

Nr 31

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

Genom en den 20 mars 1959 dagtecknad proposition, nr 120, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll, dels föreslagit riksdagen att antaga ett vid propositionen fogat förslag till sjöarbetstidslag, dels ock inhämtat riksdagens yttrande över en vid Internationella arbetsorganisationens sjöfartskonferens år 1958 antagen konvention (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning på fartyg samt en vid samma tillfälle antagen rekommendation (nr 109) i samma ämnen.

Lagförslaget är av följande lydelse.

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 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

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

ekonomipersonal: personal som är anställd för besättningens eller passagerarnas förplägning eller uppsättning 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);

fjärrtrafik: vidsträcktare fart än närtrafik;

lokal fart: 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 fjärrtrafik och i närtrafik

3 §.

Om ordinarie arbetstid å fartyg i fjärrtrafik 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 stycke gods 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 upppassning 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 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 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 overtidsarbete

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 uppstår 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 förläggas till samma dygn som det varunder övertidsarbetet utföres, eller ock till närmast föregående eller efterföljande helgfria dygn. Är fråga om sjöman som uppstår 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 arbetstagsarsidan slutits eller godkänts av organi-

sation 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 arbetstagar sidan. 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 vetenskap 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 åga 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.

Konventionen och rekommendationen är i översättning fogade vid utlåtandet såsom *bilagorna A och B*.

I samband med propositionen har utskottet till behandling förehaft vissa i anledning därav väckta motioner, nämligen

de likalydande motionerna I: 467 av herr *Hagberg m. fl.* och II: 571 av herr *Bengtsson* i Göteborg *m. fl.* samt

motionen II: 570 av herrar *Andreasson* och *Carlsson* i Göteborg.

För yrkandena i motionerna samt för huvuddragen av de skäl, som motionärerna anfört, redogöres i det följande i avsnitten I 7 och 8. I övrigt får utskottet hänvisa till motionerna I: 467 och II: 570.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framlägges förslag till ny sjöarbetstidslag. Förslaget anknuter 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 vaktsystem 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.

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 chefen för handelsdepartementet den 24 januari 1957, med stöd av Kungl. Maj:ts 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, länenämnden 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 fyrtioförsta 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.

I. Förslaget till sjöarbetstidslag

1. 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 v a k t i n d e l a d e s j ö m ä n 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 maskinmanskaper 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 maskinbefälet — 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 ordi-

narie 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 dagman 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 *gemensamma bestämmelser* 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 inskränkta 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 tvåvaktindelad 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 överenskommit 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 tillhoppa 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 uppussarpersonal å helgdag såsom ordinarie arbete åläggas annan skeppstjänst än vanligen förekommande löpande göromål eller lättare rengöring under tillhoppa 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 överenskommits, 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 uppbär 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.).

2. 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. Kontrakt- och 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 intagen undersökning rörande *storleken av tonnaget 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 storleken 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 ifrågavarande 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 övertidsersättning 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 passagerarfart. Motorseglarna visar å andra sidan låga bemanningskostnader.

Storleks- grupper, bruttoton	Antal fartyg	Ålder i medel- tal per fartyg	Beman- ning i medel- tal per fartyg	Totala drifts- kostn., milj. kr.	Beman- ningskost- naderna % av totala driftskost- naderna	Kontanta bemanning- kostnaderna i % av totala driftskost- naderna	Totala driftskost- naderna i % av drifts- intäkterna
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 bemanningkostnadernas 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 sysselsättningstid på grund bl. a. av att fartyget inköpts under året eller varit upp-

lagt (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 framhålls 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 avskriva 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 tonnagegrupper 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 hän-

syn ej tagits till de skatter som resultatet av rederirörelsen kan föranleda.

Det framhålls 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.

3. Sjöarbetstidsutredningens förslag

Allmänna motiv för arbetstidsförkortning

I denna del hänvisas till den i propositionen intagna redogörelsen (s. 22—25).

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 kontraktsfart 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 resor 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. Nyssnämnda 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 skeppvarven 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 sjöfartskonjunktrens 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 ettvar 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 genomsnittsstorlek och fart ökat, att genom moderna anordningar lossning och lastning går fortare och lättare samt att handelsflottans samlade tonnagetal kunnat öka 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 en sammanställning av uppgifter från den officiella statistiken (se den övre tabellen å s. 21).

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 rederiföretag. 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. (Se den undre tabellen å s. 21.)

Utredningen framhåller, att en arbetstidsförkortning som regel medför en ökning av rederiföretagens löneutgifter, vilka utgifter utgör en stor omkostnadspost inom sjöfartsnäringsen. 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

År	Fartygs- storlek i bruttoton	Handelsflottans omfattning ¹		Procentuell fördelning å olika stor- leksgrupper, bruttoton	Bemanning ²	Värdet av handels- flottans 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.

1	2	3	4	5	6	7
Rederi (ett eller flera företag under gemensam ledning)	År (1 jan.)	Antal fartyg	Ton dödvikt	Antal ombord- anställda	Förhållandet kol. 4 : 5 (ton dödvikt per ombord- anställd)	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	

mindre andel av fartygens driftskostnader. Då det gäller att bedöma sjöfartsnäringsens 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, användningssätt och sysselsättningsområde. Ett genomgående drag är, att det modernaste tonnaget, 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 därefter näst 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 kontraktstfart 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 konjunkturellt läge, om nuvarande driftskostnader icke kan sänkas. Än mer framträder svagheter i den ekonomiska situationen för tonnaget 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 följd av inskränkningen i tvåvaktssystemets tillämpning i samband med ikraftträdandet av gällande sjöarbetstidslag, synes i särskild grad ha berört ifrågakommande 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 svårigen 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 — storsjöfarten som omfattar drygt 85 procent av handelsflottans bruttotonnage — råder allmän enighet om att möjligheterna att med framgång driva dessa fartyg är större än för tonnaget i övrigt.

Vad slutligen angår tonnaget 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 sjöfartsnäringen 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 tvåvaktindelning, 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 register-ton, 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 trevaktindelning, 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 sjöfartsnäringen 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

Om vad utredningen anfört i denna del hänvisas till den i propositionen intagna redogörelsen (s. 31—32).

Huvudlinjerna i förslaget

Vissa delar av redogörelsen för huvudlinjerna i utredningsförslaget har här utelämnats. I fråga om dessa delar hänvisas till propositionen (s. 32—39).

Sjöarbetstidsutredningen uttalar att motiv icke saknas för en reglering av sjöfartens arbetstidsfrågor i så nära anslutning som möjligt till arbetstidslagstiftningen 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 sjöfartsnäringsen av en långt gående arbetstidsförkortning blir betydande. Av största vikt är därför att arbetstidsreglerna 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 sjöfartsnäringsens konkurrenskraft försvagas på grund av arbetstidsregleringen.

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 åvägabringas 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 uppmärksamma 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 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 sjömännens 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 tillskrivas 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 svårigheter. Härvid anser utredningen att insättandet av avlösningpersonal, s. k. landgång, kan ifrågakomma.

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.

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

Angående utredningens kostnadsberäkningar hänvisas i huvudsak till redogörelsen i propositionen (s. 39—43).

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 sjömän 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 sjömän. 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 sammanhang erinrar utredningen om att lönekostnadernas andel av de totala driftskostnaderna i regel blir större ju mindre fartygen är.

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 sjömans kategorier, 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 förslagets genomförande.

Ekonomiska stödåtgärder för det mindre och medelstora tonnaget

För en utförligare framställning i denna del hänvisas till propositionen (s. 43—45).

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 här-

vid 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 rederinärningen skulle erhålla utökade möjligheter till utlåning dels ock — under viss förutsättning — att statliga kreditgarantier skulle införas i fråga om lån för fartygsbyggnader.

Utredningen anser sig böra aktualisera de i 1955 års betänkande gjorda framställningarna rörande kassan och fonden. Utredningen anser, att det särskilt för tonnage 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 lånegivning lämnas i form av sådana garantier. En särskild utredning i ämnet synes utredningen snarast böra verkställas.

Sjöarbetstidsutredningen berör även tidigare förordning angående beskattningen av sjöfartsnärningen. Det erinras om de ändrade regler för företagsbeskattningen som antogs av 1955 års riksdag (prop. 100/1955). Mot denna lagstiftning, som icke tillgodosåg från rederinärningens 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 förlustutjämnning, uppskov med beskattningen av köpeskillingen för avyttrat fartyg och rätt till avdrag för skatter, som erlagts i utlandet. Rederinärningens 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 sjöar-

betstiden. 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

Om vad utredningen yttrat i denna del hänvisas till propositionen (s. 45—47).

4. Särskilt yttrande

I det till sjöarbetstidsutredningens betänkande fogade särskilda yttrandet av företrädare för rederinäringen göres vissa reservationer till utredningsmannens förslag, främst med avseende på dettas verkningar i fråga om det mindre och medelstora tonnaget. 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.

Om vad som i övrigt anförts i yttrandet hänvisas till propositionen (s. 47—49).

5. 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.

Om innehållet i remissyttrandena hänvisas till redogörelse i propositionen (s. 49—68).

6. 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 sjöarbetstidsutredningen 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 jämställas 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 obetydliga 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 beredskapsynpunkt av att ifrågakvarande 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 beredskapsynpunkt 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 frångå 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 vaktssystem 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 trevaktsindelad sjöman och 90 i stället för 112 timmar under en tvåveckorsperiod för tvåvaktsindelad. 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 alltså 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 anfört 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 anfört 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 står hindrande i vägen för snabb

och enkel ömsning av fartygsbesättningar. Enligt vad jag under hand erfarit kommer frågan härom att behandlas av den i fjol tillsatta utredningen rörande sjömannens 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 minskning av den ordinarie arbetstiden.

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 benämnd 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 brutttoton — 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 understrukit, 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 lagstiftningens vägen. 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 remisshall 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 d i s p o s i t i v a. 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 produktivitetsökningen. På sjöfartsnäringsens 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. Önskvärdt 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.

7. Motionerna I: 467 och II: 571

I motionerna I: 467 och II: 571 hemställes, att riksdagen måtte för sin del besluta sådan ändring av övergångsbestämmelserna till den föreslagna lagen, att bestämmelserna i den nu gällande sjöarbetstidslagen den 26 augusti 1948 skall förklaras alltjämt gälla beträffande fartyg med en brutto-dräktighet understigande 2 000 registerton.

Motionärerna anför, att riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap och de militära myndigheterna ofta har framhållit, att de ännu återstående resterna av det mindre och medelstora tonnage är absolut nödvändiga för att vårt land i ett avspärrningsläge eller en krigssituation skall kunna genomföra erforderliga transporter. I fortsättningen nämner motionärerna, att lagförslaget skulle medföra en arbetstidsförkortning för det mindre tonnage om 11 timmar i veckan. Motionärerna fortsätter:

Propositionen grundar sig på ett betänkande, avgivet av sjöarbetstidsutredningen. Enligt betänkandet skulle 45-timmarsveckan medföra en höjning av bemanningskostnaderna på ifrågavarande fartyg med cirka 22 procent. Det framgår av betänkandet, att konkurrensen från utländska fartyg, som redan nu har avsevärt lägre bemanningskostnader än de svenska, är pressande. Utredningen har till sitt förslag knutit den uttryckliga förutsättningen, att statsmakterna i andra former — bl. a. då det gäller skattebelastningen — skulle vidtaga åtgärder för att lätta trycket för det mindre tonnage. Då Kungl. Maj:t nu framlagt förslag om en 45-timmarsvecka även för det mindre tonnage, har emellertid några åtgärder i nämnd riktning varken genomförts, beslutats eller ens förutsetts, som skulle ens tillnärmelsevis kompensera ökningen i bemanningskostnaderna.

Motionärerna anför, att det mindre och medelstora tonnage visat en kraftig tillbakagång alltsedan 1939 och att det inte kan råda någon tvekan om att detta tonnage är praktiskt taget dödsdömt, om det nu skulle belastas med den kostnad, som det skulle innebära, om 45-timmarsveckan genomfördes. Vidare yttrar motionärerna:

Det har framhållits — tydligen icke utan fog — att det mindre och medelstora tonnages försvinnande skulle innebära nackdelar även för de ombordanställda. Många sjömän, särskilt sådana med familj, söker sig gärna till detta tonnage, som i huvudsak är sysselsatt i närtrafik och som därför ofta anlöper svenska hamnar. Man får också taga hänsyn till att dessa fartyg sysselsätter ett i förhållande till sitt tontal betydande antal personer. Försvinner detta tonnage, kommer därför en icke oväsentlig arbetslöshet att göra sig kännbar bland sjöfolket, och arbetslöshet hotar då också arbetare och tjänstemän på de mindre varv runt våra kuster, som hittills brukat bygga och reparera dylika fartyg.

I fortsättningen nämner motionärerna, att föredragande departementschefen gett uttryck för uppfattningen, att Internationella arbetsorganisationens konvention (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg (se bilaga A och nedan s. 62 f) borde ratificeras av Sverige »med förbehåll för att även nationer med vilka vår sjöfart främst konkurrerar, i

första hand Förbundsrepubliken Tyskland och Nederländerna, ratificerar konventionen». I anslutning härtill anför motionärerna:

Sistnämnda synpunkt är utan tvivel riktig och äger giltighet icke blott i fråga om ratifikationsfrågan utan även i fråga om lämpligheten att i dagens läge utfärda en lagstiftning, avseende det mindre och medelstora tonnage. Detta tonnage är i särskilt hög grad utsatt för konkurrens från de av departementschefen namngivna länderna.

Det synes oss därför tillrådligt, att man i överensstämmelse med den av departementschefen i fråga om konventionens ratificering uttalade åsikten skjuter även på tidpunkten för ikraftträdandet av den nya lagstiftningen, såvitt avser fartyg under 2 000 bruttoton, och avvaktar det resultat vartill de intresserade parterna kan komma.

3. Detaljmotivering

I detta avsnitt återges i allmänhet endast vad föredragande departementschefen anført till motivering av de särskilda stadgandena. I anslutning till 1, 10 och 11 §§ har väckts motionsyrkanden; på de av dessa yrkanden berörda punkterna lämnas en fylligare redogörelse. I övrigt hänvisas till redogörelsen i propositionen.

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 an norstädes.

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, och föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg, varå utom denne minst sex personer är anställda inom avdelningen.

Utredningen

I framställningar till utredningen har Svenska stewardsföreningen tagit upp fråga om inskränkning av det nuvarande undantaget för ekonomiföreståndare. Föreningen har påpekat, att ett stort antal ekonomiföreståndare kommit att ställas utanför sjöarbetstidslagets tillämpningsområde, sedan manskapsuppassare anställts å de större fartygen. Ytterligare ett antal ekonomiföreståndare komme att bli undantagna från sjöarbetstidslagets tillämpning, om arbetstiden för övrig ekonomipersonal skulle minskas, enär därigenom antalet anställda inom ekonomiavdelningen kom-

me att öka. För övrigt skedde enligt föreningen bemanningen av ekonomiafdelningen godtyckligt, då någon bemanningslag icke funnes på området, vilken föreskrev 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.

första hand Förbundsrepubliken Tyskland och Nederländerna, ratificerar konventionen». I anslutning härtill anför motionärerna:

Sistnämnda synpunkt är utan tvivel riktig och äger giltighet icke blott i fråga om ratifikationsfrågan utan även i fråga om lämpligheten att i dagens läge utfärda en lagstiftning, avseende det mindre och medelstora tonnage. Detta tonnage är i särskilt hög grad utsatt för konkurrens från de av departementschefen namngivna länderna.

Det synes oss därför tillrådligt, att man i överensstämmelse med den av departementschefen i fråga om konventionens ratificering uttalade åsikten skjuter även på tidpunkten för ikraftträdandet av den nya lagstiftningen, såvitt avser fartyg under 2 000 bruttoton, och avvaktar det resultat vartill de intresserade parterna kan komma.

8. Detaljmotivering

I detta avsnitt återges i allmänhet endast vad föredragande departementschefen anfört till motivering av de särskilda stadgandena. I anslutning till 1, 10 och 11 §§ har väckts motionsyrkanden; på de av dessa yrkanden berörda punkterna lämnas en fylligare redogörelse. I övrigt hänvisas till redogörelsen i propositionen.

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 anorstädes.

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, och föreståndare för ekonomiavdelningen å fartyg, varå utom denne minst sex personer är anställda inom avdelningen.

Utredningen

I framställningar till utredningen har Svenska stewardsföreningen tagit upp fråga om inskränkning av det nuvarande undantaget för ekonomiföreståndare. 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 ekonomiavdelningen kom-

me att öka. För övrigt skedde enligt föreningen bemanningen av ekonomiafdelningen godtyckligt, då någon bemanningslag icke funnes på området, vilken föreskrev 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 oregerlad 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.

Remissyttrandena

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.

Departementschefen

Lagen bör i likhet med gällande lag inledas med bestämmelser som närmare angiver 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 be-

fälhavare 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 nuva-

rande 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 vaktssystem 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 isbrytarfartygen samt räddnings- och bärgningsfartygen 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 kronan tillhöriga fartyg har icke föranlett erinran från remisshåll 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 an-

slutning 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.

Motionen II: 570

I motionen II: 570 yrkas, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att en översyn av 45 och 47 §§ sjömanslagen verkställs i enlighet med i motionen angivet syfte».

Till motivering för yrkandet anför motionärerna:

Vid de nyligen avslutade avtalsförhandlingarna mellan Sveriges redareförening och Svenska stewardsföreningen blev parterna överens om att medverka till sådan ändring av 47 § sjömanslagen, att ekonomiföreståndarens ställning markeras.

Det är oss angeläget att framhålla, att i vart fall en utredning rörande ekonomiföreståndarnas ställning, som således i olika sammanhang avsetts, snarast möjligt bör komma till stånd och att därvid frågan bringas till en tillfredsställande lösning.

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.

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 jämföras 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 avgräns-

ng av denna trafik. Från bl. a. sjöfolkshåll har emellertid ifrågasatts hurvida 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 innehåller regler om b e r ä k n i n g a v a r b e t s t i d e n 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 jämk-

ningen böra företagas i förslaget att undantag från beräkningsregeln gör för de fall där fråga är om fartyg under 500 bruttoton i lokalfart ino svensk hamn.

Beträffande innehållet i 2 § får utskottet vidare hänvisa till vad som anföres nedan under 13 §.

3 §.

Departementschefen

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 §.

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 tvåvakts- och trevaktsystem 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 frånga denna princip som blivit allmänt omfattad av remissinstanserna. En flyttning av 500-tonsgården nedåt — vilket skulle vara den reella innebörden av övergång till den föreslagna dödviktsgården — 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 §.

Departementschefen

Den begränsning av arbetstiden under ankomst- och avgångsdygn som utredningsförslaget innebär för flertalet anställda på mindre fartyg i öster-sjöfart 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 §.

Departementschefen

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 §.

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 arbete 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 §.

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 §.

Departementschefen

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 §.

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 övertidsarbete. 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 förläggas mellan vissa bestämda klockslag i likhet med vad som gäller för dagman. Det förordas därför, att arbetstiden förlägges 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 likhet 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.

Motionerna I: 467 och II: 571

I motionerna I: 467 och II: 571 hemställes, att riksdagen måtte för sin del besluta, att 10 § 2 mom. skall erhålla följande lydelse.

10 §.

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 19 å söckendag utom lördag samt mellan klockan 6 och klockan 15 å lördag och helgdag.

Såsom motivering anför motionärerna bl. a.:

Såväl enligt propositionen som enligt det av utredningen framlagda förslaget skall kökspersonalens arbetstid inskränkas från nuvarande 9 till 8 timmar per dygn. Därjämte föreslogs i betänkandet, att ekonomipersonalen på vanliga lastfartyg i hamn skulle sluta sin tjänstgöring kl. 19.00. I propositionen har detta ändrats till kl. 18.00.

De svenska rederierna har vinnlagt sig om att mathållningen ombord skall vara av hög standard. Även då det gäller måltidernas förläggning och därmed sammanhängande frågor har man sökt tillmötesgå de ombordanställdas önskemål. Skall emellertid kökspersonalens arbetstid, då fartygen ligger i hamn, sluta kl. 18.00, kommer den stora majoriteten av de ombordanställda att få en försämrad mathållning. Det finns nämligen ingen möjlighet att inom denna snäva ram inpassa det arbete, som erfordras för att de ombordanställda efter slutad arbetsdag skall erhålla sitt middagsmål på hittills brukligt sätt.

En parallell med hembiträdeslagen ligger här nära till hands. Enligt 9 § hembiträdeslagen skall arbetstiden sluta senast kl. 19.00. Denna tidsgräns har fastställts med tanke på att göromålen i samband med middagsmålet skall hinna avslutas. I det stora hushåll, som ett fartyg utgör, ställer det sig svårare än i familjehushållen att slutföra arbetsuppgifterna till kl. 19.00. Att uppställa en snävare gräns i sjöarbetstidslagen än i hembiträdeslagen är i varje fall opåkallat.

11 §.**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 fastställes 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 kvarliggjer hos befälhavaren. Det synes dock ligga i sakens natur att ekonomiföreståndarens synpunkter inhämtas innan arbetstidsschema fastställes. Någon särskild lagbestämmelse härom förefaller dock ej påkallad.

Motionen II: 570

I motionen II: 570 hemställes, »att riksdagen måtte besluta, att Kungl. Maj:ts förslag till 11 §, första punkten, sjöarbetstidslagen måtte erhålla följande ändrade lydelse: Ekonomipersonalens ordinarie arbetstid bör fördelas i enlighet med ett av befälhavaren *efter samråd med ekonomiföreståndaren* på förhand fastställt arbetstidsschema.»

Efter att ha redogjort för vad Svenska sjöfolksförbundet och Svenska stewardsföreningen föreslagit i sitt remissyttrande har motionärerna anfört:

Det spörsmål, som nu beröres, torde i och för sig ingå i frågekomplexet om ekonomiföreståndarnas ställning. En ändring i förslaget till 11 §, första punkten, sjöarbetstidslagen torde emellertid kunna ske utan avvaktan på resultatet av den förutsatta utredningen om nämnda frågekomplex. Detta gäller särskilt som vi i detta sammanhang ej vill framföra det förslag, som på denna punkt gjordes i organisationernas yttrande, utan i stället begränsa oss till ett förslag, som avser ett förtydligande härutinnan av propositionsförslaget. Olika omständigheter talar nämligen för att det direkt i lagrummet bör utsägas, att ekonomiföreståndarens synpunkter beträffande arbetstidsschemat skall inhämtas av befälhavaren, innan schemat fastställes. Sjöarbetstidslagen 11 §, första punkten, bör därför vara av innehåll, att ekonomipersonalens ordinarie arbetstid bör fördelas i enlighet

med ett av befälhavaren efter samråd med ekonomiföreståndaren på förhand fastställt arbetstidsschema.

12 §.

Utredningen

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 sjömännens rätt till vederlag och därvid biträtt vad utredningen föreslagit angående grunderna för vederlagets beräkning. Jag har även förut understrukit 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 avvikelse härifrån endast kan komma till stånd efter överenskommelse i form av kollektivavtal. 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 §.

Departementschefen

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 bestämes 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 bör 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.

Lagrådet

2 § 2 mom. i det till lagrådet remitterade lagförslaget innehöll inte den bestämmelse, som i propositionens förslag utgör momentets andra stycke: »Såsom vecka räknas en period av sju dygn i följd.» Stadgandet infördes på lagrådets förslag. Lagrådet anförde, närmast i anknytning till förevarande yttrande av departementschefen, följande.

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 anställningsförhål-

landena 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 infördes ett stadgande av innehåll att såsom vecka räknas en period av sju dygn i följd.

14 §.

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 spörsmålet om skyldigheten att delta 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 §.

Departementschefen

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 §.

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 §.

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 §.

Departementschefen

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 §.

Lagrådet

Det till lagrådet remitterade förslaget 18 § innehöll såsom första stycke ett stadgande likalydande med 18 § i propositionens förslag och såsom andra stycke följande bestämmelse.

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 arbetstagarsidan. Vad nu sagts gäller dock ej sjöman som omfattas av annat tillämpligt kollektivavtal.

Den i propositionen föreslagna utformningen av 18 och 19 §§ tillkom på förslag av lagrådet, som yttrade:

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 §».

20—26 §§ och ikraftträdandebestämmelsen.

Härom hänvisas till propositionen (s. 113—114, 143 och 144).

II. 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.

Angående remissyttrandena över konventionen och rekommendationen hänvisas till redogörelsen i statsrådsprotokollet vid lagrådsremissen (propositionen s. 16—19).

I samband med avlåtandet av propositionen anförde föredragande departementschefen:

»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 spörsmål. Sistnämnda utredningsarbete har påbörjats i slutet av förra året.»

Utskottet

Då statsmakterna år 1957 fattade beslut om begränsning av arbetstiden för arbetstagare i allmänhet till 45 timmar i veckan, undantogs sjömännen. Kort tid dessförinnan hade emellertid tillkallats en utredningsman med uppdrag att verkställa en översyn av den nuvarande sjöarbetstidslagen av år 1948. Riktpunkten för översynen borde enligt direktiven vara att i möjlig mån anpassa sjöarbetstidslagen efter den tekniska, ekonomiska och sociala utveckling, som ägt rum sedan lagen antogs. Å ena sidan borde lagen vara så utformad, att den då gällande ILO-konventionen om löner, arbetstid och bemanning kunde ratificeras åtminstone i den del denna avsåg arbetstid. Hänsyn borde också tagas till den nya konvention i dessa ämnen, som kunde bli resultatet av då pågående överväganden inom ILO. Å andra sidan borde vid utformningen av förslag till en ny lag i ämnet hänsyn tagas till då ifrågasatta ändringar i den inhemska arbetstidslagstiftningen i övrigt och de återverkningar på möjligheten att tillgodose sjöfartens behov av arbetskraft, som skiljaktigheter i arbetstidslagstiftningen kunde medföra.

Det lagförslag som utredningsmannen efter samråd med tillkallade experter framlade har i huvudsak följts i propositionen. Förslaget innebär i stort sett, att sjömännens arbetstid anpassas efter vad som gäller för arbetstagare i allmänhet. Det är emellertid av olika skäl inte möjligt att direkt införa 45-timmarsveckan för alla sjömän. Arbetet till sjöss är nämligen i stor utsträckning organiserat i vaktssystem, på mindre fartyg — den huvudsakliga gränsen går vid 500 bruttoregister-ton — tvåvaktssystem och eljest trevaktssystem. Enligt det förra systemet arbetar den vaktindelade personalen genomsnittligen halva dygnet, enligt det senare en tredjedel av dygnet. Man har inte velat bryta sönder vaktsystemet; detta skulle ha medfört generella personalökningar med avsevärt ökade lönekostnader som följd. Sådana personalökningar skulle också förutsätta omfattande ombyggnad av fartygen, något som i allmänhet inte kan tänkas ske utan att man inkräktar på fartygens lastutrymmen.

I stället skall enligt förslaget förkortningen av arbetstiden tas ut i form av vederlag. För tvåvakts- och trevaktsindelade sjömän skall vederlag sålunda utgå i den mån arbetstiden överstiger för de förra 90 timmar på två veckor och för de senare 45 timmar i veckan. Vederlaget skall beredas i form av fritid i hamn. Endast genom kollektivavtal skall annan form av vederlag, exempelvis kontanter, kunna överenskommas. En möjlighet är, att annan arbetskraft än de ombordanställda skall kunna utföra en del av det arbete i hamn, som hittills pläгат ombesörjas av dessa. Det kan t. ex. komma i fråga att organisera s. k. landgång, som helt eller delvis ersätter besättningen under hamnuppehåll.

Vederlagsregler finns även i den gällande lagen. De innebär i huvudsak, att vederlag skall utgå för den del av arbetstiden, som överstiger 48 tim-

mar i veckan för sjömän i trevaktssystem och 112 timmar under två veckor för sjömän i tvåvaktssystem. Förslaget innebär alltså en utökning av vederlagsrätten för de förra motsvarande tre timmar i veckan och för de senare motsvarande elva timmar i veckan.

Utom de vaktindelade sjömännen finns inom handelsflottan också sådana, vilkas arbetstid är oberoende av vaktsystemet. Dessa är dels dagmän, dels ekonomipersonal.

Dagmän finns företrädesvis på större fartyg. För närvarande har dagmännen en arbetstid å högst åtta timmar om dygnet och 48 timmar i veckan. Enligt förslaget skall dagmännen direkt få del av arbetstidsförkortningen; veckoarbetstiden skall sättas ned till 45 timmar.

Ekonomipersonalen — främst köks- och upppassningspersonal — har för närvarande en högsta ordinarie arbetstid å i allmänhet nio eller tio timmar om dygnet med rätt till vederlag enligt samma grunder som de tvåvaktindelade sjömännen. Arbetstiden minskas enligt förslaget i flertalet fall med en timme per dygn. Den väsentligaste förändringen blir dock, att vederlagsrätten utökas till att motsvara den del av arbetstiden under två veckor, som överstiger 90 timmar. Liksom för de tvåvaktindelade sjömännen innebär alltså förslaget för ekonomipersonalen en utökning av vederlagsrätten med elva timmar i veckan i genomsnitt. Även i övrigt skall vederlagsreglerna enligt förslaget vara desamma som för tvåvaktindelade sjömän.

Tvåvaktssystem har hittills kunnat tillämpas oberoende av geografiska gränser; det avgörande har i huvudsak varit om fartygets bruttodräktighet understigit 500 registerton. Förslaget behåller denna gräns men fogar därtill en geografisk gräns. Tvåvaktssystem skall få tillämpas bara i närtrafik, d. v. s. i stort sett Nordsjö-fart och mera inskränkt fart.

Kostnadsökningen vid oförändrade kontantlöner skulle enligt sjöarbetsutredningen bli för trevaktssjömän och dagmän fem å sex procent och för tvåvaktssjömän och ekonomipersonal ungefär tjugo procent av dessa löner. Trevaktssjömännen och dagmännen utgör tillhoppa ungefär två tredjedelar av handelsflottans omkring 26 000 ombordanställda, och tvåvaktssjömännen och ekonomipersonalen tillhoppa den återstående tredjedelen.

Att den s. k. storsjöfarten — trafiken med fartyg om minst 2 000 brutto-registerton — skall kunna bära en sådan kostnadsökning, har knappast satts i fråga från något håll. Den ifrågavarande delen av den svenska handelsflottan är modern och har goda förutsättningar att hävda sig i internationell konkurrens.

Tvekan har däremot yppats i fråga om det mindre och medelstora tonnage, alltså fartygen med bruttodräktighet understigande 2 000 registerton. Dels utgör redan nu bemanningskostnaderna en förhållandevis stor del av de totala driftskostnaderna för dessa fartyg. Dels tillhör personalen på fartygen i särskilt stor utsträckning de grupper, som skulle få vederlagsrätten utökad med genomsnittligen elva timmar i veckan; ökningen av bemanningskostnaderna skulle alltså bli procentuellt högre än för de större fartygen.

Sjöarbetstidsutredningen anförde, med stöd av en inom kommerskollegium gjord undersökning, att vinstmarginalen inom åtminstone vissa här berörda tonnagegrupper — framför allt gruppen 500—999 bruttoton — i regel är så ringa, att nyförvärv av sådant tonnage svårigen kan tänkas komma till stånd, om ej lättnader beredes rederinäringen i fråga om lånemöjligheter och beskattning. Utredningen förordade också vissa lättnader i dessa avseenden.

Vad gäller fartygen under 500 bruttoton underströk kommerskollegium och sjöfartsstyrelsen under remissbehandlingen de svårigheter, under vilka dessa fartyg nu arbetar. Båda myndigheterna ifrågasatte, om inte vederlagsrätten för tvåvaktssjömännen, som nu har rätt till vederlag för den del av arbetstiden, som överstiger 112 timmar under två veckor, borde utökas med allenast sex timmar för varje sådan period. Man skulle sålunda begränsa sig till sådana ändringar, som kunde anses betingade av den allmänna arbetstidsförkortningen med tre timmar i veckan. Sjöfartsstyrelsen uttalade dock härvid sin principiella anslutning till likställighetstanken.

Föredragande departementschefen har vitsordat de ekonomiska svårigheterna för det mindre och medelstora tonnaget men tillagt, att det enligt hans mening är uteslutet att av hänsyn till lönsamheten vid driften av de ifrågavarande fartygen betaga sjöfolket del i en angelägen social reform. Vad gäller det allmännas stöd åt sjöfartsnäringen har departementschefen uttalat, att frågan därom inte bör göras beroende av arbetstidsreformen och att icke heller reformens genomförande bör få bero av de stödåtgärder som statsmakterna finner motiverade på detta område av näringslivet. Vidare har han framhållit, att i den mån det allmänna skall lämna stöd åt det mindre och medelstora tonnaget detta icke får ske i sådan form att man eftersätter ett normalt socialt framåtskridande för de ombordanställdas del.

I motionerna I: 467 och II: 571 har yrkats, att den nya lagen tills vidare inte skall träda i tillämpning beträffande fartyg under 2 000 bruttoton. Yrkandet har motiverats framför allt med att dessa fartyg inte skulle kunna bära de kostnadsökningar, som skulle följa med de nya bestämmelserna. Det mindre och medelstora tonnaget är, anför motionärerna, redan nu statt i tillbakagång, och det måste anses praktiskt taget dödsdömt, om det nu skulle belastas med den kostnad, som propositionens förslag skulle medföra. Detta tonnage är enligt motionärerna absolut nödvändigt för landet i en krigssituation eller i ett avspärrningsläge. Försvinner detta tonnage, kan följden också bli arbetslöshet såväl bland de ombordanställda som bland personalen vid de varv, som hittills brukat bygga och reparera fartygen. Lagens ikraftträdande borde vad gäller dessa fartyg anstå till dess att de viktigaste konkurrentnationerna i fråga om mindre sjöfart, i första hand Förbundsrepubliken Tyskland och Nederländerna, genomfört likartade bestämmelser.

Av den ekonomiska utredning, som ligger till grund för propositionen, framgår, att de tonnagegrupper, som till stor del består av moderna fartyg, nämligen dels 450—499 bruttoton, de s. k. paragrafbåtarna, dels 1 500—

1 999 bruttoton, har uppnått förhållandevis tillfredsställande resultat. Det förefaller således, som om de största svårigheterna skulle föreligga i fråga om de äldre, omoderna fartygen. Det kan framhållas, att genomsnittsåldern för fartygen i gruppen 500—999 bruttoton vid tiden för utredningen var 26 år.

Det får uppfattas som ett led i en fortgående rationalisering inom sjöfartsnäringsen, att de omoderna fartygen, i den mån de inte kan drivas ekonomiskt, ersättes med nya och eventuellt större fartyg. Den tydliga tendensen mot allt större fartyg visar, att en sådan rationalisering redan pågår. Beredskapsvärdet av de äldre fartygen inom det mindre och medelstora tonnaget är sannolikt begränsat. Om det emellertid anses nödvändigt att av beredskapsskäl hålla dessa fartyg i drift, skall detta uppenbarligen inte göras på de ombordanställdas bekostnad. Utskottet kan således inte tillstyrka motionsyrkandet. I stället ansluter sig utskottet till propositionens ståndpunkt i denna del.

Lagförslaget innehåller emellertid en generell dispensregel, enligt vilken undantag från lagen kan medgivas, när synnerliga skäl föreligger. Dispensmöjligheten är begränsad såtillvida, att undantag inte får strida mot överenskommelse mellan Sverige och främmande makt; vad som här närmast kommer i fråga är ILO-konventionen nr 109, som behandlas närmare i det följande. Konventionen äger inte tillämpning på fartyg med bruttodräktighet under 500 registerton och utgör alltså inte hinder mot dispenser i fråga om sådana fartyg. Dessutom är konventionens föreskrifter i vissa hänseenden mindre stränga än lagförslagets. För att under en övergångstid lätta svårigheterna för fartyg tillhörande det mindre eller medelstora tonnaget bör det enligt utskottets mening kunna komma i fråga att i särskilda fall, sedan de ombordanställdas organisationer fått tillfälle att yttra sig, medgiva undantag från vissa av den föreslagna lagens bestämmelser, exempelvis från föreskriften att tvåvaktssystem får tillämpas endast i Nordsjö-fart och mera inskränkt fart.

Utskottet har hittills inte berört de särskilda föreskrifterna i förslaget angående s. k. lokalfart, d. v. s. fart i vilken förekommande resa under vanliga förhållanden inte kräver mer än tolv timmars oavbruten gång från eller till svensk hamn. Föreskrifterna gäller bara fartyg mindre än 500 bruttoton. Beträffande lokalfart med sådana fartyg inom svensk hamn — framför allt bogserbåtstrafik — skall gälla samma begränsningar som enligt allmänna arbetstidslagen. Även i fråga om övrig lokalfart med sådana fartyg föreslås viss begränsning i förhållande till gällande bestämmelser. Arbetstiden begränsas sålunda från tjugofyra timmar under två dygn i följd till tolv timmar om dygnet samt från 112 timmar under en tvåveckorsperiod till 56 timmar i veckan. Förslaget innehåller inte några stadganden om vederlag. Att förslaget här inte anknyter till den allmänna arbetstidsförkortningen förklaras med att förhållandena inom denna sjöfart är så skiftande, att lösningarna lämpligast åstadkommes förhandlingsvägen.

Utöver det redan behandlade motionsyrkandet har sådana yrkanden väckts beträffande ett par av lagens stadganden, nämligen 10 och 11 §§.

Yrkandet om ändring i 10 § har väckts genom de förutnämnda motionerna I: 467 och II: 571. Stadgandet rör arbetstid för ekonomipersonal och föreskriver bl. a., att ordinarie arbetstid på lastfartyg under uppehåll i hamn vardagar utom lördagar skall sluta senast klockan 18. Motionärerna vill — i enlighet med vad som föreslagits av utredningen — ha tiden ändrad till klockan 19. Härvid åberopas, att majoriteten av de ombordanställda eljest skulle få försämrad mathållning. Detta yrkande kan utskottet inte biträda. Lagförslaget har på denna punkt avfattats i enlighet med ett yrkande som under remissbehandlingen framställt av Svenska sjöfolksförbundet och Svenska stewardsföreningen. Detta låter antaga, att — såsom också departementschefen funnit — den föreslagna ordningen inte medför några olägenheter för huvuddelen av de ombordanställda.

Enligt den i propositionen föreslagna lydelsen av 11 § skall ekonomipersonalens ordinarie arbetstid fördelas i enlighet med ett av befälhavaren på förhand fastställt arbetstidsschema. I motionen II: 570 har hemställts om sådan ändring, att det fastslås, att befälhavaren skall samråda med ekonomiföreståndaren, innan schemat fastställs. Att så skall ske är uppenbarligen lämpligt. Departementschefen har också uttalat sig i denna riktning men ansett särskild lagbestämmelse om samrådet överflödig. Utskottet vill emellertid för sin del tillråda den av motionärerna föreslagna ändringen.

I motionen II: 570 har också, närmast i anslutning till 1 § i den föreslagna lagen, hemställts att riksdagen måtte anhålla om översyn av vissa stadganden i den år 1952 antagna sjömanslagen, i vilka ekonomiföreståndarens ställning och uppgifter beröres. Syftet med motionsyrkandet är, att, eftersom ekonomiföreståndaren enligt förslaget i de flesta fall undantagits från sjöarbetstidslagens tillämpning, han i stället bör intaga samma befälsställning som exempelvis maskinchefen. Departementschefen har i anledning av ett önskemål i samma riktning återgivit ett uttalande från förarbetena till sjömanslagen och i anslutning därtill yttrat, att den ståndpunkt lagstiftaren intagit inte borde frångås utan föregående utredning. Vidare har departementschefen anfört, att spørsmålet om ekonomiföreståndarens befälsrätt finge uppmärksammas i samband med att sjömanslagens bestämmelser härom komme att överses i ett större sammanhang. Till vad departementschefen sålunda uttalat vill utskottet ansluta sig. Utskottet kan således inte tillstyrka detta motionsyrkande.

I övrigt har förslaget till sjömanslag inte givit utskottet anledning till erinran eller uttalande.

I propositionen har Kungl. Maj:t också begärt riksdagens yttrande över den vid ILO:s sjöfartskonferens år 1958 antagna konventionen (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning på fartyg samt en vid samma tillfälle antagen rekommendation i samma ämnen. Föredragande departe-

mentschefen har för sin del, efter vederbörlig remissbehandling, förordat, att konventionen ratificeras av Sverige utom såvitt avser avdelningen om lön men att ratifikationens borde ske med förbehåll för att även nationer med vilka vår sjöfart främst konkurrerar, i första hand Förbundsrepubliken Tyskland och Nederländerna, ratificerar konventionen. Rekommendationen bör enligt departementschefens mening inte föranleda någon särskild åtgärd.

Utskottet har vid sin granskning av konventionen och rekommendationen inte funnit anledning till erinran mot departementschefens ståndpunkt. I anslutning till artikel 21 i konventionen, som handlar om bemanning, vill dock utskottet påpeka, att de svenska förhållandena på området inte i allo uppfyller konventionens krav. Bemanningsfrågorna är emellertid under utredning, och det måste förutsättas, att de bestämmelser, vartill utredningen kommer att leda, skall bringa förhållandena i överensstämmelse med vad konventionen föreskriver.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen i anledning av förevarande proposition, nr 120,

dels — med förklaring, att det genom propositionen framlagda förslaget till sjöarbetstidslag icke kunnat helt bifallas, samt med bifall till yrkandet under 1) i motionen II: 570 — måtte för sin del antaga lagförslaget med den ändringen, att 11 § erhåller nedan angivna, såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse.

11 §.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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

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

dels måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anförts angående de vid Internationella arbetsorganisationens sjöfartskonferens år 1958 antagna, ovan berörda instrumenten;

B. att motionerna I: 467 och II: 571 ävensom motionen II: 570, i vad densamma inte besvarats genom vad utskot-

tet hemställt under A, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 8 maj 1959

På andra lagutskottets vägnar:

EDVIN JACOBSSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Nils Elowsson och Axel E. Svensson, fru Carlqvist, fru Svenson, herr Mannerskantz, fru Hamrin-Thorell samt herrar Lars Larsson och Åkesson;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Tobo, Nilsson i Göteborg, Odhe, Fredriksson, Gustavsson i Alvesta, Björkman, Königson och Carlsson i Göteborg.

Reservation

av herrar *Mannerskantz* och *Björkman*, vilka ansett, att utskottet bort anföra följande.

Då statsmakterna — — — (lika med utskottet) — — — likartade bestämmelser.

Den ekonomiska utredning angående det mindre och medelstora tonnage, som ligger till grund för propositionen, grundar sig på driftsresultatet för år 1956. Detta år anses ha varit ett medelgott år för sjöfarten. Likväl var läget för det ifrågakvarande tonnage redan då kritiskt. Nu är sjöfartskonjunkturerna avsevärt sämre, och det torde mera sällan vara möjligt att driva fartyg under 2 000 bruttoton med ekonomiskt utbyte. Härtill bidrar, att de svenska fartygen belastas med avsevärt större bemanningskostnader än de fartyg, som tillhör de länder, med vilka vår sjöfart främst konkurrerar, nämligen i första hand Förbundsrepubliken Tyskland och Nederländerna.

Den nya sjöarbetstidslagen skulle, såsom framgår av det här anförda, drabba det mindre och medelstora tonnage särskilt hårt. Om inte våra konkurrentländer ungefär samtidigt genomför likartade ändringar i sin sjöarbetstidslagstiftning, kan läget komma att bli katastrofalt. Ett godkännande från dessa länders sida av ILO-konventionen nr 109 behöver inte i och för sig medföra, att lika långt gående ändringar genomföres i arbetstidslagstiftningen för det mindre tonnage som för vårt lands del föreslås i propositionen. En följd kan bli ett koncentrerat utbud av svenskt tonnage med stora förluster för landet.

Dessa förluster är inte enbart ekonomiska. De nedsätter också rikets förmåga att klara transporterna under krig eller avspärrning. Därtill kommer, såsom motionärerna anfört, konsekvenserna i form av arbetslöshet bland de ombordanställda och bland personalen vid svenska varv.

De nu anförda skälen föranleder utskottet att, i enlighet med vad som yrkats i motionerna I: 467 och II: 571, förorda, att den föreslagna lagen tills vidare inte sättes i tillämpning beträffande fartyg med en bruttodräkthet understigande 2 000 registerton.

Utskottet har — — — (lika med utskottet) — — — 11 §§.

Yrkandet om ändring i 10 § har väckts genom de förutnämnda motionerna I: 467 och II: 571. Stadgandet rör arbetstid för ekonomipersonal och föreskriver bl. a., att ordinarie arbetstid på lastfartyg under uppehåll i hamn vardagar utom lördagar skall sluta senast klockan 18. Motionärerna vill — i enlighet med vad som föreslagits av utredningen — ha tiden ändrad till klockan 19. Härvid åberopas, att majoriteten av de ombordanställda eljest skulle kunna få försämrad mathållning. Med hänsyn framför allt till att utredningsförslaget, som i denna del har samma innebörd som motionärernas yrkande, tillkommit under medverkan av experter företrädande olika grupper av intressenter inom sjöfarten, finner sig utskottet böra förorda motionsförslaget.

Enligt den — — — (lika med utskottet) — — — konventionen föreskriver.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen i anledning av förevarande proposition, nr 120,

dels — med förklaring, att det genom propositionen framlagda förslaget till sjöarbetstidslag icke kunnat helt bifallas, samt med bifall till motionerna I: 467 och II: 571 ävensom yrkandet under 1) i motionen II: 570 — måtte för sin del antaga lagförslaget med följande, såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse av 10 § 2 mom., 11 § och ikraftträdandebestämmelsen.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

10 §.

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*

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*

(Kungl. Maj:ts förslag)

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.

(Utskottets förslag)

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 19 å söckendag utom lördag samt mellan klockan 6 och klockan 15 å lördag och helgdag.

11 §.

(Lika med utskottets ändringsförslag.)

Ikraftträdandebestämmelsen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1960.

Genom denna lag upphäves sjöarbets-tidslagen den 26 augusti 1948 (nr 631).

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1960; *dock skola bestämmelserna i sjöarbetstidslagen den 26 augusti 1948 (nr 631) alltjämt gälla beträffande fartyg med en bruttodräktighet understigande 2 000 registerton. I övrigt upphäves härmed sjöarbets-tidslagen den 26 augusti 1948.*

Undantag som — — — — — i kraft.

dels måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anfört angående de vid Internationella arbetsorganisationens sjöfartskonferens år 1958 antagna, ovan berörda instrumenten;

B. att motionen II: 570, i vad densamma inte besvarats genom vad utskottet hemställt under A, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Översättning

Bilaga A

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 avger 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 avger 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 valutån;

b) denna justering av generaldirektören för Internationella arbetsbyrå 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 nägotdera 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 underbetald.

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 utslutande 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 utslutande 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 tillämpning- en 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. Nämnda 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 övertidsersättningens 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 vidtaga 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 en 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 förande av journal över arbetstid, ersättning för övertidsarbete och annan överskjutande arbetstid;

e) tillförsäkrar sjömännen samma medel för utfående av dem tillkommande ersättning för övertid och annan överskjutande arbetstid som de hava för utfående av inestående 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 innehåra 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 härovan stadgas;

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

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

Artikel 33

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

Översättning

Bilaga B

Rekommendation (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens, vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrå 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 uppföra medlemsstaterna att förbättra anställningsvillkoren för sjömän, antar 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 ifrågakvarande 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.

Arbetstid

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.

Bemanning

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.

Innehållsförteckning

Förslag till sjöarbetstidslag (lagförslag)	1
Motioner i anledning av propositionen	8
Propositionens huvudsakliga innehåll	8
Inledning	9
I. Förslaget till sjöarbetstidslag	10
1. Nuvarande begränsning av arbetstiden till sjöss	10
2. Ekonomisk undersökning rörande de mindre och medelstora handelsfartygen	14
3. Sjöarbetstidsutredningens förslag	18
Allmänna motiv för arbetstidsförkortning	18
Ekonomiska förutsättningar för arbetstidsreform	18
Sjöfartens speciella arbetsförhållanden	24
Huvudlinjerna i förslaget	24
Kostnadsberäkningar	28
Ekonomiska stödåtgärder för det mindre och medelstora tonnaget	29
4. Särskilt yttrande	31
5. Remissyttrandena över sjöarbetstidsutredningens förslag	31
6. Departementschefen	32
7. Motionerna I: 467 och II: 571	42
8. Detaljmotivering	43
II. 1958 års konvention och rekommendation	62
Utskottet	64
Reservation	70
Konvention (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg (bilaga A)	73
Rekommendation (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg (bilaga B)	84