovisande fartyg före avskrivningar och dessas fördelning på olika räntabilitetsklasser*. För att erhålla ett differentierat uttryck för lönsamheten har över- respektive underskottet ställts i relation till driftsintäkten med fördelning efter procentsatsen på fyra olika grupper, nämligen 0—4,9, 5—9,9, 10—19,9 samt 20 procent och däröver.

Nära en fjärdedel (22,7 procent) av hela antalet fartyg i undersökningen visar förlust före avskrivningar. De båda storleksgrupperna om 450—499 och 1 500—1 999 bruttoton har det bästa resultatet med endast 5 förlustredovisande fartyg av 58 respektive 7 av 83 fartyg. I dessa storleksgrupper faller ungefär en tredjedel av de vinstredovisande fartygen i den högsta lönsamhetsgruppen, således med överskott om 20 procent eller mer av driftsintäkterna. För de fyra grupperna 100—199, 200—349, 350—449 och 1 000—1 499 bruttoton, där fartygens genomsnittsålder är väsentligt högre än i storleksgrupperna 450—499 och 1 500—1 999 bruttoton, utgör antalet förlustredovisande fartyg mellan 23 och 29 procent av samtliga redovisade fartyg inom respektive grupp. I gruppen om 1 000—1 499 bruttoton gick — absolut sett — 19 fartyg av 80 med förlust. I storleksgruppen om 500—999 bruttoton gick en så stor del som 19 fartyg av 37 med förlust.

Bland de orsaker, vilka enligt kommerskollegium synes ha medfört att fartyg i de större storleksklasserna gått med förlust, nämnes kort sysselsättningsstid på grund bl. a. av att fartyget inköpts under året eller varit upplagt (reparation eller uppläggning av »andra orsaker») lång tid. I andra fall har andelen för reparationskostnader eller andra driftskostnader såsom löner eller drivmedel o. s. v. varit relativt hög. Även i de mindre storleksklasserna har vissa — oftast relativt gamla — fartyg med förlust haft lång uppläggningstid. Detta gäller särskilt det koleldade passagerarfartygstonnaget i inrikes fart.

Redogörelsen upptager slutligen en *beräkning av driftsresultatet vid kalkylerade avskrivningar*. Det framhålles till en början att vid undersökningen av antalet fartyg med vinst respektive förlust före avskrivningar samt en i anslutning därtill gjord undersökning om avskrivningarnas storlek framkommit, att avskrivningarna har företagits delvis med andra medel än respektive fartygs överskott. I vissa fall har avskrivningar ej verkställts, ehuru fartygen ej varit helt nedskrivna och fartygens överskott skulle tillåtit avskrivningar. Skiftande avskrivningsprinciper har sålunda tillämpats på fartygen i undersökningen. För att få belyst fartygens driftsresultat efter enhetliga grunder har sådana beräkningar företagits för fartygen om 450—1 999 bruttoton. Därvid har valts avskrivning med 6 procent på fartygens anskaffnings- och ombyggnadskostnader, innebärande att fartygen är helt nedskrivna efter 17 år. Enligt fr. o. m. 1956 gällande bestämmelser för avskrivning har företagen rätt att årligen avskrivna antingen högst 30

procent av bokförda värdet eller 20 procent av anskaffningsvärdet. De här beräknade avskrivningarna med 6 procent ligger sålunda väsentligt under vad 20-procentsregeln tillåter. I föreliggande beräkningar har hänsyn tagits icke blott till fartygens värdeminskning under året — genom avskrivningarna — utan även till kostnaden för det i fartyget investerade kapitalet genom beräkning av räntekostnaderna. Såsom räntesats har därvid använts 6 procent.

Efter en avskrivning med 6 procent av anskaffnings- och ombyggnadskostnader samt efter avdrag av räntekostnader beräknade efter 6 procent av det bokförda värdet skulle enligt undersökningen antalet förlustredovisande fartyg komma att utgöra

i storleksgruppen	450— 499 bruttoton	27 av 58,
»	»	500— 999 » 25 av 37,
»	»	1 000—1 499 » 30 av 80 och
»	»	1 500—1 999 » 27 av 83 fartyg.

Om man däremot från det överskott före avskrivningar (ökat med redovisade räntor), som alla fartyg inom envar av ovanstående fyra tonnagesgrupper intjänat, avdrager kalkylerade avskrivningar och räntekostnader, visar endast fartygen i storleksgruppen 500—999 bruttoton förlustresultat. För fartygen i storleken 450—499 samt 1 000—1 499 bruttoton uppkommer överskott om 0,6 respektive 1,1 milj. kronor. De 83 fartygen om minst 1 500 och högst 1 999 bruttoton skulle däremot redovisa ett betydande överskott, nämligen 9,2 milj. kronor. Vid överskottets framräknande har hänsyn ej tagits till de skatter som resultatet av rederirörelsen kan föranleda.

Det framhålles att om avskrivningarna beräknats på fartygens återanskaffningsvärde — i stället för såsom skett på de anskaffnings- och ombyggnadskostnader som de nuvarande redarna haft för fartygen — så skulle det ekonomiska resultatet otvivelaktigt blivit sämre än de ovan redovisade beräkningarna anger.

V. Sjöarbetstidsutredningens förslag

Allmänna motiv för arbetstidsförkortning

Sjöarbetstidsutredningen framhåller att sjömännens arbetstidsförhållanden överlag är oförmånligare än de, som i regel gäller för de landanställda. Utredningen anför, att det från sjöfolkets sida åberopats att arbetet ombord är så påfrestande, att det redan ur hälsosynpunkt är nödvändigt att förkorta arbetstiden. I varje fall skulle detta gälla för vissa sjömanskategorier, som nu har särskilt lång arbetstid — t. ex. vissa tvåvaktsindelade sjömän samt en stor del av ekonomipersonalen. Därutöver påkallar enligt sjöfolkets mening icke minst sociala rättviseskäl, att skillnaderna i arbetstidshänseende mellan de landanställda och samtliga kategorier sjömän så långt som möjligt utjämnas. En arbetstidsförkortning har jämväl betydelse för

minskande av de svårigheter, som råder med avseende å arbetskraftsförsörjningen inom handelsflottan.

Å andra sidan har för utredningen från rederinäringens sida framhållits, att man nu för tiden icke kan beteckna sjömansyrket som tillhörande de särskilt pressande yrkena. Detta kunde måhända anses ha varit befogat under ett tidigare historiskt skede. Genom den omfattande sociallagstiftning, som nu gäller på detta område, har förhållandet kommit att bli ett helt annat. Vidare har framhållits, att sjömansyrket för ett mycket stort antal personer kommer att vara ett genomgångsyrke, oavsett vilka åtgärder som vidtages. För övrigt har den omständigheten, att en i viss mån längre arbetstid hittills tillämpats på ett antal fartyg — i synnerhet å sådana, som är sysselsatta i vårt land närliggande farvatten — icke medfört några bemannings-svårigheter för dessa fartyg.

Utredningen erinrar om att sjöfartsstyrelsen i sitt remissyttrande över det av utredningen om kortare arbetstid år 1956 avgivna betänkandet uttalat, att arbetskraftsförsörjningen inom den svenska handelsflottan är ett av sjöfartsnäringens allvarligaste problem. Utredningen påpekar även att sjöfartsstyrelsen i en med skrivelse den 18 februari 1958 till chefen för handelsdepartementet avlämnad utredning — vilken överlämnats till utredningen för att beaktas vid utredningsuppdragets fullgörande — närmare redovisat bristen på sjöbefäl den 31 januari 1957. Av denna redovisning, som omfattar 92 procent av alla fartyg som ingick i handelsflottan, framgår bl. a. att endast 69 procent av de befattningar, för vilka krävdes sjökaptens- eller styrmansbehörighet, upprätthölls av behörigt fartygsbefäl samt att blott 51 procent av de befattningar, för vilka krävdes behörighet som sjöingenjör eller maskintekniker, innehades av behörigt maskinbefäl. Det förelåg även brist på maskinbefäl, för vilka krävdes lägre behörighet. Styrelsen framhåller emellertid att tillgången på befäl med erforderliga kunskaper, på grund av vissa av styrelsens angivna förhållanden, icke är så ringa som ovanstående procenttal utvisar. Även om hänsyn togs till antydda förhållanden, råder dock enligt styrelsens mening inom den svenska handelsflottan så stor brist på behörigt befäl att behovet av effektiva och snabba åtgärder för att åtminstone begränsa befälsbristen är trängande. Styrelsen understryker särskilt det angelägna i att åtgärder för att öka sjöfolkets trivsel i yrket vidtages samt understryker trivselfrågans samband med frågan om sjöfolkets arbetstid till sjöss och därmed sammanhängande problem rörande ordnandet av sjömännens semester och möjligheter för sjömannen till vistelse i hemmet.¹

¹ Det yngre fartygsbefälets avgång från den svenska handelsflottan och orsakerna därtill har belysts i en av Sveriges fartygsbefälsförening med anlitan av statistisk expertis hösten 1957 verkställd opinionsundersökning. Undersökningen, vars resultat nyligen redovisats i Nautisk tidskrift, nr 9/1958, har avsett dem som under tioårsperioden 1946—55 avlagt styrmansexamen vid sjöbefälskola. I de av undersökningsledaren, sjökapt. G. Söderhielm, i tidskriften gjorda kommentarerna till undersökningen anfördes bl. a.: »Av undersökningen framgår, att 41 procent av de sålunda examinerade icke längre är anställda till sjöss. Av övriga som svarat på utsända frågeformulär hade drygt 55 procent

Vad gäller manskapsrekryteringen anför sjöarbetstidsutredningen att det i och för sig icke föreligger någon bristsituation. Sjöfarten har under de senaste åren fått ett årligt tillskott av omkring 10 000 personer. Mellan 5 000—6 000 eller omkring en femtedel av sjömanskårens totala numerär har nyinskrivits vid sjömanshusen ett vart av åren 1955—1957. Den årliga avgången från sjömansbanan är i det närmaste lika stor som tillströmningen. Denna exceptionellt höga personalomsättning har resulterat i att antalet yrkeskunniga sjömän även inom de grupper som ej tillhör befälet är otillräckligt. Utredningen anmärker i detta sammanhang, att en betydande del av handelsflottans personalkader utgjorts av utlänningar. Enligt socialstyrelsens kvartalsrapporter har antalet utländska sjömän i den svenska handelsflottan under tiden den 1 januari 1957—den 1 oktober 1958 växlat mellan cirka 8 500 och 6 600.

Enligt utredningens mening ligger det i öppen dag att nu berörda förhållanden innebär betydande olägenheter. Sjöfartssäkerheten blir nedsatt. Omsättningen av sjömän förorsakar betydande kostnader och arbete. Vidare kommer det behöriga befälet och de yrkeskunniga sjömännen att, till följd av bristande kvalifikationer hos besättningen i övrigt, åläggas en arbetsbörda och ett ansvar som i många fall överstiger vad som eljest vore påkallat. Härigenom uppstår fara för att även de kvalificerade sjömännen söker sig till anställningar i andra yrken.

Åtskilliga faktorer inverkar enligt utredningens åsikt på att sjömansyrket för alltför många blir blott ett genomgångsyrke. En av dessa sammanhänger med den sämre ställning i arbetstidshänseende som sjömännen har i jämförelse med det stora flertalet landanställda. Den högre värdering av fritiden, som på senare tid blivit alltmer märkbar bland arbetstagarna i gemen, ger anledning antaga att ökade möjligheter för sjömännen att tillgodose sitt fritidsbehov kommer att höja sjömansyrkets attraktivitet och därmed verksamt bidra till att minska ovan berörda rekruteringsvärigheter. Om återigen den mellan ombord- och landanställda föreliggande klyftan i arbetstidshänseende vidgas — vilket blir fallet, om sjöarbetstiden ej anpassas efter den år 1957 beslutade allmänna arbetstidsförkortningen — synes det icke utredningen osannolikt, att den svenska handelsflottans personalrekryteringsproblem efter någon tid blir ytterligare tillspetsat.

Det överensstämmer också, anför utredningen, med den sociala rättvisans krav att sjöfolket i möjligaste mån beredes samma fritidsförmåner, som kommer det stora flertalet övriga arbetstagare till del. Vissa sjömanskategorier har f. n. en arbetstid betydligt överstigande 48 timmar i veckan och

förklarat sig ha planer på att i en nära framtid söka anställning i land. Av undersökningen synes vidare framgå att bristen på fartygsbefäl ej avhjälpes enbart genom utvidgad och förbättrad utbildning. I svaren ges både direkt och indirekt anvisning på var motåtgärder måste sättas in. Bland de många missnöjesanledningarna i fråga om arbetsförhållandena märks främst obekväm arbetstid och därnäst hög arbetstakt och okvalificerade medhjälpare. Av de 64 procent av fartygsbefälet som ej är nöjda med anställningsvillkoren anger de flesta (56 procent) som orsak härtill för kort semester och dålig planering av denna. Bristande möjligheter till samvaro med familjen anges som främsta skälet till att sjöbefälet tar anställning i land.»

ett så pressande arbete att en minskning av arbetstiden synes med större fog än för flertalet andra arbetstagare kunna motiveras med behovet att skydda dessa sjömän mot en förtida nedslitning av arbetsförmågan.

Ekonomiska förutsättningar för arbetstidsreform

Sjöarbetstidsutredningen framhåller att ett av de mera karakteristiska dragen för sjöfartsnäringen är dess starka konjunkturkänslighet. I synnerhet för de fartyg som går i trampfart och för resebefraktade tankfartyg växlar inkomstförhållandena starkt från tid till annan. Som exempel härpå nämner utredningen att enligt en av sjötransportkommittén inom organisationen för europeiskt ekonomiskt samarbete (OEEC) den 17 juli 1958 avgiven rapport angående fraktmarknaden kolfraktsatsen från U. S. A. (Hampton Roads) till Antwerpen/Rotterdam under de sista tre åren (före juli 1958) har växlat från 51 upp till 119 och därefter ned till 22 shillings per ton. I kommentaren till dessa siffror säges i rapporten, att den förstnämnda fraktsatsen bör ge alla fartyg vinst, att fraktsatsen 119 sh/t (vilken dock endast avtalats i några få fall) ger en enorm, ehuru ofta mycket hårt beskattad, vinst samt att fraktsatsen 22 sh/t ej lämnar någon vinst utan i stället för den stora majoriteten av trampfartyg, en betydande förlust. — Även kommerskollegiets trampfraktindex har växlat avsevärt (åren 1950, 1951, 1953, 1956 och april 1958 var det sålunda resp. 90, 169, 115, 170 och 106). För oktober 1958 var indextalet 111. Fraktsatserna i linje- och kontraktstfart fluktuerar också, ehuru ej så starkt och icke heller så hastigt som trampfraktsatserna.

Vad tankfartygen beträffar utgjorde fraktindex enligt förenämnda OEEC-rapport — med utgångspunkt i ett indextal av 100 år 1946 — i juli 1956 139 i december samma år 306 och i maj 1958 42. Nu berörda fraktindex avser den begränsade del av världstankflottan, som icke äges eller befraktas för längre tid av oljebolagen.

I OEEC-rapporten har även angivits att tramptonnage om över 6 milj. ton dödvikt eller en fjärdedel av världstramptonnaget (frånsett USA:s reservflotta) och tanktonnage om 6,6 milj. ton dödvikt, motsvarande drygt en tiondel av världens tanktonnage, låg upplagt vid rapportens avgivande. Volymen av upplagt tanktonnage skulle enligt rapporten ha varit ännu större, om ej en del oljebolag, i syfte att undvika uppläggning, hade beordrat sina fartyg att gå långsammare eller längre resrouter än normalt. Tillgången på tramptonnage för ett eller två år framåt förklaras i rapporten vara så stor att någon påtaglig (»substantial») höjning av trampfraktindex under rådande förhållanden icke är att förvänta.

Inom den svenska handelsflottan var uppläggningsen icke lika omfattande. Den uppgick dock den 1 juni 1958 i vad avser tonnaget å 300 bruttoton och däröver till 122 776 bruttoton (vilket representerade ett dödviktstonnage om 186 790 ton) eller 3,7 procent av det totala svenska bruttotonnaget. Nyss-

nämnda tonnagesiffror inbegriper ej de fartyg — representerande 137 000 dödviktton — som upplagts för reparation eller klassning.

I OEEC-rapporten lämnas vidare uppgifter, som tyder på att utsikterna till betydande frakthöjningar framdeles är små, försåvitt ej oförutsebara förhållanden inträffar. Bland de omständigheter, som inverkar dämpande på fraktmarknaden, nämnes de senaste årens starka ansvällning av skeppsbyggandet. Vad gäller det totala tramptonnaget i världen beräknas detta enligt rapporten ha ökat, i dödviktton räknat, från omkring 15 milj. år 1954 till 23 milj. i början av år 1958; år 1960 beräknas en ytterligare ökning av 5 milj. dödviktton ha skett. Världens tanktonnage uppges ha ökat från 32,4 milj. dödviktton i januari 1953 till 50,9 milj. ton dödvikt i januari 1958.

Det tillägges i rapporten att det under år 1957 sjösatta tanktonnaget kunde antagas öka världstankflottans transportkapacitet med omkring 40 milj. ton per år. Ökningen av oljeproduktionen i de viktigare oljeproducerande länderna motsvarade däremot icke mer än ungefär 25 milj. ton år 1957. Nedskrotningen av fartyg är synnerligen ringa jämförd med nyproduktionen av tonnage. Vad världens tanktonnage angår är endast cirka 8 procent av detta, motsvarande omkring 4,5 milj. dödviktton, över 20 år gammalt. Samtidigt omnämnes i rapporten att ordertillgången å tankfartyg vid skeppsvarven motsvarar en årlig nyproduktion av tonnage om 7 milj. dödviktton under nästkommande 5-årsperiod. Det understrykes dock att avbeställningar — utöver redan gjorda sådana — kan komma att reducera denna siffra.

Utredningen anför att den mindre ljusa bild av den nuvarande sjöfartskonjunkturen och möjligheterna till en gynnsam fraktutveckling under de närmaste två åren, som nyssnämnda uppgifter visar, blir ändå mörkare, om hänsyn också tages till att driftskostnaderna sedan lång tid tillbaka visat stigande tendens. Utredningen belyser detta med följande uppställning över bruttointäkter och kostnader som hänför sig till det svenska tonnaget i utrikessjöfart. Beräkningarna gäller fartyg om minst 500 bruttoton, svenska såväl som från utlandet förhyrda, och tar sikte på förhållandena under det sista kvartalet av ettvarvt av åren 1951—1957. I kolumnen längst till höger har för jämförelse angivits det svenska handelstonnagets totala omfattning vid varje tidpunkt.

De svenska rederiernas bruttointäkter och kostnader i utlandet vid utrikes sjöfart

4:e kvartalet år	Intäkter (milj. kr)	Kostnader (milj. kr)	Intäktsoverskott (milj. kr)	Det totala svenska handelstonnaget (1 000 brton)
1951.....	432,0	209,6	222,4	2 328
1952.....	403,3	192,0	211,3	2 732
1953.....	401,9	207,5	195,4	2 652
1954.....	403,1	229,4	173,7	2 732
1955.....	482,2	258,6	223,6	2 790
1956.....	594,5	312,3	282,2	2 955
1957.....	606,4	322,0	284,4	3 187

Kommerskollegiets statistiska undersökning ger enligt utredningens mening tydligt belägg för den kostnadsstegrande tendensen vad beträffar viss del av det svenska tramptonaget.

Produktivitetsutvecklingen inom den svenska handelsflottan kan enligt utredningens mening icke anses vara mindre gynnsam än inom övriga delar av det svenska näringslivet. Medan det emellertid går att för de flesta andra näringsgrenar lämna någorlunda konkreta uppgifter om produktiviteten, är detta i det närmaste omöjligt beträffande handelssjöfarten. För denna får man därför enligt utredningen nöja sig med mera allmänna konstateranden såsom att fartygens genomsnittstorlek och fart ökat, att genom moderna anordningar lossning och lastning går fortare och lättare samt att handelsflottans samlade tonnage ökat betydligt snabbare än antalet besättningsmän. Relationen mellan besättning och transportförmåga har blivit gynnsammare samtidigt som det i handelsflottan investerade kapitalet per besättningsman räknat starkt ökat.

Sjöarbetstidsutredningen har siffermässigt belyst detta förhållande med följande sammanställning av uppgifter från den officiella statistiken.

År	Fartygsstorlek i bruttoton	Handelsflottans omfattning ¹		Procentuell fördelning å olika storleksgrupper, bruttoton	Bemanning ²	Värdet av handelsflottans fartyg, milj. kr
		Antal	tusental bruttoton			
1939	högst 499	1 640	180	11	7 228	66
	500—1 999	409	511	32	7 840	211
	minst 2 000	193	929	57	7 466	452
S:a		2 242	1 620	100	22 534	729
1945	högst 499	1 548	173	11	5 793	102
	500—1 999	332	410	26	6 316	325
	minst 2 000	196	1 017	63	7 434	926
S:a		2 076	1 600	100	19 543	1 353
1948	högst 499	1 516	176	9	5 763	146
	500—1 999	386	482	24	7 768	480
	minst 2 000	273	1 388	68	10 628	1 379
S:a		2 175	2 046	100	24 159	2 005
1957	högst 499	958	160	5	4 117	244
	500—1 999	196	277	9	4 519	534
	minst 2 000	429	2 750	86	17 421	4 912
S:a		1 583	3 187	100	26 057	5 690

¹ 1957 års siffror är på grund av ändrade mättnings- och redovisningsregler ej fullt jämförbara med tidigare årssiffror.

² Avser genomsnittsbemanningen för seglotionstiden å de i handelssjöfart resp. år använda fartygen om 20 nettoton och däröver, befintliga vid årets slut.

För att ytterligare belysa produktivitetsutvecklingen inom sjöfarten har utredningen i tabellform samlat vissa uppgifter per den 1 januari 1949 och den 1 januari 1958. Uppgifterna är hämtade från Sveriges redareförenings årsböcker för nämnda år och avser vissa representativa svenska rederiföre-

tag. Storleken av fartygen har angivits i dödviktton. Av särskilt intresse är kol. 6, som visar att antalet ombordanställda sjunkit i förhållande till fartygens dödviktton. Fartygens anskaffningsvärde per dödviktton och hastighet framgår icke av årsböckerna.

1	2	3	4	5	6	7
Rederi (ett eller flera företag under gemensam ledning)	År (1 jan.)	Antal fartyg	Ton dödvikt	Antal ombordanställda	Förhållandet kol. 4 : 5 (ton dödvikt per ombordanställd)	Sysselsättning av fartyg i
Rederi A	1949	17	70 555	435	162	} kombinerad tramp- och kontraktsfart
	1958	19	117 930	562	210	
Rederi B (flera företag)	1949	14	55 730	393	142	} huvudsakligen kontraktsfart
	1958	18	118 550	594	200	
Rederi C	1949	19	153 255	647	237	} huvudsakligen kontraktsfart
	1958	26	320 555	1 009	318	
Rederi D (flera företag)	1949	4	50 630	157	323	} tankfart
	1958	8	126 390	328	385	
Rederi E (fraktfarten)	1949	29	85 997	746	115	} linjefart
	1958	32	96 017	761	126	

Utredningen framhåller, att en arbetstidsförkortning som regel medför en ökning av rederiföretagens löneutgifter, vilka utgifter utgör en stor omkostnadspost inom sjöfartsnäringen. För fartygen i storleksgrupperna mellan 100 och 1 999 bruttoton utgjorde under år 1956 den kontanta delen av dessa utgifter mellan 31 och 20 procent av fartygens totala driftskostnader. Vad stortonnaget beträffar utgör de kontanta löneutgifterna i allmänhet en mindre andel av fartygens driftskostnader. Då det gäller att bedöma sjöfartsnäringens förmåga att bära de ekonomiska konsekvenserna av en arbetstidsreform, bör såsom utgångspunkt för bedömandet tagas en period, som ej präglas av vare sig en deciderad lågkonjunktur eller dess motsats. Ur denna synpunkt är det enligt utredningens mening fördelaktigt, att kommerskollegiets statistiska undersökning omfattar år 1956 — vilket år kommerskollegium betecknat som ett för 1950-talet medelgott år — ehuru det i och för sig skulle varit av större värde om undersökningen kunnat utsträckas över en flerårsperiod. Ett visst jämförelsematerial för åren 1948 och 1950—1953 finns emellertid redovisat i en i betänkandet om stöd åt den mindre och medelstora skeppsfarten (SOU 1955: 2) intagen, av kommerskollegium verkställd statistisk-ekonomisk undersökning.

Kollegiets nu verkställda undersökning omfattar det mindre och medelstora handelstonnaget — storleksgrupperna 100—1 999 bruttoton — vilket år 1956 representerade 14 procent av landets bruttotonnage. Av undersökningen framgår, anför utredningen, att det ekonomiska utfallet år 1956 varierat starkt mellan olika slag av fartyg beroende på storlek, framdrivningsmedel, användningsätt och sysselsättningsområde. Ett genomgående

drag är, att det modernaste tonnage, som främst är representerat bland fartygen i storleksgrupperna 450—500 samt 1 500—1 999 bruttoton, visat den bästa lönsamheten. Det sämsta ekonomiska utfallet synes fartygen i storleksgrupperna 500—999 bruttoton, vilka har en genomsnittsålder av 26 år, ha haft. I denna grupp har drygt hälften av alla fartyg redovisat förlust före avskrivningar; efter kalkylerade avskrivningar med 6 procent av fartygens anskaffnings- och ombyggnadskostnader samt avdrag för räntekostnader efter samma procentsats å det bokförda värdet skulle icke mindre än 25 av de 37 fartygen i denna grupp ha gått med förlust. Det närmast sämsta resultatet har redovisats av fartygen i storleksgrupperna 100—349 bruttoton. Dessa fartyg har haft en så hög genomsnittsålder som omkring 40 år.

Praktiskt taget alla ångfartyg i passagerarfart — de har en genomsnittsålder av mer än 45 år och återfinnes huvudsakligen i storleksgrupperna under 450 bruttoton — har redovisat förlust före avskrivningar. Även de i linje- och kontraktsfart sysselsatta motorfartygen i storleksgrupperna 100—199 och 350—449 bruttoton har visat påfallande stora förlustresultat. I övrigt synes ej någon efter användningssättet avgränsad fartygskategori ha visat avsevärt lägre lönsamhet än genomsnittet.

Sammanfattningsvis anför utredningen, att driftsresultatet för de 328 av undersökningen omfattade fartygen i storleksgrupperna 100—449 bruttoton enligt undersökningen genomsnittligt varit sådant, att detta tonnage, betraktat som en enhet, icke torde kunna bibehållas i trafik i ett normalt konjunkurläge, om nuvarande driftskostnader icke kan sänkas. Än mer framträder svagheten i den ekonomiska situationen för tonnage i storleksgruppen 500—999 bruttoton, omfattande 37 fartyg. Denna för närvarande lilla grupp har under det sista årtiondet minskat kraftigare än någon annan tonnagegrupp. Den ökning av driftskostnaderna som blev följden av inskränkningen i tvåvaktssystemets tillämpning i samband med ikraftträdandet av gällande sjöarbets-tidslag, synes i särskild grad ha berört ifrågavarande tonnage. Anmärkas bör att medelåldern för fartygen i den ovan först nämnda storleksgruppen år 1956 var så hög som 37 1/2 år; i den sistnämnda var genomsnittsåldern avsevärt lägre, 26 år. Fartygen i storleksgrupperna 450—499 samt 1 500—1 999 bruttoton (58 respektive 83 fartyg) har enligt undersökningen i flertalet fall kunnat uppvisa förhållandevis tillfredsställande, i vissa fall goda driftsresultat.

Av kommerskollegiets undersökning synes utredningen framgå att vinstmarginalen inom åtminstone vissa här berörda tonnagegrupper i regel är så ringa, att nyförvärv av sådant tonnage svårligen kan tänkas komma till stånd, om ej lättnader beredes rederinäringen i fråga om lånemöjligheter och beskattning. Utredningens förslag härom kommer att redovisas särskilt i det följande.

Beträffande fartyg i storleken 2 000 bruttoton och däröver — storsjöfartlen som omfattar drygt 85 procent av handelsflottans bruttotonnage — råder allmän enighet om att möjligheterna att med framgång driva dessa fartyg är större än för tonnage i övrigt.

Vad slutligen angår tonnage under 100 bruttoton, vilket i bruttoton räknat representerar en procent av landets handelsflotta, anför utredningen, att en undersökning av detta tonnages ekonomiska förhållanden med hänsyn till bl. a. den synnerligen oenhetliga strukturen av denna del av sjöfartsnäringsen ha mött betydande svårigheter och förorsakat ett oproportionerligt stort arbete. Utredningen har därför icke låtit företaga en dylik undersökning. Det framhålls att man för detta tonnage icke har att i större utsträckning räkna med någon internationell konkurrens.

Utredningen har även velat belysa arbetstidsförhållandena utomlands och deras betydelse i konkurrenshänseende. Utredningen påpekar dock de särskilda svårigheter som föreligger att anställa direkta jämförelser mellan skilda länders arbetstidsregler på sjöfartsområdet och dessas betydelse för sjöfartens konkurrenskraft internationellt sett. De bestämmelser, som i de olika länderna reglerar arbetstiden till sjöss och därvid särskilt i den av varje land till sin utsträckning bestämda närtrafiken, företer sinsemellan många — dock ofta smärre — avvikelser. På grund härav är det, anför utredningen, icke möjligt att lämna en sådan önskad beskrivning utan att förlora sig i detaljer och därigenom kraftigt minska överskådligheten. Därutöver framhåller utredningen, att en jämförelse av antytt slag på grund av skiljaktigheter i de olika ländernas politik och lagstiftning på de ekonomiska och sociala områdena knappast kan ge en helt rättvisande bild för en bedömning av den inverkan i konkurrenshänseende, som de mellanstatliga olikheterna i fråga om sjöarbetstiden kan ha.

För att tjäna till ledning under utredningsarbetet har emellertid inom utredningens expertkrets utarbetats en sammanställning om sjöarbetstiden i vissa främmande länder, nämligen Norge, Danmark, Finland, Förbundsrepubliken Tyskland, Frankrike, Storbritannien, Nederländerna, Belgien och Amerikas förenta stater. I betänkandet återges några huvuddrag ur sammanställningen.

Vad först beträffar de skandinaviska länderna synes i den finska handelsflottan tillämpas i huvudsak samma arbetstidsbestämmelser som är gällande hos oss. I Norge har sjömännen, efter en lagändring som trädde i kraft den 1 oktober 1957, i fråga om storsjöfarten i stort sett med de svenska jämförbara arbetstidsvillkor, dock att för ekonomipersonalen gäller förmånligare regler. I vissa begränsade fartområden synes arbetstidsbestämmelserna i vissa fall ge möjlighet till längre arbetstidsuttag än i motsvarande trafik enligt svenska lagen. Den ordinarie arbetstiden är dock enligt den norska sjöarbetstidslagen å fartyg i inrikes fart kortare än den, som nu må tillämpas å svenska fartyg i närtrafik enligt den nuvarande sjöarbetstidslagens terminologi. I Danmark, där sjöarbetstiden regleras genom kollektivavtal, har träffats en uppgörelse, enligt vilken den ordinarie arbetstiden fr. o. m. den 1 mars 1959 för en stor del av sjömännen sänks till i genomsnitt 45 timmar i veckan. Vid tvåvaktsindelning, som förekommer på fartyg understigande 500 bruttoregister-ton, liksom i restaurationsavdelningarna gäller längre arbetstid. Den härav berörda personalen erhåller som kompensation härför ett särskilt vederlag.

I några av våra viktigaste konkurrentländer på sjöfartsområdet — Västtyskland, Nederländerna, Belgien — synes arbetstiden i storsjöfarten generellt sett motsvara vad som för närvarande gäller i vårt land; för ekonomipersonalen är dock dygnsarbetstiden i Västtyskland kortare än i Sverige. Vidare är att märka, att inom vissa fartområden tvåvaktssystemet tillämpas för vaktindelade sjömän å fartyg med en bruttodräktighet avsevärt överstigande 500 registerton, under det att de svenska bestämmelserna i fart, som är närmast jämförlig med vad som hos oss benämnes nordsjö- eller inskränkta fart, i regel förutsätter trevaktsindelning, så snart det är fråga om fartyg om minst 500 bruttoton.

Inom en del andra länders handelsflottor — exempelvis USA:s — är arbetstiden deciderat kortare än den, som må uttagas enligt den svenska sjöarbetstidslagen. Detta gäller länder, vilka ur konkurrenssynpunkt har mindre betydelse för vår handelsflotta. Uppmärksammas bör att sjöfartsnäringsen i åtskilliga av ifrågavarande länder åtnjuter speciella skattelättnader och stödes genom åtgärder av ekonomisk art.

Utredningen anför, att utvecklingen synes peka mot en förkortning av sjöarbetstiden i en del länder. Vad som förekommit vid av den Internationella arbetsorganisationen (ILO) anordnade konferenser ger enligt utredningens mening i varje fall anledning till förmodan om en sådan utveckling.

I anslutning till den ekonomiska redogörelsen berör utredningen de förutsättningar för en arbetstidsförkortning som är att söka i de särpräglade arbetsförhållandena inom sjöfarten.

Sjöfartens speciella arbetsförhållanden

Sjömansyrket är, anför utredningen, till sin natur sådant, att det i åtskilliga avseenden kräver arbetstidsregler, som avviker från vad som kan tillämpas inom de flesta andra yrken. Arbetet måste fortgå utan avbrott under hela dygnet söndag likaväl som vardag. Sjömannen tvingas, i motsats till den som arbetar i land, att tillbringa en stor del av sin fritid ombord på det fartyg, där han tjänstgör och i regel har sin bostad. Han kan icke utnyttja den lediga tiden på samma valfria sätt som den landanställda. Å andra sidan följer av bundenheten vid fartyget, att hans dagliga fritid icke beskäres med den tid som för flertalet andra arbetstagare åtgår att komma till och från arbetet. De krav sjöfartssäkerheten uppställer påverkar sjöfolkets arbetstid såtillvida, att det i regel icke är möjligt att bereda sjömännen en lika regelmässig fritid som övriga arbetstagare vanligen åtnjuter. Icke ens när fartyget ligger i hamn går det alltid att ordna arbetstiden såsom för landanställda, då arbetstidens förläggning måste för åtminstone en del av folket ombord anpassas efter i olika hamnar växlande förhållanden.

De för sjöfarten specifika driftsförhållandena medför enligt utredningen vidare, att en förkortning av arbetstiden får hårdare omedelbara följder för rederierna än vad fallet behöver bli inom många andra företag. De senare har i allmänhet vissa möjligheter att helt eller delvis neutralisera verkningarna av en arbetstidsinskränkning, bland annat genom starkare utnyttjande av maskiner och andra produktionsmedel. Sjöfartens realkapital — fartygen — är redan utnyttjat under dygnets alla timmar så länge farty-

gen är till sjöss. Någon marginal för ökad användning under pågående resa finnes icke. Visserligen kan kostnaderna för en arbetstidsminskning i viss utsträckning kompenseras genom rationaliseringsåtgärder, men förutsättningar härför får enligt utredningen anses vara jämförelsevis begränsade även med beaktande av möjligheterna att öka transportkapaciteten genom höjning av fartygshastigheten, förbättring av lastnings- och lossningsanordningar o. d.

Utredningen anför att en arbetstidsreform, som åsyftar en direkt tillämpning av 45-timmarsveckan till sjöss i fråga om det stora flertalet ombordanställda, icke lär kunna genomföras utan att personalstyrkan utökas. Följden härav skulle enligt utredningen bli — förutom stegrade lönekostnader — att nya bostäder måste anordnas ombord, vilket medför investeringskostnader. Härvid skulle fartygens last- och passagerarutrymmen komma att krympa med minskade fraktintäkter som följd.

Med hänsyn till vad ovan framhållits finner utredningen en lösning av sjöarbetstidsproblemet helt i enlighet med 1957 års arbetstidsreform icke för närvarande vara praktiskt möjlig. Utredningen anser, att man för huvudmassan av sjöfolket bör söka sig fram på en annan väg, nämligen att med bibehållande av möjligheten till en längre veckoarbetstid än den inom näringslivet i övrigt vanliga bereda sjöfolket kompensation i form av fritid i hamn eller på annat sätt. En utveckling av nu tillämpat system med vederlag för den del av ordinarie arbetstiden som överskjuter visst antal timmar per vecka eller annan tidsperiod synes utredningen vara den linje som bör övervägas i fråga om vaktindelad personal. För dagmän finner utredningen den konventionella metoden att reglera den faktiska veckoarbetstiden vara naturlig. När det gäller ekonomipersonal föredrager utredningen återigen en kombination av de antydda systemen, innebärande jämkning av såväl dygnsarbetstid som vederlagsregler.

Huvudlinjerna i förslaget

Sjöarbetstidsutredningen uttalar att motiv icke saknas för en reglering av sjöfartens arbetstidsfrågor i så nära anslutning som möjligt till arbetslagslagstiftningen inom näringslivet i övrigt. Berörda motiv synes utredningen i och för sig ha sådan styrka, att tvekan knappast kan råda därom att en revision av sjöarbetstidslagen bör företagas. Det är emellertid uppenbart, fortsätter utredningen, att den ekonomiska belastningen på sjöfartsnäringen av en långt gående arbetstidsförkortning blir betydande. Av största vikt är därför att arbetsreglerna ges en sådan utformning att verkningarna av arbetstidsinskränkningen icke onödigtvis skärpes. Det synes vidare utredningen angeläget att vid genomförandet av en reviderad lagstiftning erforderligt rådrum lämnas för sjöfartens anpassning till det nya läget. Tillika finner utredningen det vara påkallat att närmare undersöka möjligheterna att genom särskilda anordningar söka förhindra, att sjöfartsnäringens konkurrenskraft försvagas på grund av arbetsregleringen.

Vid utarbetandet av utredningens förslag har en ledande synpunkt varit, att gängse vaktsystem inom handelsflottan icke skall behöva brytas. Härav följer bland annat, att full överensstämmelse med den allmänna arbetstidslagstiftningen icke kan ernås för den vaktindelade personalen. Utredningen anser det icke tillrådligt att för vaktindelningen till sjöss, som berör en betydande del av de ombordanställda, förutsätta generell utökning av personalen eller användning av övertidsarbete i större utsträckning. Vid sådant förhållande och med bibehållande av en dygnsarbetstid om 8 timmar vid trevaktsindelning och 24 timmar under två dygn i följd vid tvåvaktsindelning kan maximigränsen för ordinarie arbetstid per vecka icke fastställas till 45 timmar såsom för landanställda i allmänhet. Anknytningen till 45-timmarsveckan sker i stället på så sätt, att sjömännen erhåller särskild kompensation — vederlag — för den del av den ordinarie arbetstiden, som överstiger 45 timmar per vecka respektive 90 timmar per tvåveckorsperiod. Då vederlag f. n. beräknas från 48 respektive 112 timmar, innebär ändringen särskilt för tvåvaktsfartygen en mycket kraftig utökning av vederlagstiden.

I fråga om den tvåvaktsindelade personalen föreslår utredningen att den ordinarie arbetstiden — utöver gällande begränsning för två dygn i följd — begränsas till 112 timmar under loppet av två veckor i följd.

För en annan stor grupp av ombordanställda, *ekonomipersonalen*, påverkar icke vaktsystemet frågan om en arbetstidsreglering. Enligt förslaget minskas för denna grupp den i gällande lag fastställda högsta dygnsarbetstiden till sjöss och vad beträffar passagerarfartyg med passagerare ombord jämväl under fartygs uppehåll i hamn med 1 timme. Den ordinarie arbetstiden kommer härigenom att utgöra högst 8 timmar om dygnet å lastfartyg och högst 9 timmar om dygnet å passagerarfartyg. På sistnämnda fartyg får dock under hamndygn arbetstiden ej överstiga 8 timmar när passagerare ej finnes ombord. Utredningen anser att en sådan i och för sig betydande avkortning av arbetstiden vad lastfartygen beträffar icke med nödvändighet behöver föranleda någon mera avsevärd personalökning. Genom en ändamålsenlig arbetsplanering och andra rationaliseringsåtgärder är det nämligen enligt utredningen möjligt att — utom å en del fartyg med fåtalig ekonomipersonal — i stor utsträckning balansera arbetstidsinskränkningen. I detta sammanhang erinrar utredningen om de lättnader i ekonomipersonalens arbetsbörda, som på senare år kunnat vinnas genom anordnande av cafeterior, ökat användande av djupfrysta livsmedel och av mekaniska hjälpmedel samt vidtagande av andra åtgärder som minskar behovet av manuell arbetsinsats. I samverkan mellan rederierna och sjömännens organisationer kan, anser utredningen, ytterligare anordningar i arbetsbesparande riktning åvägbringas utan att personalens berättigade anspråk på god service behöver eftersättas. För passagerarfartyg synes utredningen icke samma möjligheter föreligga att neutralisera en arbetstidsförkortning. Man bör emellertid enligt utredningen uppmärks-

samma att den föreslagna dygnsarbetstiden överensstämmer med den ordinarie arbetstid som allmänt är föreskriven i gällande kollektivavtal. Nedskärningen av lagens dygnsmaximum från 10 till 9 timmar skulle därför icke i regel komma att medföra ökat personalbehov.

För passagerarfartygens del anser utredningen att en reducering av arbetstiden under 9 timmar nu icke bör ifrågakomma. För att passagerartrafiken skall kunna fortleva i den hårda konkurrensen med utländsk passagerartrafik och med flyget synes det utredningen nödvändigt att kunna förse passagerarna å svenska fartyg med service under större delen av dygnet. Om den ordinarie arbetstiden ytterligare minskades, skulle med största sannolikhet detta resultera i regelbundet övertidsarbete eller utökning av personalen, vilket för denna sektor av sjöfarten kan beräknas medföra alltför stora påfrestningar.

Av större räckvidd än den föreslagna minskningen av dygnsarbetstiden för ekonomipersonalen blir enligt utredningens mening vederlagsfrågan. Medan vederlag nu utgår för ordinarie arbetstid utöver 112 timmar per tvåveckorsperiod, beräknas detsamma enligt förslaget på tid utöver 90 timmar per sådan period.

När det gäller skeppstjänst, för vilken den ordinarie arbetstiden är fastställd icke endast för dygn utan även för vecka, föreslås i direkt anslutning till den allmänna arbetstidsregleringen en sänkning av veckoarbetstiden från 48 till 45 timmar.

Utredningen har särskilt beaktat de ekonomiska svårigheterna för det medelstora tonnaget och föreslår en särregel för fartyg om minst 500 bruttoton i närtrafik, varmed utredningen, såsom jag i det följande skall redogöra för, avser i stort sett östersjö- och nordsjöfart. Förslaget upptager sålunda vid sidan om huvudregeln om högst 8 timmars ordinarie dygnsarbetstid den bestämmelsen, att annan dygnsarbetstid må tillämpas under förutsättning att för dylikt fall ledighet beredes den berörda personalen i sådan utsträckning att den ordinarie arbetstiden icke överstiger i genomsnitt 8 timmar om dygnet. Denna regel, som möjliggör införande av tvåvaktsindelning, kan dock få tillämpning endast om överenskommelse träffats i form av kollektivavtal mellan redare och de ombordanställda om sådan ledighet.

Till motivering av den föreslagna specialbestämmelsen anför utredningen, att det tonnage, som enligt kommerskollegiets statistiska undersökning arbetar under tyngande ekonomiska villkor redan i ett relativt gott fraktläge, till stor del faller inom storleksgrupperna 500—1 500 bruttoregister-ton. Utredningen nämner att farhågor uttalats för att tonnaget av ifrågavarande storlek, som under det sista årtiondet kraftigt minskats, skulle — till förfång för näringslivet och vårt lands försvarsberedskap — komma att helt slås ut, om det träffades av kostnadsstegringar på grund av en arbetstidsreform. Utredningen anser att det, oavsett att konkurrenskraften hos dylikt tonnage är beroende av flera faktorer, med hänsyn till berörda fartygs-

grupperns ekonomiska förhållanden framstår som angeläget att söka genom särbestämmelser mildra följderna av de allmänna arbetstidsreglerna. Då fartyg i dessa storleksklasser numera regelmässigt är inrättade för trevakts-system, menar utredningen att ett stadgande av innebörd att generellt medge en sådan längre ordinarie arbetstid, som möjliggör övergång till tvåvakts-indelning med dess för personalen starka påfrestningar, icke bör ifrågakomma. Det har i stället synts utredningen ändamålsenligt att tillföra ett alternativ av mera begränsad räckvidd, som håller vägen öppen för tillämpning av sistnämnda vaktsystem på sådana fartyg, när de nyttjas i närtrafik.

Utredningen erinrar i detta sammanhang om att avvikelser från huvud-reglerna om arbetstiden kan bli motiverade även för det mindre tonnagets del. Det kan nämligen bli aktuellt att insätta s. k. paragrafbåtar (fartyg med en bruttodräktighet strax under 500 ton) i fortlöpande trafik i avlägsna be-gränsade fartområden för att fullt utnyttja fartygen. Såsom i det följande skall redovisas föreslår utredningen att lagens bestämmelser skall vara dis-positiva i den meningen att avsteg skall kunna göras genom kollektivavtal som på arbetstagsidan slutits eller godkänts av huvudorganisation. Lagens dispositivitet skulle därvid, framhåller utredningen, ge avtalsparterna möj-lighet att i viss utsträckning och under särskilt fixerade förutsättningar tillämpa en från det normala avvikande arbetstid. Det tillägges, att även dispensvägen bör kunna anlitas beträffande arbetstiden å sistberörda far-tyg, därest synnerliga skäl kan påvisas för undantag från tillämpning av lagens huvudregler.

Utredningen understryker i sitt betänkande betydelsen av att vederlag i form av fritid kommer att innefatta verklig fritid. Nuvarande regel i 9 § sjöarbetstidslagen om fritidskompensation föreslås kompletterad på sådant sätt att sjömannen skall åtnjuta vederlag i form av fritid i hamn eller på annat sätt enligt vad därom må fastställas genom kollektivavtal. Utredningen anför att synpunkter i denna riktning kommit till uttryck i kollektivavtal. Enligt dessa skall vissa i avtalen bestämda vederlag i första hand utgå i form av fritid i hamn under anställningstiden eller i samband med semester och endast om så skulle visa sig helt omöjligt kunna ersättas genom kontant betalning. Hittills har det i tillämpningen visat sig svårt att undvika kontantalternativet, något som åtminstone delvis torde få tillskri-vas den sedan länge förefintliga situationen på arbetsmarknaden. Det synes utredningen emellertid icke uteslutet, att gynnsammare förutsättningar i framtiden kan yppas för att medelst olika åtgärder minska berörda svårig-heter. Härvid anser utredningen att insättandet av avlösningsspersonal, s. k. landgäng, kan ifrågakomma. Utredningen utvecklar sina synpunkter på avlösningsfrågan enligt följande.

Inom en del större rederier med fartyg som anlöper svensk hamn har redan nu en del av befålet i viss utsträckning erhållit avlösning då fartyg an-kommit dit. I många fall förekommer emellertid att besked om avlösningen av olika skäl lämnas så sent att vederbörande icke får samma utbyte av le-digheten i hamn som han skulle fått om beskedet kunnat lämnas på ett ti-

digare stadium. Om avlösningssystemet kunde ordnas mera planmässigt, varigenom bl. a. nyssberörda olägenhet i väsentlig grad komme att elimineras, och infogas i en fast organisation omfattande alla sjömans kategorier, skulle uppenbarligen en lösning av sjöfolkets fritidsproblem underlättas. De större rederierna torde för detta ändamål kunna utnyttja dels personal som efter semester och sjukdom uppehåller sig i land i avvaktan på ny anställning å visst fartyg och dels särskilda anställda som ingår i rederiernas fasta landgång. En dylik organisation torde av praktiska skäl ej kunna upprättas annat än i de största hamnarna. Vad beträffar mindre rederier med blott ett eller ett fåtal fartyg torde ett avlösningssystem kunna komma till stånd endast efter samverkan mellan ett antal rederier eller genom att särskilda firmor — exempelvis s. k. skeppshjälpsfirmor — specialiserar sig på uppgiften.

Gällande föreskrifter om sjömans på- och avmönstring samt om läkarintyg för sjöman utgör nu ett hinder för eller försvårar möjligheterna att ordna ett smidigt avlösningssystem. Det är därför angeläget att söka lätta de formaliteter som nu måste iakttagas i berörda avseenden. Med hänsyn till det samband som dessa frågor synes ha med de spörsmål rörande ändrad organisation i samband med förmedling av arbete för sjöman samt deras mönstring och registrering, vilka en i juli 1958 tillkallad utredningsman har att utreda, föreslås, att desamma hänskjutes till nämnde utredningsman för prövning.

Utöver vad nu sagts torde det icke vara lämpligt att reglera ovanstående organisationsfrågor genom författningsföreskrifter. Frågornas lösning synes befordras bäst om desamma upptages till behandling vid gemensamma överläggningar mellan redarnas och sjöfolkets organisationer.

Utredningen tar i detta sammanhang upp fråga om viss ändring av sjömanslagen i syfte att underlätta hemresa för sjömän som längre tid tjänstgjort i främmande farvatten. Å fartyg som icke anlöper svensk hamn är möjligheterna att ordna avlösning nämligen betydligt mindre än å andra fartyg. I varje fall gäller detta i hamnar som ligger på stort avstånd från vårt land. För svenska sjömän å nu åsyftade fartyg är behovet att kunna tillbringa semester och utnyttja vederlagstid i Sverige i regel lika stort som för anställda å fartyg i trafik på hemlandet.

Utredningen anför.

Enligt 26 § första stycket sjömanslagen äger svensk sjöman, som varit i tjänst å samma fartyg eller hos samme redare två år i följd och icke haft tillfälle lämna tjänsten i svensk hamn under det senast förflutna året, rätt till hemresa som bekostas av staten och redaren till hälften vardera. Beräknas fartyget inom sex månader uppnå hamn, varifrån hemresan kan ordnas med avsevärt mindre kostnad eller omgång, är sjömannen ej berättigad till fri hemresa med mindre han kvarstår i tjänsten tills fartyget uppnår sådan hamn. — Huvudmotivet för denna bestämmelses införande var att stimulera svenskt sjöfolk att kvarstå i tjänst å fartyg, som under längre tid ej anlöper svensk hamn. Enligt vad utredningen erfarit har dock denna stimulans icke varit tillräcklig för att påverka sjöfolket i gemen att i önskvärd omfattning stanna kvar ombord å fartygen under längre tid. Utredningen finner det icke osannolikt att det angivna syftet bättre skulle tillgodoses, om nyssnämnda kvalifikationstid för rätt till fri hemresa förkortades. Frågan härom synes ha sådan betydelse att den bör särskilt utredas. Det torde kunna ifråga-

sättas huruvida icke i samband därmed bör övervägas att skapa full överensstämmelse — såsom fallet är enligt den norska sjömanslagen — mellan berörda kvalifikationstid och den tid, efter vilken sjöman har en ovillkorlig rätt att uppsäga det med redaren träffade tjänsteavtalet.

I utredningens lagförslag har den nuvarande gränsen mellan fjärr- och närtrafik ändrats så, att den, såsom vanligt är i andra länder, blir av enbart geografisk natur. Skiljelinjen mellan de olika trafikområdena förutsättes följa de västra och norra gränserna för det område, som enligt gällande sjöarbetstidslag hänföres till nordsjöfart. Den närmare innebörden av dessa ändringar kommer att utvecklas i den följande detaljmotiveringen.

Lagförslaget upptar härutöver ett nytt trafikbegrepp, nämligen *b e g r ä n s a d n ä r t r a f i k*. Med denna term, vilken nära ansluter sig till den nuvarande lagens närtrafikbegrepp, åsyftas skärgårdsfart, bogserbåts- och hamntrafik samt mera begränsad trafik i insjöar och andra farvatten inom riket och utefter kusterna, allt avseende trafik med fartyg understigande 500 bruttoregister-ton, då fartyget är sysselsatt i sådan resa som, med undantag för smärre avbrott icke under normala förhållanden kräver mer än 12 timmars gång från eller till svensk hamn. Hithörande trafik är, anför utredningen, i hög grad heterogen. Säsongkaraktären är särskilt framträdande beträffande vissa grenar. I en del fall är trafikarbetet av sådan beskaffenhet, att beredskaps- eller passningstjänst i betydande utsträckning förekommer. Bogserbåtstrafiken kan vara anknuten till hamn och avse mer eller mindre kortvariga trafikuppgifter eller huvudsakligen gälla bogseringsuppdrag utanför hamn. Arbetstiden i sistnämnda fall kan ena dagen komma att regleras efter de bestämmelser som gäller för fartyg i nu avsedd närtrafik. Dagen därpå kan fartyget nyttjas i vidsträcktare trafik, varigenom andra arbetstidsbestämmelser kan bli tillämpliga. Det är enligt utredningen icke heller ovanligt att bogserbåtar tidvis nyttjas för bärgningsuppdrag, isbrytning eller andra uppgifter, då varken sjöarbetstidslagen eller annan arbetstidslagstiftning är tillämplig å fartygens besättningar. Vid sidan om den vanliga vaktindelningen tillämpas i skärgårdstrafiken vanligen systemet med stationsvakter. Utredningen påpekar att det knappast är möjligt att i arbetstidshänseende på ett ändamålsenligt sätt helt reglera trafikförhållanden av så mångskiftande slag i generella formler.

Enligt gällande lag skall arbetstiden å fartyg i nyssnämnd trafik utgöra högst 24 timmar för två dygn i följd och icke överstiga 112 timmar per tvåveckorsperiod. Alternativt kan skeppstjänsten ordnas på samma sätt som å fartyg i fjärrtrafik. Genom kollektivavtalsbestämmelser har dessa regler kompletterats eller preciserats, varvid i många fall arbetstidens längd såväl för dygn eller dag som för vecka fixerats. Man får, anför utredningen, av den rikhaltiga provkartan på avtalade arbetstidsföreskrifter ett bestämt intryck av att den kollektiva avtalsformen är bättre ägnad än en lagstiftning, som självfallet måste vara allmänt hållen, att tillgodose de växlande behoven av detaljregleringar inom sjöfart av här angivet slag. Lagförslagets

bestämmelser om högsta tillåtna ordinarie arbetstid i begränsad närtrafik — i trafik inom hamn och angränsande farvatten högst 10 timmar för dygn och 52 timmar i veckan samt i annan begränsad närtrafik 12 timmar för dygn och 56 timmar i veckan — åsyftar sålunda i främsta rummet att tjäna som bas för avtalsöverenskommelser rörande arbetstidsfrågan hos de särskilda trafikföretagen. Anförda förhållanden synes utredningen även ge anvisning om att frågan om s. k. vederlag bör, när det gäller begränsad närtrafik, liksom hittills förbehållas avtalsparternas avgörande.

Utredningen anför följande till närmare utveckling av de skäl som förestavat förslaget i denna del.

Arbetstidsbestämmelserna enligt den nuvarande lagen tar endast sikte på en arbetstidsreglering per tvådygns- och tvåveckorsperioder. Det föreliggande lagförslaget innebär i förhållande härtill en begränsning av möjligheterna att variera arbetstiden därigenom att den ordinarie arbetstiden bestämmes per dygn och per vecka. En sådan begränsning vinner stöd i kollektivavtalen på området. Visserligen företer avtalen växlande lösningar av arbetstidsfrågan men ganska allmänt har man kunnat fixera en maximi-gräns för arbetstiden per såväl dygn som vecka.

Vad angår hamn- och därmed närmast jämförlig trafik upptar kollektivavtalen i flertalet fall en ordinarie arbetstid om 10 timmar per dygn och 53 timmar per vecka. I vissa fall förekommer längre, i andra kortare arbetstid. Den faktiska arbetstiden under en längre tidsföljd är emellertid varierande beroende på att avtalen innehåller olika bestämmelser om antalet särskilt medgivna fridagar.

Det har gjorts gällande, att arbetstiden inom en så strängt lokaliserad trafik, som det här är fråga om, borde regleras efter i huvudsak samma linjer som uppdragits i den allmänna arbetstidslagstiftningen. Å andra sidan bör erinras om att arbetet på hithörande fartyg är i vissa hänseenden av speciell natur. Bland annat är det i icke ringa utsträckning intermittent. En större eller mindre del av arbetstiden upptages av beredskapstjänst. Från yrkesområden i land finnes talrika exempel på att arbetstagargrupper, vilkas arbetstid tidvis uppfylles av passnings- eller beredskapstjänst, får längre ordinarie arbetstid än den allmänt föreskrivna. Med beaktande av nu anförda förhållanden och med hänsyn till att ifrågavarande trafikarbets beskaffenhet synes nödvändiggöra växlingar i dygnsarbetstidens längd, har i lagförslaget upptagits en arbetstid av 10 timmar per dygn. Veckoarbetstiden har utredningen funnit skäligt ange till högst 52 timmar.

Begränsad närtrafik, som ej avser trafik inom hamn och i till hamn angränsande farvatten, omfattar företrädesvis s. k. skärgårdstrafik samt viss insjö- och bogserbåtstrafik. Arbetstidsreglerna för dylik trafik är enligt kollektivavtalen i högsta grad oenhetliga. Ibland beräknas den per månad, i andra fall per tvåveckorsperiod eller per vecka, i några fall endast per dygn. Såväl tvåvakts- som turvakts- och s. k. stationsvaktsystem förutsättes kunna tillämpas. Förklaringen härtill är självfallet de skiftande betingelserna för denna trafik och icke minst den framträdande säsongkaraktären. Med hänsyn till bland annat sistnämnda omständighet synes det vanskligt att binda samtliga här berörda trafikgrupper vid snävt begränsande regler. I vart fall torde vissa marginaler vara påkallade för att tillgodose behovet av flexibilitet i arbetstiden under kortare tidsperioder. Berörda synpunkter har lett till att utredningen — i nära anslutning till avtalsbestämmelser inom några trafikföretag — föreslagit en maximiarbetstid av 12 timmar per dygn och 56 timmar per vecka.

Det skall även nämnas att den nuvarande regleringen i lagen av ö v e r t i d s e r s ä t t n i n g e n s s t o r l e k enligt utredningens förslag slopas. I stället skall ersättningen bestämmas genom kollektivavtal. Frågan härom kommer att närmare behandlas i den följande detaljmotiveringen.

Utredningen erinrar om att man vid 1957 års lagstiftning rörande allmän arbetstidsförkortning såsom en betydelsefull nyhet införde möjlighet för arbetsmarknadsparterna att i kollektivavtalets form bestämma om annan ordinarie arbetstid än den lagstadgade. Det synes utredningen uppenbart, att partsorganisationerna på sjöfartens område bör ha motsvarande avtalsfrihet. Utredningen föreslår i enlighet härmed att den blivande lagen får d i s p o s i t i v k a r a k t ä r. En viss inskränkning betingas dock av önskemålet att vårt land skall kunna ratificera ILO-konventionen åtminstone i vad den avser arbetstid. Till följd härav föreslås att avtalsfriheten begränsas så, att avtal blir utan verkan, i den mån det strider mot överenskommelse som Sverige ingått med främmande makt.

Kostnadsberäkningar

I betänkandet framhålles, att de kostnadsökningar som ett genomförande av utredningens förslag skulle medföra för rederinäringen icke kan beräknas med någon större grad av exakthet. Utredningen har emellertid sökt belysa den ökning av bemanningskostnaderna, som kan antagas uppkomma efter förslaget fullständiga genomförande. Beräkningarna — som ej tager hänsyn till alla de smärre ändringar av nuvarande lag som lagförslaget innehåller och ej heller till de föreskrifter av detaljkaraktär som finns i gällande avtal — hänför sig i huvudsak till kontanta avlöningsförmåner. Utredningen anför, att det endast i ringa utsträckning torde kunna uppkomma ökning av andra utgifter. Det anmärkes, att beräkningarna ej har avseende på fartyg, vilka nyttjas i begränsad närtrafik.

Vad först beträffar d a g m ä n n e n — som i regel endast finnes anställda på fartyg om minst 1 500 bruttoton — torde enligt utredningens undersökning en sänkning av veckoarbetstiden från 48 till 45 timmar icke behöva föranleda utökning av dessa sjömäns antal. De uppgifter, som på grund av den minskade ordinarie arbetstiden till sjöss ej kan komma till utförande under ordinarie arbetstid, torde i stället medföra ökad arbetsbelastning i hamn eller då fartygen är upplagda. Frånsett den fördyring av ifrågavarande arbeten som därigenom eventuellt kan uppstå torde kostnaderna för ifrågavarande arbetstidsförkortning kunna beräknas motsvara högst 3/48 eller 6 procent av lönen per dagman och vecka, vari ingår sex vardagar. Under de tio veckor av året då helgdagar infaller blir det dock ej någon kostnadshöjning, eftersom dagmännen i regel ej arbetar å sön- och helgdagar annat än å avgångs- och ankomstdygn, då de emellertid enligt gällande kollektivavtal är berättigade till ledighet motsvarande antal timmar vid annat lämpligt tillfälle. På grund härav kan den förutsatta reducering-

en av dagmännens veckoarbetstid beräknas medföra (bortsett från den speciella fördyring som enligt vad nyss nämnts eventuellt kan uppkomma) en höjning av lönekostnaden per dagman och år av 5 procent. Såsom lönekostnad räknar utredningen här och i den följande redovisningen av kostnadsberäkningarna kontant avlöning exklusive övertidsersättning.

För vaktindeldad däck- och maskinpersonal samt för radiopersonal uppstår kostnadsfördyringar i olika avseenden. De föreslagna ändringarna i vederlagsreglerna innebär, att vederlagstiden utökas med den tid som motsvarar förkortningen av ordinarie arbetstid dels från 48 till 45 timmar i veckan för trevaktindelade sjömän tillhörande däck- och maskinpersonalen samt för radiopersonal dels från 112 till 90 timmar per tvåveckorsperiod för andra sjömän. Denna ändring i vederlagsreglerna har beräknats i stort sett medföra en ökning av redarnas lönekostnader för respektive personalgrupper med $\frac{3}{48}$ respektive $\frac{22}{112}$ av lönen, d. v. s. med cirka 6 respektive 20 procent av den kontanta lönen för varje vecka, varunder fartyg, i vilka ifrågavarande sjömän är anställda, befinner sig till sjöss under någon del av veckan.

För närvarande går ett mindre antal svenska fartyg under 500 brutton i vidsträcktare trafik än nordsjöfart. Å dessa fartyg må enligt gällande bestämmelser skeppstjänsten för de vaktindelade sjömännen — utom viss maskinpersonal — indelas efter ett tvåvaktssystem. I lagförslaget förutsättes att vaktindelningen ombord skall organiseras efter ett trevaktssystem. Under förutsättning att trevaktindelning kan tillämpas med en däcksbesättning av fyra man anser utredningen att den föreslagna lagändringen i regel icke skall behöva föranleda någon annan ändring i personalhänseende än att ytterligare en styrman måste anställas. Därigenom uppkommer en tilläggskostnad i form av lön och utgifter för kost åt en 3:e styrman. Det beräknas, att på dessa fartyg bostadsutrymme i regel finns tillgängligt även för ytterligare en styrman. Där så ej är fallet, tillkommer kostnader för anordnande av bostad åt denne. Å andra sidan uppstår vissa besparingar, därigenom att vederlag enligt förslaget kommer att utgå för allenast 3 timmar för vecka för envar av de tre styrmännen, medan det f. n. kan utgå för — beroende på hur många dygn fartyget befinner sig till sjöss — intill 56 timmar för tvåveckorsperiod till en överstyrman och till en 2:e styrman. Omläggningen kan enligt utredningen vidare antagas medföra, att övertidsersättning icke kommer att behöva utbetalas till styrmännen i samma utsträckning som för närvarande.

Enligt förslaget skall veckoarbetstiden under de sällan förekommande perioder då ett fartyg ligger i hamn minst en vecka sänkas från nu 48 till 45 timmar. Den härav betingade utgiftsstegringen beräknas uppgå till omkring $\frac{3}{48}$ eller 6 procent av lönekostnaden för ifrågavarande personal under dylika veckor.

Av de ändringar i övrigt, som lagförslaget innebär i fråga om arbetstiden för vissa kategorier av den vaktindelade personalen, anser utredningen föl-

jande ha sådan betydelse i kostnadshänseende att de bör särskilt behandlas.

Beträffande styrman å fartyg om minst 500 och högst 1 000 bruttoton, vilket nyttjas i inskräntare fart än nordsjöfart, föreslås, att den ordinarie arbetstiden till sjöss, som nu må uppgå till 24 timmar för två dygn i följd, inskränkes till 8 timmar för dygn. Den nya arbetstidsbestämmelsen, som beräknas få tillämpning på högst ett 15-tal fartyg, nödvändiggör anställandet av ytterligare en styrman å dessa fartyg. Jämväl i förevarande fall kommer utökandet av styrmännens antal att leda till en minskning av de nu utgående utgifterna för vederlag och måhända även för övertidsersättning till styrmännen. Den verkliga kostnadsökningen — fränsett utgifter för kost och eventuella kostnader för anordnande av bostad — kommer därför att bli lägre än en 3:e styrmans kontanta lön.

Å fartyg under 500 bruttoton i närtrafik gäller f. n. att den ordinarie arbetstiden får uppgå, utom för viss maskinpersonal, till 24 timmar för två dygn i följd. Enligt utredningens förslag skall denna arbetstidsbestämelse kompletteras med en regel om att den ordinarie arbetstiden tillika må utgöra högst 112 timmar under en tidrymd av två veckor. De sjömän som beröres av förslaget (i huvudsak endast däckspersonal) får nu i allmänhet enligt gällande avtal kompensation per tjänstgöringsmånad för upp till 8 timmars arbete utöver 112 timmar för en tvåveckorsperiod. Enligt förslaget kommer allt arbete över sistnämnda timantal under varje tidsperiod av två veckor att hänföras till övertidsarbete och ersättas i enlighet därmed.

Enligt 7 § gällande sjöarbetstidslag utgör den ordinarie arbetstiden vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn för sjöman, som ej tillhör ekonomipersonalen, högst 8 timmar om dygnet. Nyttjas fartyget i inskräntare fart än nordsjöfart och uppgår dess bruttodräktighet till högst 1 200 registerton, må dock sjömannen utöver sagda tid såsom ordinarie arbete under sammanlagt högst en timme om dygnet åläggas vissa särskilt angivna arbetsuppgifter. I utredningens förslag har sistnämnda möjlighet till utökning av den ordinarie arbetstiden med en timme slopats. Detta kommer enligt utredningens mening sannolikt icke att innebära, att den faktiska arbetstiden också alltid kommer att nedsättas till 8 timmar. Utredningen räknar med att åtminstone under en övergångstid en del av sjömännen på åtskilliga av nu ifrågakvarande fartyg kommer att få, mot övertidsersättning, arbeta mer eller mindre lång tid utöver 8 timmar under avgångs- och ankomstdygn. Den enda uppgift som utredningen anser sig kunna lämna till ledning vid uppskattningen av kostnadshöjningen till följd av bestämmelsens borttagande är att det genomsnittliga antalet avgångs- och ankomstdygn för de lastfartyg i de olika storleksgrupperna 100—1 500 bruttoton, vilka omfattas av kommerskollegiets statistiska undersökning för år 1956, utgjorde mindre än 1/3 av alla dygn under samma år (för tankfartygen i storleksgrupperna 200—349 och 350—449 bruttoton var dock antalet sådana dygn i genomsnitt 242 respektive 223; motsvarande siffra för tankfartygen i storleken 450—499 bruttoton kan ej utläsas av kommerskollegiets undersökning). — För närvarande torde berörda stadgande i 7 § gällande lag icke

tillämpas å passagerarfartyg. Slopandet av nämnda bestämmelse synes därför enligt utredningen knappast få någon betydelse för sjömännen ombord å dessa fartyg. Deras arbetstid kommer enligt förslaget att regleras inom de maximigränser, som anges i förslagets 9 § angående begränsad närtrafik.

De lönekostnadsökningar, som uppstår till följd av utredningens förslag beträffande *ekonomipersonalen*, hänför sig främst till att vederlag skall utgå för den del av den ordinarie arbetstiden, som överstiger 90 timmar i stället för nu 112 timmar per tvåveckorsperiod. Den tillkommande kostnaden för vederlag beräknas i enlighet härmed motsvara 22/112 eller cirka 20 procent av lönekostnaderna för ekonomipersonalen. — Vad lastfartygen beträffar får även den föreslagna nedskärningen av den ordinarie arbetstiden till sjöss samt under avgångs- och ankomstdygn från 9 till 8 timmar om dygnet i åtskilliga fall en kostnadsstegrande effekt. Utredningen har här närmast i åtanke en del fartyg med fåtalig personal, å vilka det icke föreligger samma möjligheter som på andra fartyg att genom ändrad arbetsplanering och rationaliseringsåtgärder neutralisera verkningarna av den föreslagna nedskärningen av arbetstiden. Beträffande nu åsyftade fartyg måste man därför enligt utredningen räkna med att ekonomipersonalen måste förstärkas eller ock i annan och större utsträckning än nu kan vara fallet tagas i anspråk för overtidsarbete. Å en del av lastfartygen tillkommer förutom kostnader för rationaliseringsanordningar, under en övergångstid, ökade utgifter för overtidsarbete åt ekonomipersonalen. — Vad angår ekonomipersonalen å passagerarfartyg så medför den föreslagna sänkningen av lagens nuvarande arbetstidsmaximum per dygn icke någon kostnadsökning, eftersom reduktionen innefattar en jämkning till vad nu allmänt gäller i praxis.

Sammanfattningsvis konstaterar utredningen, att ett genomförande av de föreslagna ändringarna i sjöarbetstidslagstiftningen kommer att träffa olika delar av den svenska handelsflottan mycket ojämnt. För de fartyg, å vilka nu trevaktsindelning tillämpas, hänför sig den huvudsakliga kostnadsstegringen, vad beträffar den vaktindelade personalen och dagmännen, till nytillkommande utgifter för vederlag eller lön för högst tre timmars arbete för sjöman och vecka motsvarande en höjning av lönekostnaderna till nu nämnda sjöman med omkring 6 respektive 5 procent. De ökade kostnaderna för ekonomipersonalen å dessa fartyg hänför sig huvudsakligen till de ändrade vederlagsreglerna, som innebär en kostnadsökning, motsvarande 20 procent av lönekostnaderna för denna personal.

Å de fartyg, där skeppstjänsten är organiserad efter tvåvaktssystem, kan vederlagsutgifterna för varje av lagen omfattad sjöman, utom maskinpersonal å vissa fartyg samt dagmän i de få fall då sådana finnes, beräknas öka med ett belopp motsvarande 20 procent av lönekostnaderna för dessa sjöman. Ökningen av vederlagsutgifterna kommer för maskinpersonal å vissa fartyg och de få dagmän, som finnes å tvåvaktsfartyg, att stanna vid högst 6 procent av lönekostnaderna. I detta sammanhång erinrar utredningen om

att lönekostnadernas andel av de totala driftskostnaderna i regel blir större ju mindre fartygen är.

Såsom förut nämnts torde enligt utredningens mening en begränsning av ekonomipersonalens arbetstid icke å alla fartyg kunna genomföras utan personalökning. De fartyg, där en sådan måste ske, återfinnes huvudsakligen bland de mindre trevaktsfartygen och de större tvåvaktsfartygen. Vidare påpekar utredningen, att andra i betänkandet förordade lagändringar med kostnadsstegrande innebörd har betydelse allenast eller huvudsakligen för det mindre tonnage och, i vissa fall, fartyg i storleksgrupperna närmast över 500 bruttoton, t. ex. indragningen av den nionde ordinarie arbetstimmen å avgångs- och ankomstdygn, arbetstidsförkortningen för vissa styrmän samt hänförandet under lagens tillämpningsområde av vissa nu utanför densamma stående fartyg och fartygsbefälhavare.

Storleken av de personalkategorier, till vilka de huvudsakliga ovan berörda kostnadsökningarna hänför sig, har utredningen angivit i följande tablå.

	Antal anställda å fartyg, tillhörande medlemmar av		
	Sveriges redareförening	Rederiföreningen för mindre fartyg	Summa
Dagmän	5 500	—	5 500
Trevaktindelade sjömän	9 875	—	9 875
Tvåvaktindelade sjömän	775	1 630	2 405
Ekonomipersonal	5 300	170	5 470
	21 450	1 800	23 250

Tablåen torde omfatta så gott som samtliga sjömän, varå den nuvarande sjöarbetstidslagens fjärrtrafikbestämmelser är tillämpliga. Av densamma framgår att dagmännen och de trevaktindelade sjömännen — d. v. s. de sjömanskategorierna, för vilka lönekostnaden enligt utredningens beräkningar anförts kan komma att höjas med högst 5 respektive 6 procent — utgör i det närmaste 2/3 av samtliga i tablåen upptagna sjömän. Den 20-procentiga lönekostnadsökningen, som hänför sig till de tvåvaktindelade sjömännen och ekonomipersonalen, kommer att avse omkring 1/3 av nyssnämnda totalantal. Av vad tidigare anförts torde framgå, att de angivna procentsiffrorna — särskilt å en del av tvåvaktsfartygen — icke får betraktas som något exakt uttryck för den lönekostnadsökning, som kan bli en följd av förslaget genomförande.

Ekonomiska stödåtgärder för det mindre och medelstora tonnaget

Mot bakgrunden av det senaste årtiondets utvecklingstendenser beträffande det mindre och medelstora tonnaget och med hänsyn till den skärpning av läget som kan befaras inträda efter genomförandet av en kostnadskrävande arbetstidsförkortning på de svenska fartygen behandlar utredningen frågan om vad som från det allmännas sida bör göras för att

möta de aktuella svårigheterna för detta tonnage. Utredningen anknyter härvid till det för några år sedan offentliggjorda betänkandet angående stöd åt den mindre och medelstora skeppsfarten (SOU 1955: 2). I nämnda betänkande framlades bl. a. förslag om ekonomiskt stöd för nybyggnad av fartyg. Förslagen avsåg dels att statens lånefond för den mindre skeppsfarten, Svenska skeppshypotekskassan och statens sekundärlånefond för rederinäringen skulle erhålla utökade möjligheter till utlåning dels ock — under viss förutsättning — att statliga kreditgarantier skulle införas i fråga om lån för fartygsbyggnader. Spörsmålen härom har närmare redovisats i sjöarbetstidsutredningens betänkande (s. 50—53) vartill hänvisas. De av utredningen anförda synpunkterna innebär i huvudsak följande.

I fråga om lånefonden för den mindre skeppsfarten finner utredningen det angeläget dels att få till stånd en mera vidsträckt långivning ovanför 300-tonsgåransen dels att fondens kapital kraftigt förstärkes. Utredningen förutsätter, att — i den mån fondens låneresurser tas i anspråk — en däremot svarande kapitalförstärkning av fonden sker för att på längre sikt motverka en allt kraftigare utslagning av nu ifrågavarande tonnage.

Beträffande Svenska skeppshypotekskassan erinrar utredningen om att man i 1955 års betänkande förklarade att det var angeläget, att riksbanken lämnade kassan mesta möjliga förtur för emittering av de ytterligare obligationslån, som var erforderliga för att kassan skall kunna tillgodose redan förefintliga och inkommande ansökningar om lån avseende medelstora fartyg. Vidare förklarades att lånemöjligheterna i kassan borde helt förbehållas det medelstora tonnaget och föreslogs sådan ändring av bestämmelserna för kassan, att lån från densamma — som må utgå till fartyg upp till 3 000 bruttoton — tills vidare icke utan tillstånd av Kungl. Maj:t måtte beviljas för fartyg överstigande 2 000 bruttoton. I fråga om statens sekundärlånefond föreslogs i 1955 års betänkande, att fonden skulle tillföras ett kapital av 10 miljoner kronor.

Sjöarbetstidsutredningen framhåller att 1955 års förslag i dessa delar inte lett till några åtgärder från statsmakternas sida. Såväl skeppshypotekskassan som sekundärlånefonden saknade för närvarande medel för utlåning.

Utredningen anser sig böra aktualisera de i 1955 års betänkande gjorda framställningarna rörande kassan och fonden. Utredningen anser, att det särskilt för tonnaget om högst 1 500 bruttoton icke bör saknas möjlighet att få lån från kassan och fonden av den anledningen att kassan och fonden saknar disponibla medel. Därest det på grund av läget på kreditmarknaden eller av statsfinansiella skäl anses ogörligt att lämna ökat ekonomiskt stöd via skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden, vill utredningen framföra det i nämnda betänkande gjorda förslaget angående statliga kreditgarantier i så måtto, att det statliga stödet för den tonnagesförnyelse, som avses skola tillgodoses genom kassan och fonden, vid sidan av kassans och fondens långivning lämnas i form av sådana garantier. En särskild utredning i ämnet synes utredningen snarast böra verkställas.

Sjöarbetstidsutredningen berör även tidigare fördiskussion angående beskattningen av sjöfartsnäringen. Det erinras om de ändrade regler för företagsbeskattningen som antogs av 1955 års riksdag (prop. 100/1955). Mot denna lagstiftning, som icke tillgodosåg från rederinäringens sida framställda önskemål, har senare i olika sammanhang rests invändningar från samma håll. Man har därvid framlagt förslag bl. a. om införande av bestämmelser om avskrivning å leveranskontrakt angående fartyg, gynnsammare regler om avdrag för kostnad vid fartygsklassning, rätt till förlustutjämning, uppskov med beskattningen av köpeskillingen för avyttrat fartyg och rätt till avdrag för skatter, som erlagts i utlandet. Rederinäringens yrkanden bör, anför utredningen, ses mot bakgrunden av den ökande konkurrens i den internationella sjöfarten, som blir en följd av att en allt större andel av världshandelstonnaget registreras under s. k. flags of convenience, d. v. s. registreras i länder, som praktiskt taget icke uttager någon skatt vid rederirörelse eller vidtager åtgärder i syfte att å de fartyg, som är registrerade i landet, få till stånd en internationell standard i fråga om sjöfolkets arbetsvillkor m. m. Tendensen att alltmer utnyttja registrering under flags of convenience har mötts av motåtgärder på beskattningsområdet i bl. a. Storbritannien. Vad angår de nordiska länderna har i Finland utfärdats särskilda bestämmelser om skattelättnader för främjande av sjöfarten.

Utredningen anser, att de framförda förslagen i fråga om lindring i skatte-reglerna bör av statsmakterna prövas i belysning jämväl av vad utredningen anfört på det ekonomiska området och vad som föreslås beträffande sjöarbetstiden. Utredningen anför vidare att nämnda förslag på beskattningens område bör bringas till åtgärd från statsmakternas sida i syfte att möjliggöra för den svenska rederinäringen att även efter en genomförd förkortning av sjöarbetstiden i bästa mån kunna konkurrera på den internationella fraktmarknaden.

Ikraftträdandet

Utredningen föreslår att den nya sjöarbetstidslagen skall träda i kraft den 1 januari 1960, dock med betydande modifikationer. I betänkandet erinras om att det för ikraftsättandet av 1957 års arbetstidslagstiftning fastställdes en övergångsperiod, under vilken arbetstidsförkortningen successivt skulle genomföras. Möjlighet finns för kollektivavtalsparter att besluta om avsteg från huvudlinjen i den ena eller andra riktningen och om förlängning av övergångstiden.

En motsvarande ordning synes utredningen erforderlig vid övergången till de föreslagna sjöarbetstidsbestämmelserna. Utredningen anför.

En reviderad sjöarbetstidslag torde icke kunna komma i tillämpning förrän från och med år 1960 eller från den tidpunkt, då sista etappen i arbetstidsförkortningen enligt 1957 års lagar normalt träder i funktion. Med hänvisning härtill har det gjorts gällande, att den nya sjöarbetstidslagen borde i dess helhet tillämpas omedelbart vid ikraftträdandet. Eftersläpningen i lagstiftningsproceduren för sjöfartens del skulle försätta sjö-

männen i ett missgynnat läge, även om arbetstidsförkortningen helt uttoges år 1960.

Å andra sidan bör framhållas, att ändringar i arbetstidsregler alltid i initialstadiet för med sig en rad praktiska problem, vilka för sjöfartsnäringsens del måste betraktas som svårbemästrade på grund av i det föregående antydda omständigheter samt de i vissa fall avsevärda kostnadsökningarna. I sistnämnda avseende kompliceras frågan ytterligare av fraktmarknadens utveckling under det gångna året, helst som någon påtaglig ändring till det bättre knappast synes vara att förutse under närliggande tid. Överhuvudtaget torde det få anses välbetänkt att anpassning till ändrade bestämmelser kan företagas i smidiga och icke alltför snabbt verkande former. En rimlig tidsintervall för övergången till den nya lagen lärer sålunda ur olika synpunkter få anses välgrundad.

I första hand synes det böra ankomma på partsorganisationerna att se till att genomförandet av arbetstidsförkortningen sker i sådant tempo att onödiga svårigheter av ekonomisk eller annan art icke uppstår. Avtalsfriheten under övergångstiden har särskilt understrukits i ingressen till övergångsbestämmelserna, ehuru redan den allmänna dispositivitetsregeln torde få anses inrymma möjligheter för parterna att även i övergångsstadiet gemensamt vidtaga sådana jämkningar, som kan bli erforderliga. Häri torde inkluderas befogenhet att avtala om förlängning av övergångstiden och självfallet också att genomföra lagen i snabbare takt än vad övergångsbestämmelserna anvisar. I sista hand synes dispensförfarande — i analogi med vad som förutsattes vid utfärdandet av övergångsbestämmelserna till 1957 års lagstiftning — kunna komma i fråga för fastställande av lämpliga övergångsvillkor.

Utredningen framhåller, att omställningsproblemen i samband med lagens ikraftträdande synes bli av växlande beskaffenhet och storleksordning inom skilda avsnitt av sjöfarten och för olika kategorier av sjömän.

Vad först beträffar minskningen av veckoarbetstiden med tre timmar, som i första hand berör dagmän, anser utredningen det påkallat med någon övergångstid för anpassning till de nya bestämmelserna. Förslaget innebär att den ordinarie veckoarbetstiden under det första året efter lagens ikraftträdande minskas med endast en timme och att den först därefter, från och med år 1961, nedbringas till 45 timmar.

Vad angår nedskärningen av dygnsarbetstiden för ekonomiavdelningarnas personal, vilket huvudsakligen träffar lastfartygen, anser utredningen att särskilda övergångsbestämmelser kan undvaras. Enligt utredningens mening kan man — såsom förut framhållits — utgå från att arbetstidsförkortningen i icke oväsentlig utsträckning skall kunna motvägas genom olika föranstaltningar: organisatoriska anordningar, effektiv arbetsplanering, rationalisering med åtföljande ökade arbetsinsatser. På grundval av uttalanden från samtliga experter, företrädande partsorganisationerna, finns enligt utredningen anledning förvänta att åtgärder i detta syfte kommer att verksamt stödjas av alla parter, så att därmed sammanhängande problem skall kunna framgångsrikt bemästras, oberoende av om särskild uppskovstid för arbetstidsförkortningens fulla uttagande fastställs eller icke. Ett visst tidsutrymme för planläggning och förberedelser kan,

framhåller utredningen, även beräknas stå till förfogande under tiden från lagens promulgering till dess ikraftträdande.

I fråga om tillämpningen av de reviderade vederlagsreglerna, vilka påverkar den vaktindelade personalens och ekonomipersonalens arbetsförhållanden, tillstyrker utredningen en längre övergångstid än som föreslagits beträffande veckoarbetstiden. De ändrade bestämmelserna för beräkning av vederlag blir, framhåller utredningen, mycket kostnadskrävande framför allt på fartyg med tvåvaktssystem och för ekonomiavdelningarna över huvud taget. I viss utsträckning bör enligt utredningen övergångstiden differentieras efter fartygsstorlek och de trafikområden, vari fartygen nyttjas. Utredningen anför, att förslaget till övergångsbestämmelser förutsätter en i etapper genomförd ökning av vederlagstiden under två år. Beträffande vaktindelad personal på fartyg i fjärrtrafik liksom på det större tonnage i närtrafik kan dock övergångstiden begränsas till ett år. Även om anledning icke saknas att ytterligare differentiera övergångsvillkoren allt efter arbetstidsändringarnas större eller mindre omfattning och återverkningar i särskilda fall, synes utredningen övervägande skäl tala för den nu angivna linjen, helst som partsorganisationerna tillagts befoget att företaga sådana justeringar — eventuellt mera i detalj gående — som kan befinnas erforderliga och lämpliga.

Vad gäller de nya reglerna för bestämmande av övertidsersättningens storlek påpekar utredningen att dessa, om de träder i kraft vid årsskiftet 1959—60, kan komma att föranleda svårigheter. Utredningen förutsätter att arbetsmarknadsparterna skall avtala om övertidsersättningen. Erfarenhetsmässigt brukar emellertid avtalsförhandlingarna icke hinna slutföras förrän en tid in på det nya året. För att undvika tvekan om vad som skall gälla till dess att avtal träffats, föreslås att nuvarande lagregler om övertidsersättningens belopp skall ges fortsatt giltighet in till den 1 juli 1960.

De föreslagna arbetstidsreglerna å fartyg i begränsad närtrafik påkallar enligt utredningens förslag icke några övergångsbestämmelser.

Utredningen uttalar slutligen, att dagsituationen på sjöfartens fraktmarknad för visso icke inbjuder till åtgärder i arbetstidshänseende av kostnadsstegrande innebörd. För arbetstidsreformens uppläggning och utformning har emellertid synpunkter på längre sikt ansetts ha avgörande vikt. För det fall att det aktuella fraktläget vid tiden för lagförslagets behandling av statsmakterna skulle bedömas utgöra hinder för att sätta lagstiftningen i kraft i föreslagen ordning, anser utredningen att frågan om tidpunkten för hela lagstiftningens ikraftträdande bör omprövas.

VI. Särskilt yttrande

I det till sjöarbetstidsutredningens betänkande fogade särskilda yttrandet av företrädare för rederinäringen göres vissa reservationer till utredningsmannens förslag, främst med avseende på deltas verkningar i fråga

om det mindre och medelstora tonnage. Reservanterna erinrar om den utredning rörande detta tonnage som redovisats i 1955 års betänkande (SOU 1955: 2) samt anför att situationen för tonnagegruppen i dag är ännu allvarligare än när betänkandet framlades.

När man bedömer verkningarna av de utgiftsökningar förslaget medför, bör man enligt reservanterna hålla i minnet, att det svenska småtonnaget redan i dagens läge arbetar med bemanningskostnader, som ligger avsevärt över de utländska konkurrenternas. De svenska fartygen nödgas till följd av den redan gällande lagstiftningen ha ett större antal ombordanställda än vad som i allmänhet förekommer å motsvarande utländska fartyg. Härtill kommer, att själva lönenivån på de svenska fartygen är hög och att vår lagstiftning ålägger de svenska rederierna sociala förpliktelser, som går längre än vad i allmänhet är vanligt. Regelmässigt är därför de sammanlagda bemanningsutgifterna avsevärt högre för dessa svenska fartyg än för de utländska konkurrenterna; ibland är skillnaden så stor som 40 å 50 procent.

Redan under nu rådande förhållanden har, anföres vidare i yttrandet, det svenska mindre och medelstora tonnage sålunda gått tillbaka år för år. Det har då likväl varit fråga om år, som präglats av en god sjöfartskonjunktur. I den numera rådande lågkonjunkturen på sjöfartens område måste man räkna med att de handelsflottor, som arbetar med höga bemanningskostnader, blir än mer utsatta i den internationella konkurrensen. Detta har redan visat sig, bl. a. genom att allt flera svenska fartyg i denna storleksklass måste läggas upp, säljas till utlandet eller nedskrotas. Att nu öka bemanningskostnaderna på de återstående fartygen med mellan 6 och 20 procent innebär enligt reservanternas mening att den hittillsvarande utvecklingen icke blott fortsätter utan påskyndas och förstärkes. Om statsmakterna med vetskap om läget genomför en dylik åtgärd, påtager man sig ett stort ansvar, särskilt med tanke på det fall, att vårt land i en kritisk situation kan behöva dessa fartyg för viktiga transporter.

Det påpekas i detta sammanhang, att man endast med försiktighet bör räkna på stöd åt ifrågavarande skeppsfart i form av finansiella åtaganden från det allmännas sida.

I yttrandet beröres lagstiftningsfrågan även ur de anställdas synvinkel. Bl. a. anföres, att om man genom den nya lagstiftningen framtingar uppläggningar, försäljningar eller nedskrotning av fartyg, berövar man berörda grupper av sjöfolket deras anställningar. Icke minst för befälet är detta en allvarlig sak, eftersom det då måste söka sig mer underordnade befattningar inom andra rederier med fartyg i helt annan trafik.

Avslutningsvis uttalas i yttrandet att de framförda synpunkterna icke innebär att reservanterna i övrigt godkänner utredningsförslaget, t. ex. i vad avser bogsertonaget, skärgårdsrederierna eller vissa andra specialfrågor i förslaget. Det anföres vidare följande.

Särskilt vilja vi understryka, att förhållandena i land och till sjöss är så olika, att en 45-timmarslagstiftning i land ingalunda i och för sig motiverar en 45-timmarslagstiftning till sjöss. Man har sålunda ombord icke

någon restid från hemmet till arbetsplatsen och tillbaka igen, kortare dygnsarbetstid är av problematiskt värde under vistelse ombord o. s. v. Till klart uttryck har detta kommit vid de just avslutade kollektivavtalsförhandlingarna i Norge mellan Skibsfartens Arbejdsgiverforening och Norsk Sjømannsforbund där man i en protokollsanteckning från sammanträde den 4 och 5 november 1958 enats om följande uttalande: »Partene er enige om at en 45 timers uke ikke lar seg gjennomføre ved effektiv reduksjon i den ukentlige arbeidstid for mange mannskapsgrupper ombord på skip og at forholdene ombord i skip heller ikke på annen måte kan direkte sammenlignes med de forhold innen næringslivet på land som dannet bakgrunnen for innførelsen av 45-timers-uken.»

VII. Remissyttrandena över sjöarbetstidsutredningens förslag

Vid remissbehandlingen har önskemålet att närma sjöarbetstidsbestämmelserna till den allmänna arbetstidslagstiftningen starkt understrukits av de ombordanställdas organisationer. En revision av bestämmelserna i detta syfte tillstyrks även av sjöfartsstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen och socialstyrelsen. — Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Kanalflottans rederiförening och Sågverksförbundet avstyrker utredningens förslag. Även Svenska arbetsgivareföreningens allmänna grupp, som yttrat sig enbart såvitt förslaget rör bogserbåtsnäringen, intar en negativ hållning.

I första hand bryter sig meningarna i frågan om de ekonomiska förutsättningarna för en reform och de mera allmänna skälen härför. Vad gäller principerna för en anknytning av sjöarbetstidsreglerna till den allmänna arbetstidslagstiftningen har utredningens förslag i stort sett lämnats utan erinran; i åtskilliga detaljspörsmål förekommer dock erinringar från skilda håll. Dessa torde jag få återkomma till i den följande detaljmotiveringen.

Kommerskollegium tar i sitt yttrande upp frågan om behovet av lagstiftning rörande sjöarbetstiden. Kollegium vidhåller sin i tidigare sammanhang redovisade principiella inställning till arbetstidslagstiftning över huvud. Enligt kollegiets mening är lagbestämmelser angående arbetstidens längd numera i stort sett obehövlige. Endast i den mån bestämmelserna avser att skydda arbetstagare mot ohälsa, har de någon verklig uppgift att fylla. I sådant fall är emellertid deras rätta plats i en arbetarskyddslag. Kollegium hänvisar till att övervägande antalet arbetstagare numera är organiserade och att organisationerna är så starka att risken för att en arbetsgivare skulle kunna otillbörligen utnyttja sina anställda är ringa. Härav följer enligt kollegiets mening att det bör stå parterna fritt att inom de av arbetarskyddslagstiftningen angivna gränserna närmare överenskomma om arbetstidens längd, fördelning m. m.

I fråga om sjöfartsnäringen med dess speciella från näringarna i land avvikande förhållanden bedömer kommerskollegium det såsom särskilt viktigt att på parterna överlåtes att i samförstånd och med hänsynstagande till

näringsens särart överenskomma om arbetstidens längd och om den kompensation som bör utgå till ombordanställd vilkens arbetstid blir längre än som med beaktande av de olika omständigheterna kan anses vara normal. Kollegium erinrar om att Danmark funnit det möjligt att gå fram denna väg.

Kommerskollegium tillägger dock bl. a. att det vill synas som om — främst av socialpolitiska och psykologiska skäl — tiden ännu icke är mogen för ett slopande av en lag, som ingående reglerar arbetstiden för arbetstagarna till sjöss. Dessa kan bl. a. hänvisa till att en dylik lag alltjämt finns för arbetstagarna i land. Härtill kommer enligt kollegium att statsmakterna vid flera tillfällen uttalat sig för att vårt land så snart det är möjligt bör ansluta sig till den internationella konvention angående arbetstiden till sjöss som utarbetats inom internationella arbetsorganisationen. Visserligen förutsattes i konventionen att den kan ratificeras på grundval av kollektivavtal, men som framgår bl. a. av vad föredragande departementschefen anfört i prop. nr 207/1950 får det anses vara en svensk rättsprincip att ratifikation av internationella konventioner skall grundas på lagstiftning.

Socialstyrelsen finner för sin del ur allmänna sociala synpunkter rättvist och rimligt, att också de ombordanställda får del av standardförbättring som på arbetsmarknaden i övrigt kommer till stånd genom den lagstadgade arbetstidsförkortningen och därav betingad ökning av fritiden.

Svenska sjöfolksförbundet och *Svenska stewardsföreningen* understryker den sociala rättvisesynpunkten. Frågan om arbetstidsförkortning är enligt organisationernas mening strängt taget icke ett ekonomiskt utan ett socialt problem.

Organisationerna tillfogar — i anledning av vad som anförts i det till betänkandet fogade särskilda yttrandet — att de icke kan dela den uppfattningen, att de ombordanställda skall ha en längre arbetstid för att därmed uppehålla viss försvarsberedskap. Under de två världskrigen har vårt land kunnat vara neutralt. Trots detta har de ombordanställda under dessa krig befunnit sig i främsta frontlinjen, vilket förorsakat stora förluster av människoliv. Dessutom har en stor del av sjömännen blivit nödsakade lämna sjömansyrket till följd av nerv- och andra sjukdomar, som har sin grund i de stora påfrestningarna under krigsförhållandena. Organisationerna anser det fullständigt orimligt att sjömännen även under fredstid skall undantagas från en social rättvisa med den motiveringen som framförts i yttrandet. — Liknande synpunkter framföres utav *Svenska maskinbefälsförbundet* som tillägger, att förbundets principiella inställning är, att de ombordanställda skall tillförsäkras kortare arbetstid än andra arbetstagare. Kortare arbetstid är motiverad bl. a. med hänsyn till den psykiska press, som personalen är utsatt för i våra dagars sjöfart.

Förbundet erinrar om att gruvarbetare med underjordsarbete sedan 1948 haft 40-timmarsvecka i Sverige och att ett av skälen härtill varit, att dessa

arbetstagare har ett hårt och påfrestande arbete. Förbundet framhåller, att även skiftarbete vid kontinuerlig drift ansetts utgöra skäl till en arbetstid understigande 48 timmar per vecka. Någon sådan reducering har dock inte skett till sjöss, där över 50 procent av de anställda kan betraktas arbeta i skift under kontinuerligt drift. Förbundet understryker utredningens uttalande, att vissa sjömans kategorier för närvarande har en arbetstid betydligt överstigande 48 timmar i veckan och ett så pressande arbete att en minskning av arbetstiden synes med större fog än för flertalet andra arbetstagare kunna motiveras med behovet att skydda dessa sjömän mot en för tidig nedslitning av arbetsförmågan. Att det råder likhet mellan gruvarbetaren i underjordarbete och den ombord å fartyg anställda med sin arbetsplats i fartygets maskinrum lär inte kunna bestridas. Olägenheterna med arbetena under jord respektive under däck kan anses likvärdiga — om man bortser från att gruvarbetaren året runt arbetar i en jämn temperatur, medan mannen i maskinrummet ofta får utföra sin dagliga gärning under mycket starkt skiftande temperaturer.

I ett par remissyttranden behandlas frågan om en arbetstidsreform med hänsyn till dess betydelse för den svenska handelsflottans arbetskraftsförsörjning.

Arbetsmarknadsstyrelsen — som bedömt utredningsmannens förslag till ny sjöarbetstidslag enbart ur arbetsmarknadssynpunkt — anför att arbetskraftsförsörjningen inom den svenska handelsflottan sedan ett flertal år tillbaka utgjort ett allvarligt problem. Styrelsen påvisar hur sjömansyrket i alltför hög grad blivit ett genomgångsyrke för många, som söker sig till detsamma och belyser tendensen att svenskt sjöfolk ersättes i allt större omfattning av utländsk arbetskraft. För att råda bot på denna utveckling synes styrelsen enda utvägen vara att inom den svenska handelsflottan skapa sådana förhållanden, att sjömansyrket blir mera attraktivt. En jämkning av arbetstiden till sjöss med hänsyn tagen till de i land rådande förhållandena synes styrelsen angelägen. Styrelsen anför.

Efter andra världskrigets slut har den tendensen varit rådande, att svenskt sjöfolk efter en relativt kort tids vistelse till sjöss sökt sig till yrkesområden i land. Den goda tillgången på arbete över huvud taget har gjort det möjligt för sjöfolket att erhålla anställningar utanför sitt eget yrkesområde. Allmänt känd är den rådande bristen på behörigt sjöbefäl. I fråga om övrig personal räknar bland annat Sjöfolkets erkända arbetslöshetskassa med att 10 000 medlemmar utträder ur kassan varje år. Eftersom sjömanskåren på manskapssidan uppgår till omkring 20 000 man, skulle kåren teoretiskt sett omsättas under loppet av två år. I praktiken torde emellertid denna rörlighet ha varit begränsad till enbart en del av personalen, inom vilken del omflyttningen alltså varit mycket hög. Den rådande överrörligheten måste leda till det förhållandet, att kårens kvalitet sjunker.

Sjömansyrket är och förblir visserligen ett genomgångsyrke för många, som söker sig till detsamma. Tillströmningen till yrket är dock sådan, att goda förutsättningar borde finnas för att åstadkomma en mera beständig sjömanskår av hög standard, om sådana arbetsförhållanden skapades, som

uppvägde de nackdelar vilka är förenade med yrket. Varje år anmäler sig hos sjömansförmedlingarna ett stort antal nybörjare som arbetssökande till sjöss. Sålunda utgjorde år 1956 antalet arbetssökande nybörjare 8 934. Av dessa var 4 855 under 18 år. Under året placerades 4 563 arbetssökande första gången till sjöss. Erfarenheterna visar emellertid, att många nybörjare, sedan de fått viss erfarenhet av yrket, lämnar sjömanslivet för att söka anställning i land. Orsakerna till att svenska sjömän i nuvarande omfattning lämnar sjömansyrket är av flera slag. Avskildheten från hem och familj torde vara en av de största anledningarna. De täta personalbytena har i sin tur ökat heterogeniteten inom kåren och sålunda i sig själv påskyndat personalomsättningen.

Styrelsen kan inte underlåta att framhålla, att utländsk arbetskraft i allt större omfattning sökt sig till den svenska handelsflottan. För närvarande finner över 8 000 utlänningar sin utkomst i sjömansyrket i vårt land. Sjömansyrket är till sin karaktär internationellt och allmänt gäller, att skilda nationers sjöfolk seglar ombord i varandras fartyg. De utländska sjömännen har tvivelsutan utgjort ett värdefullt tillskott på den svenska arbetsmarknaden. När emellertid det utländska inslaget i sjömanskåren blir av den nuvarande storleksordningen, torde det vara befogat att ägna förhållandet uppmärksamhet. Utlänningarnas yrkesutövning inom den svenska sjöfartsnäringsen blir som regel icke av långvarigare natur och bidrar till att öka sjömanskårens instabilitet. Därutöver är det motiverat att observera de utländska sjömännens andel i sjömanskårens storlek ur beredskapsynpunkt.

Även *Svenska maskinbefälsförbundet* understryker arbetstidsförhållandenas betydelse för rekryteringen av personal. Därest handelsflottan vill uppträda som konkurrent med andra näringsgrenar om den bättre arbetskraften, är det enligt förbundet ofrånkomligt, att handelsflottan bjuder minst lika goda eller bättre arbetstidsförhållanden.

Sveriges redareförening anser att man måste ställa sig mycket tveksam till påståendet att en nedskärning av arbetstiden skulle minska svårigheter som råder med avseende å arbetskraftsförsörjningen inom handelsflottan. Föreningen anför.

Under den tid, då arbetstiden i land och å fartygen i stort sett reglerades genom en 48 timmars arbetsvecka, förekom en brist på sjöfolk, vilken främst hade sin grund i den överfulla sysselsättningen i land samt de mycket begränsade möjligheter till yrkesutbildning för sjöfolk, som ända intill senare tid funnits. Vid en nedgång i konjunkturen inom industrien skulle säkert — något som redan visat sig — tillströmningen till sjömansyrket ökas även om en differentiering av arbetstiden kvarstode. Det är också att förvänta, att de bättre utbildningsmöjligheter inom yrket, som nu finnas, skola medverka därtill. Vid bedömandet av hithörande frågor måste man också taga hänsyn till, att den föreslagna arbetstidsförkortningen i vissa fall komme att medföra en ökning av bemanningen.

Att arbetstidens längd icke har den betydelse man vill tillmäta densamma ur rekryteringssynpunkt, utvisas klart i den statistik rörande den svenska handelsflottans bemanning under 1957, som framlagts av Kommerskollegium (KK meddelanden nr 11/1958). Av denna framgår nämligen, att det svenska sjöfolket dominerar å de mindre och medelstora fartyg, vilka sysselsätts i nord-östersjöfart och där arbetstiden är längre än i det större tonnaget.

Rederiföreningen för mindre fartyg anför i fråga om det mindre tonnage att föreningen för sin del icke anser att en reduktion av arbetstiden skulle göra sjömansyrket mera attraktivt och öka tillströmningen av arbetskraft. De fartyg det här är fråga om hålles sysselsatta enbart i när-fart och detta medför att arbetskraftsproblemet icke är av den storleksordning, som beträffande de större fartygen, där arbetstiden nu är begränsad till 8 timmar per dygn. Tjänstgöringen å fartyg i närtrafik medger nämligen att den anställde har vissa möjligheter att uppehålla kontakten med hemmet och detta anses av många som långt värdefullare än förkortad arbetstid. — Liknande synpunkter anföres av *Kanalflottans rederiförening*, som bl. a. påpekar att de i kanalfart tjänstgörande däckskarlar-na genom särskilt kollektivavtal tillförsäkrats högsta lönegraden enligt avtalet i fråga efter en betydligt kortare tjänstgöringstid till sjöss än enligt avtal för övrig fart. Enligt föreningens mening visar den relativt goda tillströmningen av arbetskraft till tvåvaktsfartygen, att de eventuella olägenheterna i form av förlängd arbetstid mer än väl uppvägs av andra fördelar. Under sådana förhållanden måste det anses felaktigt att vidtaga åtgärder, som med all sannolikhet kommer att ställa denna arbetskraft inför arbetslöshet eller ogynnsammare arbetsförhållanden.

Sveriges redareförening diskuterar ingående sjöfartens speciella arbetsförhållanden och menar, att utredningen i alltför ringa grad beaktat de betydande olikheter som förefinns mellan skepps-tjänsten och arbetsförhållandena i land. Enligt föreningens mening skulle utredningsmannen kommit till annat resultat om de föreliggande skiljaktigheterna tillräckligt beaktats.

Vid bedömandet av de ombordanställdas arbetstid måste man enligt föreningen taga hänsyn till att dessa bor i omedelbar närhet av arbetsplatsen. De behöver icke, såsom fallet är med den i land anställde, tillbringa en många gånger tämligen lång tid under förflyttningen från hemmet till arbetsplatsen och vice versa. Särskilt arbetstagarna i våra större städer har att till veckoarbetstiden lägga ett icke oväsentligt antal timmar, som åtgår därför. Enahanda är förhållandet även med de flesta andra arbetstagare i land, som på grund av bostadens belägenhet har lång väg till arbetsplatsen. Det torde icke vara ovanligt, att en arbetstagare i land har att tillbringa en timme om dagen — i ett mycket stort antal fall betydligt längre tid — av sin fritid för att komma till och från arbetet. Reellt sett innebär detta, att den verkliga fritiden under en vecka minskas väsentligt. Sjöfolket erhåller alltså i själva verket även med 48 timmars arbetsvecka en fritid, som är avsevärt längre än den i land anställdes. Den service, som numera tillhandahålles ombord å fartygen, medverkar också till en förlängning av fritiden. I land måste arbetstagaren många gånger själv deltaga i husliga besyr, vilka sjömannen är befriad från.

Vidare måste man, anför föreningen, då det gäller de ombordanställda av manskapsgrad komma ihåg, att de enligt företagen officiell utredning genomsnittligen icke arbetar mer än $2/3$ eller högst $3/4$ av året. Det för-

håller sig nämligen i mycket stor utsträckning så, att sjömännen sedan gammalt önskar växla fartyg och trade och dessemellan tager sig en tids ledighet. De föredrager att utfå dem tillkommande vederlag och semester i form av kontant utbetalning. Redan vid tillämpningen av gällande sjöarbetstidslag har det visat sig, att regeln om vederlag för arbetstid utöver 48 timmar i veckan i allmänhet icke blir en fråga om fritid in natura utan en fråga om ekonomisk kompensation för fritiden. I de fall då rederierna velat giva vederlag i form av verklig fritid, har detta icke sällan mötts av motstånd från de ombordanställdas sida; det har till och med förekommit, att hela fartygsbesättningar hotat avmönstra, därest de icke i stället erhöles vederlag i form av kontant ersättning. Det är också ganska naturligt, att man från rederiernas sida många gånger föredrager att utgiva vederlag i form av kontantlön. I de flesta fall sker detta i samförstånd med den anställde. Såväl denne som redaren har intresse av att tjänsten icke avbrytes, vilket med hänsyn till fartygets resor mestadels måste bliva fallet därest den anställde skulle uttaga vederlag i form av fritid.

Beträffande befälet påpekar redareföreningen, att detta i fråga om kontinuiteten av tjänsten befinner sig i ett annat läge än manskapet. Befälet växlar mera sällan anställning. Redan enligt nu gällande sjöarbetstidslag och kollektivavtal åtnjuter det emellertid skäligen vederlag i form av fritid för arbete utöver i sjöarbetstidslagen fastställd ordinarie arbetstid. Befälet är dessutom berättigat till en god semester. Allmänt sett är förhållandena därutinnan väl så goda som för den i land anställde tjänstemannen av motsvarande grad — i vissa fall bättre.

Sedan flera år tillbaka har en markant brist på befäl varit rådande och stora svårigheter har uppstått då det gällt att anskaffa ersättare under det ordinarie befälets fritid. Genom den förkortning av arbetstiden, som nu föreslås, skulle dessa svårigheter ytterligare ökas. Detta gäller enligt föreningen även i fråga om sjömän av manskapsgrad.

Föreningen framhåller även att den i land anställde i jämförelse med sjömannen har helt andra möjligheter att kunna disponera sin dagliga fritid på sätt han finner lämpligt. I land kan och har mycket vidtagits för att bereda den förre tillfälle att på lämpligt sätt tillbringa fritiden. Men även här har redan kunnat förmärkas, att en tillfredsställande lösning av de fritidsproblem, som uppstått till följd av den förkortade arbetstiden, medfört vissa svårigheter. Ombord på fartygen finnes av naturliga skäl icke tillnärmelsevis samma möjligheter att lösa fritidsproblemen. Mycket har under de senare decennierna gjorts ombord på fartygen för att göra det så trivsamt som möjligt för de ombordanställda, men en väsentlig skillnad kommer alltid att bestå. Ju kortare arbetstiden blir ombord på fartygen desto svårare blir dessa problem att lösa. Den sysslolöshet som icke kan undgås kommer lätt att föra med sig en olust, som blir till skada för sjömannen själv. Det är därför enligt redareföreningens mening även ur denna synpunkt betänkligt att skära ned arbetstiden.

Vid bedömandet av hithörande frågor kan man ej heller, anför föreningen, helt bortse från att skeppstjänsten numera, åtminstone för vissa kategorier ombord, icke är av den hårda natur som tidigare varit fallet. Fartygen har icke allenast blivit väsentligt mycket bekvämare och bättre att vistas i för de ombordanställda utan det tekniska framåtskridandet har också medfört lättnader inom skilda områden av skeppstjänsten.

I fråga om sjöfartsnäringsens ekonomiska förutsättningar att bära en arbetstidsreform går de från sjöfolksorganisationernas sida och från redarehåll gjorda bedömandena betydligt isär.

Från sjöfolkshåll göres gällande, att utredningen lagt alltför stor vikt vid den av kommerskollegium utförda statistiska utredningen. *Svenska sjöfolksförbundet* och *Svenska stewardsföreningen* anser sålunda, att den ekonomiska utredningen rörande lönsamheten inom det mindre och medelstora fartygsbeståndet icke omfattar ett sådant undersökningsmaterial, att man av detsamma kan slå fast att lönsamheten varit mindre god. Organisationerna erinrar om att kommerskollegium i början av sin redogörelse betonat att uppgifter om det ekonomiska resultatet under endast ett år har ett begränsat värde med hänsyn bl. a. till sjöfartsnäringsens starka konjunktorkänslighet. Beträffande det äldre fartygsbeståndet (trampflottan) är förhållandet sådant att organisationerna vid upprepade tillfällen framhållit att dessa fartyg icke längre har något existensberättigande. Ett fartygsbestånd, som har svårigheter att hävda sin ekonomiska status under utpräglad högkonjunktur som den som varit rådande under en följd av år kan enligt organisationerna icke ha möjligheter hävda sig under normala förhållanden på fraktmarknaden och bör rimligtvis icke få utgöra ett hinder för den tekniska och ekonomiska utvecklingen. Ej heller kan det anses rimligt att de ombordanställdas sociala standard eftersättes.

Beträffande sjöfartsnäringsen som helhet menar organisationerna att någon ekonomisk utredning, utvisande rederinäringens och handelsflottans produktivitetsökning, vinstresultat och expansion under den närmast förflutna tioårsperioden icke företagits. Organisationerna anför att den undersökning som företagits inom vissa för den svenska rederinäringen representativa rederier (se sid. 28) icke kan anses vara tillfredsställande. I syfte att bättre belysa dessa rederiföretags utveckling och vinstresultat har organisationerna bilagt sitt yttrande viss kompletterande utredning, syftande till att visa att ekonomiska skäl icke kan anföras mot en minskning av arbetstiden för de ombordanställda.

Även *Svenska maskinfälsförbundet* anser att utredningens underlag för bedömning av handelsflottans ekonomiska förutsättningar att bära en arbetstidsbegränsning är ofullständigt. Den inom kommerskollegium verkställda utredningen omfattar endast fartyg om 100—1 999 bruttoton. Denna del av handelsflottan motsvarar blott 14 procent av dess sammanlagda tonnage och kan därför enligt förbundets mening inte användas som en värde- mätare av vår handelsflottas ekonomiska ställning. Förbundet tillägger beträff-

fande kommerskollegiets utredning bl. a. att det statistiska resultatet alltid blir beroende av de utgångspunkter, från vilka beräkningarna göres. Kollegium har erhållit flera olika resultat på antalet förlustredovisande fartyg. Förbundet är förvissat om att en utredning som omfattat hela handelsflottan på ett övertygande sätt skulle ha visat, att handelsflottan ur ekonomisk synpunkt väl tål en långt gående arbetstidsförkortning.

Sveriges fartygsbefälsförening framhåller att utredningen enligt föreningens mening tillmätt den ekonomiska undersökningen och de resultat den synes utvisa alltför stor betydelse, medan däremot den tekniska utvecklingen och sjöfolkets berättigade krav på förbättrade arbetstidsförhållanden inte tillräckligt beaktats. Föreningen anför bl. a.

Den skeppsbyggeritekniska utvecklingen har medfört att, som utredningen riktigt anmärker, antalet ombord anställda sjunkit i förhållande till fartygens transportkapacitet. Av det redovisade materialet framgår att per ombord anställd 1958 transporterades 50—100 ton mera last än vad fallet var 1949. Tabellvärdena ger vid handen, att produktivitetsökningen, som i de flesta fall varierar mellan 50 à 60 %, i intet fall understiger 19 % och i ett fall uppgår till ca 95 %. Detta är en så anmärkningsvärd produktivitetsökning, att det framstår som orimligt, att sjöfolket icke skulle kunna få del därav i form av arbetstidsreglering, som ansluter sig till arbetsmarknadens i övrigt.

Även *Tjänstemännens centralorganisation* ifrågasätter huruvida de yppade farhågorna för den ekonomiska utvecklingen är befogade. Begränsningen av kommerskollegiets undersökning till endast mindre och medelstora fartyg synes organisationen ägnad att leda till felaktiga slutsatser angående lönsamhetsvillkoren. Ser man till storsjöfarten — drygt 85 procent av bruttotonnaget — framstår den ekonomiska bärigheten såsom betryggande. Den skeppsbyggnadstekniska utvecklingen har medfört att fartygens lastkapacitet kunnat väsentligt ökas. Genom tillkomsten av snabbare fartyg har gångtiderna till sjöss avkortats. Tekniska anordningar i hamn och å fartygen har i hög grad nedbringat lastnings- och lossningstiderna, samtidigt som arbetet ombord därvidlag och eljest blivit mindre personalkrävande. De ekonomiska insatserna bakom denna utveckling är för rederinäringens del givetvis betydande. Å andra sidan har en påtaglig produktivitetsökning jämsides därmed ägt rum. Ehuru utredningen i sistnämnt hänseende icke redovisar statistiska uppgifter, ger överslagsberäkningar vid handen, att utredningens antagande angående produktivitetsutvecklingen inom den svenska handelsflottan såsom icke mindre gynnsam än inom övriga delar av näringslivet måste betraktas såsom uttryck för en mycket försiktig bedömning. Organisationen företräder den uppfattningen, att lönsamheten inom rederinäringen som helhet, jämförd med svenskt näringsliv eljest av idag, väl motsvarar de anställdas krav på delaktighet i form av bl. a. bättre arbetstidsförhållanden.

Sveriges redareförening uppehåller sig utförligt vid det rådande konjunkturen inom rederinäringen och anför att tidpunkten för framförandet av ett förslag om arbetstidsförkortning är den mest olägliga. Föreningen fram-

håller, att det svenska sjöfolket för närvarande är det högst avlönade i Europa. De ökade omkostnader, som förorsakas av en reducering av arbetstiden och som enligt gjorda beräkningar uppgår till en betydande del av lönekostnaderna, kan enligt föreningen rimligen icke föra med sig annat än att sjömännens lönevillkor reduceras i motsvarande grad. Vi har, anför föreningen, helt enkelt ej råd att öka våra driftskostnader om vi i vårt land skall fortsätta med en sjöfartsnäring, som i dag knappast ekonomiskt bär sig. Föreningen anför bl. a.

På grund av den hårda konkurrensen äro fartygen nödsakade att hållas i gång så kontinuerligt som möjligt. Redan den nu gällande arbetstidslagen förorsakar att regelbunden övertid i stor utsträckning måste uttagas. Genom det nya förslaget bleve det nödvändigt att i än högre grad begagna sig av sådan övertid. Förutom att en sådan ordning i och för sig är otillfredsställande medför den icke oväsentliga kostnader för företagen. Ett talande exempel på varthän för långt gående arbetstidsföreskrifter kunna föra är, att utländska tidsbefraktare allt mera draga sig för att befakta svenska fartyg med hänsyn till de höga övertidsersättningar, som belasta driften i förhållande till även våra nordiska grannländer.

Vidare komma de underhållsarbeten, som med den nuvarande arbetstiden kunna utföras att än mer inskränkas, vilket även fördyrar driften. Underhållet måste ske vid varv med ty åtföljande förlängning av fartygens stillaliggande och minskning av deras ekonomiska utnyttjande.

Föreningen erinrar även om att man vid riksdagsbehandlingen år 1948 av förslaget till gällande sjöarbetstidslag underströk nödvändigheten av att vid en revision av sjöarbetstidslagen gå fram med försiktighet så att icke sjöfartsnäringen tillfogas skador som kan ha menliga återverkningar för folkhushållet i dess helhet och för sjömansyrkets utövare. Enligt föreningens mening måste den nu rådande depressionen, som kan befaras bliva bestående en lång tid framåt, föranleda till att man i enlighet med den då uttalade uppfattningen inte genomför en lagstiftning, som ytterligare förvärrar läget. Föreningen anför bl. a. följande till utveckling av sin ståndpunkt.

Sjöfartsnäringen tillförde 1957 vårt land frakter till 2 400 milj. kronor. Den totala svenska exporten uppgick sagda år till 11 000 milj. kronor. Även om man från bruttofrakterna avdrager de utgifter, som svenska fartyg haft i utländska hamnar — liksom man från exportintäkterna bör draga vad som importerats för tillgodoseende av dessa näringars och deras anställdas behov — är det uppenbart, att den svenska handelssjöfartens tillskott till vårt lands valutaförsörjning är av utomordentlig vikt. Under intryck av de goda sjöfartskonjunkturer, som varit rådande under en följd av år, vill man gärna uppfatta handelsflottans valutatillskott som en någorlunda säker faktor.

I dagens situation föreligga emellertid såsom nämnts allvarliga risker för, att det hittillsvarande läget icke skall bli bestående, något som den publicerade statistiken för det gångna året jämförd med det nästföregående till fullo bevisat. Vår handelsflotta hotas allvarligt av konkurrens från fartyg under s. k. bekvämlighetsflagg och mycket stora svårigheter ha i varje fall hittills visat sig uppstå, då det gällt att möta denna konkurrens. Man bör också beakta, att handelsflottorna utbyggas kraftigt i många länder, som tidigare icke alls eller endast i ringa grad ägnat sig åt sjöfarten. Föreningen baserar sin uppfattning härutinnan på de ständigt inflytande upp-

gifterna därom bl. a. via utrikesdepartementet. Utmärkande för den internationella konkurrensen på sjöfartens område är, att de »nya» handelsflottorna beretts speciella favörer. De äro ofta helt fritagna från eller underkastade en mycket mild beskattning. Vidare skyddas de genom diskriminerande bestämmelser, som oftast givas den formen, att tonnaget under det egna landets flagga skall ha preferens beträffande vissa transporter. Även beträffande löneförhållanden och sociala villkor arbetar rederinärningen i dessa länder i allmänhet under gynnsammare former än den svenska handelsflottan.

Redareföreningen betonar att ett genomförande av de föreslagna lagstiftningsåtgärderna särskilt hårt kommer att drabba det mindre och medelstora tonnaget. Det torde enligt föreningens mening inte kunna råda något tvivel om att detta tonnage, som redan decimerats avsevärt under inverkan av den höga svenska lönenivån och den för rederinärningen betungande social- och skattelagstiftningen, kommer att ytterligare nedgå kraftigt, därest bemanningskostnaderna på dessa fartyg genom den nya sjöarbetstidslagen höjes på sätt förutses i utredningen. Detta skulle medföra arbetslöshet för en betydande grupp sjöfolk och minskade möjligheter för detsamma att få sådan anställning inom handelsflottan, att de kan hålla nära kontakt med hemmet och familjen. För samhället skulle det betyda en avsevärt försämrad försvarsberedskap, minskat bidrag till valutaförsörjningen i förening med ett ökat valutautflöde i och för täckning av frakter med transporter å utländska fartyg, samt försämrade rekryterings- och utbildningsförhållanden inom sjöfartsnärningen.

Rederiföreningen för mindre fartyg framhåller beträffande det mindre tonnaget, att den produktiva utvecklingen inom denna grupp varit ringa eller nästan obefintlig sedan den nu gällande sjöarbetstidslagen antogs år 1948. Enligt föreningens mening hade större hänsyn bort tagas till de resultat som utredningen redovisat om den ekonomiska bärigheten hos detta tonnage. Utredningsmannen har visserligen, anför föreningen vidare, vid utformningen av förslaget utgått från, att de 20-procentiga lönekostnadsökningarna, som det mindre tonnaget skulle komma att åsamkas genom ändrade regler för arbetstiden till sjöss, delvis skulle komma att elimineras genom stödåtgärder från statsmakternas sida i form av skattelättnader och ökade lånemöjligheter för viss grupp av det mindre tonnaget. Föreningen är emellertid av den uppfattningen, att man från sjöfartsnärningens sida måste se realistiskt på de rådande förhållandena och räkna med, att man under nu ansträngda statsfinansiella läge icke bör eller kan göra sig förhoppningar om ett statsmakternas direkta ekonomiska stöd. Föreningen anför vidare bl. a.

Räknar man med, att det mindre tonnaget är behövtligt och en viktig länk i landets transportapparat och att detta tonnage skall bestå, eventuellt utvecklas och förnyas, bör varje form av ändrade regler och pålagor, som ökar omkostnaderna, undvikas.

Det svenska mindre tonnaget arbetar i konkurrens med högmodernt utländskt tonnage, såväl i vår egen kustfart som i utrikestrafiken, vilket har avsevärt lägre omkostnader, samt dessutom icke obetydliga skattelindring-

ar i vissa fall. Föreningen vill i detta sammanhang erinra om, att i t. ex. Holland arbetstiden ombord i fartyg reglerats genom kollektivavtal.

I Danmark är sjöarbetstiden i fartyg över 500 bruttoton reglerad genom kollektivavtal och för fartyg under denna storlek gäller icke vare sig lag- eller avtalsbestämmelser, då kollektivavtalen icke äro tillämpliga på fartyg under 500 ton.

Det svenska mindre tonnage har alltså redan nu i konkurrenshänseende ett avgjort sämre utgångsläge än fartyg hemmahörande i övriga nordeuropeiska länder. Skulle i den nu rådande lågkonjunkturen bemanningskostnaderna ökas så kraftigt, som beräknade 20 procent, genom ökade vederlagsutgifter, torde kunna fastslås, att fartygsbeståndet snabbt kommer att kraftigt reduceras om icke kompensation för de ökade utgifterna samtidigt kunde erhållas. Då det icke är enbart ett rederinäringens intresse, att det mindre tonnage skall fortsätta att fylla sin viktiga uppgift i landets transportväsende, utan ett intresse för hela landet av största betydelse, har man att välja mellan, att öka omkostnaderna och förlora tonnagesgruppen eller att framskapa lätnader för dess fortbestånd.

Kanalflottans rederiförening, som närmast företräder tonnagesgruppen under 500 bruttoton, erinrar om att sjöfarten inom föreningens verksamhetsområde sedan en lång följd av år tillbaka för en tynande tillvaro. Kanalfarten i inskränkt mening har sjunkit ner till en ren obetydlighet och även den kombinerade fart med vilken denna i allt större utsträckning måst förknippas, har med nuvarande läge å fraktmarknaden och inför den hårda konkurrensen med övriga transportmedel samt den fortgående högst avsevärda stegringen av omkostnader av skilda slag att kämpa med de allra största svårigheter. Detta har kommit till uttryck i en tonnagesflykt, som medfört en högst väsentlig minskning i antalet till föreningen anslutna fartyg. Skulle småtonnage genom lagförslaget förutom de ökade utgifter för fyr- och båk- samt lotsavgifter, som träder i kraft den 1 januari 1959, påföras ytterligare 20 % kostnadsökningar, kan man enligt föreningen utgå ifrån, att hela det svenska småtonnage inom en snar framtid tvingas till ofrånkomliga uppläggningar eller försäljningar och att det utländska tonnage i ännu högre grad än hittills blir en allt vanligare företeelse inom fraktfarten i vårt land. Samtidigt kommer det sjöfolk, som föredrar anställningar på dessa fartyg, att berövas sina existensmöjligheter. Föreningen anför vidare bl. a.

När det gäller att enligt nuvarande lagstiftning lämna fritidskompensation i hamn för arbete utöver den i lag föreskrivna arbetstiden, arbetar redan nu dessa småfartyg under sådana svåra förhållanden, att vederlag i form av fritid för de ombordanställda i de allra flesta fall icke kan utgå utan avtalsenligt måste utbytas mot kontant ersättning, något som säkerligen icke varit lagstiftarnas mening.

Då enligt det nya lagförslaget vederlaget skulle ytterligare utökas, minskas givetvis också möjligheterna att lämna sådan kompensation i form av fritid i hamn, varför följderna skulle bli, att hela reformen i realiteten skulle få karaktären av en kontant löneförmån. Om man därjämte beaktar, att enligt vunnna erfarenhet de ombordanställda själva redan med nuvarande vederlagsbestämmelser föredraga kontant ersättning framför fritid i hamn, kan man allvarligt ifrågasätta, om syftet med arbetslagsreformen för fartyg under 500 bruttoregister-ton någonsin i praktiken kan förverkligas.

Även *socialstyrelsen* berör de ökade kostnader för den svenska rederinärningen, som en anpassning av sjöarbetstidlagens bestämmelser till bättre överensstämmelse med bestämmelserna i den allmänna arbetstidslagen skulle medföra. Styrelsen nämner svårigheterna för det mindre tonnage, särskilt i de fall tvåvaktsystem tillämpas. Styrelsen erinrar emellertid om att i betänkandet föreslås dels vidsträckt möjligheter för avtalsparterna att överenskomma om arbetstidens förläggning och uttagande samt kompensation för vederlagstid, varigenom hänsyn kan tagas till de förhållanden som gör sig gällande för olika typer av tonnage, dels en viss övergångstid för förslagets fullständiga genomförande. Enligt styrelsens mening kan härigenom de anförda betänkligheterna som hänför sig till dagens situation i väsentlig grad få anses vika.

Kommerskollegium förklarar sig dela utredningens farhågor för att läget för det mindre tonnage skulle ytterligare försvåras, därest de av utredningen föreslagna arbetstidsreglerna tillämpades. En sådan utveckling framstår som föga önskvärd också med hänsyn till den betydelse detta tonnage har ur allmän synpunkt, t. ex. för tillgodoseende av beredskapsintresset. Det synes kollegium icke sannolikt, att de åtgärder för att bereda lättnader i de ekonomiska bördorna för det mindre tonnage som utredningen berör skulle få någon avgörande betydelse i detta sammanhang. Kollegium påpekar svårigheten att finna en lämplig lösning på dessa spørsmål, som tidigare ingående behandlats vid olika tillfällen.

De remissinstanser, vilka tillstyrker en arbetstidsreform, har även i stort sett godtagit eller lämnat utan erinran utredningens förslag att arbetstidsbestämmelserna för den vaktindela personalen anknytes till 45-timmarsveckan genom en utökning av vederlagstiden.

Tjänstemännens centralorganisation anför såsom ett villkor för att utredningens förslag på denna punkt skall kunna godtas att betryggande möjligheter skapas att omsätta vederlag i sådan fritid som utredningen avsett. I första hand måste enligt organisationen de hinder mot att ordna ändamålsenliga avlösningssystem i hamn som kan föreligga i nuvarande föreskrifter rörande sjömansförmedling samt om sjömannens mönstring och registrering avlägsnas. Organisationen tillstyrker utredningens förslag om särskild prövning av denna fråga. Vidare bör enligt organisationen undersökas om ej utvidgning kan ske av möjligheterna att tillbringa semester och utnyttja vederlag i Sverige på sätt som medges genom rätt till fri hemresa i vissa fall för sjöman, vilken under längre tid tjänstgjort å fartyg i utrikesfart. Det synes organisationen uppenbart, att åtgärder som väsentligt underlättar för sjömännen att upprätthålla nöjaktig kontakt med hem och familj måste komma till stånd. En av de allvarligaste anledningarna till nuvarande rekryteringssvårigheter och rörlighet i vad gäller arbetskraften till sjöss är utan tvekan den brist på dylik kontakt, som rådande arbetstidsförhållanden och tjänstens organisation förorsakar de ombordanställda.

Även *Svenska maskinfälsförbundet* framhåller såsom ett villkor för att

förbundet skall kunna ansluta sig till principen att icke bryta gängse vakt-system att möjlighet öppnas för de ombordanställda att få en längre fritid i hamn genom den föreslagna ökningen av vederlagstiden. Förbundet antyder dock, att man haft förhoppningar om att den nya lagstiftningen skulle innebära 42-timmarsvecka och fyra vaktssystem i nuvarande trevaktsfartyg samt trevaktssystem i nuvarande tvåvaktsfartyg. Med hänsyn till den jämförelse, som kan göras mellan arbetsförhållandena till sjöss i maskin och i gruvarbete under jord samt skiftarbete vid kontinuerlig drift kan enligt förbundet sådana förhoppningar inte sägas ha saknat underlag.

Arbetsmarknadsstyrelsen understryker betydelsen av att sjömännen beredes sådana möjligheter till ökad fritid, att större tillfälle till vistelse i land åstadkommes. Metoden med landgång, som i hamn ersätter den seglande besättningen, synes styrelsen vara en god lösning på problemet. En annan åtgärd mot tätare avlösning för besättningarna synes förefinnas för den del av handelsflottan, som är sysselsatt i fjärrmare trafik, och som ytterst sällan besöker hemlandet, om besättningarna med lämpliga tidsintervaller avlöstes och hemsändes. Norge har i allt större omfattning använt sig av detta tillvägagångssätt med gott resultat. Ju mer känslan av avskildhet från hemlandet kan elimineras desto större förutsättningar torde, anför styrelsen, yrket vinna i ökad attraktivitet.

Socialstyrelsen anför att utredningens ståndpunkt att icke förorda en direkt tillämpning av 45-timmarsvecka för huvudmassan av sjöfolket måste anses godtagbar även från rent sociala synpunkter, eftersom alldeles speciella förhållanden ofta råder i fråga om de ombordanställdas arbetstid och möjlighet att på ett ändamålsenligt sätt utnyttja den ökade fritiden särskilt vid fjärrtrafik. Styrelsen vill dock rikta uppmärksamheten på den mycket långa arbetstid, inklusive övertid, som utredningens förslag medför. Styrelsen anför.

I detta sammanhang får uppmärksammas studiecirkelverksamheten såväl i vissa hamnar som ombord på större fartyg samt betydelsen av olika former av biblioteksverksamhet, nämligen det icke obetydliga vandringsbibliotek, som sedan länge finns, och i vissa fall särskilda fartygsbibliotek. Sådana anordningar för studieverksamhetens främjande, vilka understötts förutom genom statsbidrag både av redare och fackorganisationerna, får inte blott ökad betydelse i samma mån som fritiden utvidgas utan reser också önskemålet om generellt sett kortare arbetstid än utredningen ansett sig kunna förorda.

I fråga om tvåvaktsfartygen anmäler *sjöfartsstyrelsen* och *kommerskollegium* viss tvekan. För dessa fartyg ligger, framhåller *sjöfartsstyrelsen* frågan delvis annorlunda till än för trevaktsfartygen. De vaktindelade sjömännen å fartyg med tvåvaktssystem är för närvarande icke bara i arbetstids- utan även i vederlagsavseende sämre ställda än sjömännen å trevaktsfartygen. Enligt gällande sjöarbetstidslag utgår nämligen såsom förut nämnts å dessa fartyg vederlag endast för den del av den ordinarie arbetstiden, som överskjuter 112 timmar för två veckor i följd, d. v. s. i genom-

snitt 56 timmar i veckan. En fördjupning av vederlaget motsvarande arbetstidsförkortningen med 3 timmar i veckan för de landanställda skulle därför för tvåvaktsfartygens del endast föranleda att vederlag skulle utgå för den del av den ordinarie arbetstiden, som överskjuter 106 timmar för två veckor i följd eller i genomsnitt 53 timmar i veckan. Utredningsmannen har emellertid föreslagit, att samtidigt med nyss berörda fördjupning av vederlaget för de vaktindelade sjömännen å tvåvaktsfartygen skulle den hittills gällande eftersläpningen inhämtas så att vederlaget för dessa sjömän skulle utgå efter i genomsnitt 45 timmar i veckan.

Sjöfartsstyrelsen delar utredningsmannens uppfattning att den nu gällande eftersläpningen i vederlagsavseende för de tvåvaktsindelade sjömännen icke är tillfredsställande och uttalar sin principiella anslutning till likställighetstanken. Vad beträffar tidpunkten för likställighetens fulla genomförande förefaller det emellertid sjöfartsstyrelsen tveksamt om det kan vara lämpligt att i dagens konjunkturläge för tvåvaktsfartygen genomföra en reform, som innebär en brytning med de principer, vilka låg till grund för 1948 års lagstiftning och då ansågs försvarliga med hänsyn till de speciella förhållanden under vilka ifrågavarande skeppsfart hade att arbeta.

Enligt *kommerskollegium* hade det — särskilt mot bakgrunden av de svårigheter varunder sjöfartsnäringen nu arbetar — legat nära till hands att antaga, att utredningen skulle begränsa sig till sådana ändringar i 1948 års sjöarbetstidslag som kan anses betingade av de nya reglerna för arbetstagarna i land. Kollegium påpekar att utredningsförslaget emellertid upptager betydligt längre gående regler. Som exempel nämner kollegium vederlagsbestämmelserna för fartyg under 500 ton i fjärrtrafik. Enligt gällande sjöarbetstidslag åtnjuter sjöman å dylikt fartyg rätt till vederlag, då den ordinarie arbetstiden under loppet av två veckor i följd överstigit 112 timmar. Jämlikt förslaget skall vederlag utgå redan då arbetstiden överstiger 90 timmar. Därest 1957 års ändring av 1930 års lag vore vägledande, skulle redarens skyldighet att utgiva vederlag inträtt först då den ordinarie arbetstiden överstigit 106 timmar. Kollegium bedömer det som osannolikt, att hithörande fartyg, av vilka flera — som ovan antytts — tillkommit i hägnat av nuvarande sjöarbetstidslag, skulle kunna bära den ekonomiska belastning som de av utredningen förordade vederlagsreglerna innefattar.

Sveriges fartygsbefälsförening uttrycker önskemål om en bättre anslutning till 45-timmarsveckan än vad utredningen föreslagit beträffande arbets-tidsbestämmelserna för styrmän och däcksbesättning å fartyg under 500 bruttoton. Härför kommer att närmare redogöras i samband med enskildheterna i förslaget.

Sågverksförbundet hänvisar till de speciella problemen för bogserfartens del och föreslår ändring i den av utredningen föreslagna bestämmelsen om ordinarie arbetstid å tvåvaktsfartyg. I första hand föreslås att den före-

slagna maximeringen av arbetstiden till 112 timmar under loppet av två veckor i följd slopas. I andra hand förordar förbundet sådan ändring av bestämmelsen att den föreslagna begränsningsperioden om två veckor förlänges till tre veckor och att maximiarbetstiden ökas från 112 till 168 timmar. En dylik förlängning skulle enligt förbundets mening, utan att leda till ökning av den enskilde sjömannens genomsnittliga veckoarbetstid, åtminstone i någon mån tillgodose behovet av flexibilitet i arbetstidsuttaget i samband med den markerade toppbelastning, som bogseringssäsongen för med sig. Förbundet understryker kraftigt att den förordade förlängningen av begränsningsperioden på ett naturligt sätt ansluter sig till den allmänna arbetstidslagens regler om arbete, som bedrivits i regelbunden skiftindelning. För dylikt arbete ges möjlighet till genomsnittsberäkning av veckoarbetstiden inom ramen av en treveckorsperiod. Förbundet anför att vid tvåvaktssystem på båtarna är det frågan om skiftarbete. Till ytterligare motivering anför förbundet följande.

Åtskilliga bogserbåtar, framför allt de som äro sysselsatta med timmerbogsering, komma att beröras av bestämmelsen i förslagets 2 kap. 4 § 3 mom. b) om ordinarie arbetstid å fartyg om mindre än 500 bruttoregister-ton i »annan närtrafik än begränsad närtrafik». Det är här fråga om dels s. k. kustbogsering och dels — i viss utsträckning — s. k. distriktsbogsering, d. v. s. fart företrädesvis på och i omedelbar anslutning till de norrländska älvarna. Denna trafik pågår i stort sett under tiden juni—oktober och måste då bedrivas synnerligen intensivt.

Nu gällande lag ger genom regeln om en arbetstid av högst 24 timmar under två dygn i följd möjlighet att i denna trafik med tvåvaktssystem tillgodose behovet av intensivt utnyttjande av tonnaget under den relativt begränsade tidsperiod det här är fråga om. Skulle emellertid den föreslagna regeln om en begränsning av den ordinarie arbetstiden — förutom till högst 24 timmar under loppet av två dygn i följd — till högst 112 timmar under en tvåveckorsperiod komma att bli antagen, skulle bogserbåtar i här avsedd fart icke kunna ens tillnärmelsevis fylla de krav, som under timmerbogseringssäsongen ställas på dem. Med tillämpning av tvåvaktssystem, vilket för dessa fartygs del är det enda praktiskt genomförbara, kunna fartygen under en tvåveckorsperiod endast hållas i gång i oavbruten fart något mer än nio dygn. (Från möjligheten att beordra övertidsarbete bortses i detta sammanhang eftersom dylikt arbete — liksom i nu gällande lag — föreslås icke böra förekomma regelbundet.) Att förutsätta en sådan inskränkning av farten under den begränsade timmerbogseringssäsongen anse vi icke realistiskt. Det förefaller oss som om utredaren här trots sig med fog kunna göra en på vissa håll inom bogserbåtstrafiken förekommande avtalsreglering allmänt tillämplig; skillnaden i verkningar för en på timmerbogseringar mera renodlat inriktad fart har härvid icke observerats.

Väl kan det vitsordas, att farten icke under hela bogseringssäsongen är »oavbruten». I själva verket är det de nödtvungna avbrotten, som kraftigt bidra till att farten måste hållas oavbruten när så är möjligt. Ju längre avgränsningsperioderna för uttaget av ordinarie arbetstid är, desto bättre kan det sakliga efterlevandet av arbetstidsbegränsningen göras.

Den ifrågavarande av utredningen föreslagna begränsningsregeln tillstyrkes varmt av *Sveriges fartygsbefälsförening*. Genom den föreslagna regeln nedbringas den oskäligt långa arbetstid, som för närvarande gäller å berörda

fartyg och minskas den största klyftan mellan arbetstidsförhållandena till sjöss och i land. Åtgärden kan enligt föreningen så mycket lättare anbefallas eftersom den kan genomföras utan att sjöfartsnäringen därigenom förorsakas nämnvärda kostnader. I gällande avtal har nämligen — såsom utredningen framhåller — de ombordanställda tillförsäkras förmåner, som i stort sett motsvarar vad utredningen på denna punkt föreslagit.

Sveriges redareförening anför att utredningsförslaget liksom gällande lag medför stelhet, genom att arbetstidens längd för fjärrtrafik och en stor del av närtrafiken undantagslöst fastlästs vid 8 timmar per dygn. Såsom förhållandena utvecklats sig innebär detta en nackdel för sjöfarten jämfört med förhållandet inom industrin, där man har en ordinarie maximitid per vecka och sålunda kan avtala om en längre eller kortare arbetstid per dag än 8 timmar.

Beträffande utredningens förslag till förkortning av arbetstiden för ekonomipersonalen anför *Sveriges redareförening* att förslaget utan tvekan måste medföra betydande merkostnader för rederinäringen. Särskilt för mindre och medelstora fartyg torde det enligt föreningens mening icke vara möjligt att ytterligare rationalisera arbetet inom ekonomivdelningen, varför regelbundet övertidsarbete måste tillgripas. De förhoppningar som inom utredningen knutits till en rationalisering får anses överdrivna enligt föreningens mening.

Svenska sjöfolksförbundet och *Svenska stewardsföreningen* anför beträffande arbetstiden för ekonomipersonal å passagerarfartyg att det enligt organisationernas erfarenhet icke föreligger något som helst praktiskt behov att denna arbetstid, såvitt gäller den grupp av personalen som svarar för tillsyn av provianten och tillredning av kosten, skall överstiga den för ekonomipersonal å lastfartyg föreslagna. Annorlunda torde det däremot förhålla sig med den ekonomipersonal, vars arbete består av servering, upppassning och vad som med dylikt arbete äger samband. På grund av såväl arten av det arbete, som av sistnämnda kategori ombordanställda utföres, som av det avlöningssystem, som för denna kategori tillämpas, torde här för närvarande icke samma möjligheter föreligga för en begränsning av arbetstiden till 8 timmar, som för den övriga delen av köks- och intendenturpersonalen.

Svenska maskinbefälsförbundet finner den av utredningen föreslagna särregeln om genomsnittlig beräkning av dygnsarbetstiden för fartyg över 500 bruttoton onödigt med hänsyn till den allmänna avtalsfrihet som enligt förslaget tillerkänts arbetsmarknadens parter.

De föreslagna arbetstidsbestämmelserna rörande fartyg i begränsad närtrafik föranleder vissa erinringar från sjöfartsstyrelsen och arbetstagarhåll. *Sjöfartsstyrelsen* påpekar att utredningen gör skillnad

mellan fartyg, som nyttjas i trafik inom hamn och i till hamnen gränsande farvatten, samt fartyg i annan begränsad närtrafik. Enligt styrelsens mening saknas i allmänhet anledning att beträffande det förra slaget av begränsad närtrafik, vilken till sin natur oftast torde vara nära förbunden med arbetsförhållandena i land, tillämpa andra arbetstidsregler än som gäller för de landanställda. Med hänsyn till utredningsmannens uttalande, att den av honom föreslagna arbetstidsregleringen för fartyg i begränsad närtrafik endast är avsedd att utgöra en bas för en närmare reglering av arbetstiden genom särskilda överenskommelser mellan berörda parter, vill styrelsen dock icke motsätta sig förslaget.

Svenska sjöfolksförbundet och *Svenska stewardsföreningen* anför att arbetstiden å fartyg i begränsad närtrafik bör regleras av den allmänna arbetstidslagen. Speciellt för bogserfartyg, som uteslutande vistas inom hamnområde, kan organisationerna icke finna motiv för ett undantagande av personalen från den allmänna arbetstidslagen. Det påpekas att därest utredningens förslag skulle följas, den nya sjöarbetstidslagen skulle upptaga en arbetstid, som avsevärt överstiger vad som för närvarande tillämpas i fråga om anställda å fartyg i begränsad närtrafik där fartyget nyttjas i trafik inom hamn. — Uttalanden i samma riktning göres av *Tjänstemännens centralorganisation*, *Svenska maskinbefälsförbundet*, *Sveriges fartygsbefälsförening* och *Svenska träindustriarbetareförbundet*.

Enligt *Sveriges fartygsbefälsförening* bör förutsättningarna för genomförande av en 45-timmarsvecka inom ett trafikområde, som så nära ansluter sig till förhållandena i land, vara mycket goda. En del av fartygen arbetar i direkt anslutning till fabriker, transport-, skeppnings- och trafikföretag, där 45-timmarsveckan kommer att tillämpas. I en stor del av dessa fartyg gäller redan en veckoarbetstid, som är väsentligt lägre än den utredningen föreslagit, och bortser man från passagerarfartygen i skärgårdstrafik, torde ekonomiska svårigheter icke utgöra något hinder för att arbetstiden inom detta trafikområde skall göras överensstämmande med förhållandena i land.

Den nya lagstiftningen bör enligt föreningens mening ej heller genomföras utan att även sjöman, anställd å fartyg i begränsad närtrafik, göres berättigad till vederlag för arbetstid överstigande 45 timmar i veckan.

Svenska träindustriarbetareförbundet utvecklar liknande synpunkter.

Flertalet av de fartyg, som ligger under förbundets verksamhetsområde, är att betrakta som hamnbåtar och kommer följaktligen under vad som föreslås för »fartyg med begränsad närtrafik». För de anställda på dessa fartyg innebär utredningens förslag en ordinarie arbetstid av 10 timmar för dygn och 52 timmar i veckan, ett förslag som förbundet anser långt ifrån godtagbart och som icke kan vara motiverat på grund av arbetstekniska eller ekonomiska svårigheter. De arbetsuppgifter, som utföres av hamnbåtar under förbundets verksamhetsområde, består huvudsakligen i bogsering av virkesprämar mellan kaj och lastande fartyg och kortare bogsering av timmer inom industri- och hamnområdet. Arbetsuppgifterna kan därför karakteriseras som internt transportarbete inom eller i nära anslutning till industriområdet och torde närmast motsvara det arbete, som på land utföres av truckar och traktorer. Att de ombordanställda under sådana förhållanden har svårt att

förlika sig med att den ordinarie arbetstiden skall vara längre för dem än för de landanställda inom den industri de betjänar har förbundet full förståelse för. Enligt förbundets uppfattning kan några starkare skäl för ett bibehållande av en sådan ordning inte anföras. Den övergång från ångfartyg till motorfartyg, som sker även beträffande hamnbåtar, medför att behovet av längre ordinarie arbetstid för utförande av uppeldningsarbete minskar. I den mån ångfartyg fortfarande användes, kan uppeldningsarbetet klaras på samma sätt som inom industrin genom att erforderlig personal får användas för utförande av s. k. för- och avslutningsarbeten utöver den ordinarie arbetstiden. De nämnda arbetsuppgifterna avser hamnbåtar under förbundets verksamhetsområde. Även om arbetsuppgifterna för övriga hamnbåtar i någon mån avviker från vad som ovan anförts, torde emellertid arbetsförhållandena i stort sett vara sådana att en anpassning av den ordinarie arbetstiden till vad som gäller för industrin inte behöver föranleda några större svårigheter.

Sveriges redareförening kritiserar förslaget om lagens dispositivitet. Föreningen anför, att förslaget inte bereder arbetsmarknadens parter likställighet. Enligt detta är redarna bundna till vissa minimibestämmelser. Genom kollektiva överenskommelser skall nämligen inte kunna fastställas regler för arbetstiden, som för den anställde blir sämre än konventionen nr 109 innehåller. Föreningen påfordrar ändring på denna punkt.

Svenska maskinbefälsförbundet riktar viss kritik mot de i utredningen redovisade kostnadsberäkningarna. Förbundet menar att dessa i flera fall är missvisande och anför.

Dessa beräkningar visar endast, hur mycket den kompensationsfria delen av den ordinarie arbetstiden skulle minska procentuellt, men inte i vilken omfattning den procentuella vederlagsökningen kommer att höja lönekostnaderna. För att få fram närmevärden bör nuvarande kostnad per vederlagstimme (1/240 av månadslönen) läggas till grund för beräkningarna. Om man då bortser från att dagman inte tidigare haft vederlag samt förutsätter, att ingen ändring kommer till stånd i gällande avtalsbestämmelser, erhålles procentsiffran 5,375 för dagman enligt följande.

3 vederlagstimmar per vecka motsvarar 12,9 timmar per månad (4,3 veckor \times 3 timmar).

Dessa 12,9 timmar per månad ersättes vardera med 1/240 av månadslönen. $\frac{12,9}{240}$ motsvarar 5,375 %.

Exakt samma beräkning är tillämplig på den trevaktsindelade personalen.

För den tvåvaktsindelade blir ökningen av vederlagstiden 47,3 timmar per månad. 22 timmar per tvåveckorsperiod motsvara 11 timmar per vecka, och med 4,3 veckor per månad blir uträkningen $11 \times 4,3 = 47,3$ timmar.

Kostnaderna blir alltså $\frac{47,3}{240}$, d. v. s. uttryckt i procent 19,7.

Med utgångspunkt från värdena i tabelluppställningen [s. 43] kan konstateras, att dagmän och trevaktsindelad personal tillsammans är ungefär dubbelt så stor som den tvåvaktsindelade personalen och ekonomipersonalen. (Värdena är 15 375 respektive 7 875.) Den procentuella medelökningen av de kontanta lönekostnaderna blir, om man avrundar förutnämnda siffror till 5 % och 20 %, inte mer än 10 % för alla grupperna tillsammans.

Då de kontanta löneutgifterna för hela handelsflottan inte osannolikt håller sig omkring 15 % av totala omkostnaderna, skulle kostnadsökningen för

det ökade vederlaget sålunda bli cirka 1,5 %. Med tanke på det procentuella intäktsöverskott, som här tidigare nämnts (48 %), torde rederinäringen kunna bära den ekonomiska belastningen.

Utredningens förslag rörande ekonomiska stödåtgärder till främjande av sjöfartsnäringen har av flertalet remissinstanser lämnats utan närmare yttrande. Endast statskontoret, riksbanksfullmäktige och länenämnden för den mindre skeppsfarten har tagit ställning till här berörda problem.

Länenämnden för den mindre skeppsfarten förklarar sig inte ha något att erinra mot vad utredningen i denna del föreslår.

Statskontoret erinrar om vad statskontoret anförde i sitt den 3 mars 1955 avgivna yttrande över betänkandet angående stöd åt den mindre och medelstora skeppsfarten (SOU 1955: 2). I nämnda yttrande anföres bl. a.

Statskontoret delar till fullo den av utredningen hävdade uppfattningen, att ren subventionering och stödåtgärder av olika slag principiellt icke böra tillgripas för att upprätthålla en näring, vars lönsamhet icke är sådan att den kan uthärda rådande konkurrens. Vad det mindre och medelstora tonnaget beträffar anser statskontoret synnerligen tveksamt, om ens vederbörlig hänsyn till beredskapssynpunkterna kan utgöra tillräckligt starkt motiv för ett avsteg från sagda principiella ståndpunkt. I varje fall finner statskontoret uteslutet, att detta motiv föranleder en subventionering av något slag av viss del av skeppsfarten. Beträffande de av utredningen föreslagna åtgärderna, som i sig icke innehålla några subventionsmoment, har statskontoret icke funnit anledning till erinran i vidare mån än att viss tveksamhet kan råda om den föreslagna höjningen av lånegränsen från 70 till 80 procent av fartygets kontraherade värde. Därest medel kunna ställas till förfogande i den utsträckning, att länenämnden kan medge lån upp till nu gällande gräns, skulle redan härigenom en väsentlig förbättring av lånemöjligheterna vinnas. — Anledning att beträffande den mindre och medelstora skeppsfarten nu övergå till ett system med kreditgaranti kan statskontoret för sin del icke anse föreligga.

Statskontoret finner icke anledning frångå vad ämbetsverket i förevarande sammanhang uttalade. De ytterligare påfrestningar i ekonomiskt avseende som ett genomförande av utredningsmannens förslag om arbets-tidsbestämmelser skulle medföra, lär enligt statskontorets mening icke i nämnvärd grad kunna motverkas av att statsmakterna ställer ökade medel till förfogande för utlåning, varför spørsmålet om i vilken utsträckning medel bör äskas till förstärkning av utlåningsfonderna i stort sett torde kunna bedömas utan hänsynstagande till utredningens ifrågavarande förslag. Statskontoret har icke ansett sig ha anledning att ta ställning till de av utredningen antydda möjligheterna att skattevägen bereda sjöfartsnäringen vissa lättnader.

Riksbanksfullmäktige vänder sig mot utredningens uttalanden i dessa sammanhang vilka enligt fullmäktige kan ge ett intryck av att handelsflottan i hög grad missgynnats i fråga om tillgång till obligationsmarknaden. Fullmäktige belyser sjöfartens tillgång till finansiering över obligationsmarknaden med följande siffror över nyemissioner (i miljoner kronor

av obligationslån till vissa låntagargrupper inom näringslivet. Vid bedömningen av dessa siffror får man komma ihåg att Svensk Fartygskredit AB från 1953 övertagit den emissionsverksamhet avseende det större tonnaget som tidigare bedrevs av skeppshypotekskassan.

	Kraftverk	Industri m. m	Skeppshypo- tekkassan	Svensk Fartygs- kredit AB
1947—1952	294	754	111	—
1953—15/12 1958	538	129	70	180

Härav framgår, anför fullmäktige, att fartygsfinansieringsinstitutet väl hävdat sin andel av obligationsmarknaden. Även om deras emissionsönskemål givetvis icke alltid kunnat omedelbart tillfredsställas, har balansen mellan lånebehov och upplåning varit relativt sett mycket gynnsam.

Fullmäktige ställer sig frågande inför utredningens synpunkt att kreditgarantier skulle kunna möjliggöra ett ökat stöd åt skeppsfarten i en situation då det bl. a. på grund av läget på kreditmarknaden anses ogörligt att öka skeppshypotekskassans och sekundärlånefondens utlåning. För det första kan ur kreditpolitisk synpunkt sägas att en ökad kreditgivning till sjöfarten tar samma kreditutrymme i anspråk vare sig den sker i form av garantilån eller i form av lån ur statliga fonder, vilkas utlåning motsvaras av en lika stor statlig upplåning. För det andra gäller emellertid just i ett stramt kreditmarknadsläge, att en statlig kreditgaranti ingalunda automatiskt medför att lån kan erhållas. I det nyssnämnda år 1955 framlagda betänkandet framhölls också att ett kreditgarantisystem skulle vara mindre förmånligt ur låntagarsynpunkt än utlåning från de statliga lånefonderna, när möjligheterna att erhålla garantilån vore beroende av läget på kreditmarknaden. Valet mellan kreditgarantier och utlåningsfonder har, påpekar fullmäktige, under senaste åren aktualiserats i olika sammanhang, och diskussionen har visat att skäl kan anföras såväl för den ena som den andra metoden. Däremot synes det fullmäktige tvivelaktigt om något kan sägas till förmån för att ersätta eller komplettera skeppshypotekskassans verksamhet med kreditgarantier, eftersom frågan om säkerhet vid kassans utlåning inte hittills torde förorsakat några svårigheter.

I fråga om tiden för ikraftträdandet av ny sjöarbets-tidslag föreslår *Svenska sjöfolksförbundet* och *Svenska stewardsföreningen* att den nya lagen i sin helhet sättes i kraft den 1 januari 1960. Enligt organisationernas mening saknas skäl för ett sådant successivt genomförande som övergångsbestämmelserna innebär. — Samma ståndpunkt intages av *Sveriges fartygsbefälsförening*.

VIII. Departementschefen

Gällande sjöarbetstidslag, som tillkom år 1948, bygger på principen om 48 timmars ordinarie arbetstid i veckan. Beträffande arbetsförhållandena i land lagfästes 48-timmarsveckan första gången redan 1919. För arbetslivet till sjöss vann principen insteg först genom 1938 års sjöarbetstidslag. Med nuvarande lagstiftning på området kom regleringen av sjöfolkets arbetstid att ytterligare närma sig de allmänna arbetstidsbestämmelserna för anställda i land. De speciella förhållandena ombord på fartyg har dock medfört, att verklig likställighet icke åstadkommits. Betydande grupper ombordanställda får fortfarande finna sig i avsevärt längre ordinarie arbetstid än 48 timmar i veckan.

Genom den år 1957 beslutade allmänna arbetstidsförkortningen — vilken blir helt genomförd den 1 januari 1960 — har för det stora flertalet i land anställda hittillsvarande maximum för den ordinarie veckoarbetstiden sänkts från 48 timmar till 45 timmar. Såsom framgått av det förut anförda har reformen sin huvudsakliga grund i den allmänna standardutvecklingen och önskemål från arbetstagarna att tillgodogöra sig väntad fortsatt standardökning delvis i form av fritid.

1957 års beslut om allmän arbetstidsförkortning gällde inte skeppstjänsten. Arbetstiden till sjöss ansågs på grund av sin speciella karaktär böra utredas av särskilda sakkunniga. Detta har nu skett genom att sjöarbetsutredningen verkställt en översyn av 1948 års sjöarbetstidslag. Utredningen har i sitt avgivna betänkande föreslagit att principen om 45 timmars arbetsvecka med vissa modifikationer och utformad på ett speciellt sätt skall införas även för arbetet till sjöss.

Utredningens allmänna motiv för förslaget är att de sociala rättviseskälen kräver att sjöfolket i möjligaste mån beredes samma fritidsförhållanden som kommer det stora flertalet övriga arbetstagare till del. Såsom skäl för reformen anföres vidare handelsflottans rekryteringssvårigheter samt i viss mån sjöarbetets påfrestande art. Förslaget har under remissbehandlingen i stort sett godtagits eller lämnats utan erinran av de hörda organisationerna och myndigheterna med undantag för de organisationer som företräder redarintressena. Från deras sida har förslaget avstyrkts under åberopande i huvudsak av dels de speciella arbetsförhållandena på fartyg och dels handelsflottans ekonomiska läge.

För egen del finner jag att endast mycket starka skäl bör kunna hindra att sjöfolket får en motsvarande arbetstidsförkortning som den som beslutats för de landanställda. Redan rättviseskälen gör det nödvändigt att i möjlig mån jämställa arbetstiden till sjöss med arbetstiden i övrigt. Sjöfolket har självfallet rättmätiga anspråk på att få del av den allmänna standardförbättringen på samma sätt som övriga arbetstagare. Dessa rättvisekrav har också mycket starkt understrukits under remissbehandlingen, särskilt från de ombordsanställdas sida.

Man måste i detta sammanhang även fästa stort avseende vid arbetstidsregleringens betydelse för rekryteringen av personal till handelsflottan. Sedan flera år råder en betydande brist på behörigt befäl inom handelsflottan, något som självfallet är till stort men både för sjöfartssäkerheten och för flottans rationella utnyttjande. På manskapssidan föreligger visserligen icke samma personalbrist men där förekommer i stället en onormalt stor omsättning av arbetskraft. Detta medför att besättningarna till allt för stora delar kommer att bestå av icke yrkeskunniga sjömän vilket leder till en försämring av sjömanskårens kvalitet. Utvecklingen har redan medfört att på många fartyg befälet och den yrkeskunniga delen av manskapet fått påtaga sig en arbetsbörda och ett ansvar som är väsentligt större än vad som skulle varit fallet därest besättningen i övrigt haft erforderliga kvalifikationer. Även detta förhållande strider mot sjöfartssäkerhetens intressen.

Självfallet är det ett för sjöfartsnäringen vitalt intresse att denna utveckling brytes. Till viss del hänger den samman med den av det allmänna konjunkturläget betingade överrörlighet på arbetsmarknaden som vi upplevat de senaste åren. Under en dämpad konjunktur kan därför möjligen räknas med en viss stabilisering även inom sjömansyrket. En nödvändig förutsättning för att förhållandena skall förbättras är dock att sjömansyrket förmår draga till sig och behålla duglig arbetskraft. Härvid spelar otvivelaktigt en jämförelse mellan arbetstiden i land och till sjöss en icke obetydlig roll. Ur denna synpunkt måste det även för fartygens ägare vara till fördel att arbetet till sjöss jämföras med arbetet i land i fråga om arbetstiden. För egen del anser jag att de aktuella svårigheterna med arbetskraftsförsörjningen utgör ett mycket starkt skäl för att en arbetstidsreform motsvarande den som beslutats för arbetet i land genomföres också till sjöss.

Även den sociala skyddssynpunkten måste beaktas i sammanhanget. I varje fall vissa grupper av sjöfolk har ett så pressande arbete att en minskning av arbetstiden med fog kan motiveras med behovet av att skydda dessa sjömän mot en förtida nedslitning av arbetsförmågan. Särskilt gäller det dem vilka har en arbetstid som betydligt överstiger 48 timmar i veckan.

De speciella arbetsförhållandena ombord på fartyg är av stor betydelse vid prövningen av frågan. Som redareföreningen framhållit medför den omständigheten att sjöfolket bor ombord på fartyget att tid inte behöver spillas på dagliga resor mellan arbetsplatsen och bostaden. Jag kan dock icke dela uppfattningen att detta skulle vara ett skäl mot en förkortning av sjöfolkets arbetstid. Sjömännen är då fartyget är till sjöss nödsakade att bo på sin arbetsplats. De kan lämna denna endast under de ofta korta hamnuppehållen. Sjömännen är alltså tvingade att i stor utsträckning tillbringa sin fritid ombord på fartyget. En sådan fritid kan på intet sätt jämföras med andra människors vanliga fritid, som inom vida gränser kan fritt utnyttjas på det sätt var och en finner önskvärt. De särskilda arbetsförhållandena till sjöss är därför ett viktigt skäl för en förkortning av arbetstiden. En annan sak är att dessa förhållanden bör inverka på utformningen av bestämmel-

serna om hur denna förkortning skall uttagas. Jag skall strax återkomma till denna fråga.

Beträffande de ekonomiska förutsättningarna är det givet, att den föreslagna arbetstidsreformen åsamkar rederinäringen icke o betydliga kostnader. Det torde dock knappast från något håll bestridas att handelsflottan i allmänhet har förmåga att bära de ökade kostnaderna. Utredningen har ansett sig kunna konstatera, att produktivitetens utvecklingen inom den svenska handelsflottan icke kan anses vara mindre gynnsam än inom övriga delar av det svenska näringslivet. Fartygens genomsnittsstorlek och fart har ökat, en genomgripande modernisering har kunnat äga rum. Relationen mellan besättning och transportförmåga har blivit gynnsammare samtidigt som det i handelsflottan investerade kapitalet per besättningsman starkt ökat. Några uppgifter som vederlägger utredningens uppfattning har icke lämnats under remissbehandlingen. Det kompletterande material som sjöfolksorganisationerna företett bestyrker fastmera riktigheten i utredningens bedömande. Säkerligen kan man räkna med att den av utredningen redovisade utvecklingen kommer att fortsätta.

För det mindre och medelstora tonnaget, vilket redan i nuvarande läge haft att kämpa med långvariga ekonomiska svårigheter, kommer en arbetstidsreform att innebära en särskilt kännbar belastning. Hårdast skulle förslaget komma att drabba vissa fartyg inom tonnagegrupperna 100—350 bruttoton och 500—1 000 bruttoton. I första hand är det här fråga om ångdrivna fartyg av hög ålder, vilkas uppläggning kan antas komma att påskyndas av ökade bemanningskostnader. Det är dock enligt min mening uteslutet att av hänsyn till lönsamheten vid driften av dessa fartyg betaga sjöfolket del i en angelägen social reform. I den mån det allmänna skall lämna stöd åt denna skeppsfart får detta icke ske i sådan form att man eftersätter ett normalt socialt framåtskridande för de ombordanställdas del. Det nu anförda torde även få gälla de skäl mot en reform som framförts under hänvisning till intresset ur beredskapssynpunkt av att ifrågavarande tonnage icke konkurreras ut. Man bör för övrigt enligt min mening icke överdriva beredskapsvärdet av de båtar som nu är i farozonen, och vilka tillhör de allra äldsta inom handelsflottan. Samtidigt måste beaktas att utvecklingen inom tonnaget mellan 100 och 1 000 bruttoton visserligen innefattar en fortgående uppläggning av gamla fartyg men även en förnyelse — låt vara icke i samma utsträckning — med moderna och från beredskapssynpunkt synnerligen värdefulla fartyg.

Särskilt i nu rådande konjunktur är det självfallet vanskligt att söka bedöma den kommande ekonomiska utvecklingen inom sjöfartsnäringen. Det synes mig emellertid icke finnas anledning att på längre sikt för sjöfartens del frånga den försiktigt optimistiska bedömning som låg till grund för arbetstidsreformen beträffande näringslivet i övrigt. Jag kan icke heller finna, att den nu aktuella förbättringen av sjöfolkets arbetstidsförhållanden för sjöfartsnäringen som helhet betraktad kan medföra några risker för att en normal produktivitetensutveckling förhindras.

I anledning av de principiella synpunkter på lagstiftningsfrågan som anförts av kommerskollegium vill jag gärna vitsorda att lagstiftningsvägen i och för sig ingalunda är det enda tänkbara sättet att reglera sjöfolkets arbetstidsförhållanden. Det kan tvärtom vara skäl understryka att en reglering i lag av dessa frågor har sina uppenbara svagheter. Det är sålunda ogörligt att i en generell lagstiftning taga de hänsyn som i varje enskilt fall kan vara påkallat. Arbetstidslagstiftningen — och därvid icke minst sådan lagstiftning på sjöfartsnäringens ytterst skiftande område — förutsätter därför att arbetsmarknadsparterna förhandlingsvägen träffar avtal på de punkter där den generella lagregeln behöver kompletteras. Att helt förlita sig på att en rimlig lösning av sjöarbetstidsfrågan skall kunna uppnås kollektivavtalsvägen torde dock — såsom kollegium även medger — i dagens läge knappast vara praktisk politik. Erfarenheterna ger närmast vid handen, att lagstiftningen har en sådan normativ styrka, att en rimlig förbättring i nuvarande förhållanden knappast lär kunna uppnås utan stöd av ändrad lagstiftning. Härtill kommer bl. a. att — såsom kollegium även framhållit — en ratificering av konventionen nr 109 torde förutsätta att vår gällande lagstiftning rörande sjöarbetstiden bringas i överensstämmelse med konventionen. Jag förordar därför, att utredningens förslag lägges till grund för ny sjöarbetstidslag och tillstyrker följaktligen sådan ändring av gällande arbetstidsregler att dels anknytning i möjligaste utsträckning nås till 45-timmarsveckan dels konventionens villkor uppfylles.

Vid utformningen av sitt förslag har utredningen eftersträvat att gängse vaktsystem inom handelsflottan inte skall behöva brytas. Denna riktlinje har vid remissbehandlingen allmänt accepterats, ehuru förståeligt nog på sjöfolkshåll förhoppningar hysts om en mindre pressande vaktindelning än den nu tillämpade. Den ståndpunkt som sålunda intagits medför beträffande den vaktindelade personalen att ordinarie arbetstid till sjöss, som f. n. utgör 8 timmar om dygnet vid trevaktsindelning och 24 timmar under två dygn i följd vid tvåvaktsindelning, icke kan ytterligare minskas; en begränsning till 45 timmar i veckan såsom för landanställda är oförenlig med dygnsarbetstiden som betingas av vaktsystemet. Utredningen har i stället valt att anknyta till 45-timmarsveckan genom att utöka sjömannens rätt till vederlag, d. v. s. till kompensation för lång arbetstid. Vederlag skall sålunda utgå för den del av den ordinarie arbetstiden som överstiger 45 i stället för som nu 48 timmar i veckan i fråga om trevaktsindeldad sjöman och 90 i stället för 112 timmar under en tvåveckorsperiod för tvåvaktsindeldad. För ekonomipersonalen innebär förslaget att rätt till vederlag föreligger för den ordinarie arbetstid som överstiger 90 timmar per tvåveckorsperiod mot nuvarande 112 timmar.

Denna huvudlinje i utredningens förslag har av remissinstanserna i stort sett godtagits eller lämnats utan erinran. Även enligt min mening skulle det i nuvarande läge vara mindre välbetänkt att skära ned den ordinarie arbetstiden så att arbetsrytmen ombord fick omläggas med bl. a. generella

personalökningar som följd. Beträffande åtskilliga fartyg skulle en sådan förändring förutsätta kostnadskrävande och i vissa fall på lastförmågan inkräktande ombyggnad för att åstadkomma erforderliga bostadsutrymmen. Genom att fördjupa vederlagstiden yppas emellertid möjlighet att på en annan väg tillföra sjömännen ett ökat mått av fritid.

Beträffande fördjupningens omfattning har under remissbehandlingen påpekats, att den föreslagna fördjupningen i fråga om de sjömän som nu åtnjuter vederlag för tid som överstiger 112 timmar per tvåveckorsperiod går längre än som är betingat av arbetstidsförkortningen för arbetstagare i land. Kommerskollegium har — mot bakgrunden av sjöfartsnäringens ekonomiska svårigheter — sålunda ifrågasatt huruvida man icke vid lagändringen borde för tvåvaktsfartygen begränsa sig till sådan sänkning av vederlagsgränsen som motsvarar 3 timmar per vecka. Redarens skyldighet att utgiva vederlag skulle i dylikt fall inträda först då den ordinarie arbetstiden överstigit 106 timmar.

Till detta vill jag genmäla att den jämförelse med arbetstidsminskningen för de landanställda som ligger bakom invändningen mot utredningsförslaget knappast är rättvisande. För de anställda i land kunde vid 1957 års reform den faktiska ordinarie arbetstiden per vecka nedbringas med 3 timmar. För de sjömän som arbetar ombord på tvåvaktsfartygen har detta med hänsyn till skiftgången icke ansetts kunna ske. De får alltjämt en ordinarie arbetstid till sjöss av ca 12 timmar om dygnet, vardag som söndag. Den sociala skyddssynpunkten gör det angeläget att dessa sjömän i möjligaste utsträckning beredes kompenserande fritid efter samma grunder som sjömännen med förmånligare vaktindelning. De ekonomiska skäl som anförts mot utredningens förslag på denna punkt torde ha relevans enbart i fråga om det mindre och medelstora tonnage som redan i nuvarande läge saknar egentlig bärkraft. Såsom jag förut anført kan det icke anses rimligt att den dåliga lönsamheten hos detta begränsade äldre tonnage får utgöra ett hinder för en social reform som från övriga synpunkter framstår såsom starkt önskvärd. Jag anser mig på grund av det anförda icke ha anledning att frångå utredningens förslag om ändrade vederlagsgrunder.

I detta sammanhang vill jag understryka vad utredningen uttalat om vikten av att vederlaget får karaktär av verklig fritid. Jag tillstyrker därför en sådan utformning av lagen att därav framgår att vederlag i första hand skall utgå i form av fritid i hamn. Endast under förutsättning att överenskommelse därom träffats i kollektivavtal bör vederlag få utgivas i annan form.

Utredningen har lämnat värdefulla uppslag när det gäller att komma till rätta med de praktiska svårigheterna att förverkliga syftet med vederlaget. Av särskild vikt synes mig vara att alla möjligheter att åstadkomma ett verksamt avlösningssystem tillvaratas. Vad arbetsmarknadsstyrelsen anført i detta hänseende synes värt att ingående prövas. Vidare bör undersökas om det icke är möjligt att lätta på de formaliteter i samband med sjömäns på- och avmönstring, som nu slår hindrande i vägen för snabb

och enkel ömsning av fartygsbesättningar. Enligt vad jag under hand erfarit kommer frågan härom att behandlas av den i följd tillsatta utredningen rörande sjömännens mönstring m. m.

Jag biträder även de synpunkter utredningen anfört om önskemålet att underlätta hemresa för sjömän som en längre tid tjänstgjort i främmande farvatten. Den av utredningen ifrågasatta ändringen av 26 § sjömanslagen i detta syfte torde få övervägas i ett senare sammanhang.

Allmänt vill jag understryka att de praktiska problemen rörande vederlagsrätten genomgående är av den natur att deras lösning, såsom utredningen framhållit, bäst befordras om de upptages till gemensamma överläggningar mellan redarnas och sjöfolkets organisationer.

För viss personal, nämligen främst sådan vars arbetstid är oberoende av vaktindelning, har utredningen funnit sig kunna föreslå *m i n s k n i n g* *a v d e n o r d i n a r i e a r b e t s t i d e n*.

Beträffande ekonomipersonalen innebär utredningens förslag att den högsta ordinarie dygnsarbetstiden till sjöss minskas med 1 timme och följaktligen kommer att utgöra 9 timmar på passagerarfartyg och 8 timmar på annat fartyg. I fråga om passagerarfartyg sänkes även gränsen för ordinarie arbetstid vid fartygets uppehåll i hamn med 1 timme, vilket medför att ordinarie arbetstid när passagerare finnes ombord maximeras till 9 timmar och i annat fall till 8 timmar. Den ordinarie arbetstiden per dygn för ekonomipersonalen kommer härigenom att utgöra högst 8 timmar utom vid tjänstgöring på passagerarfartyg när fartyget är till sjöss eller ock gör uppehåll i hamn och därvid har passagerare ombord. I sistnämnda fall utgör dygnsarbetstiden 9 timmar. Under remissbehandlingen har från rederihåll mot förslaget anförts att detsamma kommer att medföra betydande merkostnader för rederinäringen. Enligt Svenska sjöfolksförbundet och Svenska stewardsföreningens åsikt borde utredningen ha gått längre i sitt förslag. För den grupp av ekonomipersonalen på passagerarfartyg, som svarar för tillsyn av provianten och tillredning av kosten föreligger sålunda enligt organisationernas mening ingen anledning att föreskriva längre ordinarie arbetstid än 8 timmar, d. v. s. den tidsgräns som gäller för ekonomipersonalen på lastfartygen. För egen del kan jag i stort sett ansluta mig till de synpunkter som utredningen anfört rörande ekonomipersonalens förhållanden. De ytterligare kostnader för rederinäringen som ett genomförande av förslaget kan väntas medföra torde sålunda få betraktas såsom överkomliga. Jag delar emellertid utredningens mening att en minskning av arbetstiden på passagerarfartygen under 9 timmar icke är att tillråda. Jag är icke heller beredd att förorda den differentiering av ekonomipersonalen på dessa fartyg som från sjöfolkshåll ifrågasatts. Att tillämpa olika arbetstider för den personal som är sysselsatt med kostens tillredning och den som har att svara för uppässningen synes i vissa fall med hänsyn till den arbetsgemenskap inom ekonomiavdelningen som råder kunna medföra olägenheter. Jag tillstyrker följaktligen vad utredningen föreslagit om förkortning av den högsta ordinarie arbetstiden för ekonomipersonal.

Beträffande dagmännen, vilka f. n. har en fastställd högsta ordinarie veckoarbetstid av 48 timmar, föreslår utredningen i anslutning till den allmänna arbetstidsregleringen att veckoarbetstiden sänkes till 45 timmar. Utredningens förslag har på denna punkt icke mött erinran och för egen del biträder jag detsamma.

Som nyss anförts medför utredningsförslaget i princip icke någon direkt arbetstidsförkortning för den vaktindelade personalen. I ett hänseende innebär förslaget emellertid en förmånligare beräkning av den ordinarie arbetstiden för personalen på tvåvaktsfartygen. Jämte den nuvarande begränsningen av arbetstiden till 24 timmar för två dygn i följd föreslår nämligen utredningen att arbetstiden under en tvåveckorsperiod icke får överstiga 112 timmar. Detta innebär att den tvåvaktsindelade personalen i fråga om rätt till övertidsersättning i stort sett jämställs med personal med trevaktsindelning.

Från företrädare för bogserbåtstrafiken föreligger yrkande om att begränsningen intill 112 timmar för tvåveckorsperiod skall slopas eller i allt fall ersättas med en regel som ger möjlighet att ytterligare utsträcka den ordinarie arbetstiden.

För egen del kan jag vid bedömningen av denna fråga icke bortse från de pressande förhållandena på tvåvaktsfartygen med särskilt lång arbetstid och därav följande bundenhet och begränsade möjligheter till verklig avkoppling. Det kan mot denna bakgrund icke vara rimligt att en så lång dygnsarbetstid, som 24 timmar per tvådygnsperiod innebär, skall kunna uttagas under obegränsad tid såsom ordinarie arbetstid. En kompletterande begränsning av den ordinarie arbetstiden synes därför oundgänglig. Skall denna ha verkan får emellertid begränsningsperioden inte göras för lång. En utökning av begränsningsperioden till tre veckor, såsom föreslagits från redarhåll, medför en avsevärd försämring av den åsyftade compensationen till sjöfolket. Någon parallell i detta avseende kan icke dragas med arbetstidsförhållandena i land, där såväl arbetstid som övriga inverkan omständigheter är helt annorlunda. Den av utredningen föreslagna begränsningsregeln synes mig emellertid innefatta en godtagbar lösning och jag biträder därför denna.

Enligt gällande lag är arbetstidsregleringen olika för fjärrtrafik och närtrafik. Utredningen bibehåller dessa trafikbegrepp men föreslår att gränsdragningen ändras så att närtrafiken, som nu endast omfattar viss östersjöfart, utsträcker till även nordsjöfarten. Utredningens förslag till ändrade trafikbegrepp avser jag att återkomma till i detaljmotiveringen.

Vissa särregler för den mera begränsade trafiken föreslås av utredningen inom ett område, som i praktiken torde motsvara den nuvarande närtrafiken, i förslaget benämnt begränsad närtrafik. F. n. gäller för fartyg i närtrafik, att den ordinarie arbetstiden icke får överstiga 24 timmar för två dygn i följd. Såsom ytterligare begränsning gäller att sådan arbetstid icke får överstiga 112 timmar under loppet av två veckor i följd. Enligt utredningens förslag rörande den begränsade närtrafiken — vilket endast har

avseende på fartyg understigande 500 bruttoton — nedskäres arbetstiden i sådan fart, såvitt avser trafik inom hamn och i till hamnen gränsande farvatten, till högst 10 timmar för dygn och 52 timmar i veckan. För annan begränsad närtrafik minskas den ordinarie arbetstiden enligt förslaget på det sätt att den för dygn icke får överstiga 12 timmar och per vecka begränsas till 56 timmar.

Utredningen har understrukt, att dess förslag i främsta rummet åsyftar att tjäna såsom bas för avtalsöverenskommelser rörande arbetstidsfrågan hos de särskilda trafikföretagen.

Under remissbehandlingen har från sjöfolksorganisationernas sida hävdats, att det särskilt beträffande hamntrafiken saknas skäl att tillämpa andra arbetstidsregler än dem som allmänt gäller för de landanställda. Yrkandena i denna riktning vinner stöd i sjöfartsstyrelsens uttalanden.

Den sjöfart, som beröres av arbetstidsreglerna för den begränsade närtrafiken, är synnerligen heterogen. Här är fråga om så artskilda trafikområden som skärgårdstrafik, viss insjötrafik, bogserfart och hamntrafik. Även inom dessa olika områden företer trafiken prov på mycket skiftande tjänstgöringsförhållanden för sjömännen. Det är därför icke gärna möjligt att genom generella bestämmelser åstadkomma en sådan reglering av den ordinarie arbetstiden som i varje enskilt fall erbjuder en lämplig lösning. Den mera renodlade hamntrafiken synes mig dock inta en särställning. Arbetet på de fartyg som är sysselsatta i sådan trafik bedrivs regelmässigt i nära anslutning till industrier och andra företag i land där 45-timmarsveckan kommer att tillämpas. Några vägande skäl mot att personalen på dessa hamnbåtar får samma arbetstid som den hamnpersonal som arbetar i land torde icke kunna andras. Jag förordar därför att den ordinarie arbetstiden ombord på fartyg som nyttjas i trafik inom svensk hamn begränsas enligt allmänna arbetstidslagens bestämmelser om 45 timmars arbetsvecka. För speciella fall, exempelvis fartyg som omväxlande användes enbart i hamn och i vidsträcktare trafik kan särbestämmelser erfordras. Om lagen på sätt jag strax kommer att föreslå göres dispositiv, kan behovet härav tillgodoses genom kollektivavtal.

I fråga om annan begränsad närtrafik torde den av utredningen föreslagna regeln om begränsning av arbetstiden till 12 timmar per dygn och 56 timmar per vecka få gälla. Jag vill emellertid understryka att det främsta syftet med en sådan regel är att tjäna som underlag för en avtalsenlig reglering av arbetstiden som bättre ansluter till förhållandena inom de enskilda arbetsområdena. Med hänsyn till de varierande förhållandena torde frågan i vilken mån vederlag skall utgå till de anställda inom den begränsade närtrafiken icke utan vidare kunna lösas lagstiftningsvägen. Det torde som hittills få anförtros åt arbetsmarknadsparterna att på detta område träffa överenskommelse även i frågor rörande vederlag.

Det kan, såsom redan framgått, förutses att de nu förordade arbetstidsbestämmelserna kommer att medföra särskilda svårigheter för det tonnage inom storleksgruppen 500—1 500 bruttoregister-ton som redan sedan lång tid tyngts

av dålig lönsamhet. För att i någon mån mildra följderna av reformen för ifrågavarande fartyg föreslår utredningen viss uppmjukning av huvudregeln om högst 8 timmars ordinarie dygnsarbets-tid. Annan arbetstid skall sålunda kunna få tillämpas under förutsättning att redare och ombordanställda i kollektivavtal överenskommer om sådan ledighet för berörd personal att deras genomsnittliga ordinarie arbetstid icke överstiger 8 timmar om dygnet. Den föreslagna bestämmelsen härom har icke föranlett annan invändning från remisshåll än att den med hänsyn till den avtalsfrihet, som utredningen föreslår skall tilläggas arbetsmarknadsparterna i fråga om avvikelser från lagen, förefaller onödig. För egen del vill jag tillstå att jag ställer mig tveksam inför lämpligheten av en dylik särregel, som närmast kommer att få verkan som en lagstiftarens rekommendation. Naturligast synes mig vara att i dessa frågor överlåta på redarna och de ombordanställda att fritt inom ramen för en allmän regel om rätt att avtala om avvikelser från lagen överväga vilka dispositioner som i varje fall är lämpliga. Jag förordar sålunda att den föreslagna särregeln utgår.

Av vad jag redan anfört framgår, att jag ställer mig positiv till utredningens förslag att sjöarbetstidslagens bestämmelser om ordinarie arbetstid — i likhet med vad som numera gäller beträffande den allmänna arbetstidslagstiftningen — skall vara *dispositiva*. Det bör sålunda stå arbetsmarknadens parter fritt att i kollektivavtalets form efter behov jämka de i lagen givna arbetstidsbestämmelserna. Av hänsyn till de krav som uppställs i ILO-konventionen måste dock avtalsfriheten inskränkas så att avtal icke får träffas om arbetstid som strider mot konventionen.

Utredningen har till särskild diskussion tagit upp frågan om lämpliga stödåtgärder från det allmännas sida för att underlätta svårigheterna för det mindre och medelstora tonnaget. De spörsmål som här rests är av den natur att de lämpligen bör bedömas i ett vidare ekonomiskt sammanhang och enligt min mening bör frågan om det allmännas stöd åt sjöfartsnäringen icke göras beroende av den arbetstidsreform som nu är aktuell, lika litet som reformens genomförande bör få bero av de stödåtgärder som statsmakterna finner motiverade på detta område av näringslivet.

Jag vill emellertid begagna tillfället framhålla, att Svenska skeppshypotekskassan under perioden från och med år 1955 till och med februari 1959 med vederbörligt tillstånd utgivit tre obligationslån om sammanlagt 43 miljoner kronor. Vidare vill jag erinra om att lånefonden för den mindre skeppsfarten under ettvarvt av budgetåren 1956/57 och 1958/59 förstärkts med 3 miljoner kronor och att i årets statsverksproposition begärts samma belopp för nästkommande budgetår. Slutligen har i proposition nr 40 till årets riksdag efter framställning av arbetsmarknadsstyrelsen begärts en omedelbar förstärkning av lånefonden med 17,5 miljoner kronor att användas för utlåning i syfte att trygga sysselsättningen vid de mindre och medelstora varven. Amorteringar å lån beviljade av sistnämnda medel avses skola in-

flyta i fonden och därefter få användas på samma sätt som övriga medel i fonden. Därest riksdagen bifaller dessa anslagsäskanden och de sistnämnda medlen blir helt utnyttjade, kommer fonden att uppgå till drygt 46 miljoner kronor. Den har då sedan budgetåret 1956/57 förstärkts med ungefär 29,5 miljoner kronor eller med mer än det belopp, som på sin tid föreslogs av utredningen angående aktuella spörsmål rörande det mindre och medelstora tonnaget.

Sjöarbetstidsutredningen har i fråga om i k r a f t t r ä d a n d e t av de nya reglerna föreslagit att de, med början den 1 januari 1960, sätts i tillämpning successivt så att reformen blir fullt genomförd den 1 januari 1962. Från de ombordanställdas sida har yrkats att lagen i sin helhet skall gälla från och med den 1 januari 1960.

För egen del vill jag erinra om att det särskilda utredningsarbete, som fått bedrivas beträffande arbetstidsreformen för de ombordanställda, redan medfört en allmän försening av förbättringarna för dessa arbetstagare. Sjöfolket har sålunda inte kunnat tillgodogöra sig den successiva nedskärning av arbetstiden som kommit de i land anställda till del. Det är därför enligt min mening angeläget att såvitt möjligt tillse att de ombordanställda inte utan tvingande skäl skall behöva ytterligare vänta på de sociala förbättringar som de nya arbetstidsbestämmelserna kommer att medföra.

Det successiva genomförandet av 1957 års arbetstidsreform för de landanställda motiverades bl. a. av en strävan att vid övergången till kortare arbetstid minska risken för produktionsbortfall eller minskad takt i produktivitetssökningen. På sjöfartsnäringens område föreligger icke samma problem i samband med den nya lagstiftningens genomförande. Genom att arbetstidsförkortningen till huvudsaklig del uttas genom fördjupning av vederlagstiden och icke genom direkt nedskärning av den effektiva arbetstiden torde reformen i endast ringa utsträckning föranleda organisatoriska förändringar ombord på fartygen. Jag kan därför icke finna att sådana skäl som förestavade en treårig övergångstid beträffande den allmänna arbetstidsförkortningen kan åberopas i fråga om den nu förordade reformen på sjöarbetstidens område. Hinder skulle följaktligen icke föreligga mot att den nya lagen i sin helhet trädde i kraft den 1 januari 1960. Som jag emellertid förut framhållit är av stor vikt att lagens arbetstidsregler på erforderliga punkter utfylles genom överenskommelser i kollektivavtal. Önskvärt är att sådan avtalsmässig komplettering av lagen föreligger redan vid lagens ikraftträdande. Erfarenhetsmässigt brukar emellertid avtalsförhandlingarna inte hinna slutföras förrän en tid in på det nya året. En förskjutning av ikraftträdandet till mitten av 1960 skulle även underlätta lösningen av en del praktiska problem i samband med övergången till den nya arbetstidsordningen. Jag förordar därför att den nya sjöarbetstidslagen sätts i kraft den 1 juli 1960.

I enlighet med de riktlinjer som sålunda angivits har inom handelsdepartementet utarbetats förslag till ny sjöarbetstidslag.

IX. Detaljmotivering

1 §.

Paragrafen, som motsvarar 1 § i utredningsförslaget, reglerar området för lagens tillämplighet.

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

Från denna regel stadgas i 2 mom. vissa undantag. Sålunda undantages arbete, som utföres av bl. a. befälhavare å fartyg, varå utom denne minst två personer är anställda, föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg, varå utom denne minst sex personer är anställda inom avdelningen, samt person, vilken är anställd å fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton huvudsakligen för att direkt betjäna passagerare. Vidare undantages person, som är anställd å fartyg av vissa slag, bl. a. isbrytar-, räddnings- eller bärgningsfartyg då det användes såsom sådant, skolfartyg som icke i allmän trafik befordrar gods eller passagerare samt — angivet under 2 mom. f) — segelfartyg utan hjälpmaskin, sådant segelfartyg med hjälpmaskin vars bruttodräktighet understiger 100 registerton, eller ock annat fartyg som har en nettodräktighet understigande 15 registerton, såvida ej Konungen om fartyg, tillhörande sistnämnda tre kategorier, annorlunda förordnat.

I 3 mom. upptar paragrafen en allmän dispensregel.

Enligt lagens terminologi förstås med skeppstjänst sådant arbete varom i 1 mom. sägs. På grund av att skeppstjänst är undantagen från den allmänna arbetstidslagens tillämpning kommer de sjömän, som enligt ovan återgivna undantagsbestämmelser ej är underkastade sjöarbetstidslagen, att över huvud taget icke omfattas av arbetstidslagstiftning.

Utredningen

Utredningen framhåller att det med hänsyn till de speciella förhållanden som råder till sjöss knappast kan komma i fråga att utsträcka den allmänna arbetstidslagens giltighetsområde till att även omfatta alla de sjömän å vilka sjöarbetstidslagen icke nu är tillämplig. Däremot kan enligt utredningens mening en viss utvidgning ske av sjöarbetstidslagens tillämpningsområde.

Som nyss nämnts står för närvarande befälhavare å fartyg, varå utom denne minst två personer är anställda, utanför sjöarbetstidslagen. Utredningens expert från fartygsbefälsföreningen har, under åberopande särskilt av de pressande arbetsförhållanden som ofta gäller för bogserbåtsbefälhavare, hemställt, att nämnda antal ombordanställda höjes i syfte att få in det stora flertalet bogserbåtsbefälhavare under sjöarbetstidslagens föreskrifter. Från redarnas sida har invänts, att det är principiellt oriktigt att göra

lagbestämmelser om arbetstid tillämpliga å en arbetsledare, vilken i stor utsträckning har att självständigt organisera arbetets fördelning mellan sig och den underställda personalen samt att över huvud taget bestämma längden av sin egen arbetstid.

Utredningen anför att de minsta fartygens befälhavare, åtminstone på bogserbåtarna, numera i större utsträckning än tidigare torde ha varit fallet får sina arbetsuppgifter dirigerade från land. De har därigenom enligt utredningens mening fått en mindre självständig chefsställning gentemot företagsledningen än förr. Med hänsyn härtill har utredningen funnit skäligt att jämka ifrågavarade undantagsbestämmelse så, att den kommer att, såsom fallet är i den norska sjöarbetstidslagen, avse befälhavare å fartyg, på vilket förutom befälhavaren minst tre man är anställda.

I framställningar till utredningen har Svenska stewardsföreningen tagit upp fråga om inskränkning av det nuvarande undantaget för *e k o n o m i f ö r e s t å n d a r e*. Föreningen har påpekat, att ett stort antal ekonomiföreståndare kommit att ställas utanför sjöarbetstidslagens tillämpningsområde, sedan manskapsuppassare anställts å de större fartygen. Ytterligare ett antal ekonomiföreståndare komme att bli undantagna från sjöarbetstidslagens tillämpning, om arbetstiden för övrig ekonomipersonal skulle minskas, enär därigenom antalet anställda inom ekonomiafdelningen komme att öka. För övrigt skedde enligt föreningen bemanningen av ekonomiafdelningen godtyckligt, då någon bemanningslag icke funnes på området, vilken föreskreve hur stor ekonomipersonal, som skulle finnas anställd i fartygen i förhållande till besättningens och eventuella passagerares antal. Så länge en dylik bemanningslag saknades, ansåg föreningen det nödvändigt, att samtliga ekonomiföreståndare — med undantag av intendenterna å passagerarfartygen — omfattades av sjöarbetstidslagen. För närvarande är enligt föreningens uppskattning arbetstiden oreglerad för ekonomiföreståndarna å cirka 300 fartyg.

Föreningen har sedermera hemställt om utredningens medverkan till ändringar i 45 och 47 §§ sjömanslagen i syfte att ekonomiföreståndare å fartyg måtte erhålla motsvarande befälsställning som tillkommer maskinchef och främste styrman. Om inte dessa ändringar blev vidtagna kunde enligt föreningens mening nuvarande undantag för ekonomiföreståndare icke kvarstå i sjöarbetstidslagen.

Enligt sjömanslagen utgöres arbetsledningen ombord av bl. a. befälhavare, styrman, maskinchef, ekonomiföreståndare och radiotelegrafist. I fråga om föreståndaren stadgas i 47 § samma lag, att han leder och är ansvarig för arbetet inom avdelningen. Det åligger honom särskilt att övervaka stuvningen av proviant, som skall förvaras i därför särskilt inredda utrymmen; att utöva tillsyn över provianten; att svara för tillagningen och serveringen av kosten; samt att sörja för rengöringen av de utrymmen, som befälhavaren bestämmer.

Enligt 45 § sjömanslagen åligger det styrman bl. a. att, där ej annat följer av 46 § (som behandlar maskinchefens åligganden), utöva uppsikt över

manskapet och tillsyn å fartyget med tillbehör och utrustning; att hava tillsyn av lastningen och lossningen ävensom tillse, att därvid föres nödig anteckning över godset; samt att övervaka stuvningen av last ävensom av proviant, i den mån ej annat följer av 47 §.

Enligt bestämmelserna i sjömanslagen har ekonomiföreståndaren, i motsats till vad som gäller för maskinchefen och främste styrmannen, icke att utöva uppsikt över honom underställd personal och hålla tillsyn över bostäder, avsedda för denna personal, eller att fördela samma personals arbetsuppgifter. Detta åvilar i stället formellt styrman.

Enligt utredningens mening ger de uppgifter som tillkommer ekonomiföreståndaren, i varje fall då han är ansvarig för arbetet inom en avdelning å vilken utom honom minst sex personer är anställda, en så självständig ställning åt föreståndaren att det icke kan ifrågakomma att göra sjöarbetstidslagen tillämplig på honom. Vad som framkommit om ekonomiföreståndarnas åligganden tyder dock, anför utredningen, på att sjömanslagens 47 § ej ger ett adekvat uttryck för den faktiska ansvarighetsställning som ekonomiföreståndarna numera intager, åtminstone på de större fartygen. Utredningen förordar att särskild utredning kommer till stånd i syfte att i sjömanslagens bestämmelser ge ett klarare uttryck för denna personalgrupps faktiska befogenheter.

Det nuvarande undantaget för person, som är anställd å fartyg under 500 bruttoregister-ton huvudsakligen för att direkt betjäna passagerare, torde numera ha betydelse för endast ett fåtal fartyg i skärgårdstrafik. Enligt utredningens mening bör det i regel gå att organisera arbetet för denna betjäningsspersonal efter samma arbetstidsregler som gäller för ekonomipersonalen i övrigt. Skulle så i något fall ej kunna ske, torde dispensvägen få anlitas. Utredningen förutsätter, att den dispensregel som lagrummet i gällande lydelse upptager, även framgent bibehålles.

Från tillämpningsområdet för konventionen nr 109 har undantagits musiker och person, anställd uteslutande för att meddela undervisning. I överensstämmelse härmed föreslår utredningen motsvarande undantag i förevarande lagrum. Med hänsyn till de ytterst få utövare av nämnda yrken, som finns anställda å svenska fartyg, torde undantaget komma att få ringa betydelse.

Utredningen tar vidare upp några av gällande undantag för anställda å vissa slags fartyg. Den största fartygsgruppen som beröres av frågan om utsträckning av sjöarbetstidslagens tillämplighet avser bogserbåtar. Utredningen har haft att överväga en till utredningen överlämnad framställning från Inrikessjöfartens befälsförening, som sedermera uppgått i Sveriges fartygsbefälsförening, rörande tillämpning av sjöarbetstidslagen å 80 särskilt angivna bogserfartyg med en nettodräktighet understigande 20 register-ton.¹ Som motivering anfördes i huvudsak, att nämnda tongräns är

¹ Nämnda tongräns går efter en år 1954 vidtagen lagändring vid 15 nettoregister-ton. Lagändringen inverkar dock ej nämnvärt på antalet i framställningen åsyftade fartyg, enär en sänkning av fartygens nettodräktighet till följd av ändrade mättningsregler skedde samtidigt.

olämplig när fråga är om bogserbåtar. Å dessa är nämligen förhållandet mellan nettodräktighet och bruttodräktighet mycket variabelt och utgör ofta ett till sex eller mera, medan motsvarande proportion å fartyg i allmänhet i regel är två till tre. Till belysning av hur otillfredsställande nettotongränsen är redovisade föreningen vissa siffersammanställningar. I det följande återges några av dem jämte jämförelsesiffror för sex av de i föreningens skrivelse uppräknade fartygen under 15 nettoregisterton, som har den största bemanningen.

Last- och passagerarfartyg, å vilka lagen äger tillämpning

Namn	Bruttoton	Nettoton	HKR	Bemanning inkl. befälhavaren
Tärnan	34	27	32	3
Trafik I	34	20	32	3
Märta Linnea	33	21	20	2
Tasse	32	21	50	3
Hjälmardrott	29	20	40	2
Sjöbuss I	29	25	75	2

Bogserfartyg, å vilka lagen äger tillämpning

Namn	Bruttoton	Nettoton	HKR	Bemanning inkl. befälhavaren
Bull	68	40	150	4
Mien	65	21	250	4
Sandhamn	64	21	180	7
Greb	58	29	136	4
Strömakaren	56	37	90	3
Svaningen	50	28	120	7

Bogserfartyg, undantagna från lagens bestämmelser

Namn	Bruttoton	Nettoton	HKR	Bemanning inkl. befälhavaren
Munksund	84,7	11,97	277	8
Kramfors	82	9	250	8
Hero	98	7,1	300	8
Christopher Kramm	143	14	450	11
Uranus	40,9	12,5	378	9
Tingvalla	69,3	11,2	300	9

Av uppställningarna framgår att mycket små last- och passagerarfartyg samt små hamn-, älv- och kustbogserare kan falla under lagens bestämmelser,¹ medan därifrån är undantagna bogserfartyg, som är avsevärt större i fråga om bruttodräktighet; beträffande maskinstyrka är skillnaden än mer framträdande.

¹ Anmärkas må emellertid, att dessa fartygs antal minskats efter ommätning enligt de från och med 1955 gällande nya mättningsreglerna.

Utredningen finner det i likhet med föreningen icke rimligt, att personalen på bogserfartyg i den utsträckning som nu är fallet är undantagen från varje arbetstidslagstiftning. Var gränsen skall dragas mellan de fartyg som skall hänföras under lagen och de fartyg där så ej bör ske, innefattar ett avvägningsproblem. I den norska sjöarbetstidslagen har denna gräns satts vid fartyg, som har en bruttodräktighet av 25 registerton.¹ Sistnämnda tonalsgräns anser utredningen lämplig för svenska förhållanden. Enligt utredningens mening bör den gälla ej blott för bogserbåtar utan även för andra fartyg som ej är segelfartyg. Vad de med hjälpmaskin utrustade segelfartygen angår synes det utredningen fortfarande befogat att hålla dessa utanför arbetstidsregleringen, i den mån deras bruttodräktighet understiger 100 registerton. Även efter den nu föreslagna utvidgningen av lagens tillämpningsområde kan det uppkomma behov av att i enstaka fall tillämpa lagen på fartyg, som ej uppnår det i lagen fastställda tonalet. Den nuvarande möjligheten för Konungen att förordna härom föreslås därför bestå.

Med hänsyn till att det i handelssjöfart ej längre finnes och icke heller lär komma att anskaffas något svenskt segelfartyg utan hjälpmaskin föreslår utredningen att denna fartygskategori icke längre medtages bland undantagen.

Enligt utredningens förslag upphävs undantagsställningen för isbrytarfartyg. Detta har synts naturligt med hänsyn till att för isbrytarnas besättningar redan torde gälla arbetstidsvillkor, som icke står i strid med sjöarbetstidslagens bestämmelser. Övertidsarbete torde dock komma att å dessa fartyg uttagas i större utsträckning än å andra fartyg, eftersom intensiteten i isbrytartjänsten måste anpassas efter de från tid till annan växlande is- och väderleksförhållandena. Ett sådant extra uttag av övertidsarbete torde kunna ske med stöd av den under 12 § tredje stycket e) i utredningens förslag (=13 § tredje stycket d) av nuvarande lag) intagna undantagsbestämmelsen om rätt att utan tidsbegränsning uttaga skeppstjänst som ej kan tåla uppskov och som måste fullgöras å tid då sjöman icke eljest enligt sjöarbetstidslagen har att förrätta arbete. — Ytterligare en omständighet, som talar för isbrytarnas inordnande under lagen, anser utredningen vara att en del av de bogserbåtar, som enligt förslaget förutsätts skola komma in under lagens tillämpning, vintertid användes för isbrytning.

Det synes utredningen vidare icke vara motiverat att bibehålla det nuvarande undantaget för skolfartyg, som icke i allmän trafik befordrar gods eller passagerare. Även annat sjögående skolfartyg — f. n. finnes endast ett sådant svenskt fartyg — bör sålunda sjöarbetstidslagen ha avseende på. Lagens bestämmelser kommer å sistnämnda fartyg att i främsta rummet ha betydelse för yrkesbefäl och yrkesbesättning. Vad eleverna angår förutsätter utredningen att lagen skall gälla i fråga om av dem utförd skeppstjänst — t. ex. sådan som erfordras för fartygets manövrering — men

¹ Gränsen går dock vid 10 bruttoregisterton då fråga är om passagerarfartyg eller fartyg som för gods «i rute».

icke beträffande studier och annan verksamhet, där utbildningsmomentet dominerar. Vad utredningen anfört om sjöarbetstidslagens tillämplighet å nyssnämnda fartygselever har enligt utredningen uppenbarligen giltighet även å arbete, som utföres av elever å sådant skolfartyg som i allmän trafik befordrar gods eller passagerare.

Utöver vad förut nämnts har utredningen ej funnit det påkallat att föreslå ändring beträffande lagens tillämpningsområde. Sålunda innebär förslaget att även i fortsättningen skall gälla undantag för **k r o n a n t i l l h ö r i g t f a r t y g**, såvida icke Kungl. Maj:t annorlunda förordnar. Utredningen anför.

I kungörelsen den 5 november 1948 med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen har Kungl. Maj:t förordnat, att samma lag skall, med de undantag varom Kungl. Maj:t må särskilt stadga, äga tillämpning jämväl å arbete, som utföres av person, vilken är anställd å kronan tillhörigt fartyg, som i allmän trafik befordrar gods eller passagerare. För närvarande gäller sådant av Kungl. Maj:t i nyss nämnda kungörelse särskilt stadgat undantag endast för personalen vid statens järnvägars tåg-färjor med hjälpfartyg. Detta sammanhänger med att personalen vid dessa färjor har tjänstgöringsförhållanden, som icke lämpligen synes kunna på alla punkter helt anpassas efter sjöarbetstidslagens föreskrifter. Utredningen har med anledning härav ansett den nuvarande i 1 § 2 mom. sjöarbetstidslagen intagna undantagsbestämmelsen rörande kronan tillhöriga fartyg böra bibehållas. De nu för statens tåg-färjor gällande särskilda arbetstidsföreskrifterna strider ej mot konventionen nr 109. Det förutsättes att Kungl. Maj:t framdeles tillser, att arbetstidsbestämmelserna för de statliga fartygens besättningar ej så utformas, att de kommer i strid med av Sverige ratificerad konvention.

Utredningen föreslår att nuvarande befogenhet för Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t förordnat att, när synnerliga skäl föreligger, medge undantag från tillämpningen av lagen kvarstår. Av hänsyn till bl.a. konventionen nr 109 föreslås att dispensregeln förses med förbehåll att den ej får tillämpas i strid mot överenskommelse som Sverige ingått med främmande makt.

Remissyttrandena

Utredningens förslag att utvidga sjöarbetstidslagens tillämpning med avseende å vissa befälhavare behandlas närmare av *Svenska arbetsgivareföreningens allmänna grupp*, *Kanalflottans rederiförening* och *Sveriges fartygsbefälsförening*.

Svenska arbetsgivareföreningens allmänna grupp och *Kanalflottans rederiförening* avstyrker den föreslagna utvidgningen av lagens tillämpningsområde. — Allmänna gruppen anför att den föreslagna utvidgningen medför att ett övervägande antal bogserbåtsbefälhavare kommer att falla under lagen. Gruppen vänder sig mot uttalandet i betänkandet att befälhavarna skulle ha fått en mindre självständig chefsställning gentemot företagsledningen. Det påpekas att bakgrunden till detta uttalande synes vara att kom-

munikationsmöjligheterna mellan trafikledningen och bogserbåtarna i hamn förbättras. Gruppen anför att utredningens synpunkt sålunda icke skulle ha någon relevans beträffande trafik utanför hamnområde. Vad åter angår hamntrafiken, anföres vidare, har givetvis en ökad kontrollmöjlighet av befälhavare uppkommit genom införande av radiotelefoni. Detta har emellertid icke rubbat vare sig befälhavarnas skyldigheter eller rättigheter gentemot företagsledningen. Gruppen understryker vad utredningen anført om det principiellt oriktiga i att arbetsledande personal föres in under arbetslidsreglering. Gruppen erinrar även om att befälhavare icke omfattas av konventionen nr 109. — De sålunda anförda principiella synpunkterna understrykes ytterligare av *Kanalflottans rederiförening*.

Sveriges fartygsbefälsförening hemställer, att det av utredningen föreslagna undantaget från lagens tillämpning med avseende å befälhavare göres ännu snävare och begränsas till att avse fall då utom befälhavare minst fyra personer är anställda ombord. Föreningen påpekar att för att lagens bestämmelser enligt förslaget skall vara tillämpliga för befälhavaren, får denne ha endast två personer till sitt förfogande. I fartyg med så liten besättning har befälhavaren som regel icke något övrigt fartygsbefäl till sin disposition, varför skeppstjänsten inte kan indelas i vakter. Befälhavaren är därför nödsakad att i dessa fartyg i stor utsträckning deltaga i det löpande arbetet och utföra rutinarbete med fartygets framförande, styrning o. s. v., som han på andra fartyg är befriad ifrån. Befälhavaren å dessa smärre fartyg har följaktligen vakttjänst under hela tiden fartyget är i gång, enär han ej förfogar över något befäl, som kan avbyta honom. Han har följaktligen ej heller den självständiga ställning, som varit anledningen till att befälhavare i övrigt undantages från lagens bestämmelser.

Svenska sjöfolksförbundet och *Svenska stewardsföreningen* anför att enligt organisationernas mening starka skäl talar för att den i nuvarande sjöarbetstidslag upptagna undantagsbestämmelsen för ekonomiföreståndare icke överflyttas till ny lag i ämnet. Organisationerna inskränker sig emellertid till att föreslå, att undantagsbestämmelsen i blivande lag avfattas så att den får avseende på föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg, »om han är anställd med huvudsaklig uppgift att leda, fördela och kontrollera det arbete, som utföres av honom underställd personal, och i vilket han icke annat än tillfälligtvis själv deltagar».

Organisationerna understryker betydelsen av att 45 och 47 §§ sjömanslagen förtydligas vad gäller ekonomiföreståndarens ställning. Organisationerna anser dock att en särskild utredning icke är nödvändig och ifrågasätter om inte förslag till ändring i sjömanslagen kan genomföras samtidigt med förslaget till ny sjöarbetstidslag.

Sveriges fartygsbefälsförening anser icke att en ny översyn av sjömanslagen i denna del är påkallad, och erinrar om att lagen nyligen varit föremål för en genomgripande revidering, vid vilken förevarande spörsmål ingående behandlades.

Kanalflottans rederiförening vänder sig mot utredningens förslag att slopa nuvarande undantag för betjäningsspersonal å fartyg under 500 bruttoton. Föreningen påpekar att härigenom arbetstidsbestämmelserna i lagen kommer att bli tillämpliga på ekonomiföreståndarna och framhåller att föreningen anser det principiellt oriktigt att fastställa arbetstidsnormer för arbetsledare under andra betingelser än som gäller för landanställda arbetsledare. Föreningen upplyser att till föreningen är anslutna tre passagerarfartyg, trafikerande kanalvägen från Göteborg till Stockholm, och att det dessutom inom färjetrafiken säkerligen finnes flera fartyg, som kommer att beröras därest utredningens förslag skulle genomföras.

Sveriges redareförening erinrar om att bland de kategorier anställda, som enligt artikel 3 i konventionen nr 109 är undantagna från konventionens tillämpning, anges »personer, vilkas åligganden uteslutas av se lasten ombord». Enligt föreningens mening bör nämnda kategori även undantagas från sjöarbetstidslagens tillämpning. Personer, varom här är fråga, förekommer nämligen icke sällan ombord å svenska fartyg, exempelvis i egenskap av s. k. supercargo.

Sveriges fartygsbefälsförening hälsar med tillfredsställelse utredningens förslag med avseende å lagens tillämpning å bogserbåtar. Förslaget att det generella undantaget för mindre fartyg skall gälla sådana understigande 25 bruttoton undanröjer den oförmåhet, som speciellt bestämmelsen om nettodräktigheten i gällande lag utgör.

En motsatt ståndpunkt intages av *Svenska arbetsgivareföreningens allmänna grupp* som hemställer att bogserbåtsnäringen undantages från tillämpningen av blivande sjöarbetstidslag. Gruppen upplyser att till densamma är anslutna ett antal bogserbåts- och pråmrederier. Dessa rederier, vilka antingen är självständiga företag eller drivs såsom komplement till en rörelse inom annan bransch, sysselsätter ungefär 340 arbetare och 220 tjänstemän. Uppgifterna varierar de olika rederierna emellan; de omfattar bl. a. hamnbogsering, långbogsering av fartyg, pråmar, mudderverk, timmer m. m. samt isbrytning. Den föreslagna nya lagen skulle medföra åtskilliga nackdelar för bogserfartens och angränsande verksamheters del. Gruppen anser det olyckligt att föra in den i hög grad varierande bogserfarten under en generell arbetstidsreglering; onödiga och svårlösta komplikationer skulle komma att uppstå.

Det tyngst vägande av de olika skäl som föreligger mot att lagen tillämpas på bogsernäringen sammanhänger med den kostnadshöjning, som en tillämpning av den nya lagen skulle medföra för näringen. Bl. a. anföres att den allmänna sjöfartens mörka situation fått omedelbar återverkan på bogsernäringen genom minskad arbetstillgång och pressade priser på bogseringstjänsterna. Där bogserföretagen ytterligare tvingas höja sina kostnader skulle mycket ogynnsamma verkningar utöver den mindre arbetstillgången uppkomma. Vad hamnbogseringen beträffar skulle de inkommande eller utgående fartygen frestas att inskränka på eller helt avvara assistansen av

bogserbåtar med allvarliga risker för haverier som följd. Speciellt långbogsering har redan nu kännning av konkurrens från utländska företag, vilka kan erbjuda lägre priser än svenska. Gruppen anför bl. a. följande rörande den föreslagna lagstiftningens speciella verkningar för bogserfarten.

Långbogsering och isbrytning ta ofta så lång tid att de skulle hänföras till närtrafik i lagförslagets mening. Vederlag för tjänstgöring utöver 45 respektive 90 timmar skulle således komma att utgå med en betydande kostnadsökning som följd. Långbogseringen är emellertid redan nu den från ekonomisk synpunkt mest ansträngda av bogserfarterna; som ovan nämnts medför den konkurrens, som föreligger från utländskt såväl bogser- som kusttonnage, att en kostnadsökning utöver nuvarande nivå med stor sannolikhet skulle betyda, att de svenska bogserbåtsrederierna helt tvingades avstå från uppdrag av nu aktuell karaktär.

Inom bogserbåtsnäringen dominerar, i de fall vaktsättning sker, tvåvaktsystemet. Att övergå härifrån till ett trevaktssystem skulle medföra synnerligen stora svårigheter, eftersom samma fartyg tjänstgöra såväl i hamntrafik som i annan trafik. Då deras huvudsakliga tjänstgöring emellertid är förlagd till hamnområde med dess begränsade utrymmen, måste de konstrueras med tanke härpå. Detta innebär sålunda bl. a. att fartygen icke böra överstiga viss storlek, vilket givetvis inverkar på möjligheten att arrangera kojplatser ombord. Införandet av lagregler, som påbjöde en sådan arbetstid, att trevaktssystem bleve nödvändigt, skulle medföra att ett stort antal bogserfartyg med begränsade förläggningssmöjligheter skulle bli otjänliga för vissa typer av bogsertrafik. Även i de fall extra kojor skulle kunna inredas, skulle detta icke kunna ske utan betydande kostnader; härtill komme trevaktssystemets i och för sig kostnadshöjande verkan.

Detta gäller främst fartyg med maskinkraft överstigande 700 indikerade hkr. På dessa skulle enligt förslaget arbetstiden för maskinpersonal vid närtrafik utgöra 8 timmar, varför en indelning av sagda personal i tre vakter skulle bli nödvändig. Det förtjänar att anmärkas, att maskinstyrkan i en bogserbåt ofta överstiger 700 hkr., att utvecklingen går mot allt kraftigare motorer med bibehållen fartygsstorlek men att skötseln av maskinerier är relativt oberoende av fartygets maskinstyrka. Samma förhållande har i betänkandet uppmärksamrats åtminstone för den allmänna sjöfartens del; som skäl för att icke undanröja eller förskjuta 700 hkr.-gränsen har angivits, att försämrade arbetstidsvillkor för någon personalgrupp borde undvikas. Detta argument har emellertid endast i ytterst begränsad omfattning relevans i fråga om bogserbåtsnäringen, då fartygen där blott i undantagsfall beröras av gällande sjöarbetstidslag.

Sveriges fartygsbefälsförening anför att enligt dess mening skäl saknas för att räddnings- och bärgningsfartyg skall vara undantagna från lagens tillämpning.

Järnvägsstyrelsen samt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* godkänner utredningens förslag vad gäller de kronan tillhöriga fartyg, vilka står under myndigheternas förvaltning.

Departementschefen

Lagen bör i likhet med gällande lag inledas med bestämmelser som närmare anger sjöarbetstidslagens tillämpningsområde.

I förhållande till gällande lag innefattar utredningsförslaget viss utvidgning av lagens tillämpningsområde.

Det nuvarande undantaget för befälhavare har sålunda gjorts snävare. Det antal personer som förutom befälhavaren skall vara anställt på fartyget för att dennes arbete skall vara undantaget från arbetstidsbestämmelsernas tillämpning föreslås sålunda höjt från två till tre. Förslaget, som närmast grundas på vad utredningen erfarit om bogserbåtsbefälhavarnas förhållanden, har rönt motstånd från redarehåll, varemot Sveriges fartygsbefälsförening yrkat att undantaget göres än snävare och begränsas till fall då, förutom befälhavaren, minst fyra personer är anställda på fartyget.

Såsom skäl för befälhavarens undantagsställning anfördes vid tillkomsten av gällande sjöarbetstidslag den alldeles särskilda ställning som denne intar såsom redarens representant ombord och såsom bärare av ett självständigt ansvar för fartyget och förhållandena ombord. Man hänvisade i detta sammanhang även till den ställning befälhavaren givits i sjölagen och erinrade bl. a. om att det är befälhavaren som i sista hand avgör i vilken utsträckning övertidsarbete är påkallat. Det är enligt min mening uppenbart att dessa skäl knappast alls eller endast i ringa grad numera kan göras gällande i fråga om befälhavarens ställning på de minsta fartygsenheterna. I den norska sjöarbetstidslagen gäller undantaget från lagens tillämpning för befälhavare på fartyg, där förutom befälhavaren minst tre man är anställda. Den jämkning till överensstämmelse med norsk lagstiftning som förslaget innefattar synes mig grundad på en rimlig avvägning. Jag tillstyrker därför vad utredningen förordat.

Jag delar även utredningens mening att nuvarande undantag för ekonomiföreståndare — nämligen på fartyg å vilket utom denne minst sex personer är anställda inom ekonomiavdelningen — bör bibehållas.

Vad beträffar den ifrågasatta ändringen av 45 och 47 §§ sjömanslagen må erinras om att spørsmålet huruvida det skall åligga ekonomiföreståndare att utöva uppsikt över den underställda personalen och hålla tillsyn över denna personals bostäder diskuterades vid tillkomsten av nuvarande sjömanslag. Vid remissen till lagrådet av då föreliggande förslag till lagen avvisade föredragande departementschefen yrkande om en sådan utformning av berörda paragrafer som nu ifrågasättes från bl. a. stewardsföreningens sida. Därvid åberopades att uppsikten över manskapet bör ligga hos befälet och att det ej syntes påkallat att göra undantag från denna regel beträffande ekonomipersonalen. Det anfördes såsom givet, att den ledning som föreståndaren för ekonomiavdelningen utövar, också innefattar en viss uppsikt över personalen. Detta ansågs dock icke behöva särskilt utsägas i lagtexten.

Den ståndpunkt som lagstiftaren sålunda intagit, torde icke nu kunna frångås utan föregående utredning. Spørsmålet om ekonomiföreståndarens befälsrätt torde få uppmärksammas i samband med att sjömanslagens bestämmelser härom överses i ett större sammanhang.

Utredningens förslag att slopa gällande undantag för betjäningsspersonal på fartyg under 500 bruttoton finner jag böra biträdas.

Från redarhåll har föreslagits att undantag skall införas för personer,

vilkas åligganden uteslutande avser lasten ombord, exempelvis i egenskap av s. k. supercargo. I den mån sådan person — vilket torde vara det regelmässiga — icke är anställd av redaren utan befinner sig ombord enbart såsom representant för befraktare torde han redan i följd av lagens definition på skeppstjänst stå utanför arbetstidsreglering. Har å andra sidan sådan personal anställts av redaren saknas skäl för att undantaga honom från lagens tillämpning. Det framställda yrkandet bör följaktligen icke föranleda ändring i förslaget.

Ett gammalt krav på jämkning av sjöarbetstidslagens tillämpningsområde har gällt de anställda inom bogsernärigen. Den gällande regeln att sjöarbetstidslagen inte är tillämplig på fartyg vilkas nettodräktighet understiger 15 registerton medför nämligen att personalen på många bogserbåtar ställes utanför lagens tillämpning. Utredningen har tillmötesgått de ombordanställdas önskemål genom att ersätta nuvarande gräns med en bruttotonsgräns, efter norskt mönster bestämd till 25 registerton. Förslaget har från de anställdas sida hälsats med tillfredsställelse. Från redarhåll har det samma avstyrkts under hänvisning främst till bogserbåtstrafikens ekonomiska förhållanden.

Det material som av utredningen redovisats till belysning hur den nuvarande gränsdragningen verkar, visar enligt min mening tydligt att den nuvarande nettotonsgränsen är olämplig och bör utbytas mot en gräns räknad i bruttoton. Goda skäl synes mig kunna anföras för att denna gräns bestämmas på samma sätt som skett i Norge, eller vid 25 ton. Jag är medveten om att en sådan utvidgning av lagens tillämpningsområde kommer att kunna medföra vissa övergångssvårigheter inom bogsernärigen, särskilt i fall, där lagens arbetstidsbestämmelser skulle komma att bryta hittills tillämpat vaktsystem på fartyget. Enligt min mening bör dock problem av denna och liknande art icke få föranleda att ifrågavarande ombordanställda även framdeles blir undantagna från lagen. Det kan emellertid i speciella fall framstå såsom motiverat att under en övergångsperiod dispensvägen underlätta en anpassning av bogserfarten till de nya arbetstidsförhållandena. Jag anser mig sålunda böra godtaga förslaget i denna del.

Vad beträffar i s b r y t a r f a r t y g e n samt r ä d d n i n g s - o c h b ä r g n i n g s f a r t y g e n biträder jag utredningens förslag att skeppstjänsten på isbrytarna bör vara underkastad lagens tillämpning. Enligt min mening bör detsamma gälla skeppstjänsten på bärgningsfartygen. Arbetet på dessa fartyg avviker icke på sådant sätt från skeppstjänst i allmänhet att det motiverar en undantagsställning. Härtill kommer att bärgningsfartygen vintertid i stor utsträckning utnyttjas för isbrytning, då lagen skulle komma att vara tillämplig på arbetet ombord. Tjänsten ombord på räddningsfartygen torde emellertid vara av så speciell natur att den ej lämpligen låter sig anpassas under lagens arbetstidsbestämmelser. Jag förordar därför att nuvarande undantag för skeppstjänst å räddningsfartygen bibehålles.

Utredningens förslag att bibehålla nuvarande undantag för k r o n a n t i l l h ö r i g a f a r t y g har icke föranlett erinran från remisshall och

torde av praktiska skäl böra godtagas. Enligt kungörelsen den 5 november 1948, nr 687, är sjöarbetstidslagen tillämplig på arbete, som utföres av person, vilken är anställd på kronan tillhörigt fartyg, som i allmän trafik befordrar gods eller passagerare. Undantag härifrån gäller endast för personalen vid statens järnvägars tåg färjor med hjälpfartyg. Samma regler torde fortfarande böra gälla, dock bör undantag göras även för personalen på färjorna tillhörande vägväsendet, eftersom sådana färjor nu kan bli underkastade lagen till följd av den av mig förordade ändringen av minimigränsen för fartyg på vilka lagen är tillämplig. Det får självfallet förutsättas att arbetstidsbestämmelserna för de statliga fartygens besättningar, i den mån konventionen nr 109 är tillämplig, utformas på sådant sätt att de icke kommer i strid med konventionen.

De nu antydda reglerna bör liksom i gällande lag upptagas i ett första moment, som bestämmer vad som är skeppstjänst, samt i ett andra moment, som innehåller undantagen från lagen.

I enlighet med utredningens förslag bör Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t förordnar äga att, när synnerliga skäl föreligger, medge dispens från lagens tillämpning. Regeln härom torde böra upptas såsom ett tredje moment i paragrafen. Med hänsyn till de förpliktelser som en avslutning till konventionen nr 109 skulle komma att medföra, synes dispensbestämmelsen såsom föreslagits böra utformas så att undantag från lagens tillämpning inte får medgivnas i den mån det skulle strida mot våra internationella förpliktelser.

2 §.

Paragrafen, som motsvarar 2 § i utredningsförslaget, upptager i likhet med motsvarande lagrum i gällande lag såsom ett första moment vissa grundläggande definitioner och i ett följande moment bestämmelse om visst undantag av uppehåll i skeppstjänsten vid beräkning av arbetstid.

Utredningen

1 mom.

I utredningsförslaget bibehålles gällande definitioner utom i två fall. Den ena förändringen hänför sig till begreppet *d a g m a n*, varmed för närvarande förstås sjöman, vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter och som ej tillhör ekonomipersonalen. Enligt utredningens förslag uteslutes även från dagmanskategorien icke vaktindelad sjöman tillhörande radiopersonalen. Arbetstiden för denna radiopersonal regleras enligt praxis ej och kan icke heller lämpligen regleras efter de för dagmän gällande bestämmelserna. I stället jämställs radiopersonalen med den vaktindelade personalen. Ändringen på denna punkt avser sålunda endast att jämka dagmansbegreppet efter vad som redan gäller i tillämpningen.

Vidare har det nuvarande begreppet *nordsjöfart utmönstrats*. I stället för detta begrepp och de i 3 och 10 §§ nuvarande lag angivna definitionerna på fartyg i fjärr- respektive närtrafik har i paragrafen införts definitio-

nerna på fartyg i närtrafik, fartyg i begränsad närtrafik och fartyg i fjärrtrafik. Som fartyg i närtrafik betecknas de fartyg, som nyttjas i fart i svenskt farvatten eller eljest i Östersjön eller därmed i sjöförbindelse varande farvatten, dock ej bortom linjen Shetlands nordpynt—Trondheimsfjorden, 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest). Närtrafikbegreppet kommer sålunda enligt utredningsförslaget att omfatta fartyg, som enligt nuvarande terminologi nyttjas i nordsjöfart eller inskränkta fart än nordsjöfart. — Vad som enligt förslaget skall förstås med fartyg i begränsad närtrafik har redan tidigare angivits i den allmänna motiveringen. Förevarande fartygskategori skiljer sig endast i följande avseenden från de fartyg, vilka nyttjas i vad som enligt gällande lag är att hänföra till närtrafik. Enligt nuvarande lag gäller icke någon storleksgräns för närtrafikfartygen. Enligt utredningens förslag däremot hänföres icke något fartyg om 500 bruttoton eller däröver till fartyg i begränsad närtrafik. Vidare kräves, till skillnad från vad nu gäller, att utgångspunkten eller målet för den resa, vars tidslängd är avgörande för om fartyget skall anses nyttjat i begränsad närtrafik (närtrafik enligt gällande lag), skall vara svensk hamn.

Alla fartyg, som nyttjas i vidsträcktare fart än närtrafik, är enligt utredningsförslaget fartyg i fjärrtrafik.

Utredningen diskuterar närmare det föreslagna närtrafikbegreppet i förhållande till konventionen nr 109. Utredningen anför.

Enligt konventionen nr 109 skall med fartyg i närtrafik förstås fartyg, som uteslutande användes å resor, varunder fartyget icke går längre från det land, varifrån resan anträtts, än till närbelägna hamnar i grannländerna inom geografiska gränser, som dels tydligt angivits i nationell lagstiftning eller i kollektivavtal mellan redar- och sjöfolksorganisationer, dels gäller enhetligt beträffande tillämpning av allt vad som stadgats i konventionens avdelning om arbetstid, dels tillkännagivits av vederbörande medlemsstat vid konventionens ratificering genom en närlagd förklaring dels ock fastställts efter samråd med övriga berörda medlemsstater. I propositionen nr 265/1948 med förslag till den nu gällande sjöarbetstidslagen anmärkte föredragande departementschefen, att det för Sveriges vidkommande torde vara riktigt och ändamålsenligt att betrakta nordsjö- och vidsträcktare fart såsom fjärrtrafik i konventionens¹ mening. I betänkandet SOU 1955: 2 uttalade de sakkunniga för utredning angående aktuella spörsmål berörande det mindre och medelstora tonnage, att det med hänsyn till konventionens vaga definition av närtrafikbegreppet icke torde möta hinder att för Sveriges vidkommande betrakta nordsjöfart såsom närtrafik i konventionens mening. De sakkunniga fann därför det icke föreligga något hinder mot den föreslagna ändringen med hänsyn till konventionen. Det må vidare nämnas att i ett inom handelsdepartementet i november 1955 upprättat förslag till ändringar i sjöarbetstidslagen närtrafikbegreppet utformats så, att detsamma jämväl omfattar nordsjöfart. För egen del ansluter sig utredningen till den ståndpunkt, som kommit till uttryck i nämnda betänkande och sistberörda departementsförslag.

¹ Konventionen nr 76, vars när- och fjärrtrafikbegrepp emellertid är definierade på samma sätt som i konventionen nr 109.

2 mom.

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

Utredningen anför, att ett uppehåll i arbetet av så kort varaktighet som en halvtimme i regel icke torde kunna utnyttjas av sjömannen på sådant sätt, att det kan betecknas som fritid i egentlig mening. Undantaget från huvudregeln om minst en timmes uppehåll i skeppstjänsten enligt gällande lag, vilken såsom nyss nämnts har avseende å fartyg i närtrafik, föreslås därför utgå. På grund av den på sista tiden kraftigt reducerade skärgårdstrafiken har berörda undantagsbestämmelse numera fått minskad betydelse. Utredningen påpekar att om det i enstaka fall skulle påvisas synnerliga skäl för avsteg från den generella minimitiden, står möjligheten till dispensförfarande öppen.

Remissyttrandena

Sveriges fartygsbefälsförening förklarar sig inte ha något att erinra mot utredningens förslag till jämkning av begreppet *d a g m a n*. För att undvika en orimlig uppdelning av vaktpassen bör definitionen dock enligt föreningens mening kompletteras med en bestämmelse, som tillförsäkrar radio-personalen minst 10 timmars sammanhängande fritid under sjödygnet.

Föreningen föreslår vidare — med motivering som redovisats i det allmänna avsnittet — att utredningsförslagets definition av fartyg i *b e g r ä n s a d n ä r t r a f i k* jämkas så att därmed avses fartyg med en brutto-dräktighet understigande 500 registerton eller en lastförmåga understigande 650 ton.

Den av utredningen föreslagna förändringen av begreppet *n ä r t r a f i k* föranleder yttranden enbart från ett par remissinstanser.

Sjöfartsstyrelsen erinrar om att man med närtrafik i gällande och tidigare sjöarbetstidslagar avsett allenast tidsbegränsade resor inom östersjöområdet. Utredningens förslag innebär således en mycket betydande utökning av närtrafiksområdet. Inom västeuropeiska sjöfartsnationer med vilka svensk sjöfart nödgas konkurrera betraktas som närtrafik mestadels sjöfart inom ganska vidsträckta geografiska gränser. Likaså kan konventionen nr 109 med närtrafik anses avse sjöfart inom ett vidsträckt område än det som anges i gällande svenska bestämmelser. Därest nämnda konvention träder i kraft torde det med hänsyn till angivna förhållanden vara av betydelse att det svenska närtrafiksområdet vidgas. Styrelsen har därför intet att erinra mot den av utredningsmannen föreslagna utvidgningen av närtrafiksområdet.

Delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet anser det tveksamt huruvida den utformning utredningen givit åt närtrafikbegreppet står i övensstämmelse med konventionens innehåll.

Svenska sjöfolksförbundet och *Svenska stewardsföreningen* finner förslaget till nytt närtrafiksbegrepp stridande mot konventionen. Organisationen erinrar om innehållet i artikel 12 i konventionen och påpekar att föredragande departementschefen i propositionen till 1948 års riksdag med förslag till nu gällande sjöarbetstidslag anmärkte, att det för Sveriges vidkommande torde vara rätt och ändamålsenligt att betrakta nordsjö- och vidsträcktare fart såsom fjärrtrafik i konventionens mening.

Sveriges redareförening anför att oklarhet råder beträffande innebörden av begreppet o a v b r u t e n g å n g. Detta äger närmast samband med tolkningen av begreppen ankomst-, avgångs- och sjödygn. Föreningen anser det vara av stor betydelse, att i lagen intages klara definitioner även av sistnämnda begrepp. Föreningen kritiserar i detta sammanhang rådande praxis och anför.

Det är av stor betydelse, att tydliga regler finnes i förevarande hänseende, enär olika föreskrifter rörande arbetstiden i vissa fall gälla för å ena sidan ankomst- och avgångsdygn och å den andra sjödygn. Frågan har närmast aktualiserats i sådana fall, då ett fartyg utifrån passerar genom en kusthamn på väg till en inlandshamn, exempelvis via Göteborg till vänerhamn. Härvid anlöptes i regel icke Göteborg i egentlig mening. Fartyget är emellertid pliktigt att undergå tullinvisation i denna hamn. Någon annan beröring med land sker i allmänhet icke. Om nu invisitationen tager mindre tid än två timmar i anspråk, har det ansetts, att fartygets gång icke avbrutits, varför dygnet ifråga ej räknats som ankomst- respektive avgångsdygn utan såsom sjödygn. Emellertid har frågan på sin tid blivit föremål för uttalande av kommerskollegium, som därvid angivit, att det dygn, varunder ett fartyg ankommer till eller lämnar hamn, är att anse såsom ankomst- respektive avgångsdygn oavsett anledningen till uppehållet och oavsett dess längd. Föreningen hyser den uppfattningen, att sådan tolkning av begreppen ankomst- och avgångsdygn med hänsyn till den trafik det här gäller, är obillig.

Svenska maskinbefälsförbundet efterlyser definitioner av »maskinchef» och »maskinbefäl».

Sveriges fartygsbefälsförening finner utredningens förslag rörande inräkning av uppehåll i skeppstjänsten i ordinarie arbetstid välbehålligt. Hittills har ofta förekommit en uppdelning av arbetstiden i korta pass, som medfört att de ombordanställda fått sin arbetslid utsträckt under oösedvanligt lång period av dygnet.

Departementschefen

De definitioner av begrepp varmed lagen rör sig torde utan större ändringar böra överföras till denna paragraf.

Beträffande vad som är att förstå med *dagman* föreslår utredningen den jämkningen av gällande definition att såsom *dagman* icke längre skall räknas sjöman som tillhör radiopersonalen. Förslaget innebär endast att definitionen anpassas till redan rådande praxis enligt vilken radiopersonalen i fråga om arbetstiden jämfördes med den vaktindelade personalen och jag biträder det därför. Den av fartygsbefälsföreningen väckta frågan om

förläggning av radiopersonalens arbetstid torde jag få återkomma till i det följande.

Enligt utredningens förslag har det nuvarande begreppet *närtrafik* fått ett annat innehåll och — såsom förutsätts i konventionen nr 109 — bestämts genom angivande av geografiska gränser. Närtrafik föreslås sålunda inrymma i stort sett östersjö- och nordsjöfart, vilket innebär en väsentlig utökning av det nuvarande närtrafikområdet. Förslaget har vid remissbehandlingen i allmänhet godtagits eller lämnats utan erinran. Sjöfartsstyrelsen som godtagit förslaget har påpekat att västeuropeiska sjöfartsnationer, med vilka vår sjöfart konkurrerar, till närtrafik räknar fart inom ganska vida gränser och att konventionen såsom närtrafik kan anses avse fart inom ett vidare område än som följer av gällande svensk avgränsning av denna trafik. Från bl. a. sjöfolkshåll har emellertid ifrågasatts huruvida den föreslagna avgränsningen står i överensstämmelse med konventionen.

För egen del kan jag icke finna att förslaget strider mot konventionen. Denna medger utan tvivel att närtrafikbegreppet göres vidsträcktare än i vår nuvarande lag. Såsom sjöfartsstyrelsen påpekat tillämpas ett vidare närtrafikbegrepp i andra länder. Det kan också framhållas att farten på England och på de tyska och holländska hamnarna längs nordsjökusten med avseende på restider, tonnage m. m. i stora drag har samma karaktär som trafiken på de större främmande östersjöhamnarna och därför kan sägas på ett naturligt sätt inrymmas i vår närtrafik. Jag vill därför förorda vad utredningen här föreslagit. *Fj ä r r t r a f i k b e g r e p p e t* kommer såsom följd härav att i praktiken avse fart som är vidsträcktare än *nordsjöfart*.

Såsom redovisats i den allmänna motiveringen upptager utredningen i sitt förslag ett fartbegrepp — *b e g r ä n s a d n ä r t r a f i k* — vilket i likhet med det nuvarande närtrafikbegreppet är förbehållet på visst sätt tidsbegränsade resor. Den föreslagna definitionen innebär även en begränsning med avseende på fartygets dräktighet. För egen del finner jag med hänsyn till behovet att särskilt reglera arbetstiden på mindre fartyg, som regelmässigt gör endast korta resor, lämpligt att i förevarande paragraf definiera den speciella fart som här åsyftas. I anslutning till förslag som framkommit från ett par håll vill jag förorda att uttrycket *begränsad närtrafik* i lagtexten utbytes mot ordet *lokalfart*, vilket synes mig bättre föra tanken till den trafik som avses.

Vad Sveriges redareförening och Svenska maskinbefälsförbundet anfört om behov av ytterligare definitioner i lagen har jag icke funnit föranleda någon komplettering till vad utredningen föreslagit.

Enligt utredningsförslaget bibehålles den i gällande lag upptagna definitionen av *s t y r m a n*. Denna definition synes emellertid kunna utgå, eftersom någon särregel för dylikt befäls arbetstid icke längre skall förekomma enligt vad jag i det följande kommer att förorda.

Andra momentet av utredningsförslaget till förevarande paragraf inne-

håller regler om beräkning av arbetstiden såväl med avseende på när- och fjärrtrafik som i fråga om lokalfart. Jag har emellertid i min allmänna motivering förordat, att arbetstiden på fartyg under 500 bruttoton som nyttjas i lokalfart inom hamn regleras på samma sätt som sker för arbetstagare i land. Vid en sådan anknytning till den allmänna 45-timmarsveckan torde beräkningen av arbetstiden böra ske efter samma princip som enligt den allmänna arbetstidslagen gäller för de landanställda. Det är min avsikt att i det följande föreslå en utformning av arbetstidsregeln för ifrågavarande sjömän i enlighet härmed. Detta innebär att vid beräkningen av arbetstiden för dessa anställda raster icke skall medräknas men däremot andra uppehåll i skeppstjänsten. Jag finner därför den jämkningen böra företagas i förslaget att undantag från beräkningsregeln göres för de fall där fråga är om fartyg under 500 bruttoton i lokalfart inom svensk hamn.

3 §.

Av vad jag tidigare förordat följer, att arbetstiden på fartyg i närtrafik och i fjärrtrafik kan regleras efter i stort sett gemensamma bestämmelser. Inom det geografiska område som närtrafiken omfattar torde däremot arbetstiden på fartygen under 500 bruttoton i lokalfart få bestämmas särskilt. Denna uppdelning av arbetstidsreglerna synes för överskådlighetens skull böra få ett uttryck i förevarande paragraf.

4 §.

Paragrafen motsvarar 4 § 1—3 mom. i utredningsförslaget.

Utredningen

Såsom redovisats i det allmänna avsnittet föreslår utredningen, att dygnsarbetstiden till sjöss begränsas till högst 8 timmar å alla fartyg i fjärrtrafik, d. v. s. alla fartyg som nyttjas i vidsträcktare fart än nordsjöfart. Detta medför en minskning av den ordinarie arbetstiden för vaktindelade sjömän å fartyg, vars bruttodräktighet ej uppgår till 500 registerton. För dessa sjömän gäller enligt nuvarande lag en högsta ordinarie arbetstid av 24 timmar för två dygn i följd. En så lång arbetstid medför, anför utredningen, särskilt stora påfrestningar för sjömännen å fartyg i fjärrtrafik, vilka ej på motsvarande sätt som de ombordanställda å närtrafikfartygen har möjlighet att då och då utfå fritid i hemlandet. Utredningen berör möjligheten till dispens i vissa fall och anför.

Det har framhållits, att det i vissa fall skulle kunna innebära fördelar för icke blott redarna utan även de ombordanställda att å mindre fartyg, som användes i trafik i avlägsna farvatten, tillämpa ett tvåvaktssystem under förutsättning att de vaktindelade sjömännen erbjödes gynnsamma villkor i fråga om fritidskompensation. I detta sammanhang må erinras om att, såsom tidigare under allmänna synpunkter framhållits, i lagförslaget (14 §) införts rätt för redare och ombordanställda att i kollektivavtalets form bestämma om annan ordinarie arbetstid än den lagen anger. Uteslutet är väl icke heller att Kungl. Maj:t under den första tiden efter den nya lagens

ikraftträdande såsom antytts i den allmänna motiveringen kan finna synnerliga skäl att jämlikt 1 § 3 mom. medge undantag från tillämpningen av 8-timmarsregeln.

Beträffande fartygen i närtrafik föreslår utredningen såsom huvudregel att ordinarie arbetstid skall utgöra högst 8 timmar om dygnet, när fartyget har en bruttodräktighet av minst 500 registerton. I förhållande till gällande lag innebär detta en förkortning av arbetstiden dels för styrman å fartyg som är stätt i inskränkta fart än nordsjöfart och som har en bruttodräktighet av minst 500 och högst 1 000 registerton, dels ock för sjöman tillhörande maskinbefälet i fall fartyget användes i nyss nämnd fart och tillika har en maskinstyrka som ej överstiger 700 indikerade hästkrafter. De fartyg, som dessa arbetstidsändringar kommer att beröra, är ytterst få. Den föreslagna förkortningen kan för vissa styrmän beräknas få tillämpning på högst ett femtontal fartyg. Maskinbefälet beröres i nuvarande läge icke alls av förändringen.

Utredningen föreslår, att regeln om 8 timmars arbetsdag fortfarande skall gälla för maskinpersonalen (d. v. s. maskinbefäl och maskinmanskap) i fartyg med maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter även om fartygets dräktighet understiger 500 bruttoton. Likaså föreslås, att man bibehåller den nu gällande bestämmelsen om en ordinarie dygnsarbetstid av 8 timmar för eldare som har att för hand elda med kol, därest resan under vanliga förhållanden kräver mer än 24 timmars oavbruten gång.

Den nämnda gränsen vid 700 hästkrafter har närmare diskuterats mot bakgrund av tidigare förslag om höjning av gränsen. Utredningen anför.

I betänkandet SOU 1955: 2 har de sakkunniga för utredning angående aktuella spörsmål berörande det mindre och medelstora tonnage framlagt förslag om att ovannämnda bestämmelse av 700 indikerade hästkrafter som regulator för arbetstiden borde ändras till 1 000 eller — i visst fall — 1 200 indikerade hästkrafter. Som skäl härför androg de sakkunniga i huvudsak följande. Maskinstyrkegränsen 700 indikerade hästkrafter torde ha införts för att förhindra att maskinpersonal å fartyg med i förhållande till fartygets bruttodräktighet osedvanligt stor maskinstyrka skulle tvingas tjänstgöra under sämre villkor än som vore normala med hänsyn till fartygets maskinstyrka. Under senare år hade emellertid fartygen fått en allt större maskinstyrka i förhållande till deras bruttodräktighet. Någon motsvarande ökning av maskinpersonalens arbete till sjöss hade dock i regel icke följt med den ökade maskinstyrkan. De moderna fartygsmaskinerna vore i stor utsträckning automatiserade. Arbetet med skötseln av dem syntes därför vara relativt oberoende av maskinstyrkan och i vart fall syntes arbetet ej öka i proportion med en ökning av styrkan. Enligt gällande bestämmelser erhöles maskinpersonalen å fartyg, som vore utrustade med en med hänsyn till fartygets bruttodräktighet enligt moderna begrepp normal maskinstyrka, i många fall ett bättre läge i arbetstidshänseende än däckspersonalen å samma fartyg. Detta syntes vara stridande mot lagstiftarens intentioner vid maskinstyrkegränsernas införande.

Även om ovan refererade synpunkter icke kan fränkännas betydelse, synes nämnda sakkunnigas förslag nu icke böra föranleda åtgärd — yrkande härom har framförts under utredningsarbetet. En ändring i den riktning 1955 års förslag förutsatte skulle innebära att tvåvaktssystem återinfördes

för berörda personal. Vid en tidpunkt då man strävar efter att i möjligaste mån genomföra gynnsammare arbetstidsbestämmelser synes en sådan förändring till det sämre — låt vara för en begränsad grupp av sjömän — icke böra ifrågakomma.

Vad i övrigt angår fartygen under 500 bruttoton i närtrafik föreslår utredningen en ordinarie arbetstid, som ej må överstiga 24 timmar för två dygn i följd. Begränsningen av arbetstiden till 24 timmar för två dygn i följd är icke i gällande lag kompletterad med någon begränsningsregel per vecka eller längre period. För fartyg i närtrafik enligt gällande lags terminologi (närmast motsvarande fartyg i begränsad närtrafik i utredningsförslaget) gäller däremot tillika, att den ordinarie arbetstiden för två veckor i följd icke må överstiga 112 timmar. Sistnämnda regel föreslår utredningen skola gälla även för närtrafikfartygen, därest tvåvaktssystem tillämpas. Detta innebär att skeppstjänst, som utföres utöver 112 timmar under en tidrymd av två veckor, blir att hänföra till overtidsarbete.

Remissyttrandena

Utredningens förslag att bibehålla nuvarande gräns vid 500 bruttoton och 700 hästkrafter mellan tvåvaks- och trevaktssystem kritiseras i yttrandena från Sveriges fartygsbefälsförening och Sveriges redareförening.

Enligt *Sveriges fartygsbefälsförening* bör ifrågavarande gräns uttryckas i det tonnage, som är karakteristiskt för fartygstypen, d. v. s. i bruttodräktighet för passagerarfartyg och dödviktskapacitet för lastfartyg. För lastfartygen bör därför den föreslagna gränsen om 500 bruttoton kombineras med en gräns i dödviktston, lämpligen 650. Sistnämnda tontal torde i dag motsvara den fartygsstorlek, som vid 1948 års lagstiftning avsågs med den angivna bruttodräktigheten. Föreningen anför till utvecklingen av sin ståndpunkt bl. a. följande.

Vid antagandet av 1948 års sjöarbetstidslag utgjorde lastförmågan hos ett fartyg om 500 bruttoton ca 650 ton. Tillkomsten av de s. k. paragrafbåtarna har på ett anmärkningsvärt sätt ändrat detta förhållande. Sålunda är i dag hos ett nybyggt fartyg om 500 bruttoton lastkapaciteten 1 100 à 1 200 ton. Den skeppsbyggeritekniska utvecklingen tillsammans med övergång till nya regler för skeppsmätningen har sålunda helt förändrat de förutsättningar, som nuvarande lagstiftning bygger på för angivande av tillämpning av två- respektive trevaktssystemet å fartyg. Enligt föreningens mening bör denna gräns uttryckas i det tonnage, som är karakteristiskt för fartygstypen, alltså i bruttodräktighet för passagerarfartyg och dödviktskapacitet för lastfartyg. För lastfartygen borde därför den föreslagna gränsen om 500 bruttoton kombineras med att uttryckas jämväl med en gräns i dödviktston, lämpligen 650, som i dag torde motsvara den fartygsstorlek, som lagstiftaren i 1948 års lagstiftning avsåg med den angivna bruttodräktigheten.

Samtidigt med att dödviktstonnaget ökat för nybyggda smärre fartyg, har maskinstyrkan vuxit. Detta har haft till följd, att medan det förut var mycket ovanligt, att fartyg under 500 bruttoton hade en maskinstyrka över 700 hkr, den övervägande delen av de nya fartygen mellan 350—499 bruttoton har en maskinstyrka, som överstiger 700 hkr.

Denna utveckling har lett till, att hela maskinpersonalen, befäl som manskap, på dessa fartyg jämlikt den sammansatta regeln med bruttodräktighet och maskinstyrka erhållit en arbetstid med högst 8 timmar om dygnet, under det att hela däckspersonalen, befäl som manskap, haft en arbetstid av 24 timmar för två dygn i följd. Den tekniska utvecklingen har sålunda haft en för de båda personalkategorierna helt motsatt effekt med den följden, att styrmännen och däcksbefäningen fått se arbetsplatser — fartyg av viss storlek — där tidigare skeppstjänsten fördelats enligt trevaktssystemet, förvandlas så att dygnstjänsten utsträckts med femtio procent till att omfatta halva dygnet.

Sveriges redareförening hävdar att man vid gränsdragningen mellan tvåvaks- och trevaktssystem över huvud taget icke bör fästa avseende vid fartygens maskinstyrka. Föreningen anför.

Ett hänsynstagande till maskinstyrkan kunde måhända ha vissa skäl för sig under ett tidigare skede. Utvecklingen på fartygsmaskineriernas område har på senare år gått från ång- till motordrift. Vidare har de mindre fartygens maskinstyrka genomgående betydligt ökat, samtidigt som maskinerna gjorts allt driftsäkrare. Något merarbete för personalen har därför icke uppkommit. Härtill kommer att de moderna fartygsmaskinerna, icke minst för de mindre fartygen, byggas till en effekt som vanligen icke tages i anspråk vid normal drift. Ett fartyg om exempelvis 1 000 ton d.w. kan ha ett maskineri, som är byggt till en högsta effekt av 1 200 indikerade hästkrafter, vilken dock icke uttages. Om man i normala fall endast uttager 600 eller max. 700 hästkrafter kommer den föreslagna regeln att verka högst obillig. Föreningen vill därför bestämt påyrka, att föreskriften rörande 700 indikerade hästkrafter helt borttages ur lagen. Skulle detta icke kunna bifallas vill föreningen föreslå, att 700 I.H.K. höjes till 1 500 I.H.K.

Departementschefen

Denna paragraf innehåller arbetstidsbestämmelserna till sjöss för den vaktindelade däck- och maskinpersonalen på fartyg i närtrafik och i fjärrtrafik. Bestämmelserna har redan utförligt behandlats i den allmänna motiveringen.

I enlighet med den praxis som redan råder förordar jag att arbetstidsbestämmelserna för de vaktindelade sjömännen, såsom föreslagits av utredningen, också skall gälla för radiopersonalen ombord. Såsom tidigare nämnts har under remissbehandlingen ifrågasatts att för sistnämnda personal införa en särregel om arbetstidens förläggning, syftande till att tillförsäkra personalen viss sammanhängande fritid. Anspråken på den servicetjänst, som telegrafistarbetet i olika hänseenden utgör ombord på fartygen, varierar emellertid högst betydligt beroende på den fart fartygen befinner sig i och de sändningstider som rimligen bör passas. Det synes därför icke möjligt att i lagen närmare reglera arbetstidens förläggning i dessa fall utan ingående kännedom om de förhållanden som bör vara utslagsgivande. Någon utredning i detta hänseende föreligger ej. Jag är därför icke beredd att i denna del förordna någon ändring av vad som föreslagits från utredningen.

Sveriges fartygsbefälsförening och Sveriges redareförening har tagit upp

fråga om gränsdragningen mellan tvåvaks- och trevaktssystem i närtrafik. Från redarhåll har man sålunda velat helt slopa den nuvarande speciella gränsen vid 700 hästkrafter för maskinpersonal, vilken utredningen vill bibehålla. Fartygsbefälsföreningen har å sin sida yrkat på en sådan komplettering av bruttotonsgränsen att denna i själva verket i fråga om lastfartyg blir ersatt av en dödviktsgrens vid 650 ton.

Som framgått av det föregående har en huvudlinje i utredningens arbete varit strävan att icke genom ändrade regler bryta sönder nu tillämpade vaktssystem. Jag har i mitt ställningstagande till frågan om 45-timmarsveckans genomförande på sjöarbetstidens område icke velat frångå denna princip som blivit allmänt omfattad av remissinstanserna. En flyttning av 500-tonsgrensens nedåt — vilket skulle vara den reella innebörden av övergång till den föreslagna dödviktsgrensens — skulle emellertid för åtskilliga fartyg, främst i fråga om däckspersonalen, innebära att nuvarande tvåvaktssystem inte längre kunde tillämpas utan att trevaktssystem fick införas. En sådan ändring efter relativt kort tidrymd av gällande gräns torde även medföra väsentliga olägenheter för dem som under den tid gränsen bestått inriktat sig på produktion av och sjöfart med fartyg som gynnats av gränsen. Å andra sidan måste redareföreningens förslag att slopa den speciella gränsen vid 700 hästkrafter för maskinpersonalen innebära en avsevärd försämring i arbetstidshänseende för en betydande grupp anställda. En sådan ändring bör därför icke komma i fråga. På grund av det anförda är jag icke beredd att föreslå någon avvikelse från vad som hittills gällt i detta hänseende.

5 §.

Paragrafen motsvarar 4 § 4 mom. utredningsförslaget.

Utredningen

Utredningen erinrar om att enligt gällande sjöarbetstidslag (7 § 1 mom.) sjöman, som ej tillhör ekonomipersonalen, å fartyg som nyttjas i inskränkta fart än nordsjöfart och vars bruttodräktighet uppgår till högst 1 200 registerton, kan åläggas att som ordinarie arbete, utöver 8 timmar om dygnet, utföra skeppstjänst av visst slag under sammanlagt högst 1 timme vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn. Den skeppstjänst som utföres av nu berörd personal under ankomst- och avgångsdygn är i regel mera krävande än det arbete som fullgöres under dygn, då fartyget hela tiden befinner sig antingen till sjöss eller i hamn. Med hänsyn härtill har utredningen, som erfarit att det ingalunda är regel att denna nionde arbetstimme allmänt tages ut, ansett sig böra föreslå att detta undantag från 8-timmarsprincipen slopas.

Remissyttrandena

Sveriges fartygsbefälsförening finner den av utredningen föreslagna nedskärningen av arbetstiden med 1 timme väl grundad och anför att denna

arbetstimme, som ursprungligen var avsedd att tas i anspråk för arbetsuppgifter i samband med ankomst eller avgång, ofta utnyttjats för bl. a. rena underhållsarbeten.

Departementschefen

Den begränsning av arbetstiden under ankomst- och avgångsdygn som utredningsförslaget innebär för flertalet anställda på mindre fartyg i östersjöfart finner jag väl motiverad.

I utredningsförslaget har upptagits den i 7 § 1 mom. tredje stycket gällande lag intagna bestämmelsen om beräkning av arbetstiden under ankomst- eller avgångsdygn när fartyget befinner sig till sjöss eller eljest i gång under större delen av dygnet. Bestämmelsen syftar till att under sådant dygn i fråga om tvåvaktindelad personal möjliggöra tillämpning av arbetstiden till sjöss. När fartyget förtöjts eller förankrats skall dock av sådan personal ytterligare kunna tagas ut högst en timme såsom ordinarie arbetstid. Denna begränsning förutsätter dock självfallet att sjömannen redan under dygnet fullgjort minst 8 timmars arbete. Detta synes böra framgå tydligare än som nu är fallet i gällande lag och utredningsförslaget. Jag förordar därför att bestämmelsen jämkas i enlighet med det nu anförda men i övrigt utformas enligt utredningens förslag.

6 §.

I förevarande paragraf, som motsvarar 4 § 5 mom. utredningsförslaget, anges de slag av skeppstjänst som på helgdag till sjöss eller under avgångs- och ankomstdygn må åläggas däck-, maskin- och radiopersonalen. Utredningsförslaget innefattar icke någon ändring i förhållande till gällande lag och jag biträder förslaget.

7 §.

Paragrafens innehåll täcks av föreskrifterna i 6 § utredningsförslaget.

Utredningen

Enligt 8 § 1 mom. sjöarbetstidslagen må för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen den ordinarie arbetstiden under fartygets uppehåll i hamn icke överstiga 8 timmar om dygnet och 48 timmar i veckan. För att veckoarbetstidsbegränsningen skall kunna tillämpas fordras enligt praxis, att hamnuppehållet — ankomst- och avgångsdygn oräknade — varar minst en vecka. Utredningen föreslår att berörda veckoarbetstid på motsvarande sätt som skett för landanställda minskas till 45 timmar.

Utredningen påpekar, att det för närvarande är möjligt att med stöd av 8 § sjöarbetstidslagen ålägga sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen att under hamnuppehåll å helgdag såsom ordinarie arbete utföra vanligen förekommande löpande göromål och lättare rengöring under tillhoppa högst en timme mellan klockan 7 och klockan 9. Med hänsyn till önskvärdheten av

att undvika ordinarie arbete å sön- och helgdag, i den mån så är möjligt, föreslås att ifrågavarande bestämmelse, som för övrigt icke numera tillämpas i någon större utsträckning, utgår. I dess ställe föreslår utredningen ett stadgande om att sjömannen ej må åläggas att å helgdag fullgöra skeppstjänst såsom ordinarie arbete.

Remissyttrandena

Sveriges fartygsbefälsförening föreslår att till utredningens förslag på denna punkt fogas ett tillägg av innebörd, att vid skiftarbete, som är förlagt mellan klockan 18 och klockan 6, särskild ersättning skall utgå. Föreningen anför, att gällande undantag från regeln att arbetet skall vara förlagt mellan klockan 6 och klockan 18, nämligen i fall där annat överenskommit eller är i vederbörande hamn brukligt, tillkommit av hänsyn till de klimatiska förhållandena inom de tropiska områdena, där en annan förläggning av arbetstiden framstår som motiverad. Stadgandet har emellertid enligt föreningens mening efter hand kommit att få en allmän giltighet som motiv för skiftarbete i vilken hamn som helst, där sådant förekommer. Föreningen finner det stötande att de ombordanställda tvingas tjänstgöra under nattskift utan sådan särskild compensation som utgår till övrig personal samsatt med fartygets lastning eller lossning. Det är därför enligt föreningens mening rimligt, att i lagen föreskrives, att vid skiftarbete särskild ersättning skall utgå.

Departementschefen

Veckoarbetstiden för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen är f. n. begränsad till 48 timmar under fartygets uppehåll i hamn. I konsekvens med vad jag tidigare föreslagit bör veckoarbetstiden sänkas till 45 timmar. Jag biträder därför utredningens förslag härom. Jag är även ense med utredningen om att tillräckliga motiv saknas för att bibehålla den nuvarande regeln om skyldighet för sjömannen att i viss begränsad utsträckning utföra ordinarie arbete på helgdag.

Beträffande den av fartygsbefälsföreningen diskuterade frågan om arbetstidens förläggning är det riktigt, att möjligheten att förlägga arbetstiden å annan tid än mellan klockan 6 och 18 när det är i vederbörande hamn brukligt allmänt tolkas så att besättningen kan beordras till skiftgång i hamnar där skiftarbete normalt pågår. Denna tolkning har sedan lång tid hävd för sig; en motsvarighet till det diskuterade stadgandet upptogs redan i vår tidigaste sjöarbetstidslag av år 1919. Tolkningsspörsmålet diskuterades närmare under förarbetena till 1926 års sjöarbetstidslag (prop. 81/1926 s. 48). Därvid uttalades från kommerskollegium, vars förslag låg till grund för 1926 års sjöarbetstidslag, att bestämmelsen i 1919 års lag om förläggning av arbetstiden i överensstämmelse med vad i vederbörande hamn är brukligt borde anses inrymma bl. a. rätt för befälhavaren att i hamnar, där stuveriarbetet pågår i skift dag som natt, anordna besättningens ar-

bete enligt samma princip. Med hänsyn till det nu anförda är jag icke beredd att på föreliggande material förorda någon ändring i förhållande till vad nu gäller.

8 §.

Paragrafen motsvarar 5 § utredningsförslaget.

Utredningen

Såsom framgår av redovisningen i det allmänna avsnittet föreslår utredningen, att dagmans ordinarie arbetstid begränsas till 45 timmar i veckan. Dygnsarbetstiden till sjöss förutsättes skola bibehållas oförändrad vid 8 timmar. Sistnämnda arbetstid föreslås även skola gälla under avgångs- och ankomstdygn. Förslaget innebär sålunda, att man tar bort den nuvarande möjligheten att under sådant dygn ålägga dagman å fartyg med en brutto-dräktighet av högst 1 200 registerton, vilket går i inskränkta fart än nord-sjöfart, vissa slag av skeppstjänst under 1 timme utöver 8 timmar. Skälen härför är desamma som förut åberopats för slopande av motsvarande bestämmelse såvitt angår vaktindelas sjöman.

I fråga om de slag av skeppstjänst som må åläggas dagman såsom ordinarie arbete å helgdag innehåller utredningsförslaget bestämmelser av samma sakliga innebörd som de i 5 och 7 §§ gällande lag upptagna.

Utredningen erinrar om att enligt 5 § andra stycket gällande lag ordinarie arbetstid till sjöss för dagman, såvida ej annat överenskommit, skall förläggas mellan klockan 6 och klockan 20. Enligt den norska sjöarbetstidslagen skall den ordinarie arbetstiden till sjöss för dagmän å fartyg i utrikes fart läggas mellan klockan 6 och klockan 18. Samma tidpunkter före respektive efter vilka ordinarie arbete ej må åläggas dagman gäller ock enligt danska kollektivavtalsbestämmelser och jämväl jämlikt den nya tyska sjömanslagen oavsett den fart, vari fartyget nyttjas. I allmänhet torde också, anför utredningen, å svenska fartyg den ordinarie arbetstiden för dagman vara förlagd mellan sistnämnda klockslag. Med hänsyn till nämnda förhållanden föreslår utredningen att nu gällande tidpunkt för det ordinarie arbetets upphörande till sjöss för dagman framflyttas två timmar till klockan 18.

Departementschefen

Redan i det allmänna avsnittet har jag förordat den reglering av dagmans arbetstid till sjöss och under avgångs- och ankomstdygn som utredningen föreslagit. Jag är även enig med utredningen om att dagmännen lika litet som den vaktindelade personalen bör under avgångs- och ankomstdygn kunna — såsom nu i viss utsträckning är fallet — åläggas extra skeppstjänst under en timme. Jämväl vad utredningen i övrigt föreslagit finner jag mig böra biträda.

9 §.

Paragrafen, vars innehåll täcks av 6 § i utredningsförslaget, reglerar den ordinarie arbetstiden för dagman under fartygets uppehåll i hamn. Enär i detta fall samma arbetstid bör gälla för dagman som för den vaktindelade personalen och radiopersonalen torde paragrafens innehåll kunna inskränkas till en hänvisning till vad som stadgas i 7 §. Jag förordar att paragrafen utformas i enlighet härmed.

10 §.

Paragrafen motsvarar 7 § i utredningsförslaget.

Utredningen

Såsom i det tidigare redovisats innebär utredningens förslag beträffande ekonomipersonalen att den ordinarie dygnsarbetstiden till sjöss samt under avgångs- och ankomstdygn sänks från 9 till 8 timmar. Vidare minskas den ordinarie arbetstiden till sjöss samt under avgångs- och ankomstdygn, vad passagerarfartygen beträffar, från 10 till 9 timmar för dygn, vilket såsom förut framhållits dock icke torde innebära någon ändring av vad som redan allmänt gäller enligt kollektivavtal.

Enligt 8 § 2 mom. sjöarbetstidslagen må annan ekonomipersonal än köks- och upppassarpersonal åläggas att å helgdag utföra vanligen förekommande löpande göromål eller lättare rengöring under tillhoppa högst 2 timmar. Denna bestämmelse, som enligt utredningen numera i regel icke tillämpas, slopas enligt förslaget.

Den ordinarie dygnsarbetstiden skall enligt gällande bestämmelser förläggas under en tidrymd som växlar mellan 14 och 12 timmar beroende på fartygets art och vissa andra omständigheter. Under utredningsarbetet har frågan om en minskning av dessa »spridningstider» diskuterats. Beskaffenheten av de arbetsuppgifter som åligger ekonomipersonalen och de fordringar på service, vilka ställes av passagerare och av besättningsmedlemmarna, synes dock, anför utredningen, omöjliggöra en begränsning av berörda spridningstider utan att i en del fall resultera i regelbundet overtidsarbete. Med hänsyn härtill anser sig utredningen böra avstå från att föreslå någon ändring i vad som nu gäller i fråga om arbetstidens förläggning.

I fråga om tidpunkten för avslutandet av det ordinarie arbetet under det att fartyg, som ej för passagerare, uppehåller sig i hamn föreslås icke någon ändring i vad som nu gäller.

Remissyttrandena

Svenska sjöfolksförbundet och *Svenska stewardsföreningen* vänder sig mot utredningens förslag att arbetstiden för ekonomipersonal å annat fartyg än passagerarfartyg skall uttagas under loppet av 13 timmar i följd. Enligt organisationernas mening bör denna personals arbetstid i stället för-

läggas mellan vissa bestämda klockslag i likhet med vad som gäller för dagman. Det förordas därför, att arbetstiden förläggas till sjöss mellan klockan 6 och 19 och i hamn mellan klockan 6 och 18 utom å lördag eller söndag och helgdag då arbetet bör förläggas mellan klockan 6 och 15.

Den föreslagna spridningstiden för ekonomipersonalen på passagerarfartyg anser organisationerna för lång. Den bör enligt deras mening kunna begränsas till 12 timmar utan att det därvid uppstår konstant övertidsarbete eller försämrad service.

Departementschefen

I den allmänna motiveringen har jag redan i huvudsak godtagit utredningens förslag till nedskärning av arbetstiden för ekonomipersonalen. Jag delar även utredningens mening att den nuvarande möjligheten att ålägga annan ekonomipersonal än köks- och upppassarpersonal att under begränsad tid på helgdag utföra visst arbete inte bör bibehållas i den nya lagen.

I fråga om förläggningen av den ordinarie arbetstiden på lastfartygen gäller för närvarande endast att den föreskrivna dygnsarbetstiden, 8 timmar, inte får spridas över längre tidrymd än 13 timmar under sjödygn samt avgångs- och ankomstdygn eller 12 timmar under hamndygn.

Sjöfolksförbundet och Svenska stewardsföreningen har föreslagit, att de nu föreskrivna längsta spridningstiderna på lastfartygen ersätts med en angivning av bestämda klockslag, inom vilka arbetet skall förläggas. För egen del hyser jag förståelse för dessa önskemål, vilkas förverkligande måste bidra till ökad trivsel i ekonomipersonalens arbete. Mot den föreslagna förändringen skulle möjligen kunna invändas att den skulle medföra sämre service för övrig personal samt för eventuella passagerare på fartygen. Redan den omständigheten att ändringen tillstyrkts av företrädarna för manskapet i övrigt gör det antagligt att den icke medför olägenheter på de lastfartyg som icke för passagerare. Där torde för övrigt i stor utsträckning de föreslagna tidpunkterna för arbetets påbörjande och avslutande redan tillämpas.

I fråga om sådana lastfartyg som för passagerare kan däremot en ändring av nuvarande regel om arbetstidens förläggning medföra en försämring av den service som bjuds passagerarna. Även här torde i regel en rationalisering av förplånaden ombord m. m. kunna komma till stånd såsom ersättning för den service som nu möjliggöres på grund av ekonomipersonalens sena arbetstider. För de fall då servering m. m. bör kunna påfordras efter de klockslag som nämnts i sjöfolkets förslag synes det mig rimligt att övertidsarbete får tillgripas. På grund av det anförda vill jag förorda sådan ändring i utredningsförslaget att den ordinarie arbetstiden på annat fartyg än passagerarfartyg förläggs mellan klockan 6 och 19, när fartyget är till sjöss, varmed bör jämställas dygn när fartyget avgår från eller ankommer till hamn, samt mellan klockan 6 och 18 på söckendag utom lördag och mellan klockan 6 och 15 på lördag och helgdag under hamnuppehåll. I lik-

het med vad som gäller i fråga om arbetstidens förläggning på passagerarfartyg som icke för passagerare bör möjlighet finnas att tillämpa bestämmelsen om förläggning av arbetstiden under fartygets uppehåll i hamn på annat sätt, därest så överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt.

Vad utredningen föreslagit i fråga om förläggningen av ekonomipersonalens arbetstid på passagerarfartyg är jag däremot icke beredd att frångå.

11 §.

Paragrafen motsvarar 7 § 5 mom. i utredningsförslaget.

Utredningen

Enligt 6 § gällande sjöarbetstidslag gäller att ekonomipersonalens ordinarie arbetstid till sjöss bör fördelas i enlighet med en av befälhavaren på förhand fastställd arbetsplan. Häri föreslås viss ändring. Enligt utredningens mening bör föreskrift om upprättandet av dylik plan, vilken i enlighet med den allmänna arbetstidslagens terminologi och vad i praxis är vanligt benämnas arbetstidsschema, äga tillämpning även under hamnuppehåll. Utredningsförslaget har utformats i enlighet härmed. Förslaget upptar även föreskrift om att schemat skall anslås å arbetsplatsen.

Remissyttrandena

Svenska sjöfolksförbundet och *Svenska stewardsföreningen* föreslår med hänsyn till den praxis som redan råder att det av utredningen föreslagna stadgandet får det innehåll, att den ordinarie arbetstiden skall fördelas i enlighet med ett av ekonomiföreståndaren i samråd med befälhavaren på förhand fastställt arbetstidsschema samt att detta skall anslås på arbetsplatsen.

Departementschefen

I likhet med utredningen anser jag lämpligt att den blivande sjöarbetstidslagen innehåller en bestämmelse enligt vilken ekonomipersonalens ordinarie arbetstid inte blott till sjöss utan även under hamnuppehåll fördelas enligt fastställt arbetstidsschema, som anslås på arbetsplatsen. För närvarande fastställs arbetstidsschema av befälhavaren. Att uppdelas beslutanderätten i denna fråga mellan befälhavaren och ekonomiföreståndaren såsom föreslagits från sjöfolkshåll låter sig inte lämpligen göra. Naturligast torde vara att beslutanderätten kvarligger hos befälhavaren. Det synes dock ligga i sakens natur att ekonomiföreståndarens synpunkter inhämtas innan arbetstidsschema fastställs. Någon särskild lagbestämmelse härom förefaller dock ej påkallad.

12 §.

Paragrafen, som upptar vederlagsbestämmelserna, motsvarar 8 § i utredningsförslaget.

Utredningen

Såsom av redogörelsen för huvudlinjerna i utredningens förslag framgår föreslås, att vederlag skall utgå för den del av den ordinarie arbetstiden, som dels överstiger 45 timmar under loppet av en vecka, då fråga är om vaktindelade sjömän (ej ekonomipersonal) samt om icke vaktindelade sjömän tillhörande radiopersonalen, vilkas ordinarie arbetstid är 8 timmar om dygnet, samt dels överstiger 90 timmar under loppet av två veckor, då fråga är om annan sjöman. Vidare skall, såsom tidigare nämnts, den fritid, som lämnas såsom vederlag, enligt utredningsförslaget beredas sjömannen i hamn. Alternativt må dock vederlaget ges på annat sätt enligt vad därom må fastställas genom kollektivavtal. Den nuvarande möjligheten att genom annan överenskommelse än kollektivavtal fastställa vederlagets art eller omfattning har upphävts icke blott då fråga är om sjömän å fartyg — å minst 500 bruttoton — varå konventionen äger tillämpning, utan även beträffande sjömän å alla fartyg, vilka beröres av bestämmelserna i 2 kap.

Enligt 51 § tredje stycket sjömanslagen skall sjöman under fartygs uppehåll i hamn på därom av honom gjord framställning beredas tillfälle att för egna angelägenheters ordnande en gång i månaden å dag, då affärs- och expeditiionslokaler hålles öppna, vistas i land under tiden efter klockan 12 eller under annan tid, varom överenskommelse träffats. Överstiger icke fartygets oavbrutna uppehåll fyrtioåtta timmar, må dock sådant landlov kunna påfordras allenast såvida fartygets avgång ej därigenom fördröjes. Utredningen anför att i kollektivavtalen i regel finns intagen en bestämmelse, vilken stadgar att i vederlag, som utgår enligt 9 § gällande sjöarbetstidslag, skall ingå jämväl den i 51 § tredje stycket sjömanslagen föreskrivna s. k. halva fridagen. Utredningen föreslår att sjöarbetstidslagens vederlagsstadgande kompletteras med denna regel.

Remissyttrandena

Sveriges redareförening anför att den föreslagna vederlagsregeln är oklar till sin avfattning. För den praktiska tillämpningen är det önskvärt, att tydligt anges vad som innefattas i begreppet »överskjutande tid». Föreningen hemställer därför, att i lagtexten närmare klargöres förhållandet mellan ordinarie arbetstid, vederlag och övertidsarbete.

Departementschefen

I det allmänna avsnittet har jag närmare behandlat frågan om sjömannens rätt till vederlag och därvid biträtt vad utredningen föreslagit angående grunderna för vederlagets beräkning. Jag har även förut understrukt betydelsen av att vederlaget tillgodoföres sjömannen i form av verklig fritid, dvs. fritid i hamn. Såsom utredningen föreslagit bör gälla att vederlag i första rummet skall utgå i form av fritid i hamn och att avvikelser härifrån endast kan komma till stånd efter överenskommelse i form av kol-

lektivavtal. Jag biträder även vad utredningen föreslagit om avräkning från vederlagsberättigande tid av ledighet som sjömannen åtnjutit jämlikt 51 § tredje stycket sjömanslagen.

Beträffande det av redareföreningen resta spørsmålet torde de detaljfrågor om vilka här möjligen kan råda oklarhet genomgående vara av den art att de med fördel löses förhandlingsvägen.

13 §.

Paragrafen, som motsvarar 9 § utredningsförslaget, upptager bestämmelser om ordinarie arbetstid på fartyg under 500 bruttoton i lokalfart eller, enligt utredningens terminologi, begränsad närtrafik.

I enlighet med vad jag tidigare förordat skiljes i departementsförslaget mellan lokalfart inom svensk hamn och sådan fart annorstädes.

I fråga om förstnämnda slag av lokalfart torde regleringen av arbetstiden böra utformas i nära anslutning till bestämmelserna i 4 § 1930 års lag om arbetstidens begränsning. Arbetstiden på fartyg i sådan fart må följaktligen ej tillåtas överstiga 45 timmar i veckan, raster oräknade. För dygn må arbetstiden ej överstiga 9 timmar. Bedrives arbete med regelbunden skiftindelning, får dock avvikelser göras från nämnda regler, så framt arbetstiden under en tidrymd av högst tre veckor icke överstiger i genomsnitt 45 timmar i veckan.

I 4 § allmänna arbetstidslagen upptages även stadgande att vecka skall räknas från och med måndag eller annan dag som tillämpas för arbetsstället. Bestämmelsen infördes i lagen i samband med 1957 års reform och innebär att veckoperioden icke, såsom tidigare gällde, behöver sammanfalla med indelningen i kalenderveckor. Vid beräkningen kan i stället vilken veckodag som helst användas såsom utgångspunkt. Bestämmelsen förutsätter dock en fast och för arbetsstället enhetlig periodindelning.

På sjöarbetstidens område har man i praxis i fråga om veckoberäkning alltid ansett sig obunden av kalenderindelningen. De speciella anställningsförhållandena ombord medför vidare regelmässigt att periodindelningen icke blir enhetlig för fartyget utan bestämmas för varje sjöman efter hans anställningsdag. Med hänsyn till den praxis som sålunda av gammalt råder ombord på fartyg synes en sådan regel om beräkningen av vecka som 4 § allmänna arbetstidslagen innehåller icke ha någon uppgift att fylla i fråga om sjöarbetstidens reglering för nämnda hamntrafik. Jag förordar därför att i paragrafen icke upptages någon bestämmelse om veckoberäkning. Detta hör självfallet inte hindra att man på de fartyg där så finnes lämpligt, exempelvis lokalfart i hamn, reglerar begränsningsperioderna på ett sådant mera enhetligt sätt som förutsättes i allmänna arbetstidslagen.

För övrig lokalfart torde i paragrafen få införas den av utredningen föreslagna regeln om högst 12 timmars dygnsarbetstid och högst 56 timmars arbetsvecka. I överensstämmelse med vad utredningen föreslagit förordar jag en bestämmelse av innebörd att skeppstjänst dock ej skall kunna åläggas sjöman som ordinarie arbete på helgdag vid uppehåll i hamn.

14 §.

Paragrafen motsvarar 10 § i utredningsförslaget.

Utredningen

Enligt 11 § gällande sjöarbetstidslag är sjöman skyldig att utom ordinarie arbetstid utföra a) skeppstjänst som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods; b) skeppstjänst som erfordras för lämnande av hjälp varom i 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen sägs; c) deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap samt andra säkerhetsanordningar som anställs i enlighet med vad därom särskilt stadgas; eller d) sedvanliga och nödvändiga nautiska och meteorologiska observationer. För sådan skeppstjänst är sjömannen enligt nämnda lagrum icke berättigad till ersättning, såvida ej annat överenskommits.

Vad angår a) påpekar utredningen att motsvarande bestämmelser i norska sjöarbetstidslagen (§ 12) och tyska sjömanslagen (§ 88) icke under säkerhetstjänst hänför sådan skeppstjänst som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för gods. Utredningen föreslår motsvarande begränsning å svenska fartyg.

Utredningen föreslår vidare, att stadgandet under d), vilket infördes i lagen år 1948, slopas. Såsom skäl anföres, att det har ringa praktisk betydelse med hänsyn till de navigeringsmetoder som numera tillämpas.

Remissyttrandena

Sveriges fartygsbefälsförening anför att i praktiken befälet icke längre ålägges att utöver ordinarie skeppstjänst utföra »sedvanliga och nödvändiga nautiska och meteorologiska observationer». Utredningens förslag att slopa detta åliggande ansluter sig därför helt till praxis på området.

Sveriges redareförening hyser motsatt åsikt och framhåller, att det sedan länge tillbaka varit kutym, att den tid som åtgår för ifrågavarande observationer, icke skall berättiga till övertidsersättning. Föreningen påyrkar därför att i vart fall föreskriften rörande sedvanliga och nödvändiga nautiska observationer kvarstår.

Svenska sjöfolksförbundet och *Svenska stewardsföreningen* gör invändning mot att de ombordanställda skall kunna åläggas att utan ersättning deltaga i övningar med livbåtar och eldsläckningsredskap på fritid. Organisationerna föreslår därför en kompletterande bestämmelse om att deltagande i övning som avses i ifrågavarande punkt och som företages å fritid skall ersättas med övertidsersättning.

Departementschefen

Utredningens förslag innebär att nuvarande bestämmelser om skyldighet för sjömannen att utan särskild ersättning underkasta sig säkerhetstjänst och därmed likställd skeppstjänst i stort bibehålles. I ett par avseenden föreslås dock förändringar.

Sålunda upphäves skyldigheten att utan övertidsersättning utom den ordinarie arbetstiden verkställa sedvanliga och nödvändiga nautiska och meteorologiska observationer. Förslaget har i denna del mött gensaga från redarhåll. För egen del finner jag utredningens förslag väl motiverat och förordar att nämnda skyldighet slopas.

Beträffande det från sjöfolkets sida väckta spørsmålet om skyldigheten att deltaga i övningar med säkerhetsattiralj torde ersättningsfrågan ligga något annorlunda till. Sådana övningar skall anställas regelbundet och det ligger självfallet icke minst i de ombordanställdas intresse att så sker. Övningarna torde i allmänhet icke kunna äga rum under sådana förhållanden att endast ordinarie arbetstid tas i anspråk. Det kan från dessa synpunkter resas betänkligheter mot att undantaga sådana övningar från säkerhetstjänsten ombord och därmed förknippa dem med kostnader för redaren. Jag är därför inte benägen att förorda någon ändring i vad utredningen i denna del föreslagit.

Jag förordar jämväl att skyldigheten att såsom säkerhetstjänst utföra skeppstjänst i anledning av fara för gods utmönstras.

15 §.

Paragrafen, som motsvarar 11 § i utredningsförslaget, stadgar i likhet med gällande lag (12 §) skyldighet för sjöman att — utöver ordinarie arbete — mot ersättning åtaga sig övertidsarbete.

16 §.

Paragrafen motsvarar 12 § i utredningsförslaget.

Utredningen

I utredningsförslaget har bibehållits den i 13 § gällande lag föreskrivna maximeringen av övertidsarbete, vilken innebär att sådant arbete kan åläggas sjöman under högst 24 timmar i veckan. Dock får övertidsarbete icke förekomma i sådan utsträckning att tiden för sjömannens skeppstjänst under ett och samma dygn därigenom skulle uppgå till mer än 16 timmar.

I överensstämmelse med vad nu gäller undantages från begränsningen övertidsarbete som erfordras för vissa uppräknade ändamål. Såsom en konsekvens av utredningens förslag att begränsa de slag av arbeten som sjöman har att utföra såsom säkerhetstjänst föreslås att till de arbeten som ålägges sjöman utöver den föreskrivna gränsen för övertidsarbete skall hänföras även arbete som erfordras för avvärjande av hotande fara för gods.

Remissyttrandena

Svenska sjöfolksförbundet och *Svenska stewardsföreningen* vänder sig med skärpa mot utredningens förslag att bibehålla den nuvarande gränsen för övertidsarbete som innebär, att sådant arbete kan tas ut intill 24 timmar

per vecka. De ombordanställdas arbete är mycket hårt och pressande och organisationerna finner en stark reduktion av detta timantal motiverad. Enligt organisationernas mening bör övertidsarbete icke få överstiga 14 timmar per vecka. — I samma riktning uttalar sig *Svenska maskinbefälsförbundet*.

Departementschefen

Den nuvarande bestämmelsen om begränsning av övertidsarbetet till 24 timmar i veckan kan såsom huvudregel föras tillbaka till 1938 års sjöarbetstidslag, där motsvarande stadgande avlöste en mångfald föreskrifter för olika fall om maximum av det övertidsarbete som fick uttagas. Den kritik som från sjöfolkshåll riktats mot gällande maximering av övertidsarbete finner jag fullt förståelig. Ett maximum av 24 timmar i veckan innebär att övertidsarbete ombord på fartygen tillåtes i en omfattning som är mångdubbelt större än vad som medges i fråga om de i land anställda. Starka arbetshygieniska skäl talar därför enligt min mening för en sänkning av det nuvarande högsta antalet tillåtna övertidstimmar i veckan. Jag är emellertid inte beredd att tillstyrka en sänkning ända till 14 timmar såsom sjöfolkets förslag innebär. En begränsning av övertidsarbetet till 18 timmar i veckan torde kunna genomföras utan att man åsidosätter redarens berättigade intresse av att när så påkallas kunna utnyttja sjömannen för arbete utom den ordinarie arbetstiden. Jag förordar därför den ändringen i utredningsförslaget att den nuvarande gränsen för övertidsarbetet vid 24 timmar i veckan utbytes mot en motsvarande gräns vid 18 timmar. Vad utredningen i övrigt föreslagit i fråga om begränsningen av övertidsarbete finner jag mig böra biträda.

17 §.

Paragrafen motsvarar 13 § i utredningsförslaget.

Utredningen

I 14 § gällande sjöarbetstidslag regleras ersättningen för övertidsarbete. Ersättningen skall utgå i penningar eller ock, då fråga är om vaktjänst i hamn eller om arbete utfört av sjöman som icke uppbär kontant lön, beredas i form av fritid. Kontant ersättning 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.

Enligt utredningens mening innefattar denna bestämmelse, varigenom övertidsersättningens storlek är lagfästad, ett klart avsteg från den eljest på den allmänna arbetsmarknaden gällande principen att avtalsparterna har att bestämma om sådan ersättning. Det synes utredningen icke finnas anledning att på sjöfartens område med dess omfattande och stabiliserade organisationsväsen bibehålla en speciell anordning i förevarande avseende. Det

bör stå parterna fritt att i kollektivavtalen reglera övertidsersättningen lika väl som löneförhållandena i övrigt.

Utredningen påpekar emellertid att art. 18 i konventionen nr 109 innehåller den bestämmelsen, att grunderna för beräkning av övertidsersättningens storlek skall fastställas genom nationell lagstiftning eller genom kollektivavtal, därvid dock skall iakttagas att ersättningen i intet fall må understiga 125 procent av grundlönen — varmed förstås kontant lön, exklusive kostersättning, övertidsersättning, premier eller andra bidrag i penningar eller in natura — för timme räknat. För att kunna uppfylla önskemålet om Sveriges ratificering av nämnda konvention, åtminstone i vad den avser avdelningen rörande arbetstid, finner utredningen det nödvändigt att införa ett stadgande, som garanterar att övertidsersättningen icke understiger det minimum som angivits i konventionens art. 18. Med nu nämnda förbehåll skall det enligt utredningens förslag stå parterna fritt att genom kollektivavtal besluta om övertidsersättningens storlek.

I övrigt föreslås icke någon ändring av vad som för närvarande gäller.

Remissyttrandena

Svenska sjöfolksförbundet och *Svenska stewardsföreningen*, *Svenska träindustriarbetareförbundet* samt *Tjänstemännens centralorganisation* uttalar sig till förmån för att nuvarande ordning med bestämmelser om övertidsersättningens storlek bibehålles. — Förstnämnda båda organisationer uttalar att gällande reglering helt växt in i de ombordanställdas medvetande. — Från TCO:s sida anföres att de förmåner, som utgår enligt nuvarande lagstiftning, i fråga om storlek täcker de minimikrav som uppställs i konventionen nr 109.

Frågan om bestämmande av övertidsersättningen utvecklas närmare av *Svenska maskinbefälsförbundet* som även förordar att ersättningens storlek regleras i lagen. Förbundet menar att någon risk icke föreligger att nuvarande övertidsersättning skulle understiga det minimum som anges i konventionen nr 109. Förbundet förordar dock att värdena 1/150 och 1/75 ändras till 1/140 respektive 1/70. Förbundet anför.

Med en veckoarbetstid av 48 timmar och en övertidsersättning, beräknad på 1/150 av månadslönen, blir övertidsersättningen exakt 137,6 %. Även om konventionstexten föreskrivit 45 timmars arbetsvecka, hade 1/150 täckt fordringarna. Procentsatsen hade då blivit 129,0. Det bör ytterligare uppmärksammas, att den gällande lagtexten binder övertidsersättningen vid den kontanta månadslönen, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning. Konventionen tager däremot grundlönen som bas vid bestämmandet av övertidsersättningens storlek. I avtalet mellan Sveriges redareförening och de ombordanställdas organisationer finns, förutom ålderstilläggen, över tjugo olika tillägg, som inkluderas i lönen vid beräkning av övertidsersättningens storlek. Då det bland dessa tillägg finns sådana med en storlek av 16 och 8 % av lönen, bör det framgå, hur ofördelaktigt det skulle vara för svenskt sjöfolk, om konventionens föreskrifter blev tillämpade.

Förbundet finner det icke vara rättvist, att sjömän när det gäller övertidsersättning skall ha en särställning i fråga om ordinarie veckoarbetstid. För

andra arbetstagare är den fastställd till 48 timmar per vecka, där det genom tidigare lagstiftning är praxis, att övertidsersättning utgår efter 48 timmar i den mån övertidsersättning icke börjar redan vid 45-timmarsgränsen, såsom den nya lagstiftningen giver möjlighet till. Enligt sjöarbetstidslagen ligger samma gräns vid 56 timmar per vecka i trevaktsbåtar och vid 2×56 timmar per 14 dagar i tvåvaktsbåtar. Sett ur den synpunkten, att ordinarie arbetstiden per månad egentligen är 240 timmar, blir övertidsersättningen egentligen högre än förut nämnda procenttal, nämligen 160, men detta är inget uttryck för en hög övertidsersättning utan i stället ett bevis på att övertidsgränsen ligger för högt. Om icke lagstiftarna finner skäl att höja övertidsersättningen, så att den procentuellt står kvar vid samma värde, bör i alla fall enligt vår mening vägen inte öppnas för en försämring. Det finns dock i konventionstexten möjlighet att nationellt fastställa övertidsersättningen, blott den inte blir sämre än vad konventionen anger såsom minimum.

Sveriges redareförening anser det olämpligt att i lagtexten hänvisa till vad som är föreskrivet i konventionen nr 109. Den personal som har att tillämpa lagen ombord på fartygen torde i flertalet fall icke ha närmare kännedom om konventionen.

Departementschefen

I principfrågan om lämpligheten av att i lagen bestämma storleken av arbetsersättning kan jag ansluta mig till utredningens mening. Det naturligaste vore självfallet att övertidsersättningen liksom arbetsersättningen över huvud helt bestämdes av arbetsmarknadsparterna genom kollektivavtal. Man får å andra sidan inte bortse från att övertidsfrågan på detta område inte kan bedömas på samma sätt som på den övriga arbetsmarknaden. Dels föreligger en konvention som förutsätter att övertidsersättningen är reglerad så att den icke understiger en viss gräns. Hos oss måste sådan reglering ske genom lagstiftning. Till detta kommer att den nuvarande i lagen bestämda nivån för övertidsersättningen har en restriktiv verkan på uttaget av övertidsarbete som enligt min mening är svår att undvara. Jag har visserligen i anslutning till föregående paragraf förordat viss sänkning av det nuvarande högsta antalet timmar i veckan för övertidsarbete. Det kan emellertid befaras att en sådan skärpning icke ger något nämnvärt resultat därest man samtidigt sänker den nuvarande nivån för övertidsersättningarna. Jag är med hänsyn till det anförda beredd biträda de från sjöfolkshåll framförda yrkandena om att sjöarbetstidslagen även framdeles skall upptaga bestämmelser om övertidsersättningens storlek. För en sådan ståndpunkt talar även den olägenhet som redareföreningen funnit utredningens förslag kunna medföra. Jag förordar sålunda att de nuvarande i 14 § sjöarbetstidslagen upptagna bestämmelserna om övertidsersättningens storlek överföres till den blivande lagen. Jag finner icke tillräckliga skäl att därvid jämka de beräkningsgrunder som hittills varit gällande.

18 §.

I den allmänna motiveringen har förordats att lagens bestämmelser om reglering av den ordinarie arbetstiden ges dispositiv karaktär. Bestämmelse härom har upptagits i förevarande paragraf som motsvarar 14 § i utredningsförslaget. Såsom förebild har tjänat den motsvarande regel som i samband med 1957 års arbetstidsreform infördes i allmänna arbetstidslagen. Av hänsyn till innehållet i konventionen nr 109 torde dock den inskränkningen få göras att kollektivavtalet blir ogiltigt i den mån det strider mot överenskommelse mellan Sverige och främmande makt. Med hänsyn till den speciella konstruktionen av sjöarbetstidslagen — som reglerar icke blott den ordinarie arbetstiden utan även i viss mån beskaffenheten av det arbete som må åläggas sjöman under sådan arbetstid — förordar jag i likhet med utredningen att avtalsfriheten enligt förevarande paragraf skall omfatta även lagens bestämmelser i sistnämnda hänseende. Detta torde ej behöva uttryckligen utsägas i lagtexten.

19—21 §§.

Paragraferna, som motsvarar 15—17 §§ i utredningsförslaget, innehåller bestämmelser huvudsakligen om arbetstidsjournal och tillsynen å lagens efterlevnad. I gällande lag har reglerna härom upptagits under 16—18 §§.

I 19 § synes den formella jämkningen böra vidtagas i förhållande till utredningsförslaget och motsvarande bestämmelse i gällande lag att formulär till arbetstidsjournal föreskrives skola fastställas av sjöfartsstyrelsen och icke av »fartygsinspektionens chefsmyndighet». Den i 21 § föreskrivna tillsynen å lagens efterlevnad bör åvila sjöfartsverket, av vilket fartygsinspektionen utgör en del.

22—24 §§.

Paragraferna, som motsvarar 18 § 1 mom. respektive 19 § och 18 § 2 mom. i utredningsförslaget, överensstämmer helt med 19—21 §§ gällande lag.

25 §.

Paragrafen motsvarar 20 § i utredningsförslaget.

I 22 och 23 §§ gällande lag har bestämmelser meddelats om laga domstol i mål enligt lagen. Bestämmelserna torde i enlighet med utredningens förslag böra sammanföras till en paragraf. I övrigt föreslås icke annan ändring än att nuvarande hänvisningar till äldre sjömanslag ersätts med hänvisning till motsvarande regler i 7 kap. 1952 års sjömanslag.

Med den utformning av ny sjöarbetstidslag som jag har förordat kommer lagen att stå i överensstämmelse med ILO-konventionen nr 109.

Ikraftträdandebestämmelsen

Såsom jag i det föregående motiverat torde den nya sjöarbetstidslagen i sin helhet böra träda i kraft den 1 juli 1960. Redan dessförinnan kan behov föreligga av att meddela dispens enligt 1 § 3 mom. och 19 §. Ikraftträdandebestämmelsen torde böra kompletteras med stadgande som uttryckligen ger befogenhet att där så påkallas i förväg meddela sådana dispenser.

X. Departementschefens hemställan

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över det inom handelsdepartementet upprättade förslaget till sjöarbetstidslag, av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar (*Bilaga A*), måtte för det i 87 § regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Pierre Vinde

Förslag
till
Sjöarbetstidslag

Härigenom förordnas som följer.

1 kap.

Inledande bestämmelser

1 §.

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

2 mom. Från lagens tillämpning undantages arbete som utföres av befälhavare å fartyg varå utom denne minst tre personer äro anställda; maskinchef och främste styrman, därest deras skeppstjänst icke är indelad i vakter;

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

läkare och annan person som är anställd uteslutande för att meddela sjukvård;

person som är anställd uteslutande för att meddela undervisning;

musiker;

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

person som är anställd å fartyg av följande slag, nämligen

a) kronan tillhörigt fartyg, såvida icke Konungen annorlunda förordnat,
b) fiskefartyg, då det användes såsom sådant, eller fartyg som nyttjas till verksamhet omedelbart förbunden med fiske,

c) räddningsfartyg då det användes såsom sådant,

d) lustfartyg,

e) segelfartyg med hjälpmaskin, om fartygets bruttodräktighet understiger 100 registerton, eller annat fartyg som har en bruttodräktighet understigande 25 registerton, såvida ej Konungen om sådant fartyg annorlunda förordnat.

3 mom. När synnerliga skäl därtill äro, må Konungen eller myndighet som Konungen förordnar medgiva undantag jämväl i övrigt från tillämpningen av denna lag, i den mån det icke strider mot överenskommelse mellan Sverige och främmande makt.

2 §.

1 mom. I denna lag förstås med

skeppstjänst: arbete som avses i 1 § 1 mom.;

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

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

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

passagerarfartyg: fartyg för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat;

dygn: tiden från klockan 0 till klockan 24;

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

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

närtrafik: fart i svenskt farvatten eller eljest i Östersjön eller därmed i förbindelse varande farvatten, dock ej bortom linjen Shetlands nordpynt—Trondheimsfjorden, 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest);

fjälltrafik: vidsträcktare fart än närtrafik;

lokalfart: fart i vilken förekommande resa icke under vanliga förhållanden kräver mera än 12 timmars oavbruten gång från eller till svensk hamn.

Fartyg skall under resa hela tiden anses nyttjat i den vidsträcktaste fart som resan omfattar, dock ej i den mån resan till följd av storm, sjöskada eller annan trängande nöd kommit att utsträckas längre än avsett.

2 mom. Vid beräkning av arbetstid enligt denna lag skola, utom i fall som avses i 13 § 1 mom., undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, såvida sjömannen enligt förmans besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar minst 1 timme.

2 kap.

Ordinarie arbetstid å fartyg i fjälltrafik och i närtrafik

3 §.

Om ordinarie arbetstid å fartyg i fjälltrafik eller i närtrafik stadgas i 4—12 §§; dock att i fråga om fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton, som nyttjas i lokalfart, i stället skall gälla vad som föreskrives i 13 §.

4 §.

1 mom. För vaktindelad sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen samt för sjöman tillhörande radiopersonalen må ordinarie arbetstid till sjöss å fartyg i fjälltrafik eller närtrafik utgöra högst 8 timmar om dygnet där ej annat är stadgat i 2 mom.

2 mom. Å fartyg i närtrafik må, därest fartyget har en bruttodräktighet understigande 500 registerton, ordinarie arbetstid till sjöss för sjöman som avses i 1 mom. utgöra högst 24 timmar för två dygn i följd och 112 timmar under loppet av två veckor i följd; dock skall ordinarie arbetstiden utgöra högst 8 timmar om dygnet för

a) sjöman som tillhör maskinpersonalen, om fartyget har en maskinstyrka överstigande 700 indikerade hästkrafter; samt

b) i annat fall än under a) avses, eldare som har att för hand elda med kol, därest resan under vanliga förhållanden kräver mer än 24 timmars oavbruten gång.

5 §.

Å dygn under vilket fartyget avgår från eller ankommer till hamn må ordinarie arbetstid för sjöman som avses i 4 § icke överstiga 8 timmar.

Befinner sig fartyget till sjöss eller eljest i gång under större delen av avgångs- eller ankomstdygn må under det dygnet tillämpas den längre ordinarie arbetstid som må gälla när fartyget är till sjöss; dock att skeppstjänst icke må, utöver ordinarie arbetstid enligt första stycket, såsom ordinarie arbete åläggas sjömannen under längre tid än 1 timme medan fartyget ligger förtöjt eller förankrat i hamn.

6 §.

Å helgdag när fartyget är till sjöss eller avgår från eller ankommer till hamn må sjöman som avses i 4 § icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än

1) arbete som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering ävensom därmed sammanhängande arbete som ej kan tåla uppskov,

2) radiotelegraf- och radiotelefontjänst,

3) lättare rengöring och spolning av däck under sammanlagt högst 1 timme,

4) arbete som erfordras för besättningens förplägning,

5) arbete för fartygets klargöring i anledning av avgång från eller ankomst till hamn,

6) arbete för ombordtagande och ilandförande av passagerare, post och passagerares effekter,

7) arbete för ombordtagande av proviant och skeppsförnödenheter i mindre omfattning, samt

8) lastning och lossning av styckegods i mindre omfattning och av gods vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas.

7 §.

Under fartygets uppehåll i hamn må ordinarie arbetstid för sjöman som avses i 4 § icke överstiga 8 timmar om dygnet och 45 timmar i veckan. Arbetstiden skall, såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt, förläggas mellan klockan 6 och klockan 18.

Å helgdag må sjömannen under sådant uppehåll icke åläggas att fullgöra skeppstjänst såsom ordinarie arbete.

8 §.

För dagman utgör ordinarie arbetstid å fartyg i fjärrtrafik eller närtrafik, när fartyget är till sjöss eller under dygn när fartyget avgår från eller ankommer till hamn, högst 8 timmar om dygnet. Arbetstiden må dock icke överstiga 45 timmar i veckan.

Å helgdag när fartyget är till sjöss må dagman icke under längre tid än sammanlagt 1 timme såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än sådan som regelmässigt ingår i hans åliggande och icke kan tåla uppskov. Å helgdag som infaller å avgångs- eller ankomstdygn må dagman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än sådan som avses i 6 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas mellan klockan 6 och klockan 18.

9 §.

Under fartygets uppehåll i hamn skall i fråga om ordinarie arbetstid för dagman gälla vad som stadgas i 7 § för där avsedda sjömän.

10 §.

1 mom. För sjöman tillhörande ekonomipersonalen må ordinarie arbetstid för dygn å fartyg i fjärrtrafik eller närtrafik, när fartyget är till sjöss eller under dygn när fartyget avgår från eller ankommer till hamn, utgöra å *passagerarfartyg*

högst 9 timmar under loppet av 14 timmar i följd;

å *annat fartyg*

högst 8 timmar.

Under fartygets uppehåll i hamn må för sjöman tillhörande ekonomipersonalen ordinarie arbetstid för dygn utgöra

å *passagerarfartyg*

a) när passagerare finnas ombord, 9 timmar under loppet av 14 timmar i följd, och

b) i annat fall 8 timmar under loppet av 12 timmar i följd, dock att arbetstiden icke må överstiga 5 timmar å lördag eller helgdag samt att annan personal än köks- och upppassarpersonal å helgdag icke må åläggas skeppstjänst såsom ordinarie arbete;

å *annat fartyg*

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

2 mom. Ordinarie arbetstid skall, såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt, förläggas

å *passagerarfartyg* under fartygets uppehåll i hamn, när passagerare icke finnas ombord, till tiden före klockan 19; samt

å *annat fartyg*

till sjöss eller under dygn när fartyget avgår från eller ankommer till hamn, mellan klockan 6 och klockan 19, och

under fartygets uppehåll i hamn, mellan klockan 6 och klockan 18 å söckendag utom lördag samt mellan klockan 6 och klockan 15 å lördag och helgdag.

11 §.

Ekonomipersonalens ordinarie arbetstid bör fördelas i enlighet med ett av befälhavaren på förhand fastställt arbetstidsschema. Sådant schema bör vara anslaget på arbetsplatsen.

12 §.

Överstiger den ordinarie arbetstiden

a) 45 timmar under loppet av en vecka då fråga är om sjöman som avses i 4 § och vars ordinarie arbetstid till sjöss utgör högst 8 timmar om dygnet eller

b) 90 timmar under loppet av två veckor i följd då fråga är om annan sjöman,

skall sjömannen för överskjutande tid åtnjuta vederlag i form av fritid i hamn eller ock på annat sätt enligt vad därom må fastställas genom kollektivavtal. Från den tid för vilken vederlag må utgå skall avräknas ledighet som sjömannen åtnjutit jämlikt 51 § tredje stycket sjömanslagen.

3 kap.

Ordinarie arbetstid å vissa fartyg i lokalfart

13 §.

1 mom. Nyttjas fartyg vars bruttodräktighet understiger 500 registerton i lokalfart inom svensk hamn, må ordinarie arbetstid ej överstiga 45 timmar i veckan, raster oräknade. Arbetstiden må ej något dygn överstiga 9 timmar.

Bedrives arbete med regelbunden skiftindelning, må annan arbetstid än nyss angivits tillämpas, såframt arbetstiden under en tidrymd av högst tre veckor icke överstiger i genomsnitt 45 timmar i veckan.

2 mom. Nyttjas fartyg, som avses i 1 mom., i lokalfart annorstädes än inom svensk hamn, må ordinarie arbetstid ej överstiga 12 timmar för dygn och 56 timmar i veckan.

Å helgdag när fartyget hela dygnet uppehåller sig i hamn må sjömannen icke åläggas skeppstjänst såsom ordinarie arbete.

4 kap.

Säkerhetstjänst och övertidsarbete

14 §.

Utöver vad som stadgas i 2 och 3 kap. må skeppstjänst åläggas sjöman då fråga är om

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

b) skeppstjänst som erfordras för lämnande av hjälp enligt 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen; eller

c) deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap samt andra säkerhetsanordningar som anställas i enlighet med vad därom särskilt stadgas.

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

15 §.

Utöver vad som stadgas i 2 och 3 kap. må sjöman mot ersättning åläggas jämväl annan än i 14 § omförd skippstjänst (övertidsarbete).

16 §.

Övertidsarbete må åläggas sjöman under högst 18 timmar i veckan. Dock må övertidsarbete icke förekomma i sådan utsträckning att tiden för sjömannens skeppstjänst under ett och samma dygn därigenom skulle uppgå till mer än 16 timmar.

Övertidsarbete bör ej förekomma regelbundet.

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

- a) avvärjande av hotande fara för gods;
- b) nödig vakttjänst i hamn;
- c) vidtagande av åtgärd som blivit påbjuden av myndighet i hamn;
- d) skeppstjänst som föranledes därav att besättningen blivit minskad under pågående resa; eller
- e) annan skeppstjänst som ej kan tåla uppskov och som måste fullgöras å tid då sjöman icke eljest enligt denna lag har att förrätta arbete.

17 §.

1 mom. Ersättning för övertidsarbete skall utgå i penningar eller ock, då fråga är om vakttjänst i hamn eller om arbete utfört av sjöman som icke uppbär kontant lön, beredas i form av fritid.

2 mom. Övertidsersättning som utgår i penningar skall för timme räknat utgöra, när övertidsarbetet utförts å söckendag, minst en 150-del och, när övertidsarbetet utförts å helgdag, minst en 75-del av sjömannens kontanta månadslön, oberäknat kostpenningar eller däremot svarande ersättning.

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

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

5 kap.

Övriga bestämmelser

18 §.

Från de begränsningar som stadgas i 4—10 och 13 §§ må avsteg göras genom kollektivavtal som å arbetstagersidan slutits eller godkänts av organisation vilken enligt lagen om förenings- och förhandlingsrätt är att anse såsom huvudorganisation. Sådant avsteg är dock utan verkan, i den mån det strider mot överenskommelse mellan Sverige och främmande makt.

Redare som är bunden av kollektivavtal som avses i första stycket äger tillämpa avtalet beträffande sjöman, vilken sysselsättes i sådant arbete som avses därmed, även om sjömannen ej är medlem av den avtalsslutande organisationen på arbetstagersidan. Vad nu sagts gäller dock ej sjöman som omfattas av annat tillämpligt kollektivavtal.

19 §.

Det åligger befälhavaren eller, under hans tillsyn och ansvar, styrman eller någon av maskinbefälet eller föreståndare för ekonomiavdelningen att föra arbetstidsjournal upprättad enligt formulär som fastställs av sjöfartsstyrelsen. Anteckningarna i journalen skola införas senast dagen efter den under vilken arbetet utföres.

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

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

20 §.

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

21 §.

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

Närmare föreskrifter angående tillsynen meddelas av Konungen.

22 §.

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

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

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

23 §.

Bryter någon mot föreskrift som är meddelad i 19 §, straffes med dagsböter.

24 §.

Åsidosätter befälhavare den skyldighet som enligt 20 § åligger honom, straffes med böter från och med fem till och med etthundra kronor.

25 §.

Om domstol i tvistemål som bör bedömas efter denna lag samt i mål rörande förseelse varom i denna lag sägs skall vad i 7 kap. sjömanslagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1960.

Genom denna lag upphäves sjöarbetstidslagen den 26 augusti 1948 (nr 631).

Undantag som avses i 1 § 3 mom. och 20 § må meddelas jämväl innan lagen trätt i kraft.

Sjöarbetstidsutredningens förslag

till sjöarbetstidslag

1 kap.

Inledande bestämmelser

1 §.

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

Vad i första stycket sägs om arbete av där omförmäld person skall jämväl gälla arbete av den som är anställd å svenskt fartyg vilket, utan att nyttjas på sätt i första stycket sägs, användes för isbrytning eller bogsering eller ock för utbildning.

2 mom. Från lagens tillämpning undantages arbete som utföres av befälhavare å fartyg varå utom denne minst tre personer äro anställda; maskinchef och främste styrman, därest deras skeppstjänst icke är indelad i vakter;

föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg, varå utom denne minst sex personer äro anställda inom avdelningen;

läkare och annan person som är anställd uteslutande för sjukvård;

person anställd uteslutande för att meddela undervisning;

musiker;

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

person som är anställd å fartyg av följande slag, nämligen

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

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

c) segelfartyg med hjälpmaskin vars bruttodräktighet understiger 100 registerton, eller annat fartyg som har en bruttodräktighet understigande 25 registerton, såvida ej Konungen om fartyg varom nu är sagt annorlunda förordnat.

3 mom. När synnerliga skäl därtill äro, må Konungen eller myndighet som Konungen förordnar medgiva undantag jämväl i övrigt från tillämpningen av denna lag, i den mån det icke strider mot överenskommelse som Sverige ingått med främmande makt.

2 §.

1 mom. I denna lag förstås med

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

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

styrman: annan till fartygsbefälet hörande person än befälhavaren;

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

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

passagerarfartyg: fartyg för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat;

dygn: tiden från klockan 0 till klockan 24;

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

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

fartyg i närtrafik: fartyg som nyttjas i fart i svenskt farvatten eller eljest i Östersjön eller därmed i sjöförbindelse varande farvatten, dock ej bortom linjen Shetlands nordpynt—Trondheimsfjorden, 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest);

fartyg i begränsad närtrafik: fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton vilket nyttjas i sådan närtrafik vari ej ingår resa som under vanliga förhållanden kräver mer än 12 timmars oavbruten gång från eller till svensk hamn;

fartyg i fjärrtrafik: fartyg som nyttjas i vidsträcktare trafik än närtrafik.

Fartyg skall under resa hela tiden anses nyttjat i den vidsträcktaste fart som resan omfattar, dock att, därest resan till följd av storm, sjöskada eller annan trängande nöd kommit att utsträckas längre än avsetts, den trafik vari fartyget anses nyttjat skall bestämmas efter vad som gällt om vanliga förhållanden varit rådande.

2 *mom.* Vid beräkning av arbetstid enligt denna lag skola undantagas dels måltidsrast, dels ock annat uppehåll i skeppstjänsten, såvida sjömannen enligt förmans besked därunder äger avlägsna sig från arbetsplatsen och uppehållet varar minst 1 timme.

2 kap.

Ordinarie arbetstid i fjärrtrafik och annan närtrafik än begränsad närtrafik

3 §.

I detta kapitel meddelade bestämmelser avse fartyg som nyttjas i fjärrtrafik och annan närtrafik än begränsad närtrafik.

4 §.

1 *mom.* Denna paragraf äger tillämpning å vaktindelad sjöman som tillhör däck- och maskinpersonalen samt å sjöman tillhörande radiopersonalen.

2 *mom.* Ordinarie arbetstid till sjöss å fartyg i fjärrtrafik må ej överstiga 8 timmar om dygnet.

3 *mom.* Ordinarie arbetstid till sjöss å fartyg i närtrafik må ej överstiga

a) därest fartyget har en bruttodräktighet av minst 500 registerton, 8 timmar om dygnet, dock att annan ordinarie arbetstid må tillämpas under förutsättning att överenskommelse i form av kollektivavtal träffats om sådan ledighet att den ordinarie arbetstiden icke överstiger i genomsnitt 8 timmar om dygnet, samt

b) i annat fall 24 timmar för två dygn i följd och 112 timmar under loppet av två veckor i följd.

I fall som avses under b) skall dock den ordinarie arbetstiden utgöra högst 8 timmar om dygnet för eldare som har att för hand elda med kol, därest fartygets resa under vanliga förhållanden kräver mer än 24 timmars oavbruten gång, ävensom för annan sjöman tillhörande maskinpersonalen, därest fartygets maskinstyrka överstiger 700 indikerade hästkrafter.

4 mom. Å dygn varunder fartyget avgår från eller ankommer till hamn må den ordinarie arbetstiden ej överstiga 8 timmar. Befinner sig fartyget till sjöss eller eljest i gång under större delen av avgångs- eller ankomstdygn, må dock för sjömannen, vid beräkning av ordinarie arbetstid i fall som avses i 3 mom. första stycket under b), å sådant dygn tillämpas vad under b) stadgas; dock att i dylikt fall skeppstjänst icke må, medan fartyget ligger förtöjt eller förankrat i hamn, såsom ordinarie arbete åläggas sjömannen under längre tid än 1 timme.

5 mom. Å helgdag då fartyget är till sjöss eller eljest då fartyget avgår från eller ankommer till hamn må sjömannen icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än 1) sådan som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering ävensom därmed sammanhängande arbete som ej kan tåla uppskov, 2) radiotelegraf- och radiotelefontjänst, 3) lättare rengöring och spolning av däck under sammanlagt högst 1 timme, 4) för besättningens förplägning erforderligt arbete, 5) arbete för fartygets klargöring i anledning av avgång från eller ankomst till hamn, 6) arbete för ombordtagande och ilandförande av passagerare, post och passagerares effekter, 7) arbete för ombordtagande av proviant och skeppsförnödenheter i mindre omfattning samt 8) lastning och lossning av styckegods i mindre omfattning och av gods vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas.

5 §.

Ordinarie arbetstid till sjöss samt eljest under dygn då fartyget avgår från eller ankommer till hamn utgör för dagman högst 8 timmar om dygnet. Arbetstiden må dock icke överstiga 45 timmar i veckan. Ej heller må å helgdag då fartyget är till sjöss dagman under längre tid än sammanlagt 1 timme såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än sådan som regelmässigt ingår i hans åliggande och icke kan tåla uppskov. Å helgdag som infaller å avgångs- eller ankomstdygn må dagman icke såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än i 4 § 5 mom. sägs.

Ordinarie arbetstid till sjöss för dagman skall, såvida ej annat överenskommits, förläggas mellan klockan 6 och klockan 18.

6 §.

Ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn må för sjöman som ej tillhör ekonomipersonalen icke överstiga 8 timmar om dygnet och 45 timmar i veckan. Arbetstiden skall, såvida ej annat överenskommits eller är i vederbörande hamn brukligt, förläggas mellan klockan 6 och klockan 18. Sjömannen må ej åläggas att å helgdag fullgöra skeppstjänst såsom ordinarie arbete.

7 §.

1 mom. Denna paragraf äger tillämpning å sjöman tillhörande ekonomipersonalen.

2 mom. Ordinarie arbetstid å annat fartyg än passagerarfartyg utgör för dygn högst,

då fartyget är till sjöss samt eljest under dygn då fartyget avgår från eller ankommer till hamn, 8 timmar under loppet av 13 timmar i följd, och

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

3 mom. Ordinarie arbetstid å passagerarfartyg utgör för dygn högst, då fartyget är till sjöss samt eljest under dygn då fartyget avgår från eller ankommer till hamn, 9 timmar under loppet av 14 timmar i följd och,

under fartygets uppehåll i hamn,

a) när passagerare finnas ombord, 9 timmar under loppet av 14 timmar i följd,

b) i annat fall 8 timmar under loppet av 12 timmar i följd, dock att arbetstiden icke må överstiga 5 timmar å lördag eller helgdag samt att annan personal än köks- och upppassarpersonal å helgdag icke må åläggas skeppstjänst såsom ordinarie arbete.

4 mom. Ordinarie arbetstid under fartygets uppehåll i hamn skall, såvida ej annat överenskommits eller är i hamnen brukligt, förläggas å fartyg som icke för passagerare till tiden före klockan 19.

5 mom. Personalens ordinarie arbetstid fördelas i enlighet med ett av befälhavaren på förhand fastställt arbetstidsschema som skall anslås på arbetsplatsen.

8 §.

Överstiger den ordinarie arbetstiden

a) 45 timmar under loppet av en vecka då fråga är om sjöman som tillhör däck-, maskin- eller radiopersonalen och vars ordinarie arbetstid utgör högst 8 timmar om dygnet eller

b) 90 timmar under loppet av två veckor i följd då fråga är om annan sjöman,

skall sjömannen för överskjutande tid åtnjuta vederlag i form av fritid i hamn eller ock på annat sätt enligt vad därom må fastställas genom kollektivavtal. Från den tid för vilken vederlag må utgå skall avräknas ledighet som sjömannen åtnjutit jämlikt 51 § tredje stycket sjömanslagen.

3 kap.

Ordinarie arbetstid å fartyg i begränsad närtrafik

9 §.

Ordinarie arbetstid för sjöman å fartyg som nyttjas i begränsad närtrafik må ej överstiga

a) då fartyget nyttjas i trafik inom hamn och i till hamnen gränsande farvatten 10 timmar för dygn och 52 timmar i veckan,

b) i annat fall 12 timmar för dygn och 56 timmar i veckan.

Å helgdag då fartyget hela dygnet uppehåller sig i hamn eller, såvitt angår fartyg som avses under a), nyttjas i trafik inom hamn må sjömannen icke åläggas skeppstjänst såsom ordinarie arbete.

4 kap.

Säkerhetstjänst och overtidsarbete m. m.

10 §.

Utöver vad i 2 kap. stadgas må skeppstjänst åläggas sjöman då fråga är om

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

b) skeppstjänst som erfordras för lämnande av hjälp varom i 34 a, 223 eller 223 a §§ sjölagen sägs; eller

c) deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap samt andra säkerhetsanordningar som anställas i enlighet med vad därom särskilt stadgas.

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

11 §.

Utöver vad i 2 kap. stadgas må sjöman mot ersättning åläggas jämväl annan än i 10 § omnämnd skeppstjänst (overtidsarbete).

12 §.

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

Overtidsarbete bör ej förekomma regelbundet.

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

- a) avvärjande av hotande fara för gods;
- b) nödig vaktjänst i hamn;
- c) vidtagande av åtgärd som blivit påbjuden av myndighet i hamn;
- d) skeppstjänst som föranledes därav att besättningen blivit minskad under pågående resa; eller
- e) annan skeppstjänst som ej kan tåla uppskov och som måste fullgöras å tid då sjöman icke eljest enligt denna lag har att förrätta arbete.

13 §.

Ersättning för overtidsarbete skall utgå i penningar eller ock då fråga är om vaktjänst i hamn eller om arbete utfört av sjöman som icke uppbär kontant lön, beredas i form av fritid.

Overtidersättning som utgår i penningar må till sin storlek bestämmas genom kollektivavtal. Overtidersättning må icke i något fall utgå med mindre belopp för timme än som är föreskrivet i konventionen den 14 maj 1958, nr 109, angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg. Ersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle overtidsarbete utförts, varvid påbörjad halvtimme skall ersättas såsom hel halvtimme.

Då overtidsarbete ersättes med fritid skall iakttagas, att mot overtiden svarande fritid förlägges till samma dygn som det varunder overtidsarbetet 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 overtidsarbetet utföres å helgdag, förläggas till söckendag varunder sjömannen utför overtidsarbete mot annan ersättning än fritid å samma söckendag.

5 kap.

Övriga bestämmelser

14 §.

Från de i denna lag stadgade begränsningarna av den ordinarie arbetstiden och av det arbete som må utföras under sådan tid må avsteg göras genom kollektivavtal som å arbetstagersidan slutits eller godkänts av organisation vilken enligt lagen om förenings- och förhandlingsrätt är att anse såsom hu-

vudorganisation. Sådant avsteg vare dock utan verkan, i den mån det strider mot överenskommelse som Sverige ingått med främmande makt.

Arbetsgivare som är bunden av kollektivavtal varom i första stycket stadgas äger tillämpa avtalet beträffande arbetstagare vilken sysselsättes i sådant arbete som avses därmed, även om arbetstagaren ej är medlem av den avtalsslutande organisationen på arbetstagersidan. Vad nu sagts gäller dock ej arbetstagare som omfattas av annat tillämpligt kollektivavtal.

15 §.

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

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

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

16 §.

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

17 §.

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

Närmare föreskrifter angående tillsynen meddelas av Konungen.

18 §.

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

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

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

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

19 §.

Bryter någon mot föreskrift som är meddelad i 15 § straffes med dagsböter.

20 §.

Om domstol i tvistemål som bör bedömas efter denna lag samt i mål rörande förseelse varom i denna lag sägs skall vad i 7 kap. sjömanslagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1960 då sjöarbetstidslagen den 26 augusti 1948 (nr 637) upphör att gälla.

Såvida ej annat i kollektivavtal överenskommits, skall under nedan angivna tidsperioder följande gälla:

1. Den i 5 och 6 §§ angivna arbetstiden för vecka skall under år 1960, i stället för 45 timmar, utgöra 47 timmar.

2. Det i 8 § under a) angivna timantalet för vecka skall å fartyg i fjärrtrafik och å sådant fartyg i närtrafik som har en bruttodräktighet överstigande 1 500 registerton utgöra 47 timmar under år 1960 samt å andra fartyg utgöra 47 timmar under år 1960 och 46 timmar under år 1961.

3. Det i 8 § under b) angivna timantalet för två veckor i följd skall under år 1960 utgöra 108 timmar och under år 1961 100 timmar.

4. Intill den 1 juli 1960 skall, i stället för bestämmelserna i 13 § andra stycket, gälla vad i 14 § 2 mom. 1948 års sjöarbetstidslag är stadgat.

Översättning

Bilaga C

**Konvention (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg
(reviderad 1958)**

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens, vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 29 april 1958 till sitt fyrtioförsta sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående allmän revision av »konventionen angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg (reviderad) 1949» /Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised) 1949/, vilken fråga utgör den andra punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

funnit, att dessa förslag skola taga form av en internationell konvention,

antager denna, den fjortonde dagen i maj månad nittonhundrafemtioåtta följande konvention, som må benämnas »konventionen angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg (reviderad), 1958» /Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958/.

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

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

Artikel 2

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

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

2. Denna konvention äger icke tillämpning å:

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

Artikel 3

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

- a) befälhavaren;
- b) lots, som ej tillhör besättningen;

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

Artikel 4

I denna konvention avses med:

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

Artikel 5

1. Medlemsstat, som ratificerar denna konvention, må genom en vid rati-fikationshandlingen fogad förklaring från ratifikationen utesluta avdelning II av konventionen.

2. Med i sådan förklaring givna förbehåll skola bestämmelserna i avdel-ning II av konventionen äga samma giltighet som övriga bestämmelser i kon-ventionen.

3. Medlemsstat, som avgiver sådan förklaring, skall jämväl tillhandahålla uppgifter utvisande grundlönen för en kalendermånads tjänst för en matros anställd å fartyg, varå konventionen äger tillämpning.

4. Medlemsstat, som avgiver sådan förklaring, må sedermera genom ny förklaring för generaldirektören anmäla att den godtager avdelning II; från den dag då generaldirektören registrerat sådan anmälan, skola bestämmel-serna i avdelning II tillämpas i fråga om nämnda medlem.

5. Med bibehållande av giltigheten av förklaring, vilken med avseende å

avdelning II avgivits enligt mom. 1 av denna artikel, må vederbörande medlemsstat förklara sig villig godtaga avdelning II med verkan av en rekommendation.

Avd. II. Lön

Artikel 6

1. Grundlön för en matros, anställd å fartyg varå denna konvention äger tillämpning, skall för en kalendermånads tjänst icke understiga i det Förenade Konungariket Storbritanniens och Norra Irlands valuta sexton pund sterling, i Amerikas förenta staters valuta sextiofyra dollar eller motsvarande värde i annat lands valuta.

2. I fråga om ändring i parivärdet å pund eller dollar, varom meddelande lämnats till Internationella valutafonden sedan den 29 juni 1946, eller i händelse av ytterligare tillkommande sådan ändring, som meddelas efter antagandet av denna konvention, skall

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

b) denna justering av generaldirektören för Internationella arbetsbyrån meddelas Internationella arbetsorganisationens medlemmar, och

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

Artikel 7

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

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

a) det extra antalet anställda, och

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

3. Den jämkade lönen skall fastställas i kollektivavtal mellan resp. redar- och sjöfolksorganisationer eller, i avsaknad av sådant avtal och under förutsättning att konventionen ratificerats av de båda berörda länderna, av vederbörande myndighet i de ifrågavarande besättningsmännens hemland.

Artikel 8

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

Artikel 9

1. Den kurs, som skall tillämpas för bestämmande av motvärdet i annan valuta av minimigrundlönen enligt art. 6, skall vara förhållandet mellan parikurserna av denna valuta och pund i det Förenade Konungariket Storbritannien och Norra Irland eller dollar i Amerikas förenta stater.

2. I fråga om valuta tillhörande en medlem av Internationella arbetsorga-

nisationen, som är medlem av Internationella valutafonden, skall parivärdet vara det som gäller i enlighet med statuterna för Internationella valutafonden.

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

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

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

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

c) må varje annan medlemsstat, som ratificerat denna konvention inom loppet av sex månader från den dag, då generaldirektören underrättat om beslutet, meddela generaldirektören för Internationella arbetsbyrån, att den ogillar beslutet, varefter generaldirektören skall därom underrätta den medlemsstat, som fattat beslutet, samt övriga medlemsstater, som ratificerat konventionen, och avgiva rapport i saken till den kommitté, som avses i art. 22;

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

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

Artikel 10

Varje medlemsstat skall vidtaga nödiga åtgärder i syfte:

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

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

Avd. III. Arbetstid

Artikel 11

Denna avdelning av konventionen äger icke tillämpning å:

a) främste styrman eller övermaskinist;

b) intendent (purser);

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

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

1) innehar sådan överordnad befattning, som må vara angiven i kollektivavtal mellan resp. redar- och sjöfolksorganisationer;

2) arbetar huvudsakligen för egen räkning; eller

3) åtnjuter ersättning uteslutande i form av kommission eller huvudsakligen genom andel i vinst eller förtjänst.

Artikel 12

I denna avdelning av konventionen avses med:

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

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

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

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

4) fastställts efter samråd med övriga berörda medlemsstater;

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

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

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

Artikel 13

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

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

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

b) då fartyget ligger i hamn:

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

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

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

3. Tid, varunder arbete utföres utöver vad som föreskrives i mom. 2 a) och b), skall anses såsom övertid, för vilken vederbörande skall vara berättigad till ersättning i enlighet med bestämmelserna i art. 18 i denna konvention.

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

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

Artikel 14

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

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

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

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

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

4. Tid, varunder arbete utföres utöver vad som föreskrivits i föregående moment, skall betraktas såsom övertid, för vilken vederbörande befäl eller manskap skall vara berättigat till ersättning i enlighet med bestämmelserna i art. 18 i denna konvention.

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

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

Artikel 15

1. Denna artikel äger tillämpning å personer tillhörande ekonomiavdelningen.

2. Å passagerarfartyg skall ordinarie arbetstid icke överstiga:

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

b) när fartyget ligger i hamn,

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

2) i andra fall,

å dagen före veckans vilodag: 5 timmar;

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

å annan dag: 8 timmar.

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

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

b) när fartyget ligger i hamn,

å veckans vilodag: 5 timmar;

å dagen före veckans vilodag: 6 timmar;

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

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

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

Artikel 16

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

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

Artikel 17

1. Vederbörande myndighet må från tillämpning av denna avdelning av konventionen undantaga befäl, som icke redan undantagits i kraft av art. 11, under följande villkor:

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

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

2. Medlemsstat, som begagnar sig av föreskrifterna i mom. 1, skall tillhandahålla generaldirektören för Internationella arbetsbyrån en fullständig redogörelse för varje ifrågakommande kollektivavtal, och generaldirektören skall förelägga den i art. 22 omnämnda kommittén en sammanfattning av sålunda erhållna upplysningar.

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

Artikel 18

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

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

Artikel 19

1. Regelbundet övertidsarbete skall undvikas, när så är möjligt.

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

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

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

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

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

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

f) extra tid, som åtgår för sedvanlig vaktavlösning.

3. Intet i denna konvention skall anses inkräkta på befälhavarens rätt och plikt att fordra eller på befälets eller manskapets skyldighet att utföra

sådant arbete, som befälhavaren finner vara nödvändigt för fartygets säkra och effektiva drift.

Artikel 20

1. Person under 16 år må ej användas till arbete nattetid.
2. Med uttrycket »nattetid» förstås i denna artikel en sammanhängande tidrymd av minst nio timmar, vilken börjar före och slutar efter midnatt i enlighet med föreskrift i nationell lagstiftning eller kollektivavtal.

Avd. IV. Bemanning

Artikel 21

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

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

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

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

Avd. V. Konventionens tillämpning

Artikel 22

1. Denna konvention må bringas i tillämpning genom a) lagstiftning; b) kollektivavtal mellan redare och sjömän (utom i fråga om art. 21 mom. 2); eller c) en kombination av lagstiftning och kollektivavtal mellan redare och sjömän.

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

2. Där bestämmelse i denna konvention bragts i tillämpning genom kollektivavtal i enlighet med mom. 1 i denna artikel, skall vederbörande medlemsstat icke vara pliktig vidtagna åtgärder, som avses i art. 10 i denna konvention, i fråga om sådana föreskrifter i konventionen, som fastställts genom kollektivavtal.

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

4. Varje medlemsstat, som ratificerar denna konvention, förbinder sig att genom eu trepartsdelegation deltaga i en kommitté avsedd att tillsättas för prövning av de åtgärder, som vidtagits för konventionens tillämpning; i kommittén skola ingå representanter för regeringar samt redar- och sjö-

folksorganisationer ävensom, i egenskap av rådgivare, representanter för Internationella arbetsbyråns paritetiska sjöfartskommission.

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

6. Kommittén skall överväga, huruvida de kollektivavtal som föreläggas densamma stå i överensstämmelse med konventionens föreskrifter. Varje medlemsstat, som ratificerar konventionen, förbinder sig att beakta varje anmärkning eller förslag av kommittén rörande tillämpningen av konventionen ävensom att delgiva de redar- och sjöfolksorganisationer, som äro parter i något i mom. 1 omnämnt kollektivavtal, varje anmärkning eller förslag av kommittén rörande förverkligandet av konventionens bestämmelser genom dylikt avtal.

Artikel 23

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

a) reglerar redarens respektive befälhavarens ansvar för nämnda tillämpning;

b) föreskriver lämpliga straff för brott däremot;

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

d) för tillämpning av avdelning III i konventionen stadgar förändring av journal över arbetstid, ersättning för övertidsarbete och annan överskjutande arbetstid;

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

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

Artikel 24

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

Avd. VI. Slutbestämmelser

Artikel 25

1. Denna konvention utgör en revidering av 1946 och 1949 års konventioner angående löner, arbetstid och bemanning.

2. Jämväl i de hänseenden, varom sägs i artikel 28 i Arbetstids- och bemannings- (sjöfarts-)konventionen, 1936, skall denna konvention anses innebära revidering av den förstnämnda konventionen.

Artikel 26

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

Artikel 27

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

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

a) att ratifikationer registrerats för nio av följande medlemsstater: Argentina, Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Kina, Danmark, Finland, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Grekland, Indien, Irland, Italien, Japan, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Spanien, Sverige, Turkiet, De socialistiska rådsrepublikernas union, Storbritannien och Nordirland, Amerikas förenta stater och Jugoslavien;

b) att minst fem medlemsstater, vilkas ratifikationer registrerats, å registreringsdagen var för sig hava en handelsflotta om minst en miljon bruttoregister-ton;

c) att den samlade handelsflotta, som vid tiden för registreringen tillhör de medlemsstater, för vilka ratifikationer registrerats, uppgår till minst femton miljoner bruttoregister-ton.

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

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

Artikel 28.

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

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

Artikel 29

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

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

Artikel 30

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

Artikel 31

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

Artikel 32

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

a) en medlemsstats ratifikation av den nya, reviderade konventionen, för såvitt denna trätt i kraft, ipso jure medföra omedelbar uppsägning av förevarande konvention, utan hinder av vad i art. 28 härövan stadgas;

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

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

Artikel 33

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

Översättning

Bilaga D

Rekommendation (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens, vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 29 april 1958 till sitt fyrtioförsta sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag om en allmän revision av »konventionen angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg (reviderad) 1949» /Wages Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949/, vilken fråga utgör den andra punkten på dagordningen för sammanträdet, och

antagit »konventionen angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg (reviderad), 1958» /Wages, Hours of Work on Board Ship and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958/, samt

finner behov föreligga av ytterligare ett dokument likaledes ägnat att uppfordra medlemsstaterna att förbättra anställningsvillkoren för sjömän, antager denna, den fjortonde dagen i maj år nittonhundrafemtioåtta följande rekommendation, som må benämnas »rekommendationen angående löner, arbetstid och bemanning, 1958» /Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Recommendation, 1958/.

Tillämpningsområde

1. Denna rekommendation äger tillämpning på sjömän, andra än befälhavare, vilka äro anställda å yrkesmässigt nyttjade, sjögående fartyg, som framdrivas medelst maskineri; undantagna äro dock »estuarial craft» (flodmynningsfartyg), fiskefartyg och fartyg av primitiv byggnad.

Löner

2. Grundlönen eller lönen för en kalendermånads tjänst för en matros, anställd å fartyg, varå denna rekommendation äger tillämpning, bör icke understiga det belopp motsvarande tjugofem pund i det Förenade Konungariket Storbritanniens och Norra Irlands valuta eller sjuttio dollars i Amerikas förenta staters valuta, därvid motvärdet beräknas efter den av dessa båda summor som vid varje tillfälle är den högsta. I fråga om fartyg, varå sysselsättes sådant manskap som nödvändiggör anställandet av ett större antal besättningsmän än som eljest skulle erfordras, och med hänsyn till principen om lika lön för lika arbete må dock vid fastställandet av grundlönen beaktas sådana särskilda omständigheter som antalet extra anställda och skillnader i omkostnaderna för besättningen, som redaren ådrager sig i följd av anställandet av ifrågavarande slag av manskap.

3. Utom i de fall, där bestämmelserna i föregående punkt bliva tillämpliga genom kollektivavtal mellan bona fide organisationer representerande redare och sjömän, bör medlemsstat

a) genom ett system av övervakning och straffbestämmelser säkerställa, att de utbetalda lönerna icke understiga vad i föregående punkt stadgas; och

b) tillförsäkra envar, som utfått lägre lön än som i föregående punkt stadgas, möjlighet att billigt och snabbt genom domstolsförfarande eller annorledes utfå det belopp, varmed han blivit underbetald.

Arbets tid

4. Till sjöss och i hamn bör den normala arbetstiden vara åtta timmar om dygnet vid arbete å alla avdelningar. Beträffande arbetstiden i hamn under veckans vilodag och dagen före denna böra särskilda bestämmelser utfärdas genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal.

5. När fartyget är till sjöss under veckans vilodag böra sjömännen erhålla kompensation på sätt som må bestämmas genom kollektivavtal eller nationell lagstiftning.

6. Beträffande mindre fartyg och fartyg på kortare resor må genom kollektivavtal eller nationell lagstiftning föreskrivas en genomsnittlig arbetstid av åtta timmar om dygnet.

7. Grunderna för beräkning av övertidsersättningens storlek böra föreskrivas genom nationell lagstiftning eller fastställas genom kollektivavtal; dock bör övertidsersättningen per timma i intet fall understiga 125 procent av grundlönen för timme räknat. I stället för penningersättning må genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal bestämmas om kompensation i form av motsvarande ledighet med rätt att lämna fartyget eller i annan form.

8. Genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal böra bestämmas de arbeten, beträffande vilka, vid tillämpningen av denna rekommendation, tiden för utförandet varken skall inräknas i den ordinarie arbetstiden eller anses såsom övertidsarbete.

9. När särskilda skäl därtill föreligga, må genom kollektivavtal bestämmas om särskilda anordningar, vilka skola anses innebära full kompensation i stället för direkt övertidsersättning.

Bemann ing

10. För undvikande av alltför mycket övertidsarbete och för tillgodoseende av kraven på säkerhet för människoliv till sjöss bör ett tillräckligt antal befäl och manskap finnas anställt.

11. Medlemsstat bör upprätthålla eller övertyga sig om förefintligheten av ett effektivt system för undersökning och biläggande av varje klagomål eller tvist angående fartygs bemanning.

12. Representanter för redarnas och sjömännens bona fide organisationer böra, med eller utan andra personers eller myndigheters medverkan, delta vid tillämpningen av sagda system.

Allmänt

13. Intet i denna rekommendation skall anses inverka på någon bestämmelse i lag, dom, sedvänja eller avtal mellan redare och sjömän angående löner, arbetstid eller bemanning å fartyg, som tillförsäkrar sjömännen förmanligare villkor än de som föreskrivits i denna rekommendation.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 19 mars 1959.

N ä r v a r a n d e:

justitieråden BECKMAN,
E. SÖDERLUND,
TAMMELIN,
regeringsrådet NEVRELL.

Enligt lagrådet den 18 mars 1959 tillhandakommet utdrag av protokoll över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 13 mars 1959, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till sjöarbetstidslag.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av lagbyråchefen G. Borggård.

Lagrådet yttrade:

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

1 §.

Enligt 1 § 1 mom. i den föreslagna sjöarbetstidslagen skall denna lag, »med nedan omförmälda undantag», äga tillämpning beträffande visst där angivet arbete. Sådana undantag, som åsyftas i 1 mom., angivas i 2 och 3 mom. Därefter stadgas i 2 §, att med skeppstjänst förstås arbete som avses i 1 § 1 mom. Vidare är att märka, att enligt 1 § i allmänna arbetstidslagen från dess tillämpning undantages bl. a. skeppstjänst, som omförmäles i lagen om arbetstiden å svenska fartyg.

I samtliga nu angivna hänseenden överensstämmer förslaget med gällande lag, men det synes lagrådet lämpligt att, när en ny lag nu tillkommer, göra en omformulering i förtydligande syfte.

Till en början är det egendomligt att definiera begreppet skeppstjänst först i 2 §, när saken regleras redan i 1 §. Särskilt som alla definitioner icke äro samlade i 2 § synes det lämpligt att definitionen på skeppstjänst lämnas redan i 1 § 1 mom., som kunde uppdelas i två punkter. Första punkten borde innehålla, att »lagen äger, med nedan omförmälda undantag, tillämpning beträffande skeppstjänst». Enligt andra punkten skulle med skeppstjänst förstås arbete som å svenskt fartyg anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag utför ombord å fartyget eller annorstädes.

I samband härmed borde jämkning ske i ordalydelsen av det under e) i 1 § allmänna arbetstidslagen upptagna undantaget beträffande skepps-

tjänst. Den nuvarande formuleringen kan nämligen vålla tvekan huruvida de i 1 § 2 och 3 mom. sjöarbetstidslagen omförmälda undantagsfallen äro underkastade allmänna arbetstidslagen eller — såsom meningen rätteligen är — undantagna från båda lagarnas tillämpningsområden.

2 §.

Iakttages vad lagrådet under 1 § hemställt, skall definitionen på skeppstjänst utgå ur 1 mom.

I 2 mom. kunde lämpligen tilläggas en definition beträffande veckoberäkningen. Enligt vad som framgår av remissprotokollet har i fråga om sjöarbetstid praxis alltid varit att veckoberäkning skett utan hänsyn till kalenderindelningen. Dessutom har på grund av de speciella anställningsförhållandena ombord periodindelningen regelmässigt icke blivit enhetlig på ett och samma fartyg utan bestämts för varje sjöman, vanligen med början den dag han påmönstrat fartyget. Avsett är att nu angiven praxis skall bli bestående även efter den föreslagna lagens ikraftträdande. I samband med den arbetstidsförkortning som år 1957 genomfördes för landanställda ändrades för dessa veckoberäkningen därhän, att den blott behövde vara enhetlig för arbetsstället men icke sammanfalla med indelningen i kalenderveckor. Bestämmelse härom infördes i allmänna arbetstidslagen. Med hänsyn härtill och då, såsom nyss angivits, veckoberäkningen för sjöfolk så till vida avviker från den som regleras i sistnämnda lag, att enhetlighet på arbetsstället ej behöver råda, bör enligt lagrådets mening bestämmelserna i 2 § kompletteras med ett stadgande, varigenom praxis i fråga om veckoberäkningen för sjöfolk lagfästes. Lagrådet hemställer därför, att såsom ett andra stycke i andra paragrafens andra moment införes ett stadgande av innehåll att såsom vecka räknas en period av sju dygn i följd.

12 och 18 §§.

Stadgandet i 12 §, att vederlag för överskjutande tid kan utgå, förutom i form av fritid i hamn, på annat sätt enligt vad därom må fastställas genom kollektivavtal, reglerar i detta avseende vederlagsfrågan endast för sjömän som äro medlemmar av fackförening eller liknande arbetarorganisation. Enligt vad lagrådet inhämtat förekomma bland sjömännen i viss utsträckning oorganiserade arbetstagare, och det synes nödvändigt att lagförslaget kompletteras på sådant sätt att jämväl dessa arbetstagare beredas möjlighet att träffa avtal om att vederlag skall utgå annorledes än i form av fritid i hamn. Detta kunde lämpligen ske genom att andra stycket i 18 § upptages såsom en ny 19 § samt därvid de i första punkten i stycket förekommande orden »kollektivavtal som avses i första stycket» ersättas med orden »kollektivavtal som avses i 12 eller 18 §». Om denna hemslälplan bifalles, skulle det remitterade förslagets 19—25 §§ bliva 20—26 §§.

Ur protokollet:

Clas Amilon

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 20 mars 1959.

N ä r v a r a n d e :

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, lagrådets den 19 mars 1959 avgivna utlåtande över det den 13 mars 1959 till lagrådet remitterade förslaget till *sjöarbetstidslag*.

Efter redogörelse för utlåtandet anför föredraganden följande.

Lagrådets förslag att till 2 § 2 mom. i det remitterade lagförslaget foga en definition beträffande veckoberäkning finner jag böra godtagas. Även övriga av lagrådet förordade ändringar i förslaget synes mig böra vidtagas. Härutöver torde vissa redaktionella jämkningar i lagtexten få göras.

Beträffande lagrådets påpekande rörande utformningen av 1 § allmänna arbetstidslagen må erinras om det förslag till en mera omfattande revision av lagen — bl. a. utvidgning av tillämpningsområdet — som på sin tid framlades av arbetstidsutredningen (SOU 1954: 22—23). Frågan om en sådan översyn aktualiserades i samband med att förslaget om allmän arbetstidsförkortning förelades 1957 års riksdag. Därvid uttalade föredragande departementschefen att de frågor, som arbetstidsutredningens förslag behandlar, borde upptagas till prövning först sedan erfarenhet vunnits av arbetstidsförkortningens följder. Vad lagrådet påpekat torde få beaktas i samband med den översyn av den allmänna arbetstidslagstiftningen som sålunda är att vänta.

Det remitterade lagförslaget har utarbetats med sikte på att vårt land skall kunna ratificera ILO-konventionen nr 109. Såsom framgår av remissprotokollet har ratifikation av de senaste konventionerna i ämnet avvisats med hänsyn till att de upptagit bestämmelser om minimilön. Ratifikation skulle ha inneburit att man frångått den i vårt land allmänt godtagna principen om rätt för arbetsmarknadens parter att utan påverkan från statsmakterna träffa överenskommelser om löneförhållanden. Enligt den föreliggande reviderade konventionen föreligger emellertid möjlighet att vid ratifikation undantaga konventionens avdelning om lön. Med hänsyn härtill och till den utformning lagförslaget fått föreligger icke något formellt hinder mot svensk

ratifikation av konventionen såvitt avser föreskrifterna om arbetstid och bemanning.

Vid remissbehandlingen av konventionen har samtliga hörda myndigheter jämte sjöfolksorganisationerna uttalat sig till förmån för ratificering. Endast från redarhåll har en negativ ståndpunkt intagits. För egen del anser jag det vara ett starkt önskemål att en internationell minimistandard fastställs i fråga om de ombordanställdas villkor. Sverige bör i sin mån medverka härtill, och jag vill därför förorda att konventionen ratificeras utom såvitt avser avdelningen om lön. Ratifikation synes dock — såsom påpekats från sjöfartsstyrelsen och sjöfolkshåll — böra ske med förbehåll för att även nationer med vilka vår sjöfart främst konkurrerar, i första hand Förbundsrepubliken Tyskland och Nederländerna, ratificerar konventionen. Sådant förbehåll gjordes även vid den svenska ratificering som på sin tid skedde av 1936 års ILO-konvention (nr 57).

Rekommendationen nr 109 torde med hänsyn till den ståndpunkt som sålunda intagits i konventionsfrågan icke föranleda någon särskild åtgärd.

Vid remissbehandlingen av konventionen och rekommendationen har från sjöfolkshåll vissa bemanningsproblem tagits upp. Jag vill i anledning härav endast erinra om att sjöarbetstidsutredningen redan i slutet av 1957 erhållit särskilt uppdrag att — sedan utredningsarbetet för ny sjöarbetstidslag slutförts — utreda frågan om bemanningen på fartyg och därmed sammanhängande spørsmål. Sistnämnda utredningsarbete har påbörjats i slutet av förra året.

Föredraganden hemställer härefter, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition

dels jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga förslaget till sjöarbetstidslag,

dels ock inhämta riksdagens yttrande över det vid Internationella arbetsorganisationens sjöfartskonferens år 1958 antagna förslaget till konvention (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg, samt den vid samma tillfälle antagna rekommendationen i samma ämnen.

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

Ur protokollet:

Rutger Croneborg

Innehållsförteckning

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Författningsförslag	3
Statsrådsprotokoll den 13 mars 1959	10
I. <i>Inledning</i>	10
II. <i>Nuvarande begränsning av arbetstiden till sjöss</i>	12
III. <i>1958 års konvention och rekommendation angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg</i>	15
IV. <i>Ekonomisk undersökning rörande de mindre och medelstora handelsfartygen</i>	19
V. <i>Sjöarbetstidsutredningens förslag</i>	22
Allmänna motiv för arbetstidsförkortning	22
Ekonomiska förutsättningar för arbetstidsreform	25
Sjöfartens speciella arbetsförhållanden	31
Huvudlinjerna i förslaget	32
Kostnadsberäkningar	39
Ekonomiska stödåtgärder för det mindre och medelstora tonnage	43
Ikraftträdandet av reformen	45
VI. <i>Särskilt yttrande</i>	47
VII. <i>Remissyttrandena över sjöarbetstidsutredningens förslag</i>	49
VIII. <i>Departementschefen</i>	69
IX. <i>Detaljmotivering</i>	79
X. <i>Departementschefens hemställan</i>	114
<i>Departementsförslaget till ny sjöarbetstidslag</i>	115
<i>Sjöarbetstidsutredningens författningsförslag</i>	122
<i>Konventionens text (översättning)</i>	129
<i>Rekommendationens text (översättning)</i>	140
Lagrådets yttrande	142
Statsrådsprotokoll den 20 mars 1959	144